



49
2ej-
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

**“LA PARTICIPACION DEL AGENTE MARITIMO
EN EL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO”**

**TESIS PROFESIONAL
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN RELACIONES
INTERNACIONALES**

P R E S E N T A :

LOURDES ZAMBRANO RAMOS

MEXICO, D. F.

1992

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

I N D I C E

	Página
Introducción	1
I. EL AGENTE MARITIMO	5
1.1 Conceptualización del Agente Marítimo.	5
1.2 Origen e Historia	11
1.3 Clasificación de los Agentes Marítimos	11
II. MARCO JURIDICO	23
2.1 Nacional	23
2.2 Internacional	52
III. EL PAPEL DEL AGENTE MARITIMO EN EL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO	92
3.1 Importancia del Transporte Marítimo en el Comercio Internacional	92
3.2 Situación Actual del Transporte Marítimo Internacional	105
3.3 El Transporte en México Durante 1984-1991	113
3.4 El Transporte Marítimo en el Contexto del Comercio Exterior 1984-1991	127
3.5 El Agente Marítimo en el Contexto de la Problemática Marítima Actual	151
IV. CONCLUSIONES	166
BIBLIOGRAFIA	174

INTRODUCCION

La situación actual de la sociedad internacional está caracterizada por la prolongada crisis que ha impuesto incalculables costos a todos sus miembros, propiciando un estado de incertidumbre en cuanto a los sistemas internacionales comerciales, financieros y monetarios. En este sentido, la crisis económica mundial ha tenido un fuerte impacto principalmente sobre los países en desarrollo al atentar contra su crecimiento y perspectivas a futuro.

Por su parte, el transporte marítimo no ha sido ajeno a la dinámica del comercio internacional al caracterizarse por su capacidad para transportar grandes volúmenes de carga a costos relativamente bajos con riesgos mínimos de pérdidas o daños, por lo que la práctica marítima se erige como complemento indispensable en el proceso de la compraventa de mercancías entre naciones, teniendo que enfrentarse a una serie de cambios estructurales, como la aparición de los contenedores, de los servicios al rededor del mundo, de los buques de dimensiones extraordinarias, la pérdida de fuerza de las conferencias marítimas, por citar algunos; haciendo obligatoria la adecuación de los servicios que prestan todos los entes que intervienen en el transporte marítimo de personas y mercancías, haciendo que en nuestros días sea imposible concebir al comercio internacional sin el apoyo de una marina mercante congruente con las necesidades y evolución de la economía internacional.

En el caso de México, el transporte marítimo como parte

integral del sistema de transportes, desempeña un papel relevante en el desarrollo económico y social del país al constituir un elemento de carácter estratégico que permite distribuir los flujos de carga y pasajes entre los diferentes modos de transporte que convergen en las terminales marítimo y portuarias. Asimismo, es una fuente generadora de empleos y representa la posibilidad de una creciente integración de todas las regiones del país, así como la de mejorar nuestros vínculos con el exterior.

En virtud de lo anterior, es menester reconocer el impacto que tiene para el crecimiento de nuestro país la escasa flota mercante con la que contamos, puesto que reforza la dependencia existente respecto a nuestros principales socios comerciales y produce una alarmante fuga de divisas por el pago de los fletes marítimos a los navieros extranjeros que realizan el intermbio con el exterior, agudizando la limitación de su autodeterminación en el transporte de pasajeros de y hacia México y de la carga de exportación e importación, así como su susceptibilidad ante las fluctuaciones del mercado en el transporte de ciertos bienes como el petróleo y los graneles, además que el transporte del comercio exterior nacional se realiza en un 95% en embarcaciones extranjeras.

Es de aquí de donde surge la necesidad del análisis de la redefinición de los papeles de los entes que intervienen en esta importante labor, tales como el naviero, el agente marítimo, y el usuario, por citar algunos.

De manera particular, el presente estudio pretende el reconocimiento del papel que juega el agente marítimo en el concierto de actividades inmersas en la transportación de personas y bienes por mar, por ser éste el que habrá de resolver los problemas a los que nos enfrentamos ante las políticas de fomento a las exportaciones y la carencia de una flota nacional coherente, la renuencia de los navieros extranjeros a arribar a puertos mexicanos por el bajo monto de los fletes, la obsolescencia de ciertas normas jurídicas ante su actividad actual, que además favorece la proliferación de empresas de esta naturaleza, caracterizadas por la aguda competencia en la que laboran.

Conscientes de lo anterior, nos permitimos hacer la propuesta de una serie de recomendaciones basadas en el desarrollo de las Normas Mínimas No Obligatorias Aplicables a los Agentes Marítimos elaboradas por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en algunas prácticas comúnmente aceptadas y en los conceptos de planificación estratégica y mercadotecnia que consideramos serán de utilidad para la superación de las agencias marítimas del país, a través de la prestación de servicios eficientes y de alta calidad.

Para el logro de este objetivo, se ha reservado para el primer capítulo la conceptualización y el planteamiento de una breve reseña histórica de la figura del agente marítimo, la evolución que ha tenido a lo largo de su desempeño hasta la clasificación que ha alcanzado hoy día.

En el capítulo II se hace mención de las leyes y reglamentos nacionales y de los convenios internacionales que regulan las funciones y los límites de responsabilidad de los agentes marítimos y las que consideramos habrán de adecuarse a los requerimientos actuales de la industria, lo cual conduciría a la eliminación de muchos de los problemas a los que se enfrentan los navieros, agentes y usuarios, elevando consecuentemente los niveles de calidad de los servicios de transporte.

En conexión con lo anterior y dadas las condiciones que presenta hoy día la crisis económica mundial y sus repercusiones para México, aparece como una de las alternativas más viables la adecuada explotación del comercio marítimo mediante el desarrollo de la marina mercante nacional en general y del conveniente funcionalamiento de las agencias marítimas en particular. De esto nos ocuparemos en el Capítulo III para complementar el marco global que justifica las propuestas para su superación, que confiamos serán de utilidad para los involucrados en el negocio marítimo.

La base informativa para la realización de este análisis estuvo conformada por diversos materiales bibliográficos y hemerográficos, y de las valiosas aportaciones proporcionadas por numerosas personas que laboran en el medio, a ellos nuestro sincero reconocimiento.

CAPITULO I. EL AGENTE MARITIMO

1.1 Conceptualización del Agente Marítimo.

Definir a la agencia marítima ha mantenido ocupados a muchos estudiosos del derecho marítimo, a tal grado que existen diversas opiniones en torno a su denominación.

Para dar cumplimiento a los objetivos de nuestro trabajo, iniciaremos con lo que comúnmente se entiende por agencia. El diccionario describe a la palabra "agencia" como: operación activa; acción; oficina de un agente, mientras que este último es considerado como persona, cosa que toma una parte activa o que produce un efecto, quien hace un trabajo representando a una persona, firma o negocio. En términos marítimos "agencia" se define como: la relación existente entre dos partes, de las cuales una, el agente, es autorizada por la otra, el naviero/armador, a hacer en su favor ciertos actos que implican derechos y obligaciones del naviero y/o armador en relación a terceras partes.⁽¹⁾

De lo anterior se desprende que "agente marítimo" es la persona que de manera explícita o implícita tiene autoridad para actuar por el naviero y/o armador. Para entender en forma más clara las implicaciones del término "agente marítimo", es

¹⁾ J. D. "Basic Principles and Definitions". Fairplay International Shipping Weekly Review. Fairplay Publications. Londres, del 23 de septiembre de 1982 al 3 de febrero de 1983, p. 3. Material proporcionado en el Curso "Administración de Agencias Navieras", impartido en Bridgetown, Barbados, del 11 al 17 de abril de 1988

conveniente destacar como es considerado en las legislaciones de algunos países.

Conforme al derecho británico,

"Un agente es en un caso normal, el agente del naviero en un puerto particular donde lo representa y se supone que razonablemente tiene autoridad de hacer cualquier cosa que el naviero haría en ese puerto".⁽²⁾

En este caso, se debe tener en cuenta que para actuar como tal, el agente marítimo ha recibido las instrucciones necesarias de su naviero para proceder en la forma en que él lo haría en un puerto determinado.

Por su parte, la legislación francesa contempla en dos categorías a los agentes del comercio marítimo: los agentes marítimos y los agentes terrestres. Dentro de estos últimos destacan aquéllos que prestan sus servicios al armador, cargador y asegurador, dividiéndose entre quienes laboran como consignatarios de buques, corredores marítimos, directores de agencias, capitanes de armamento y empresarios de descarga. El capitán de armamento cumple las órdenes del armador en puerto, mientras que el empresario de la descarga es contratado por el consignatario del buque. Por lo que respecta a este último, al corredor marítimo y al director de la agencia, al residir en los puertos de escala de los buques, son llamados en la práctica comercial agentes marítimos.

²⁾ Ibid.

Cabe destacar aquí, que en opinión de Góngora Pimentel, tal aseveración es errónea, toda vez que al ejecutar estos sus funciones no abandonan el muelle, por lo tanto deberían ser considerados como agentes terrestres del armador.⁽³⁾

En el Nuevo Codice della Navigazione Marittima e Interna italiano también se hace referencia a la figura jurídica que nos ocupa, considerándola como el "racomandatarario" representante que en base a la ley actúa en nombre e interés del mandante, Artículo 287; el "racomandatarario institor" que labora en la sede de la empresa de navegación o en la de transporte; el "racomandatarario" agente marítimo que promueve la conclusión de los contratos en una zona determinada por cuenta del armador o del transportista; y finalmente, el "racomandatarario" comisionista, encargado de concertar y concluir en nombre propio negocios por cuenta del armador o del transportista.⁽⁴⁾

Por su parte, la Ordenanza española del 1º de mayo de 1947 reconoce al consignatario de buques o empresa consignataria de buques como la persona a quien es dirigida una embarcación, cuando ha de hacer escala u operación en el puerto de residencia de aquél para que se haga cargo de la totalidad de los trámites mercantiles y administrativos correspondientes a dicha actividad. De aquí se desprende que en España no hay una terminología exacta para los diversos servicios que ofrecen los agentes marítimos.⁽⁵⁾

³⁾ Genaro D. Góngora Pimentel. De la Agencia Marítima. Tesis para obtener el grado académico de Licenciado en Derecho. UNAM. Facultad de Derecho. México, 1963, pp. 18 y 19.

⁴⁾ Ibid.

⁵⁾ Ibid., pp. 20 y 21.

En México, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente del 10 de enero de 1963, y sus reformas y adiciones del 19 de diciembre de 1975, se refiere al agente marítimo en su capítulo V "De los agentes del naviero", del título tercero "Del comercio marítimo", al señalar que es

"... la persona física o moral que con el carácter de mandatario mercantil, atiende en el territorio nacional, por cuenta y orden de un naviero, una o varias de sus operaciones relativas a uno o diversos buques de su representado o a nombre de éste, celebrará contratos de transporte por agua, para personas, mercancías y efectos, en términos de la carta de encargo expedida por la empresa naviera".⁽⁶⁾

Allí mismo se establece que los conceptos de agente marítimo y de agente consignatario de buques son términos equivalentes, con lo cual se evitan confusiones en la interpretación y aplicación del término, particularmente con el de consignatario de mercancías.

En el Reglamento para la Navegación de Cabotaje, encontramos que son llamados agentes marítimos, mientras que la Ley Aduanera y su Reglamento se refiere a ellos como agentes del naviero, consignatarios de buques o de la empresa de transporte.⁽⁷⁾

⁶⁾ SCT. Dirección General de Asuntos Jurídicos. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Artículo 255 A. México, 1984, p. 535.

⁷⁾ Reglamento para la Navegación de Cabotaje y Ley Aduanera y su Reglamento. Leyes y Códigos de México. Legislación Aduanera. 10ª edición. Ed. Porrúa, S. A. México, 1989.

Ante tal diversidad de conceptos, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, mejor conocida por sus siglas en inglés como UNCTAD⁸⁾, se abocó al análisis de las agencias marítimas en el plano internacional, logrando el consenso general entre sus miembros sobre su denominación al establecer que agente marítimo es "... toda persona (natural o jurídica) encargada por cuenta del propietario, fletador o armador de un buque, o del propietario de la carga, de intervenir en operaciones de comercio marítimo para prestar,..."⁹⁾ diversos servicios marítimos.

De lo anterior se desprende que para el desarrollo de las funciones de la empresa marítima se requiere de la participación de personal colaborador, tanto marítimo como terrestre.

"El personal terrestre de la navegación, es aquél dedicado a ejercer la profesión en jurisdicción portuaria o en conexión de la actividad marítima, fluvial o portuaria. Dentro de este grupo encontramos al agente marítimo".¹⁰⁾

Que para los efectos de este trabajo será considerado como:

"... la persona encargada de representar al armador

⁸⁾ United Nation Conference on Trade and Development.

⁹⁾ UNCTAD. Normas Mínimas de la UNCTAD Aplicables a los Agentes Marítimos. UNCTAD/ST/SHIP/17. Ginebra, 7 de septiembre de 1988, p. 3.

¹⁰⁾ SCT. Sector Comunicaciones y Transportes. Comisión Nacional de Fletes Marítimos. Manual para el Usuario del Transporte Marítimo. México, 1982, pp. 247 y 248.

nacional o extranjero en nuestro país, con carácter de mandatario mercantil, y por lo mismo contrata cargas, retira o presenta mercancías para su desembarque y embarque, ve lo relacionado con averías gruesas o simples, y en fin todo lo relacionado con los negocios del comercio y el tráfico marítimo."(")

") José Eusebio Salgado y Salgado. La Agencia Marítima. Necesidad de una Reforma Legislativa y su Reglamentación. Tesis para obtener el grado académico de Licenciado en Derecho. UNAM. Facultad de Derecho. México, 1971, p. 69.

1.2 Origen e Historia.

No se sabe en que momento histórico surgieron las primeras agencias marítimas, razón por la cual nos remontaremos a la evolución que ha tenido la práctica marítima desde el punto de vista del papel que han jugado los entes que intervienen en el transporte de mercancías por agua.

En los inicios de la transportación marítima, las funciones del propietario, armador, cargador, capitán de las embarcaciones, entre otras, recaían en una sola persona: el comerciante. Con el desarrollo de las prácticas comerciales por esta vía, adquiere singular importancia la figura del capitán.

"... la actio execitoria del derecho romano es la acción conferida a terceros para lograr el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el capitán (magister navis) contra el armador (exercitor), que regularmente es al mismo tiempo, propietario del buque".⁽¹²⁾

"... o el "Noxter" del Consulado del Mar, ya que reunía en sus manos las calidades de armador y capitán del navío."⁽¹¹⁾

En un principio, los volúmenes de la carga a transportar

¹²⁾ Antonio Scialoja. "Armamento del Buque". Sistema del Derecho de la Navegación. Trs. Delia Viterbo de Frieder y Santiago Sentés Melendo. 3ª ed. Ediciones Jurídicas Europa-América. Buenos Aires, 1950, p. 267.

¹¹⁾ José Eusebio Salgado y Salgado. Op. cit., p. 2.

eran muy escasos y se contrataban en los puertos, pero al irse incrementando el comercio marítimo, los navieros comienzan a diversificar sus funciones y a adquirir mayor número de barcos, viéndose

"... en la necesidad de permanecer en tierra para organizar su creciente empresa de una manera más adecuada y competitiva, para ello acude a la contratación de capitanes que le ayuden a la conducción de las naves ... en gran medida dependía de él el progreso de la empresa armadora, ya que era el que contrataba y obtenía las cargas en los puertos que su nave visitaba en su recorrido".⁽¹⁴⁾

Con todo esto se propicia

"... una diferenciación progresiva de las funciones relativas al tráfico naval. La cada vez más acentuada división del trabajo, con respecto al aumento de las magnitudes del buque y de la empresa naviera, ha determinado, con la transformación lenta de los procesos económicos y la adopción de las instituciones jurídicas a aquéllos, la atribución de cada función a una persona distinta y la determinación precisa de la figura jurídica en todas esas personas".⁽¹⁵⁾

De esta forma, los interesados en la aventura marítima le dan a ésta una forma corporativa o asociativa de especulación

¹⁴⁾ Ibid.

¹⁵⁾ Antonio Scialoja. Op. cit., pp. 266 y 267.

autónoma, a pesar de ello y de que las funciones de los distintos participantes ya es más delimitada.

De acuerdo con la Tabla de Amalfi, una forma típica de asociación naval era la columna, en la que el propietario del buque o su representante era el jefe de la empresa, seguido por el capitán y donde los cargadores eran socios y la tripulación participaba de los beneficios. Esta forma de organización fue llevada a la práctica hasta fines del siglo XVI. También en aquella época fue común recurrir a la encomienda en la que

"... domina el concepto de depósito o consignación de cosas (buque, mercaderías, dinero). Aquel (senyor de la nau) al que se confiaban los capitales de la empresa, sea o no propietario del buque y organiza y dirige la expedición. Enrola la tripulación y, si no es competente en cosas de mar, toma un contraestre (noxtor y un piloto)".⁽¹⁶⁾

Al igual que la forma de organización anterior, la mayoría de los comerciantes viajaban con sus productos y la tripulación era remunerada mediante una parte de los beneficios de la aventura marítima. "En sus múltiples formas la encomienda se aplica en Europa hasta fines del siglo XVIII; luego se estructura como una especie de sociedad".⁽¹⁷⁾

Ya en el Consulado del Mar el transporte marítimo adquiere

¹⁶⁾ Ibid., p. 268.

¹⁷⁾ Ibid.

la estructura de una verdadera sociedad, en la que los mercaderes se hacían representar por el "scriba" mientras que el "senyor de la nau" era el socio responsable. Al término de la travesía del buque se pagaban las cuentas y las utilidades eran repartidas entre los comerciantes, la tripulación y los socios que invertían sus capitales en el negocio.

De lo anterior se desprende que en las formas de empresa naval, la de armamento y transporte eran explotadas en común, sin ser distintas a la empresa comercial, caracterizada por la especulación sobre las mercancías transportadas. Así, al irse perfilando la "forma asociativa", el surgimiento de los seguros marítimos sobre los productos en Italia a comienzos del siglo XIV,

"... el desarrollo de las corrientes del tráfico, el aumento de la masa total de mercaderías y de la capacidad de porte de cada buque, contribuyeron a determinar la separación de la empresa marítima y la empresa comercial, y la distinción y después la contraposición de los intereses de armadores y cargadores".(11)

En las Ordenanzas de 1681 los cargadores se hacían representar por el "scriba" que después se convirtió en el sobrecargo, se abocaba a las funciones relativas a la carga, mismas que con posterioridad fueron atribuidas al capitán, erigiéndose así en la figura jurídica predominante.

"1) Ibid. p. 269.

Las negociaciones se hacían entonces contra el pago de un flete y su consignación se certificaba con lo que hoy conocemos como conocimiento de embarque. El propietario del buque o su delegado se concentraba en la dirección de la empresa, manteniéndose al margen de las operaciones de carga y descarga de las mercancías.

De esta forma, al darse la disociación entre cargadores y porteadores, aparece la figura del armador que dada su relación con el propietario labora en tierra, mientras que el capitán lo representa a bordo y desempeña las actividades técnicas y comerciales que conlleva la explotación marítima y comercial del buque.

El armador se ve ante la necesidad de contar con personal de apoyo que se dedicara en puertos lejanos a las cuestiones conexas a la navegación, alguien que tuviera conocimientos y experiencia sobre la materia en el área de su residencia.

"La empresa armadora acude a representantes, con lo que hace su aparición lo que durante más de un siglo se conoció como el consignatario del buque o el agente naviero; y que aún hoy día en muchos países los códigos de comercio o marítimos siguen llamándolos así aún que en la práctica ya se les llamaba agentes marítimos".⁽¹⁹⁾

Fue así como se hizo de gran importancia para el armador el designar a su propio representante terrestre para atender al

¹⁹⁾ José Eusebio Salgado. Op. cit., p. 3.

buque, tripulación y cargamento, y reducir al mínimo la permanencia de la embarcación en puerto.

La dinámica del comercio internacional y los progresos técnicos de la navegación condujeron a una ulterior evolución de la empresa naviera, donde adquieren especial relevancia los conceptos de rapidez y organización racional del trabajo. El naviero funge ahora como empresario del transporte marítimo ya no sólo de sus cargas, y contribuye a la creación de grandes y poderosas sociedades de armamento en la navegación. Se establecen las rutas regulares, y la necesidad de evitar la competencia desleal los conduce a la concertación de conferencias de fletes. Surgen organismos internacionales públicos y privados dedicados al tratamiento de los asuntos marítimos.

El naviero reserva para el capitán el ejercicio de los aspectos técnicos de la navegación;

"... los aparatos motores y el personal correspondiente son dirigidos por el oficial maquinista, la administración de abordaje compete al comisario, en los puertos dirige la carga y descarga de mercaderías un representante especial del armador (consignatario del buque)".²⁰⁾

"Aquel deberá quedarse con las técnicas y públicas, desde luego las mínimas comerciales, y éste con las materiales y jurídicas derivadas de la carga y descarga de

²⁰⁾ Antonio Scialoja. Op. cit., p. 271.

mercancías, así como del tiempo de permanencia del barco en puerto, ya que hoy día las relaciones del capitán con el destinatario del cargador son más formales que sustantivas".⁽²¹⁾

De esta forma fue como el interés de los armadores por procurar que las estadías de los buques en puerto fueran lo más breve posible, haciendo necesario el confiar a otros misiones y funciones que podrían ser llevadas a cabo por él mismo o por su personal de a bordo, mas la complejidad de la explotación marítima y comercial de un buque es tal que el armador, ante esto y los requerimientos de su empresa, pugna porque en determinados lugares sus intereses sean conducidos por un agente marítimo que desempeñe en puerto y a su favor las diversas tareas que le encomiende.

²¹⁾ José Eusebio Salgado. Op. cit., p. 4.

1.3 Clasificación de los Agentes Marítimos.

Como hemos visto, las dimensiones que ha adquirido la empresa marítima han influenciado el desarrollo de los servicios de los agentes marítimos, los cuales,

"... tienen la característica general de tener como ámbito de acción el lugar donde el agente tiene su domicilio social y el puerto donde se encuentra el buque, sin perjuicio de que [sus funciones] puedan ser ampliadas a consecuencia de relaciones contractuales entre las personas afectadas".⁽²⁾

Ahora bien, para poder clasificar a las agencias marítimas es conveniente destacar que éstas prestan sus servicios a dos grupos de personas. Por un lado, a los usuarios del transporte marítimo, tales como los consignatarios de mercancías de importación y de exportación, los reexpedidores de carga, etc., y por el otro a los operadores de dicho servicio, es decir, los armadores.

A pesar de ello, la diversidad de las demandas de servicio de sus clientes ha conducido a la aceptación común de que existen tres categorías o clasificaciones principales de agentes marítimos: la universal, la general y la especial.

El agente marítimo universal, es aquél que cuenta con autoridad ilimitada para desempeñar las actividades que el

²⁾ SCT. Manual para el Usuario..., Op. cit., p. 252.

naviero hace por instrumentación de otro. Este tipo de agentes se encuentra raramente en práctica y más bien tiene la connotación de abogado.

El agente marítimo general, es el que tiene autoridad para actuar en nombre del naviero sobre todos aquellos aspectos concernientes a un tráfico o negocio particular, o de naturaleza especial. Su autoridad puede extenderse más allá de las instrucciones de su naviero y manejar sus asuntos a favor de otro, toda vez que está autorizado para hacer todos los actos necesarios para llevar a cabo determinado negocio. El naviero será responsable de los actos de su agente general, siempre y cuando éste labore dentro del ámbito de su autoridad, aun cuando sus instrucciones puedan ser más limitadas.

Los agentes que son designados para actuar a favor de compañías de línea están contemplados dentro de este rubro. Sin embargo, si el naviero le encomienda el fletamento de buques sin ruta fija, mejor conocidos como buques "tramp" o el transporte de carga general, no puede ser incluido en la clasificación de agente general. La diferencia en la extensión de su autoridad es lo que los distingue de los agentes marítimos especiales.

La autoridad del agente especial para actuar con un propósito especial está estrictamente limitada por las instrucciones particulares que le da el armador. Si actúa fuera de éstas, el armador no estará personalmente obligado, de tal forma que el agente marítimo especial tan solo cuenta con la autoridad necesaria para actuar sobre un propósito particular,

quedando sus funciones limitadas por las instrucciones específicas y/o por una transacción particular del armador, por lo que queda imposibilitado para actuar fuera de la autoridad que se le ha otorgado.⁽²³⁾

Cabe mencionar aquí que en lo casos en que las funciones de agente marítimo son ejercidas por un órgano permanente de una sociedad armadora, se entiende que el armador, "... mediante la instrumentación de sus filiales o sucursales está directamente presente y actúa en los distintos puertos."⁽²⁴⁾

De esta forma, el agente marítimo de conformidad con la autoridad que le confiera el armador, podrá actuar como:

Agente consignatario de buques, haciéndose cargo de la realización de los trámites necesarios ante la autoridad marítima y portuaria, y de la contratación del personal para que se efectúen las maniobras en el puerto y a bordo, pagando por cuenta del armador todos los gastos en que se incurra.

Agente portuario, limitándose a gestionar ante las autoridades del puerto la entrada y salida del buque, pagando en su caso los derechos conducentes.

Agente consignatario de la carga, efectuando la contratación del personal y equipo para la manipulación de la carga de importación, en cuanto ésta se halle al costado del buque y hasta

²³⁾ J. D. Eadie. Op. cit., s/p.

²⁴⁾ Antonio Scialoja Op. cit p. 300

su entrega al destinatario final, incluye la realización de los trámites aduaneros pertinentes.

Corredor de fletes, requiriendo la intervención oficial posterior del corredor marítimo, en este caso el agente marítimo se encargará de la consignación de mercancías una vez desembarcadas y si así lo estipula el conocimiento de embarque, actuará como consignatario de la carga ocupándose de su tránsito por cuenta del armador o del destinatario.

Agente supervisor de la carga o descarga, que como su nombre lo indica, supervisa la ejecución de estas maniobras, asegurándose de su adecuado desarrollo, así como del desempeño de los trabajadores.

Subagente, cuando es designado por el representante del armador en el puerto que rara vez es visitado por el buque y, por lo tanto, no se requiere de un agente marítimo establecido de manera permanente en ese puerto.⁽²⁵⁾

Y por último, contamos con el agente marítimo transitario o transportista, cuando los transbordos o transporte indirecto tiene lugar son necesarios sus servicios como complemento lógico de la consignación de buques y de la carga. Aquí el agente marítimo deberá efectuar todas las operaciones correspondientes al desembarque y recibo de la carga para reexpedirla a otro barco

²⁵⁾ Patricia Flores Osorio. El Agente Marítimo. Sus funciones en la atención a buques en servicio regular de línea. Tesis para obtener el grado académico de Licenciado en Relaciones Internacionales. UNAM. México, 1988, pp. 53 y 54.

o medio de transporte distinto hasta su destino final. Sus servicios terminan con la salida del buque del puerto, con la verificación de los bienes, la contratación del seguro correspondiente, tras efectuar los trámites en la aduana de tránsito, vigilar las maniobras del buque y desembarque y cuidar su depósito hasta su reembarque, o en su caso, hasta la solución de los litigios ante los tribunales.⁽⁷⁶⁾

⁷⁶⁾ SCT Manual para el Usuario. . . Op. cit., pp. 252 y 253.

CAPITULO II. MARCO JURIDICO

Al actuar como agente marítimo o al celebrar un contrato con alguno de ellos, es indispensable tener un conocimiento claro del marco legal en que se circunscribe su actividad, por lo que a lo largo de este Capítulo comentamos brevemente cada uno de los instrumentos jurídicos que regulan el agenciamiento a nivel nacional e internacional con un doble propósito: el de servir de guía legal para los interesados en el medio, tanto mexicanos como extranjeros, y el de evidenciar la obsolescencia de algunas de las leyes y reglamentos del país, situación que ha provocado el surgimiento de modos de proceder un tanto anárquicos. Iniciemos pues con las normas nacionales para después hablar de las internacionales.

2.1 Nacional

Para abordar el marco legal del agente marítimo en México, dividiremos este subíndice en dos partes; en la primera nos referiremos a los preceptos que regulan la relación entre agentes marítimos y la Administración Pública Federal, reservando para la segunda aquéllos que versan sobre los servicios que prestan las agencias marítimas en nuestro país respecto a los navieros y usuarios del transporte marítimo.

En este sentido, es importante destacar que el Estado mexicano ha establecido diversas instituciones con el objeto de conducir a la transformación social, y garantizar el mejoramiento de las condiciones materiales y culturales del pueblo. Así, y

mediante el orden normativo nacional, se han erigido las instancias para fomentar el desarrollo económico, instituciones políticas que le den viabilidad al proyecto nacional, conduciendo a la creación de instrumentos del Estado en la economía buscando el desarrollo acelerado y equilibrado de las fuerzas productivas, enfrentando de esta forma a los impactos de las crisis económicas internacionales sin descuidar la soberanía nacional y dar sustento a un proceso de industrialización mediante la orientación, regulación y fomento de las actividades económicas, incluido el transporte marítimo.⁽¹⁾

En este contexto dentro de las Dependencias del Ejecutivo Federal encontramos que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), es la Autoridad competente para regular las actividades de las agencias marítimas del país, ya que a la luz de lo preceptuado por el Artículo 36 de la Lev Orgánica de la Administración Pública Federal, la SCT está a cargo de la formulación y conducción de las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones conforme lo requiera el país, para lo cual determina:

"... 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 reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios,

¹⁾ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Edición de la Secretaría de Gobernación. Talleres Gráficos de la Nación. México, 1985, p. 9.

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;

"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 y 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 las asignadas a la Secretaría de Marina".⁷⁾

Más específicamente, el Artículo 20 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el cual regula la organización y funcionamiento de la estructura de la SCT y sus diversas dependencias, faculta a la Dirección General de Marina Mercante, hoy Dirección General de Puertos y Marina Mercante, como la Autoridad competente para ejecutar las acciones y los trámites inherentes y a las atribuciones antes citadas, de las cuales para efecto del presente estudio, resulta del todo conveniente señalar la siguiente:

⁷⁾ SCT. Area de Asuntos Jurídicos. Lev Orgánica de la Administración Pública Federal. Artículo 36 Fracciones XII y XIX. México, 1984, pp. 22 y 23.

"Tramitar y autorizar la prestación de servicios de navegación, funcionamiento de agencias consignatarias y representantes de navieros".¹⁾

Congruentemente con lo anterior y de manera aún más concreta, el Manual de Organización de la Dirección General de Marina Mercante faculta a su Dirección de Área de Navegación, ahora Dirección General de Navegación y Supervisión Portuaria, para complementar y ejercer las atribuciones relativas al fomento y al control de las agencias navieras y consignatarias de buques que prestan sus servicios en el país.⁴⁾

Una vez señalada la Autoridad a la se deberá recurrir para la gestión de todo asunto relativo a los agentes marítimos, procederemos a tratar de manera mucho más particular los diversos dispositivos, así como sus instrumentos jurídicos correspondientes que tratan sobre la materia, a saber:

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que consagra en su Artículo 5 la Garantía Constitucional del derecho al trabajo consistente en la libertad de ejercer cualquier profesión, industria, comercio y trabajo, siempre y cuando sean lícitos. Los numerales 25 y 26, relativos a la rectoría del Estado en el desarrollo integral nacional; y la

¹⁾ Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Diario Oficial de la Federación. México, 17 de noviembre de 1989, p. 51.

⁴⁾ SCT. Sector Comunicaciones y Transportes. Comisión Nacional Coordinadora de Fletes Marítimos. Manual para el Usuario del Transporte Marítimo. México, 1982, p. 79.

obligación del Estado de organizar un sistema de planeación democrática de desarrollo y el crecimiento económico del país.

El Artículo 27 indica los componentes del territorio nacional y sobre la propiedad originaria de la nación, que para su explotación es creada la propiedad privada, estableciendo también las zonas prohibidas para los extranjeros, consistente en 100 km a lo largo de las fronteras y 50 km de las costas. El Artículo 28 prohíbe los monopolios, mientras que el Artículo 32 subraya la preferencia de los mexicanos ante los extranjeros en igualdad de circunstancias para las concesiones, empleos, cargos o comisiones de gobierno en las que no sea indispensable la calidad de ciudadano. Sin embargo, reviste de especial consideración el caso de los transportes por ser considerados por el Estado como estratégicos para la nación.

Asimismo, el Artículo 42 señala el dominio de los recursos naturales y la propiedad de la nación, mientras que el Artículo 48 hace lo propio sobre la dependencia directa del Gobierno de la Federación sobre lo anterior.

Finalmente, el Artículo 133 establece que son Ley Suprema de la Nación dicha Constitución, las Leyes del Congreso de la Unión y los Tratados celebrados por el Presidente.

Bajo esta tesis podría creerse que el Estado mexicano hace todo lo posible por fomentar el transporte y, por otro lado, que cualquier ciudadano puede proporcionar servicios de agente

marítimo en el territorio nacional, por ser ésta una actividad lícita siempre y cuando se cumpla con los lineamientos normativos que emanen de la Constitución, además de aquéllos de carácter jurídico legal, reglamentarios y económicos que promulgue el Presidente de la República en atención a los artículos citados, pero veremos a lo largo de este trabajo que ha dejado de ser motivo de atención el transporte marítimo y por lo tanto, los entes que en el intervienen.

Por su parte, la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus disposiciones reglamentarias establece que: los mares territoriales, las corrientes flotables y sus afluentes determinados, entre otros, son considerados como vías generales de comunicación, Artículo 1; integrados por servicios auxiliares, obras, construcciones, etc., Art. 2; se requiere de concesión o permiso del Ejecutivo Federal para explotar dichas vías o proporcionar servicios conexos, Art. 8.

Lo anterior significa que parte del área de trabajo de las agencias marítimas está regulada por esta Ley, así como sus servicios, ya que al ser éstos conexos a su explotación, deberán ser regulados por el Ejecutivo Federal a través de la SCT.

El Artículo 15 señala que la SCT, al recibir la solicitud para obtener concesión para la prestación del servicio, indicará el monto de la fianza a depositar para garantizar la consecución de los trámites hasta que se otorgue o se niegue la concesión; mientras que el 17 obliga a los concesionarios a hacer un depósito u otorgar la garantía que indique la SCT para garantizar

el cumplimiento de sus obligaciones contempladas en las concesiones; así como las bases tarifarias sobre las que operarán, Art. 20. En el Anexo I a este trabajo hemos reproducido el Formato de Fianza Trámite para mejor referencia.

Por lo que hace a la caducidad y rescisión de contratos, así como su renovación versa el Capítulo V de esta Ley, Art. del 29 al 39, aunque en la práctica rara vez se da de baja una empresa de manera oficial. Hasta octubre de 1991, el número de empresas que han obtenido de la SCT su permiso para actuar como tal son las que a continuación citamos, muchas de las cuales no operan, a saber:

Distrito Federal 10; en los puertos de Baja California: Ensenada 19, Rosarito 5, San Felipe 10, Isla Cedros 1 y Venustiano Carranza 1; en Baja California Sur: San Juan de la Costa 2, Santa Rosalia 5, Loreto 2, San Carlos 11, La Paz 22 y Cabo San Lucas 11; en Sonora: Golfo de Santa Clara 4, Libertad 1, Puerto Peñasco 3, Yavaros 1, Guaymas 45, Altata 1 y Topolobampo 18; en Sinaloa: Mazatlán 35; en Nayarit: San Blas 1; en Colima: Manzanillo 24; en Jalisco: Puerto Vallarta 8; en Michoacán: Lázaro Cárdenas 18; en Guerrero: Acapulco 11, Zihuatanejo 3; en Oaxaca: Bahía de Huatulco 4, Puerto Escondido 1 y Salina Cruz: 17; y en Chiapas: Puerto Madero 7.

En la costa del Atlántico tenemos que en Tamaulipas: Mezquital 2, Cd. Madero 1, Altamira 21 y en Tampico 31; en Veracruz: Laguna del Ostion 1, Pajaritos 1, Alvarado 3, Minatitlán 4, Coatzacoalcos 19, Tuxpan 20 y Veracruz 14; en Tabasco: Frontera

6 y Dos Bocas 19; en Campeche: Campeche 1, Lerma 3, Cayo Arcas 7 y Cd. del Carmen 20; en Quintana Roo: Chetumal 1, Cozumel 16, Isla Mujeres 4, Playa del Carmen 5, Puerto Juárez 7, Puerto Morelos 9 y Punta Calica 1; en Yucatán: Progreso 21.

En cuanto a la prestación de servicios conexos a las vías generales de comunicación, en los que se incluyen los de agenciamiento de buques, el Artículo 48 de esta Ley exige la autorización de la SCT para su funcionamiento.

Para el cobro de las tarifas de los servicios de las empresas porteadoras, el Artículo 55 regula sobre las cuotas y condiciones a aplicarse. Los agentes marítimos, al servir de enlace entre dichas empresas tanto nacionales como extranjeras con sus usuarios, están obligados a regir estos aspectos conforme a este Artículo.

El Artículo 62 prohíbe a las empresas de vías generales de comunicación o medios de transporte autorizados a negarse a proporcionar sus servicios; en tanto el 66 obliga a los prestadores de servicios a entregar a los usuarios el conocimiento de embarque u otros documentos en el que se especifiquen las condiciones en que habrá de realizarse.

El Artículo 67 insta a la empresa de transporte a cobrar la tarifa más baja en caso de que el usuario no indique la ruta o línea a seguir o usar. Como se mencionó en el Capítulo anterior, el agente marítimo, al fungir como asesor de transporte, debe

aplicar esta disposición en beneficio tanto del naviero como de los usuarios exportadores e importadores que a ellos acudan.

El Artículo 69 prohíbe a las empresas de transporte a limitar las responsabilidades impuestas por esta Ley, dichas limitaciones están señaladas en el Artículo 72. El Artículo 71 los responsabiliza de las pérdidas o averías de que sean objeto los bienes que transporten, así como sus excepciones. El Artículo 73 versa sobre la responsabilidad de las empresas por la pérdida o avería de bultos de equipaje con valor no declarado.

Los Artículos del 74 al 78 regulan las actividades de los porteadores que intervienen en el transporte combinado de mercancías, el procedimiento de entrega/recepción de la carga, sus averías y los documentos correspondientes.³⁾

De igual forma y como complemento de lo que indica el Artículo 73, el Artículo 80 obliga en los casos de pérdida o avería el pago del valor declarado de las mercancías. Cuando la empresa sea responsable quedará privada del derecho al importe íntegro del flete por la transportación realizada, Artículo 82; considerándose como carga perdida la no entregada después de 30 días de la fecha establecida, Art. 81.

En su Artículo 98, esta Ley obliga a los concesionarios a establecer su domicilio donde lo indique la concesión "... sin perjuicio de las agencias que convenga a sus intereses establecer

³⁾ Para profundizar en este tema se puede recurrir al Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 7 de julio de 1989.

en diversos lugares del país o del extranjero". Las empresas o personas dedicadas a la explotación de vías generales de comunicación o medios de transporte que cambien su domicilio, deberán notificarlo a la SCT.

Se menciona en el Artículo 102 los requisitos que se deben reunir para que el Gobierno Federal obtenga una reducción del 50% en los precios de los servicios que cobren las empresas de vías generales de comunicación y las de servicios auxiliares o conexos.

El Artículo 124 dispone que son actividades conexas a las vías generales de comunicación las maniobras de carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, acarreo, almacenaje y transbordo que se realicen en zonas federales, por lo que para su ejecución se necesita permiso de la SCT, otorgándose con preferencia a las

"... empresas individuales o colectivas constituidas por agentes aduanales, comisionistas, agentes consignatarios, armadores, agentes navieros o grupos de trabajadores, cualesquiera que sea el tipo de organización legal que adopten".

En cuanto a la designación de la SCT como autoridad marítima trata el Artículo 169, la cual podrá hacer inaplicables las disposiciones de policía de carácter local cuando la aplicación de éstas afecten a la navegación, servicios de puertos o al comercio marítimo o zona federal.

Por otro lado, el Artículo 204 obliga a los consignatarios o representantes de armadores de barcos extranjeros a que garanticen sus responsabilidades y será así hasta que los capitanes de las embarcaciones hayan entregado a la autoridad la información necesaria, entre las que figuran el despacho de procedencia, diarios de navegación, etc., Art. 203. La capitania de puerto dará su autorización para que la embarcación realice las enmiendas y atraques necesarios, así como de los nuevos. Mas si los capitanes o consignatarios de las embarcaciones no cumplen con todos los requisitos, podrán depositar una fianza que responda por el importe de sanciones pecunarias por falta de requisitos legales, Art. 205.

El Artículo 220 también es de nuestro interés, toda vez que afirma que para que los capitanes de puerto otorguen el despacho a las embarcaciones es necesario que los armadores o representantes comprueben haber liquidado los salarios de la dotación del buque; mientras que el Artículo 221 indica lo mismo para quienes no comprueben que la dotación del buque cuenta con seguros de accidentes, trabajo y previsión.

El Artículo 229, a la luz de los preceptos del Artículo 158 de la Ley Federal del Trabajo, obliga a los armadores y consignatarios "... a entregar en la aduana del puerto de arribo de sus embarcaciones, una cuota ... por cada tonelada o fracción de arqueo bruto", para su posterior depósito en el Banco de México.

La SCT es la entidad encargada de determinar los lugares en

que es obligatorio el pilotaje, Art. 240; por lo tanto, si los buques designados a los agentes marítimos llegasen a los puertos que requieran de este servicio, deberán contratarlo, empero si el buque no cuenta con agentes marítimos o representantes que garanticen el pago de este servicio, la autoridad marítima impedirá que salga hasta que se cubra el importe, Art. 250.

Además, los agentes marítimos deben contratar los servicios de amarre de cabos corriendo los gastos por su cuenta o del armador, Art. 260.

Por último, el Artículo 304 indica la obligación de los marinos de informar a las capitanías de puerto y a sus consignatarios de los que dependa de las fallas que detecten en el sistema de señales marítimas. Las agencias marítimas deberán a su vez remitir a las capitanías de puerto los informes que les presenten los capitanes de los buques consignados, a efecto de preservar el funcionamiento adecuado de estas ayudas a la navegación.

De manera más específica contamos con la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNYCM), que abordaremos con mayor detenimiento por ser ésta una Ley que regula directamente la materia de nuestro interés, concretamente en su Capítulo V, acerca "De los agentes del naviero".

Los Artículos 251 y 255-A de la LNYCM establecen lo que se debe entender por agentes generales de las empresas navieras, tal

como lo vimos en el Capítulo anterior. Esta Ley, en sus Artículos 252 y 253 estipula, respectivamente, que los agentes del naviero que obren a nombre propio, están personalmente obligados, y regirán sus relaciones con el naviero conforme a lo indicado en los contratos correspondientes o en su caso se sujetarán a los lineamientos de la legislación mercantil mediante sus disposiciones relativas a los contratos de comisión.

Cabe mencionar que para proporcionar servicios de agentes marítimos, éstos deberán dar cumplimiento a los Artículos 255-A al 255-D, ya que en estos se establece que la SCT expedirá los permisos correspondientes a aquellos ciudadanos mexicanos o sociedades constituidas de conformidad con las leyes de nuestro país cuyo capital se represente por acciones nominativas que acrediten su existencia legal, debiendo comprobar su nacionalidad cuando sean personas físicas y constituir y proporcionar a la referida autoridad la garantía que responderá por el cumplimiento de sus obligaciones. En la práctica, este trámite se realiza conforme al Formato de Fianza ya citado, cuya cantidad afianzada a la fecha es como sigue: para tráfico de altura \$25'500,000.00; cabotaje \$12'200,000.00; recreo \$12'200,000.00; pesca \$2'400,000.00 y si se desea abarcar todos estos tráficos, se deberá pagar \$54'300,000.00. (*)

En esta Ley también se señala que la SCT podrá efectuar las investigaciones necesarias para verificar la composición del

*) Datos proporcionados por el Departamento de Tráficos y Accidentes Marítimos de la Dirección de Navegación y Supervisión Portuaria de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante, SCT.

capital social, así como el sometimiento a esa Dependencia de los proyectos de estructuras constitutivas de la sociedad, sus estatutos y reformas y, por último, acreditar su personalidad jurídica en el mandato conferido mediante carta de encargo, cable, telex u otros documentos.

Con el objeto de corroborar lo señalado, en el Anexo I hemos reproducido los documentos requisitados por la SCT para actuar como agente consignatario de buques.

Como lo vimos en el Capítulo anterior, la clasificación de los agentes marítimos depende del ámbito de la responsabilidad que le confiere el naviero y de las funciones que desempeñe a su favor. Algunas de estas funciones son contempladas en el Artículo 255-E, siendo las más comunes:

Atender al buque o buques designados; ayudar al despacho de la embarcación, una vez concluidas las operaciones de carga y descarga de la misma; asistir al capitán y demás personal de las embarcaciones que le son enviadas; obtener cargas para los buques a su consignación; cuidar los servicios que se proporcionen al armador, así como a terceros; recibir las mercancías, de acuerdo con la documentación respectiva; otorgar, por orden y cuenta del armador y/o del capitán del buque, los conocimientos de embarque a los cargadores, así como las pólizas de fletamento que correspondan; cobrar los fletes obtenidos por el armador, tanto en las cargas de entrada como de salida; pagar los gastos que haga por cuenta del armador en la atención de los buques que éste le envíe; atender las reclamaciones que reciba y resolverlas,

de acuerdo con las instrucciones que sobre el particular le dé el armador; representar legalmente al armador en el país donde el agente marítimo esté establecido; elaborar la documentación sobre carga y pasajeros que se haya obtenido en los puertos nacionales; e informar de todos los impuestos, derechos, recargos y multas que sufran las embarcaciones del armador representado, señalando sus causas. (7)

Por su parte, el Artículo 255-F obliga a los agentes marítimos a registrar ante la SCT las tarifas de fletes y pasajes de altura que les hagan llegar sus representados para operar servicios de línea de y hacia México, presentando copia de dichas tarifas al Instituto Mexicano de Comercio Exterior, ya extinto, por lo que lo hará al Banco Nacional de Comercio Exterior SNC, que recibió la mayor parte de las atribuciones del viejo IMCE, conservando las copias autorizadas durante un año a partir de la fecha de presentación de las cuentas de fletes.

Asimismo, el Artículo 255-J señala que los agentes marítimos deberán ajustarse a las normas de conducta relativas al transporte marítimo aplicables de acuerdo con los tratados internacionales y los usos marítimos. Al respecto, no deja de ser preocupante el gran desconocimiento de las leyes nacionales que existe entre los agentes del país y con mayor razón lo habrá del las internacionales.

7) José Eusebio Salgado y Salgado. "La Explotación Marítima y Comercial del Buque". Apuntes de la Cátedra de Derecho Mercantil Marítimo. México, pp. 87-92.

El Artículo 255-K dispone, a efecto de evitar prácticas de competencia desleal, Art. 67 Bis, que los convenios celebrados entre los agentes marítimos y armadores o entre éstos, incluso Conferencias(*) o asociaciones de armadores, deberán ser aprobados por la SCT.

Con esto se pretende que cada agente tenga uno o más representados que no sean los mismos para otros agentes. Sin embargo, es muy fácil conseguir de los armadores una carta en la que se indique la intención de establecer una relación de agenciamiento, se obtenga el permiso correspondiente y los agentes empiecen su lucha por obtener las representaciones de la competencia. También se trata de evitar que los agentes participen en dos o más conferencias o acuerdos, cuyos intereses se contrapongan, entre otros aspectos más.

Respecto a los armadores y organismos descentralizados mexicanos que proporcionan servicios de transporte marítimo, el Artículo 255.M les permite designar a un representante especial autorizado por la SCT en los puertos que toquen sus buques en tráfico de cabotaje. En este sentido, la práctica señala la conveniencia de contratar los servicios de un agente marítimo por cuestiones de economía.

Finalmente, en el rubro relativo a las maniobras en los

*) En la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas se define como Conferencia Marítima o Conferencia "un grupo constituido por dos o más empresas porteadoras navieras que prestan servicios regulares de transporte internacional de carga en una ruta particular o unas rutas particulares dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo o arreglo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes o a cualquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la prestación de servicios regulares".

puertos, la LNyCM les concede prioridad, entre otros, a los agentes marítimos para la obtención de los permisos para la prestación de servicios portuarios y maniobras conexas al transporte marítimo, esto se pudo observar durante la privatización del puerto de Veracruz, cuando se crea la empresa CICE, siendo algunos de sus integrantes agencias marítimas reconocidas.

Por su parte, la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 8 de enero de 1981 y el Decreto que la reforma del 14 de enero de 1985

"... tiene como objeto fomentar el desarrollo de la Marina Mercante de México, asegurar la superación de toda dependencia del exterior y la autosuficiencia de la transportación marítima de nuestro comercio exterior".⁹⁾

La existencia de esta Ley tuvo su justificación cuando la crisis petrolera obligó a nuestro país a diversificar sus exportaciones, pero ahora es lamentable que el Gobierno Federal sea el que menos haga por su instrumentación al desalentar a los navieros mexicanos con la imposición de medidas, principalmente impuestos, que hacen incosteable el negocio, según hacemos constar en el Capítulo III de este trabajo.

Este ordenamiento obliga mediante su Artículo 18, tanto a

⁹⁾ Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.
Art. 1. Diario Oficial de la Federación. México, 8 de enero de 1981, p. 17.

las empresas navieras como a los agentes marítimos a hacer del conocimiento de la SCT, cada tres meses, los embarques que realicen para asegurar un adecuado control estadístico de las cargas, advirtiendo que quien infrinja esta disposición, será sancionado por la SCT mediante una multa de 10 mil pesos, Art. 26 II.

Otro de los instrumentos jurídicos que regulan las actividades del agente marítimo es la Ley Aduanera y su Reglamento, que en forma resumida determinan que: ningún agente de una empresa de transporte podrá obtener la patente de agente aduanal, según su Artículo 143 IV, mientras que en Reglamento se especifica que las mercancías transportadas por vía marítima podrán ingresar al país por una aduana distinta a la prevista con la misma documentación de origen, cuando así lo solicite el porteador o el consignatario de las mercancías, cuya autorización será otorgada por la aduana a la que arribe el buque la cual lo anotará en el manifiesto de carga correspondiente, Art. 9º II. Cabe destacar que dicha facultad podrá ser delegada a los agentes marítimos.

En cuanto a la entrada y salida al/del país de mercancías por vía marítima, o bien de embarcaciones en lastre, el Artículo 14 del Reglamento obliga a los armadores, compañías transportistas o a sus agentes, a que lo notifiquen por escrito a la aduana de destino con 48 horas de anticipación.

Esta práctica regularmente se realiza en las juntas de programación que se celebran en cada puerto con la periodicidad

que exija el volumen del tráfico a atender, siendo presididas por la propia capitania.

En el Artículo 15 se señala que:

"Los consignatarios de las embarcaciones o sus agentes en el puerto podrán realizar los trámites que correspondan a los capitanes, siempre y cuando adquieran las obligaciones de éstos".⁽¹⁰⁾

Este mismo Artículo subraya que a falta de agentes marítimos en el puerto, el capitán o a quien éste designe deberá actuar como consignatario del buque para efectuar los trámites aduaneros que correspondan antes de gestionar los trámites de maniobras de carga o salida en lastre del buque.

Cuando un buque, en tráfico de altura, llega a puertos mexicanos es inspeccionado por la Autoridad Aduanera, para después recibir del capitán la documentación necesaria para la apertura del registro de entrada, mas si el agente marítimo lo solicita, éste procedimiento podrá hacerse con antelación.

No obstante lo anterior, es conveniente señalar que en la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, encontramos que las actividades inherentes a los transportes marítimos nacionales "... están reservadas de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de

⁽¹⁰⁾ Leyes y Códigos de México. Legislación Aduanera. Art. 15. 10ª ed. Ed. Porrúa, S. A. México, 1989, p. 103.

exclusión de extranjeros".(11)

Esta disposición, al igual que el Artículo 28 Constitucional, es de singular importancia para el tema que nos ocupa, toda vez que con ellos, así como con otros dispositivos jurídicos se protege a esta actividad reservada para mexicanos, en virtud de que nuestro país no ha sido ajeno a la tendencia de algunos armadores extranjeros de retirar la representación de sus agentes marítimos, que como lo destaca José Eusebio Salgado, el armador pasa su representación

"... necesariamente a la agencia propia que ha constituido con el exclusivo fin de buscar un desmedido lucro sobre todo con el afán de desplazar al mexicano, al mismo tiempo que trata de monopolizar la representación de los otros armadores".(12)

Del análisis de la relación jurídica entre el armador y el agente marítimo, podemos deducir, a la luz del Código Civil para el Distrito Federal, que estamos en presencia de un contrato de mandato, mismo que es definido por este ordenamiento como "un contrato por el que el mandatario se obliga a ejecutar por cuenta

11) Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera. Marco Jurídico de la Inversión Extranjera en México. Art. 4º. Ed. de la Secretaría de Gobernación. México, 1986, pp. 213-229.

12) José Eusebio Salgado y Salgado. La Agencia Marítima. Necesidades de una Reforma Legislativa y su Reglamentación. Tesis para obtener el grado académico de Licenciado en Derecho. UNAM. Facultad de Derecho. México, 1971, pp. 10 y 11.

del mandante los actos jurídicos que éste le encarga.⁽¹⁾

Bajo este contexto, el agente marítimo pasa a ser mandatario del armador y éste a su vez su mandante por el cual el primero acepta el compromiso, a menos que manifieste su no aceptación dentro del término de tres días posteriores a su otorgamiento, Art. 2547.

Estos contratos pueden ser otorgados mediante escritura pública; o privada o carta poder, o bien en forma verbal, requiriéndose su posterior ratificación antes de que concluya el negocio que le dio cabida, Arts. 2551 y 2552. En ellos deben especificarse el tipo de poder o los poderes que el armador confiera al agente marítimo, ya sean generales o especiales, tales como para ejercer pleitos y cobranzas, actos de dominio y actos de administración.

Asimismo, el Artículo 2560 del Código en cuestión versa sobre el acuerdo entre los interesados en cuanto al desempeño del mandato en nombre propio o en el del mandante. Así el mandatario actuará como si los asuntos le fueran propios.

Reviste igual importancia para nuestro estudio las obligaciones tanto del armador como del agente marítimo, al establecer un contrato de mandato, y así lo reconoce el Código Civil al indicar que las obligaciones del mandatario con respecto al mandante son:

¹⁾ Código Civil para el Distrito Federal. Art. 2546. 52ª ed. Editorial Porrúa, S. A., México, 1983, p. 682.

El mandatario obedecerá las órdenes del mandante, Art. 2562; lo consultará en cuestiones no contempladas por el contrato, y si las circunstancias lo ameritan, obrará como si el negocio le perteneciera, Art. 2563; suspenderá el cumplimiento del mandato si al hacerlo fuese perjudicial, informando de inmediato a la otra parte, Art. 2564; si el agente marítimo se excediera del encargo recibido, indemnizará al mandante de daños y perjuicios, Art. 2565; el mandatario comunicará al mandante los hechos o circunstancias que puedan conducirlo a revocar o modificar el contrato, Art. 2566; será responsable de los daños y perjuicios que cause al mandante y al tercero ignorante del exceso de los límites del mandato, Art. 2568; informar de la situación precisa de su administración, Art. 2569; entregar al mandante lo recibido en virtud del poder, Art. 2570; pagar el dinero y los intereses que perteneciendo al mandante no se hayan hecho llegar, Art. 2572; si se cuenta con las facultades expresas correspondientes, el mandatario podrá encargar el mandato a un tercero, Art. 2574; aceptará la designación de la persona substituta o él la nombrará, Art. 2575, y por último, el substituto está igualmente obligado respecto al mandante.

Por su parte, el mandante respecto al mandatario deberá proveer anticipadamente las sumas necesarias, Art. 2577; indemnizarlo de daños y perjuicios incurridos en el desempeño de su labor, Art. 2578; las cosas objeto del mandato le serán retenidas hasta que se pague la indemnización y reembolsos que indican los Artículos precedentes, Art. 2579; en el caso de que dos o más armadores nombren a un mismo mandatario, todos quedarán

solidariamente obligados, Art. 2580.⁽¹⁴⁾

También el Código se refiere a las relaciones con terceros, al indicar que aquél que contrate con el mandatario consciente del exceso de las facultades de éste, no tendrá acción en su contra, Art. 2584; y finalmente destaca de su Artículo 2577 las causales de terminación de dicho contrato, consistentes en que para dar por terminado el mandato se requiere revocación, renuncia del mandatario, muerte de alguna de las partes, interdicción de alguno de ellos o en los casos previstos por el Art. 670, relativos a la ausencia de una de las partes por más de tres años.

Igualmente, el Reglamento para la Navegación de Cabotaje hace alusión a los agentes marítimos al establecer que todo barco dedicado al tráfico de cabotaje deberá contar con un consignatario en cada puerto de arribo, y que el armador podrá ser su propio agente marítimo con sujeción a dicho ordenamiento, Arts. 6 y 7; autorizando asimismo al capitán del buque a desarrollar la misma función, previo depósito de la fianza correspondiente que garantice el cumplimiento de sus obligaciones, Art. 8.

De su Artículo 17 se desprende que tanto el armador como el capitán y el agente marítimo deberán vigilar y evitar que tenga lugar algún acto en contra de la Ley y Reglamentos de la materia.

En el rubro intitulado "De los consignatarios", este

¹⁴⁾ Ibid.

instrumento jurídico establece que para poder actuar como consignatario de buques en tráfico de cabotaje se requiere de la aprobación de la autoridad marítima, la cual determinará la necesidad de constituir fianza para el desempeño de sus actividades, Arts. 20 y 21. Señala además, que en su calidad de celador marítimo, el agente tendrá que presentarse a bordo para recibir del capitán los documentos citados, presentándose posteriormente en la oficina recaudadora que le corresponda para depositar su contribución para la "Casa del Marino".

En su Artículo 24 estipula que el agente marítimo deberá elaborar los documentos para que el buque pueda zarpar, mientras que el 35 indica la imposibilidad de que el buque abandone el puerto si el consignatario no ha proporcionado los mismos.

En este sentido, el agente marítimo deberá poner especial atención en la expedición de documentos, toda vez que al omitir la elaboración de alguno de ellos o bien al no realizar alguna de las correcciones que procedan, provocará que el buque no pueda salir del puerto o que tenga problemas en el puerto de destino, y consecuentemente, los armadores se verán obligados a pagar multas u otros recargos por errores, omisiones, faltantes o sobrantes en las declaraciones respectivas. (14)

Con base en su propio interés, el agente marítimo debe tener el cuidado de que toda documentación que firme en conexión con el trabajo por él desempeñado, sea calificada con las palabras "As Agent Only" o "As Agent for Owners", sólo como agente o como

(14) José Eusebio Salgado. Apuntes..., Op. cit., p. 89.

agente del naviero, ya que de no hacerlo significa conforme a la ley que éste actúa a título personal, o que intenta obligarse así como naviero, haciéndose responsable del pago de cualquier consecuencia relativa a los recargos portuarios, pagos laborales, de avituallamiento, etc. (16)

En este orden de ideas, el agente marítimo también tiene que acudir a la oficina recaudadora que le corresponda para informar sobre las faltas en las que haya incurrido la embarcación a su consignación, Art. 27. De aquí se desprende que ésta es otra de las funciones del agente, es decir, informar a sus representados de todos los impuestos, derechos, recargos y multas que sufran los buques designados, así como de las causas de los mismos. (17) Tanto los navieros como los usuarios deben tener conocimiento de tales condiciones, ya que éstas se ven reflejadas en los precios cotizados por los agentes marítimos para el transporte de bienes y personas.

Por último, el Artículo 28 de este Reglamento obliga al agente marítimo a comunicar a la oficina de correos de la salida del puerto del buque encomendado, llenando las formas pertinentes, para que la correspondencia le sea remitida al puerto de escala siguiente al domicilio de la empresa armadora.

Por su parte, el Reglamento General de la Policial de Puertos afirma que el capitán o en su caso el consignatario,

16) J. E. Eadie. "Basic Principles and Definitions". Fairplay International Shipping Weekly Review. Fairplay Publications. Londres, 23 de septiembre de 1982, p. 3

17) José Eusebio Salgado. Ibid., p. 93.

deberá, para dar entrada a puerto a la embarcación, presentar la documentación pertinente e informar de los acontecimientos de interés ocurridos durante el viaje, Art. 104.

De manera concordante con el Artículo 15 del Reglamento que rige la actividad de los buques en tráfico de cabotaje, el Artículo 105 del Reglamento que nos ocupa obliga a los capitanes o consignatarios de embarcaciones en tráfico de altura a hacer llegar a la autoridad marítima el permiso de salida del buque de procedencia, lista de pasajeros, rol de tripulantes y cuando proceda, copia del diario de navegación.

A la fecha, aún estamos en espera de que se publiquen las funciones que les competen a los en los puertos y en la actividad marítima a la Policial Federal de Caminos y Puertos, en virtud de la fusión de ambas figuras a partir de septiembre de 1989.

En el Instructivo de Operación en los Recintos Fiscales Autorizados en los Puertos del 1º de enero de 1983, encontramos que a partir de que la agencia marítima "...o sus consignatarios...", hagan del conocimiento de las autoridades del arribo del buque a su consignación, se expedirán las copias de los avisos de arribo que correspondan a efecto de que las áreas de almacenamiento y los servicios que se requieran sean proporcionados, Regla 12ª; el agente marítimo tendrá que entregar al personal autorizado los registros pertinentes, que deberán

contener la información relativa a los bienes que deberán ser desembarcados según se contemple en los manifiestos de carga u otros documentos que los amparen, Regla 13ª.

La Regla 14ª indica que la autoridad aduanera permitirá la descarga de mercancías para su posterior transporte terrestre, cuando así lo solicite el agente marítimo o el consignatario de la carga.

Para que la descarga de toda mercancía tenga lugar, excepto la de gran volumen o maquinaria pesada, el agente marítimo deberá entregar las libretas o registros alfabéticos del plan de estiba que correspondan, Regla 17ª.

Por lo que respecta a las mercancías de exportación, la Regla 25ª indica que el agente marítimo las recibirá del empleado liquidador al costado del buque, para acusar recibo y constatar que no están averiadas o incompletas.

Los contenedores documentados "Casa a Puerto" o "Puerto a Puerto", en cuanto sean descargados quedarán bajo la responsabilidad del agente marítimo y a disposición de los representantes de los propietarios para la desconsolidación de la carga, previa presentación de la documentación requerida. Los contenedores vacíos, ya con la autorización de la aduana, deberán ser reembarcados en el buque próximo de la línea naviera o empresa que le corresponda, Reglas 47ª y 50ª.

Es de señalarse que para obtener el máximo provecho en el

transporte de mercancías contenerizadas, el agente marítimo, previo acuerdo con su representado, deberá conseguir carga suficiente para que los contenedores sean explotados a su máxima capacidad, cuidando que halla un adecuado equilibrio entre las cantidades exportadas, aunque la proporción del porcentaje otorgado a los agentes por la obtención de cargas de exportación, la mayoría de las veces duplique al otorgado por las de importación.

Y finalmente, cuando al agente marítimo le sean remitidos contenedores vacíos para que consolide carga de exportación, deberá solicitar la autorización de la aduana para que permanezcan en puerto hasta su reembarque en el próximo buque a su consignación, Regla 52ª.

Además de los servicios señalados, el agente marítimo desempeña diversas actividades adicionales, a saber: al enterarse del arribo de un buque a su consignación, debe contratar remolcadores, prácticos y demás servicios; en cuanto a su atraque o estadía, tendrá que hacer los trámites correspondientes para el pago de derechos de puerto, aduana y sanidad; y vigilar el manejo de los equipos de desestiba de carga y desembarque de pasajeros. (14)

En caso de abordaje, el agente marítimo deberá iniciar las acciones administrativas y civiles respectivas, a fin de obtener el embargo o interdicción de salida del buque a quien se le

(14) Citado en el Manual para el Usuario..., Op. cit., p. 249.

atribuya la culpa; asimismo, en caso de que el capitán del buque encomendado no pueda hacer la defensa respectiva, él la asumirá y podrá ser actor o demandado de la acción de abordaje.

Otra de las actividades de los agentes marítimos son las de contratar los servicios de compañías de avituallamiento, talleres de reparación de buques, hospitales para la tripulación que los necesite, hacer firmar los compromisos de avería y exigir los depósitos o fianzas pertinentes, calcular los "dispatch money" y sobreestadías, recibir los avisos de la tripulación contratada que desista de continuar el viaje y buscar quien los substituya.

Los agentes también contratan los futuros fletamentos y transportes que le instruya el armador, procuran pasajeros, facilitan su acomodo en el buque, y preparan la carga para su estiba.⁽¹⁴⁾

Respecto a las mercancías, el agente marítimo se convertirá en consignatario de las mismas cuando sean depositadas en el muelle para su envío al almacén y entregarlas a los receptores. Deberá además, clasificarlas y verificar su estado, resguardarlas asegurando su identidad como peso y medida en congruencia con lo estipulado en el conocimiento de embarque. De haberse pactado en el contrato, deberá recibir el flete y/o precio de los pasajes; depositar y vender jurídicamente la carga si los consignatarios no se pueden localizar o no se puedan hacer efectivos los gastos del transporte, ya que constituye una garantía para el fletante.

¹⁴⁾ Ibid., pp. 248-251.

Una última actividad que desempeñan los agentes marítimos, y que al igual que las anteriores tampoco se ve reflejada en las citadas normas, es la de obtener carga para los buques que le son enviados, misma que a nuestro juicio es la más importante por depender de ésta, en gran medida, el negocio marítimo por ser uno de los pilares de la marina mercante y su movilización su razón de ser, que como lo subraya Nieto Tamargo,

"... la práctica ha demostrado plenamente que la navegación actual y su constante desarrollo, han convertido al agente marítimo en un elemento indispensable en el comercio marítimo internacional".²⁴⁾

2. Internacional

En este subíndice nos abocaremos a destacar aquellos preceptos que inciden en la actividad del agente marítimo de los convenios adoptados por la comunidad marítima internacional, antes del establecimiento del Sistema de las Naciones Unidas, tal es el caso de las Reglas de York y Amberes, así como normas más recientes de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, UNCTAD, dedicada a todo lo que se vincula con los aspectos económicos y comerciales del transporte marítimo, y de la Organización Marítima Internacional, OMI, a la que se le han reservado los técnicos relacionados con la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación por hidrocarburos, hayan sido o no ratificados por nuestro país.

²⁴⁾ Citado por José Eusebio Salgado. Apuntes..., Op. cit., p. 89.

La importancia de ocuparnos de estas normas que rigen sobre nuestro tema de estudio, radica en la desafortunada dependencia de las marinas mercantes extranjeras de las que es objeto México para satisfacer las necesidades de su comercio exterior por vía marítima, que a su vez hace indispensables los servicios proporcionados por los agentes marítimos, cuya naturaleza y relaciones con los navieros y usuarios es eminentemente internacional.

La avería gruesa, entendida como el gasto extraordinario o sacrificio contraído o realizado, intencionado razonablemente para la seguridad común, a fin de preservar de un peligro las propiedades inmersas en un riesgo marítimo común, está regulada desde 1864 por las Reglas de York y Amberes, que aunque no tienen un carácter obligatorio han logrado, en la práctica, una mayor uniformidad que cualquier convenio internacional y son incluidas invariablemente en todo conocimiento de embarque, contándose por supuesto a los de las empresas navieras mexicanas, para facilitar las controversias derivadas de actos de avería gruesa.

Nos interesa destacar, para los fines del presente estudio, dos de estas Reglas: a) la XIX que indica que las mercancías cargadas sin conocimiento del armador o de su agente, o que se hayan proporcionado datos falsos para su embarque, no se abonarán en avería común o gruesa, pero en caso de ser salvadas estarán sujetas a la contribución, y b) la XXII relativa a los depósitos en efectivo hechos para garantizar la contribución que corresponda a la carga en el reparto de avería común, gastos de salvamento u otros especiales, deberán hacerse en una cuenta

especial abierta conjuntamente a nombre del representante designado por el armador, pudiendo ser éste el agente marítimo, y de un representante designado por los depositantes, en un banco que acuerden ambas partes.⁽¹⁾

De conformidad con la resolución A.369 (IX) del 14 de noviembre de 1975, el Consejo de la Organización Consultiva Marítima Internacional, Organización Marítima Internacional desde el 22 de mayo de 1982, convocó en 1976, a una conferencia diplomática, cuyas deliberaciones culminaron con la adopción del Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo.

Del contenido del Convenio se desprende que los propietarios de los buques y los que proporcionen servicios de auxilio y salvamento y las personas cuyas acciones, omisiones o negligencia sean los primeros responsables, podrán limitar la responsabilidad nacida de reclamaciones sobre muerte, lesiones corporales, pérdidas o daños causados a cosas, producidos a bordo o estén vinculados con la explotación del buque, operaciones de auxilio o salvamento y los perjuicios resultantes, incluidos los retrasos en la travesía o en la entrega de la carga y, entre otras cosa, las que haga una persona sobre las medidas tomadas para aminorar los perjuicios de los que el responsable pueda limitar su responsabilidad, Arts. 1 y 2.

Señala además, que el responsable no podrá limitar su

¹⁾ SCT. Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. Unidad de Asuntos Internacionales. México y la Reglamentación Marítima y Portuaria Internacional. Tomo II. México, 1982, pp. 485-494.

responsabilidad en caso de que el perjuicio se derive de una acción u omisión suya con toda intención o consciente de los perjuicios que ello ocasionaría, Art. 4.

En sus Artículos 6 y 7 hace mención de los valores que servirán de base para cuantificar los límites de responsabilidad para las reclamaciones, citadas en unidades de cuenta, es decir, Derechos Especiales de Giro, Art. 8.

Dichos límites se aplicarán a las reclamaciones hechas contra la persona responsable o su asegurador y cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean las primeras responsables, el propietario de un buque que auxilie o salve desde su buque, o el salvador o salvadores que no operen desde un buque, o que operen en el buque al que se esté auxiliando o salvando, Art. 9.

El responsable podrá invocar el derecho a limitar su responsabilidad cuando haya constituido un fondo de limitación conforme al Convenio, Art. 10; cuya constitución y distribución es contemplada en los Artículos 11 y 12, respectivamente, en tanto el Artículo 13 señala el lugar donde habrá de constituirse el fondo, a saber: en el puerto donde se hayan suscitado los hechos, o el primer puerto de escala, en el puerto de embarque si se trata de muerte o lesiones corporales, en el de descarga si son daños inferidos a la carga; o en el Estado donde se efectúe el embargo.

Hemos mencionado repetidamente al conocimiento de embarque,

por ser el más recurrente de los documentos que dan prueba del transporte marítimo de mercancías y dada la celeridad que proporciona a las transacciones del mercado exterior, entendido éste como:

"Documento expedido por el porteador, su representante o el capitán de un buque mercante, por el cual reconocen haber recibido determinadas mercancías para su transporte por mar, comprometiéndose a restituirlas a su legítimo tenedor después de haberlo efectuado".⁽²⁾

Lo citamos porque el tema de los conocimientos de embarque ha sido uno de los más controvertidos en la evolución del Derecho Mercantil Marítimo, dada la diversidad de intereses de los entes que intervienen en los mismos, por lo que se han enfocado los esfuerzos de numerosos países por adoptar medidas capaces de determinar el ámbito de responsabilidad y las obligaciones de quienes participan en el tráfico marítimo de mercancías, principalmente por parte de los países en desarrollo, eminentemente cargadores, por frenar los abusos originados por la ilimitada libertad de los navieros por incluir cláusulas de exoneración en detrimento de los intereses de los cargadores.

Gracias a los trabajos del Comité Marítimo Internacional y de la Asociación de Derecho Internacional, fue posible la elaboración de una serie de normas destinadas a la regulación de la responsabilidad de los navieros y el uso de un conocimiento de embarque uniforme, que tras diversas modificaciones pasaron

²⁾ Concepto proporcionado por José Eusebio Salgado.

a constituir el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924, mejor conocido como Reglas de La Haya y es en nuestros días el estatuto de la responsabilidad en el transporte marítimo internacional de mercancías.

Por lo que a México respecta, cabe mencionar que a pesar de no haberlo ratificado, los transportistas nacionales han tratado de subsanar los problemas a los que se enfrentan sobre la materia, tomando como fundamento jurídico la costumbre internacional y la inclusión en sus conocimientos de embarque, las bases que han de regir el tráfico internacional de mercancías bajo su custodia en las disposiciones emanadas de este Convenio, haciendo extensivas sus estipulaciones a los porteadores y sus agentes y empleados.

Sintetizando el contenido de las Reglas de La Haya, vale la pena destacar de su Artículo 1º la definición de porteador que "... comprende el propietario del buque o del fletador, parte de un contrato de transporte con un cargador", toda vez que son éstos a quienes el agente marítimo proporciona sus servicios, siendo en este orden de ideas en el que el Artículo 2 obliga al porteador, capitán o agente del porteador, leáse agente marítimo, a expedir al cargador un conocimiento de embarque como prueba de que han recibido las mercancías para su transportación, anotando en éste la información necesaria para su fácil identificación, su cantidad, número de bultos o piezas, el estado en el que las recibe, responsabilizando al cargador de la veracidad de los datos proporcionados para la emisión del conocimiento de

embarque.

Una vez que las mercancías han sido embarcadas, el capitán, el porteador o su agente, añadirán al conocimiento de embarque el nombre del buque en el que serán transportadas, la fecha de embarque y una estampilla de "Embarcado"; además, este Artículo nulifica aquellas cláusulas que exoneran al porteador o al buque de responsabilidades por daños o pérdidas de las mercancías derivadas de la negligencia, falta o incumplimiento de lo señalado en el Convenio. Mientras que el Artículo 4 dice que ni el porteador ni el buque serán responsables por la pérdida o daños que hayan sido ocasionados por un hecho u omisión del cargador o del consignatario, de su agente o representante.

Posteriormente, el Comité Marítimo Internacional llegó a un acuerdo sobre el texto de las enmiendas de las Reglas de La Haya que debía presentarse en la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, con lo anterior se constituyó el proyecto de protocolo que, al ser revisado en mayo de 1967 y febrero de 1968, pasó a conformar el Protocolo por que se modifica el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, conocido también como Reglas de Wisby, del 23 de febrero de 1968.

Dicho documento no aportó modificaciones de fondo a las Reglas que le preceden, salvo los cambios que a continuación se mencionan y la inclusión de la Cláusula Himalaya en los conocimientos de embarque, a fin de determinar la responsabilidad de los agentes, estibadores y demás empleados al servicio del

transportista.

En este sentido, añade al Convenio el Artículo 4 bis, que dice que las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad del Convenio, aplicables a las acciones ejercidas contra el porteador para la indemnización de pérdidas o daños a las mercancías descritas en el contrato de transporte, podrán ser invocadas por sus agentes y empleados si la acción se ejecuta en su contra, salvo si se demuestra que los daños fueron consecuencia de acciones u omisiones de éstos, o se hayan hecho con la intención de provocarlos o conscientes de las consecuencias de sus actos.

El Protocolo en cuestión substituye el contenido del Artículo 10 de las Reglas de La Haya, indicando que el Convenio se aplicará a los conocimientos de transporte de mercancías entre los puertos de Estados en los que se formalice el conocimiento, siempre y cuando las mercancías salgan de un Estado Contratante o cuando se incluya en el documento que éste deberá ser regido por lo que dice el Convenio o de alguna legislación que le dé efecto, sin que influya la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otro interesado.

Años más tarde, tuvo lugar la negociación del Protocolo de Bruselas, el cual entró en vigor el 14 de febrero de 1984, estableciéndose el pago de 666.67 unidades de cuenta o dos unidades de cuenta, la que sea más elevada, para el caso de pérdidas o daños a la carga.

Por otro lado, la UNCTAD, tras haberse abocado al estudio

de los aspectos comerciales y económicos de las prácticas internacionales en materia de conocimiento de embarque, destacó la necesidad de modificar el régimen internacional que imperaba sobre el particular, por lo que pasó el asunto a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil, UNCITRAL, para que preparara un proyecto de convenio, que fue analizado rigurosamente, para después erigirse como el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, adoptado en Hamburgo, República Federal de Alemania, el 30 de marzo de 1978, donde fue firmado por 27 países.⁽²¹⁾ A la fecha de este estudio, la Convención ha sido ratificada por 20 países, previéndose su entrada en vigor en noviembre de 1992.

El análisis de este Convenio es de gran interés para nuestro trabajo, ya que al establecer en su Artículo 1º las definiciones del porteador, entendido como la persona que actúa por sí u otra que lo haga a su nombre para celebrar un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador "porteador efectivo", que es a quien el porteador le encargará la realización total o de parte del transporte al "Cargador", que es la persona que por sí u otro que actuando a su nombre celebre dicho contrato con un porteador o quien le entregue a éste las mercancías señaladas en el contrato, y de "consignatario" que es la persona autorizada para recibir las mercancías, deja abierta la posibilidad de que el agente marítimo pueda actuar como cualquiera de ellas.

²¹⁾ UNCTAD. "Informe sobre las consecuencias económicas y comerciales de la entrada en vigor de las Reglas de Hamburgo". Otras cuestiones importantes relativas al transporte marítimo mundial. Documento TD/B/C.4/313. Ginebra, 15 de diciembre de 1987.

En el primer caso, el agente marítimo es quien celebra, sólo como agente, los contratos de transporte marítimo de mercancías en los buques a su consignación en el puerto de su residencia. Asimismo, la dinámica misma del comercio exterior por esta vía ha propiciado que el agente marítimo diversifique sus actividades al grado de poderlo considerar como cargador al celebrar contratos con porteadores o la hacerle llegar las mercancías a éste para que sean transportadas. Y como consignatario cuando le sea encomendada la recepción de mercancías ya transportadas al puerto de su residencia para que las remita al consignatario final de las mismas.

Por lo que respecta al período de responsabilidad del portador y del consignatario, el Artículo 4º señala que será mientras las mercancías se hallen bajo su respectiva custodia, extendiéndolo a sus agentes o empleados, siendo responsables de los perjuicios resultantes de la pérdida, daños o demora en su entrega, "... a menos que adoptaran todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias", Art. 5. Dicha responsabilidad queda limitada en virtud del Artículo 6 "... a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas si esta cantidad es mayor".²⁴⁾

El Artículo 7 se refiere a las reclamaciones extracontractuales, indicando que en el caso de que alguna acción

²⁴⁾ Ibid., p. 117.

por retraso en la entrega, pérdida o daño de las mercancías sea ejecutado contra un agente del porteador, podrá recurrir a las exoneraciones y límites de responsabilidad a los que pueda acogerse el porteador, siempre y cuando pruebe que ha actuado conforme a las instrucciones y funciones que le fueron atribuidas, excepto cuando se pruebe que esos problemas se derivaron de una acción u omisión del agente, hechas con la intención de provocarlos o consciente de que podrían ocurrir, Art. 8.

La responsabilidad del porteador y del porteador efectivo está contemplada en el Artículo 10, subrayando que el primero será responsable de la totalidad del transporte, aun cuando éste sea realizado por el porteador efectivo y sus empleados y agentes en el desempeño de sus labores, mas en el caso del transporte directo, si la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueran producto de un hecho ocurrido mientras las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo, éste será responsable, Art. 11.

De manera similar, el Artículo 12 señala que el cargador, sus empleados y agentes serán responsables de los daños que provoquen al porteador, porteador efectivo o al buque por su culpa o negligencia.

Sobre la emisión del conocimiento de embarque versa el Artículo 14; mientras que en el 15 se enlistan los rubros que deberá contener, entre los que destaca la firma del porteador o de la persona que actúe a su nombre, que como ya lo vimos deberá

anotarse la calificación "As Agent Only", en caso de ser el agente marítimo quien expida dicho documento, manifestando además una reserva si duda de la veracidad de la información proporcionada sobre los bienes a embarcar, indicando los motivos de sospecha o la carencia de medios para verificar la citada información, de no hacerlo así, se asumirá que la carga se halla en buen estado aparente. Y señala también que de no especificarse en el conocimiento de embarque el flete y la obligación del pago de demoras que se lleguen a incurrir, se entenderá que el consignatario no está obligado a sufragarlos, Art. 16.

Se indica en el Artículo 17 que el cargador deberá indemnizar al porteador por las consecuencias que se deriven de la inexactitud de los datos proporcionados para la expedición del conocimiento de embarque por el porteador o por una persona que actúe a su nombre, es el caso de sus agentes respectivos.

El Artículo 19 versa sobre el aviso de pérdida, daños o retraso en la entrega de las mercancías, reservando un espacio para especificar que las notificaciones dadas a una persona que actúe en nombre del porteador o del porteador efectivo, o a la que actúe en nombre del cargador, serán consideradas como dadas directamente al porteador, porteador efectivo o al cargador, según corresponda.

La jurisdicción también está prevista en este Convenio, al indicar en su Artículo 21 que el demandante podrá acudir a un tribunal competente de un Estado en cuya jurisdicción se halle

el establecimiento o residencia del mandante; donde se haya celebrado el contrato y que el demandante tenga allí un establecimiento, sucursal o agencia mediante la cual se celebró el contrato; el puerto de carga o de descarga; algún otro lugar inmerso en el contrato de transporte marítimo, entre otros aspectos.

De manera similar está contemplado el arbitraje en caso de que exista una controversia derivada del transporte marítimo de mercancías, Artículo 22.

Lo anterior es de singular importancia por ser los agentes marítimos los que celebran los contratos de transporte marítimo con los usuarios de todos los buques que les son designados por los navieros, quienes usualmente residen en países distintos a los de sus agentes, y por ello será en éstos en quienes recaiga en primera instancia, la responsabilidad del acto del que se trate.

El último Artículo que consideramos pertinente destacar es el 25, que indica que el Convenio no alterará los derechos y obligaciones del porteador, porteador efectivo y de sus empleados y agentes señalados en otros Convenios Internacionales o a las leyes nacionales sobre limitación de la responsabilidad de los propietarios de los buques destinados a la navegación.

De ser ratificado este instrumento internacional por nuestro país y por los países cuyos pabellones ostenten los buques

representados por los agentes, estos deberán normar sus actividades de conformidad con sus disposiciones, por lo que no estría de más que vayan tomando las medidas que consideren convenientes, dada su próxima entrada en vigor.

En otro orden de ideas, la necesidad de establecer un marco legal uniforme que amparara el transporte de mercancías por varios medios se vio agudizada por la introducción del contenedor en la década de los sesentas, orillando al Comité Marítimo Internacional, CMI, y al Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Internacional Privado, UNIDROIT, a trabajar en forma paralela en la elaboración del documento intitulado "Transporte Combiné des Merchandises", que sirvió de base para los trabajos de la Conferencia UN/IMCO de Tráfico de Contenedores de 1972.²³⁾

En 1971, a solicitud de la UNCTAD se crea un Grupo Intergubernamental de Expertos de 68 países para que elaboraran un proyecto de convenio tomando en consideración los trabajos ya existentes, cuyos esfuerzos condujeron a la adopción del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, el 24 de mayo de 1980. El primer país que ratificó esta norma fue el nuestro, requiriéndose de la ratificación de 24 países para que pueda entrar en vigor.

Con el establecimiento de este instrumento se da vida

²³⁾ Ricardo Vigil. La Labor Legislativa de la UNCTAD en Materia de Derecho Marítimo. Ponencia presentada en el Seminario sobre Administración de Empresas Navieras en Leningrado, URSS, del 7 al 18 de septiembre de 1987, p. 23.

jurídica al Operador de Transporte Multimodal, OTM, buscando, entre otras cosas, que los países en desarrollo sean tomados en consideración al momento de introducir nuevas tecnologías, que sus portadores y operadores nacionales participen en los servicios multimodales, la relación costo-eficiencia de los mismos y la máxima utilización de la mano de obra y seguros locales.

En este sentido, en el Artículo 1º de la Convención se define al OTM como la persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, diferenciándolo de los agentes, expedidores o portadores que intervienen en las operaciones de transporte multimodal. Asimismo cita que:

"Por expedidor se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en nombre o por cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal, o toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al operador de transporte multimodal ... Por consignatario se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías..⁽²⁶⁾

Como ya lo indicamos, el agente marítimo ha tenido que ajustar sus actividades a las tendencias del comercio exterior, por lo que ha diversificado sus funciones de forma tal que ahora actúa también como expedidor y consignatario de la carga, de

²⁶⁾ SCT. México y la Reglamentación..., Op. cit., p. 143.

acuerdo a las instrucciones que le dicte su principal, y en atención a sus clientes.

Al actuar como expedidor de mercancías, el Artículo 12 de este Convenio lo obliga a proporcionar con toda exactitud la información que deberá incluirse en el documento de transporte multimodal que otorgará el OTM al hacerse cargo de las mercancías a transportar, de lo contrario deberá indemnizarlo de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos proporcionados.

En su Artículo 14, delimita el período de responsabilidad del OTM a partir del momento en que recibe los bienes, pudiendo ser del expedidor o de una persona que actúe por cuenta de éste, y hasta que los entrega. Agrega que al referirse al OTM también incluye a sus empleados o agentes, o a cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para dar cumplimiento a lo contratado, y habla de los empleados o agentes del expedidor y del consignatario.

El OTM será el responsable, según el Artículo 15, de las acciones y omisiones que sus empleados, agentes o cualquier otra persona a la que acuda para dar cumplimiento al contrato de transporte multimodal, así como de los perjuicios resultantes de la pérdida o daño a las mercancías o del retraso en su entrega cuando sean provocados por un hecho durante su custodia, salvo que compruebe él, sus empleados, agentes o a quien recurrió para el cumplimiento del contrato hubiese adoptado todas las medidas que razonablemente podían hacerse para evitar el hecho y sus

consecuencias, Art. 16.

Sobre las responsabilidades extracontractuales versa el Artículo 20, subrayando que si las personas citadas incurren en acciones que ocasionen los fenómenos indicados en el cumplimiento de sus deberes y les es aplicada una acción en su contra podrán acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad dictados por el Convenio y sin exceder de ellos, salvo en el caso de que se pruebe que la pérdida, daño o retraso en la entrega acontezcan por una acción u omisión conscientes de que tales hechos podían ocurrir, Art. 21. Por lo que respecta al expedidor, sus empleados y agentes, el Artículo 22 los responsabiliza de los perjuicios que pueda sufrir el OTM cuando en el ejercicio de sus funciones se hallen perjuicios ocasionados por su culpa o negligencia.

Y finalmente, cabe destacar que los avisos de pérdida, daños o retrasos hechos a quien actúe por cuenta del OTM o del expedidor serán considerados como si les fueran hechos directamente al OTM o al expedidor, respectivamente, Art. 24.

En virtud de la importancia que día a día iban tomando las conferencias marítimas en el comercio internacional por vía marítima, el Consejo de Asociaciones de Naciones Europeas y Japonesas de Armadores formularon en 1971 el Código CENSA, el cual fue sujeto al análisis del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo de la UNCTAD, mientras los países en desarrollo, los socialistas de Europa Oriental y China establecían su propio código. Tales

fueron las discrepancias entre ambos códigos, que fue necesaria una negociación de dos años para hacer posible la adopción, el 6 de abril de 1974, del Convenio sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, mismo que entró en vigor el 6 de octubre de 1983. El Gobierno Mexicano ratificó esta norma el 6 de mayo de 1976, contando a la fecha con 68 Partes Contratantes.⁷⁷⁾ Cabe mencionar que actualmente se está llevando a cabo su revisión.

El Código de Conducta es un instrumento de naturaleza económico-legal, que al ser un tratado multilateral de las Naciones Unidas, está sujeto a la legislación internacional sobre la materia, y a la costumbre y la práctica cuando le sea aplicable.⁷⁸⁾

Destaca de su articulado la composición de las conferencias y el derecho que confiere a las compañías navieras nacionales y de terceros países a ser miembros de conferencias el reconocimiento de que los buques de los países importadores, exportadores y de terceros países tienen derecho a participar en los tráficados servidos por las conferencias marítimas, Art. 2; es el establecimiento de un mecanismo para la celebración de consultas entre conferencias y usuarios, y de otro para la solución de controversias mediante la conciliación obligatoria.

El Código reviste de singular importancia por haber en

⁷⁷⁾ UNCTAD. Review of Maritime Transport 1989. Report by the UNCTAD Secretariat. Doc. TD/B/C.4/334. Ginebra, 1990, p. 51.

⁷⁸⁾ Ricardo Vigil. Op. cit., p. 16.

nuestros días 370 conferencias aproximadamente que sirven a diversos tráficos, mismas que casi sin excepción deben recurrir a los agentes marítimos como enlace entre las conferencias y sus usuarios, principalmente en aquellas que contemplan acuerdos de distribución de carga y de lealtad, ya sea proporcionando al usuario las tarifas que reciba del naviero, ejecutando las consultas que se requieran, entre otros aspectos.

Como se puede apreciar en el contexto jurídico analizado, se había venido dando muy poca importancia al agente marítimo en sí, y a sus relaciones con los navieros y usuarios del transporte marítimo, y no fue sino hasta que en el Segundo Período de Sesiones del Grupo Intergubernamental Ad-hoc encargado de considerar los Medios de Combatir todos los Aspectos del Fraude Marítimo, incluida la Piratería, en que se adoptó la Resolución 2(11), por medio de la cual se solicita a la Junta de Comercio y Desarrollo a que instara a la Secretaría de la UNCTAD a elaborar un estudio comparativo de las diversas normas aplicadas a nivel nacional e internacional por asociaciones profesionales de agentes marítimos que facilitara el desarrollo de recomendaciones comunes aplicables a todos aquéllos involucrados en el trabajo de los agentes marítimos y la preparación de un proyecto de reglas al respecto.

Fue así como la Secretaría de la UNCTAD basó su análisis en la educación, experiencia, conducta profesional y seguridad financiera de los agentes marítimos de sus Estados Miembros. Se coincidió en que un agente conocedor y bien informado podría ayudar a sus superiores a evitar que fueran víctimas del fraude

marítimo, también en que el conocimiento podía complementarse con la observancia de altos niveles de conducta profesional y que la experiencia del agente al aplicarse diligente y concienzudamente en los intereses de sus superiores. En este sentido, en la Resolución de referencia se enfatiza en la organización profesional, a fin de promover reglas concernientes a la educación, experiencia y conducta profesional para los agentes marítimos, prestando especial atención a las necesidades de los países en desarrollo.

En cuanto a las normas relativas a la educación y experiencia profesional, se desprende del estudio que en la mayoría de los países, para operar como agentes marítimos no se requiere de experiencia o calificación profesional, sin embargo, en algunos países para obtener la membresía de asociaciones profesionales, registros y licencias se requiere de experiencia y reconocimientos. Los requerimientos de la mayoría de las asociaciones se basa en la capacitación profesional y presentación de exámenes.

También se destacó que las normas impuestas por la mayoría de las asociaciones no contemplan la solvencia financiera de los solicitantes, aunque hay algunas que establecen normas sobre la responsabilidad financiera de sus miembros, ya sea mediante el depósito de una fianza, garantía de responsabilidad asegurada y un capital mínimo. Se encontró además que un gran número de asociaciones profesionales no imponen requerimientos específicos sobre profesionalismo o estabilidad financiera como condición para otorgar la membresía. Algunas veces, los solicitantes son

examinados por la asociación para asegurar su competencia financiera y profesional. En pocos casos, por lo menos dos miembros deben manifestar su apoyo o su descontento dependiendo de que el solicitante sea merecedor o no de la membresía.

Para promover un alto grado de ética en los negocios y conducta profesional entre las asociaciones, para ser miembro, el solicitante debe contar en la mayoría de los casos de experiencia práctica en el negocio. Se considera que una persona cuenta con la experiencia necesaria cuando ha laborado activamente en los trabajos de las agencias por un período específico previo a la fecha de la solicitud, siendo éste en promedio de dos a tres años. En ocasiones, aunado a la experiencia práctica de los candidatos, se requiere acreditar el examen profesional apropiado antes de ser considerado como aspirante para su admisión como miembro, tal es el caso del "Institute of Chamber Ship Brokers" y el "Institute of Freight Forwarders of the United Kingdom".

De la investigación de la UNCTAD también se deriva que algunas asociaciones profesionales exigen a sus miembros la observancia y cumplimiento de un Código de Ética, que para estos efectos establece la asociación; otros proveen a sus miembros de medidas disciplinarias que incluyen procedimientos para investigaciones, auditorías y sanciones para aquéllas que se hallen culpables de falta de ética o conducta no profesional conduciendo a la suspensión o cancelación de la membresía. De

manera similar, donde las actividades de los agentes marítimos sólo son regidas por la legislación nacional, su violación implica la cancelación de la autorización para laborar como tal o la suspensión del permiso o concesión.

Por todo esto, la UNCTAD se abocó a la elaboración de las Normas Mínimas Aplicables a los Agentes Marítimos, para someterlas a la consideración de la Comisión del Transporte Marítimo en ocasión de su 13º Período de Sesiones, siendo aprobadas en marzo de 1988 para que sus países miembros las tomen en consideración en la elaboración y aplicación de sus normas.

Por la importancia que tienen para este trabajo, aparece como Anexo II una reproducción de las Normas Mínimas que nos ocupan. (79)

Cabe hacer mención que en el caso específico de nuestro país, la Autoridad competente para otorgar los permisos para actuar como agentes marítimos tan sólo exige la presentación de los documentos, la gestión de una fianza y la ejecución de las actividades que enlistamos en el Anexo I, indicándoles que "...deberán ajustarse a las normas de conducta relativas al transporte marítimo aplicables de acuerdo con los Tratados Internacionales o los usos marítimos", sin citar los nombres de los instrumentos ni sus implicaciones. Vemos pues que no toma en consideración los criterios de educación, experiencia,

⁷⁹⁾ UNCTAD. Programa de Trabajo sobre Transporte Marítimo. Informe de la Secretaría de la UNCTAD. Doc. TD/B/C.4/314. Ginebra, 1987, pp. 34-49.

conducta profesional y seguridad financiera a los que la UNCTAD les asigna importancia capital.

Contamos con la Asociación Mexicana de Agentes Navieros, A. C., y con la Asociación Nacional de Agentes Navieros, A. C., cuyos requisitos para ser miembros no nos fueron proporcionados, pero no dudamos siguen la tendencia de la Autoridad.

Estas normas merecieron la aceptación de México en la Reunión de la Comisión del Transporte Marítimo citada, por lo que sería altamente recomendable que en breve sean tomadas en consideración para normar la actividad de los agentes marítimos del país, al igual que la práctica de aceptación de los miembros de las Asociaciones, supliendo con ello las deficiencias de nuestra Ley nacional.

ANEXO I

REQUISITOS PARA AGENCIAS CONSIGNATARIAS DE BUQUES

Para su conocimiento y estricta aplicación, esta Dirección General de Puertos y Marina Mercante, de acuerdo con las facultades que le confiere las Leyes vigentes, sobre comunicación por agua, emite disposiciones administrativas a fin de que las personas físicas o morales ejerzan funciones como agente consignatario de buques, o agentes del naviero en lo referente a los servicios conexos a la navegación y del comercio marítimo, en los términos siguientes:

1.- Presentar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Puertos y Marina Mercante, por conducto de la Capitanía de Puerto que corresponda la solicitud respectiva.

2.- Con la solicitud mencionada los interesados acompañarán los documentos que a continuación se enumeran.

PERSONAS FISICAS: Acta de nacimiento, en copia certificada, que acredite su nacionalidad y ciudadanía mexicana.

PERSONAS MORALES: Escritura constitutiva certificada, con arreglo a las Leyes Mexicanas, debidamente inscrita en el Registro Público de la Propiedad, Sección Comercio, cuyo capital se encuentre representado por acciones nominativas, asimismo de ser el caso copia certificada, debidamente inscrita de sus

reformas y estatutos, tales documentos deberán ser legibles en todas sus partes.

REPRESENTACION: Para personas físicas deberá presentarse poder pasado ante la Fé del Notario Público, para actos de administración, ya sea éste amplio o limitado como mínimo.

Los representantes de las personas morales además de presentar lo solicitado para los representantes de las personas físicas, deberá estar inscrito en el Registro Público de la Propiedad el documento notarial y presentará Acta de Nacimiento en donde se acredite su nacionalidad y ciudadanía mexicana.

Para Sociedades Cooperativas, éstas solo podrán operar como agente consignatario de sus propias embarcaciones.

Para todos los casos deberá declararse bajo protesta de decir verdad, en hoja por separado, que su poder no le ha sido revocado o limitado en forma alguna.

Por otra parte, el representante, en todos los casos presentará la carta de encargoable, télex o documentos que formen parte integrante de la misma, los que establecerán que el consignatario de buques designado, presentará por cuenta y orden de su representado uno o varios de los siguientes servicios conexos de la navegación, de transporte y del comercio marítimos.

- a) Asistir y recibir la nave o naves designadas.
- b) Preparar en cuanto sea necesario, su alistamiento y

expedición.

- c) Prestar la debida asistencia al capitán o capitanes de las naves, para el cumplimiento de su función.
- d) Vigilar los servicios confiados a la empresa y a terceros; procurar su buena marcha y cuidar que se atiendan.
- e) Recibir las mercancías, de acuerdo con la documentación respectiva.
- f) Firmar, como representante del capitán los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria.
- g) Otorgar pólizas de fletamento, cubrir y pagar fletes y gastos autorizados.
- h) Cobrar cheques y pagar los reembolsos que procedan.
- i) Atender las reclamaciones recibidas, comunicarlas a la empresa naviera y cumplir las instrucciones que de ella reciba; y
- j) Efectuar las gestiones legales ante las autoridades respectivas.

Copia certificada o en caso de provenir del extranjero, debidamente legalizada por el Consulado Mexicano, del documento comprobatorio del registro ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, relativo a las tarifas de fletes y pasajes de altura, que reciban de sus armadores representados para operar servicios regulares de línea en rutas marítimas de y hacia México.

Documento certificado que compruebe que han presentado copia de las tarifas mencionadas en el párrafo anterior ante el Instituto Mexicano de Comercio Exterior.

Además de lo anterior, presentarán en original y ocho copias legibles al Carbón, fianza por el monto que les corresponda, conforme a la solicitud de autorización o permiso respectivo, conforme al formato que al final se agrega, para garantizar la continuación de los trámites a fin de obtener tal autorización o permiso.

La cantidad afianzada será la siguiente:

- a) Los agentes generales de buques con domicilio en el interior de la República o en esta Capital, presentarán fianza para garantizar la continuación de los trámites a efecto de obtener permiso o autorización, por la cantidad de (número y letra). \$1'000,000.00.
- b) Los agentes consignatarios de buques en tráfico de altura, presentarán fianza para garantizar las obligaciones derivadas del permiso o autorización, por la cantidad (número y letra). \$1'000,000.00.
- c) Los agentes consignatarios de buques en tráfico de cabotaje, presentarán fianza para garantizar las obligaciones derivadas del permiso o la autorización por la cantidad de (número y letra) \$500,000.00.
- d) Para tráfico de pesca, presentará fianza para garantizar las obligaciones derivadas del permiso o la autorización, por la cantidad de (número y letra). \$ 100,000.00.
- e) Para tráfico de recreo nacionales o extranjeros, deberán presentar fianza expedida por institución mexicana, para garantizar las obligaciones derivadas del permiso o la

autorización por la cantidad de (número y letra). \$500,000.00.

f) El despacho de navegación fluvial y/o lacustre en tráfico de pasajeros y/o carga, presentarán fianza para garantizar las obligaciones derivadas del permiso o autorización por la cantidad de (número y letra). \$ 100,000.00.

Las fianzas presentadas, deberán ser expedidas por compañías Afianzadoras autorizadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Cuando se trate de agentes generales con domicilio en esta capitanía o en un lugar de la República que no sea puerto habilitado, su documentación deberá presentarse directamente ante esta Dirección General de Puertos y Marina Mercante.

Los agentes consignatarios de buques presentarán su documentación ante la Capitanía de Puerto en donde vayan a operar.

Asimismo comprobarán que las tarifas de fletes y pasajes de altura, que reciban de sus armadores representados, para operar servicios regulares de línea en rutas marítimas de y hacia México, estén registradas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Deberán presentar copia de las tarifas a las que se refiere el párrafo anterior, al Instituto Mexicano de Comercio Exterior.

Las modificaciones a las tarifas de fletes, deberán registrarse

previamente a la fecha propuesta para su entrada en vigor como sigue:

Los recargos específicos con catorce días.

El alza parcial de una tarifa con treinta días. La que comprenda la mayor parte o la totalidad de los productos incluidos en la tarifa, con ciento cincuenta días.

Las modificaciones de baja, hasta con dos días. Las que comprendan altas y bajas con treinta días.

Las primeras tarifas que se presenten o registren entrarán en vigor en la fecha del mismo.

En ninguno de los casos citados, será obligatorio la publicación de las tarifas en el Diario Oficial de la Federación.

Las tarifas registradas se aplicarán sin variaciones, hasta que entre en vigor otra conforme a las modificaciones expresadas.

Los documentos probatorios de la aplicación de las tarifas, consignarán las cuotas y además todos los conceptos que integren el flete en forma desglosada.

Para los fines de comprobación de la aplicación de las tarifas, los agentes consignatarios de buques deberán conservar copias autorizadas de dichos documentos a disposición de las autoridades competentes, durante el plazo de un año contado a partir de la

fecha de presentación de las cuentas de fletes para su cobro al deudor.

Los agentes consignatarios de buques deberán ajustarse a las normas de conducta, relativas al transporte marítimo aplicables de acuerdo con los Tratados Internacionales o, los usos marítimos.

En caso de que la fianza sea rechazada por la Dependencia, el solicitante tendrá un lapso de cinco días hábiles para presentarlas en los términos que le solicite la autoridad marítima, y en caso de no hacerlo su solicitud será rechazada.

Los agentes consignatarios de buques extranjeros y los armadores, en su caso, someterán a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para los efectos del artículo 67 Bis de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, los convenios que celebren con otros consignatarios o armadores, y en forma enunciativa y no limitativa, los convenios que celebren sus representados que operen servicios regulares de línea en rutas marítimas de y hacia México con otro armador varios armadores, conferencias o asociaciones de armadores para controlar y regular la competencia; así como los convenios para la distribución de ingresos o cargamentos en los tráficos, asignando las escalas en los puertos o limitando de otra manera y regulando el tráfico de carga o de pasajeros de y hacia México, de acuerdo con el artículo 67 Bis de la Ley mencionada.

Cuando en los convenios se establezcan modificaciones de tarifas

de Fletes o de Pasajes en tráfico de altura, se someterán, además al registro previo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

NOTAS: Las Sociedades Cooperativas de Producción Pesquera podrán actuar como Consignatarios de sus propios buques o de los que están a su servicio.

Los Armadores Mexicanos y los Organismos descentralizados federales que presten servicio de transporte por agua, podrán acreditar un representante especial, autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en cada uno de los puertos que toquen sus buques en tráfico de cabotaje, para tramitar directamente lo relativo a los mismos.

Los contratos de pólizas de fletamento, a que se refiere el inciso g) de esta circular deberán presentarse, como formato, previa su utilización con los particulares.

Las maniobras de carga, descarga, alijo, almacenaje, transbordo, estiba, desestiba, acarreo y en general las que auxilien y complementen el Comercio Marítimo y el transporte por agua dentro de los recintos portuarios y en las zonas bajo jurisdicción federal sometidas a la autoridad marítima, son servicios portuarios conexos y su prestación requiere permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual los expedirá según corresponda, para maniobras de servicio público o de servicio particular.

Tendrán preferencia para la obtención de los citados permisos, las empresas cuyo objeto social sea la prestación de servicios portuarios; los armadores y navieros, consignatarios de buques, agentes aduanales y en general quienes realicen actividades que requieran de estos servicios.

Las relaciones entre permisionarios y sus trabajadores se registrarán por las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo.

La presente circular cancela todas las disposiciones anteriores giradas al respecto.

A t e n t a m e n t e .

FORMATO DE FIANZA TRAMITE

ANTE: LA TESORERIA DE LA FEDERACION, A DISPOSICION DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

Para garantizar por (razón social y domicilio), la consecución de trámite a efecto de obtener permiso para fungir como "Consignatario de Buques" en tráfico de _____ en el Puerto de _____ dependiente de la Secretaría expresada, de acuerdo con lo que establece el Artículo 36 fracciones XII y XIX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal con corcondancia con los Artículos 255-A, el mismo B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de aplicación supletoria, 20 fracción VI del Reglamento Interior del Ramo y demás disposiciones vigentes en la materia de comunicaciones por agua. En caso de que la presente fianza se haga exigible de acuerdo con lo que establece la Fracción III inciso c) del Artículo 180 del Reglamento de la Ley de la Tesorería de la Federación. La institución fiadora se someterá expresamente al procedimiento de ejecución establecido en las disposiciones legales vigentes y estará conforme en que se aplique dicho procedimiento, con exclusión de cualquier otro. Con fundamento en los términos de la Cláusula a que se refiere el Acuerdo dictado por C. Subsecretario de Ingresos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público fechado el 13 de mayo de 1965. La Compañía de Fianzas acepta expresamente continuar garantizando el crédito a que esta póliza se refiere, aún en el caso de que se otorguen prórrogas o esperas al deudor para cumplimiento de sus obligaciones, asimismo acepta expresamente

someterse al procedimiento de Instituciones de Fianzas reformado por el Decreto del 3 de enero de 1990. La Compañía para la interpretación y cumplimiento de las obligaciones que esta póliza representa, se somete a la jurisdicción de los Tribunales Federales de la Ciudad de México, Distrito Federal renunciando para este efecto al fuero de su domicilio y vecindad. Esta garantía estará en vigor durante la sustanciación de todos los recursos legales o juicios que se interpongan hasta que se dicte resolución definitiva y por autoridad competente. Para ser cancelada la presente garantía será requisito la conformidad expresa y por escrito de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Incluyendo el Artículo 118 de la Ley de Instituciones de Fianzas.

FAVOR DE AJUSTARSE ESTRICTAMENTE A ESTE FORMATO.

ANEXO II

NORMAS MINIMAS APLICABLES A LOS AGENTES MARITIMOS

Artículo 1Objetivos

1

Los objetivos de las normas mínimas son los siguientes:

- a) Mantener un alto nivel de ética comercial y deontología profesional en la actividad de agente marítimo;
- b) Promover un alto grado de formación y experiencia profesionales, indispensable para prestar servicios eficientes;
- c) Fomentar la actividad de agentes marítimos estables y económicamente solventes;
- d) Contribuir a luchar contra el fraude marítimo mediante la mejora de los servicios prestados por agentes marítimos más competentes;
- e) Servir de orientación a las autoridades nacionales y las asociaciones profesionales para el establecimiento y mantenimiento de un buen sistema de mediación en el comercio marítimo.

Artículo 2
Definiciones

A los efectos de las presentes normas mínimas:

Se entiende por "agente marítimo" toda persona (natural o jurídica) encargada por cuenta del propietario, fletador o armador de un buque, o del propietario de la carga, de intervenir en operaciones de comercio marítimo para prestar, entre otros, alguno de los servicios siguientes:

- i) negociar y ajustar la compraventa de un buque;
- ii) negociar y supervisar el fletamento de un buque;
- iii) cobrar el flete o el precio del fletamento, cuando proceda, y encargarse de todos los demás aspectos financieros conexos;
- iv) gestionar la documentación aduanera y de la carga y expedir la carga;
- v) hacer lo necesario para obtener y tramitar la documentación y tomar todas las disposiciones que se requieran para el envío de la carga;
- iv) organizar la llegada y la salida del buque;
- vii) hacer lo necesario para el servicio del buque durante su permanencia en el puerto.

Se entiende por "autoridad nacional" el órgano constituido a tenor de lo dispuesto en la legislación nacional para aplicar las disposiciones legales por las que se rige la concesión de licencias o la inscripción en el registro de los agentes marítimos.

Se entiende por "asociación profesional" la organización constituida para:

- i) servir de organismo central a quienes ejercen la profesión de agente marítimo;
- ii) establecer y hacer cumplir unas normas de deontología para el ejercicio de la profesión;
- iii) supervisar la conducta de los miembros y velar porque su nivel de competencia profesional les facilite el debido desempeño de sus funciones.

Se entiende por "examen profesional" el examen realizado sobre materias específicamente relacionadas con la profesión para cerciorarse de que los interesados tienen unos conocimientos teóricos y prácticos suficientes.

Artículo 3

Condiciones de Aptitud

El agente marítimo, para ser considerado apto para el ejercicio de la profesión, deberá acreditar:

1. a) Poseer la experiencia necesaria de ejercicio de la profesión por haber trabajado durante tres años por lo menos en un cargo de responsabilidad con un agente marítimo calificado;
- b) Gozar de buen nombre y poder demostrar su buena reputación y su competencia. Por ejemplo, por recomendación,

previa investigación, de por lo menos dos agentes de buena reputación que pertenezcan al mismo ramo y operen en la misma zona; y

c) Haber aprobado el examen o los exámenes profesionales que requieran las autoridades nacionales o las asociaciones profesionales competentes. El objeto y los detalles de ese examen o exámenes serán los que determinen dichas autoridades o asociaciones profesionales;

2. El agente, si fuere una persona jurídica, deberá emplear a personas físicas que reúnan las condiciones de aptitud antes reseñadas para el debido desempeño de sus funciones como agente.

Artículo 4

Requisitos Financieros

El agente marítimo, sea persona física o jurídica, para ser considerado económicamente solvente deberá cumplir los requisitos siguientes:

a) Contar con recursos financieros suficientes para su actividad mercantil, que deberá justificar a satisfacción de las autoridades nacionales o las asociaciones profesionales aportando referencias de bancos, institutos financieros, auditores o sociedades de calificación crediticia;

b) Haber contratado un seguro de responsabilidad

suficiente con una compañía de seguros o una mutualidad internacionalmente reconocidas para cubrir todas las responsabilidades profesionales.

Deberán adoptarse disposiciones para velar por la continua observancia de todos estos requisitos financieros. A tal efecto, las autoridades nacionales o las asociaciones profesionales podrían someter anualmente a los agentes marítimos a una investigación.

Artículo 5

Código de Deontología Profesional

El agente marítimo:

- i) cumplirá sus obligaciones para con su principal o sus principales con honradez, probidad e imparcialidad;
- ii) actuará con competencia para prestar en forma concienzuda, diligente y eficiente todos los servicios de un agente marítimo;
- iii) cumplirá todas las leyes nacionales y demás disposiciones aplicables en el desempeño de sus funciones;
- iv) actuará con la debida diligencia para impedir las prácticas fraudulentas;
- v) pondrá la debida vigilancia al manejar sumas de dinero por cuenta de su principal o sus principales.

Artículo 6Responsabilidad Disciplinaria

Las autoridades nacionales o las asociaciones profesionales, según el caso, velarán por el cumplimiento de las presentes normas. Cuando se demuestre que ha habido incumplimiento, determinarán las sanciones disciplinarias aplicables, en particular:

- i) el apercibimiento;
- ii) la exigencia de que el agente marítimo contraiga ciertos compromisos con respecto a su conducta futura;
- iii) la suspensión temporal de la calidad de miembro de la asociación profesional correspondiente;
- iv) la suspensión temporal de la autorización de ejercer como agente marítimo, cuando haya sido concedida por la autoridad nacional competente;
- v) la expulsión de la asociación profesional correspondiente;
- iv) la cancelación de la autorización de ejercer como agente marítimo, cuando haya sido concedida por la autoridad nacional competente.

t

Artículo 7Observancia

Los agentes marítimos que ya realicen operaciones y no cumplan las precedentes normas deberían disponer de un plazo razonable para ajustarse a sus disposiciones.

CAPITULO III. EL PAPEL DEL AGENTE MARITIMO EN E COMERCIO EXTERIOR MEXICANO

3.1 Importancia del Transporte Marítimo en el Comercio Internacional

En nuestro interés por reconocer, mediante este trabajo, la importante labor que desempeñan los agentes marítimos en el comercio exterior mexicano al actuar como punto de enlace entre quienes tienen la necesidad de transportar cargas, ya sea de entrada o salida del país o bien entre puertos nacionales, y aquéllos que cuentan con las embarcaciones adecuadas en el tiempo y momento requerido por los primeros, desarrollamos aquí un breve bosquejo de lo que representa el transporte marítimo de mercancías para el comercio exterior de nuestro país, ahora que los servicios han adquirido un sentido particular como parte de dicho comercio, y en ese contexto enmarcar la figura del agente marítimo.

Iniciemos este rubro con la afirmación de que "El comercio exterior constituye un factor estratégico en el desarrollo económico de un país; pues representa su inserción en el resto de la comunidad internacional."⁽¹⁾

En virtud de lo anterior, haremos un breve recuento de los aspectos más sobresalientes de la crisis económica mundial en los últimos años, tomando como base los criterios de la Organización

¹⁾ Jorge Wlitzker y Leonel Pereznieta. Aspectos Jurídicos del Comercio Exterior de México. México, Ed. Nueva Imagen, 1980, p. 23.

de las Naciones Unidas, a fin de contar con un mejor entendimiento de la situación en la que se circunscribe el transporte marítimo en nuestros días.

El deterioro de la economía mundial ha provocado una intensa presión sobre los pagos externos de los países en desarrollo. Los grandes pagos que estos países tienen que hacer han acarreado grandes disturbios, tales como las rápidas variaciones en los precios de los bienes primarios, alimentos y energéticos, y más recientemente de las manufacturas que estos importan; la reducción en las demandas de los países desarrollados de economía de mercado, asociadas con las recesiones de los años 1974-1975 y de los ochentas; el descenso en las tasas de interés que inició en 1979, la caída de los precios de las materias primas desde 1980, y el acelerado proteccionismo en los países en desarrollo.

Durante los años setentas, el sistema financiero internacional proporcionó a muchos países en desarrollo las medidas necesarias para contrarrestar los disturbios de la época, además de otorgarles el tiempo y los recursos necesarios para ajustarse a los cambios que se daban a nivel mundial. Este proceso propició un rápido endeudamiento, incrementando la vulnerabilidad de los países en desarrollo a los cambios externos que continuaron, mas el alza de los intereses y la adquisición de nuevos préstamos impactaron severamente a muchos países.

El sistema financiero internacional comenzó a disminuir su protección al crecimiento de los países en desarrollo dada las

fluctuaciones de las condiciones mundiales del mercado.

El impacto en el crecimiento de los países en desarrollo ha sido dramático. Ante los reducidos ahorros que logran con sus exportaciones y los flujos de capital, la mayoría de estos países ha tenido que sacrificar su crecimiento reduciendo importaciones, incrementando el desempleo, excediendo su capacidad por la recesión industrial y reduciendo los programas de investigación, entre otros aspectos.⁽¹⁾

Tan sólo en América Latina el ingreso real y la inversión cayó en 1981, por primera vez desde la Segunda Guerra Mundial a más del 3%.

La situación actual de la crisis hace que los países en desarrollo se enfrenten a continuas reducciones en su comercio internacional, lo que indica que tardarán mucho en encontrar su crecimiento potencial.

En la década de los setentas, los países en desarrollo pasaron a ser los actores prominentes de la economía mundial, de los sistemas financieros y del comercio internacional por el crecimiento que les propiciara a algunos de ellos el alza de los precios del petróleo, su posicionamiento como depositarios de los préstamos del sistema bancario privado, la proliferación de reglamentaciones gubernamentales, la carencia de investigación,

¹⁾ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, UNCTAD. World Economic Crisis and Perspectives for the 1980's. Sexta Sesión de la UNCTAD. TD/XXX. Belgrado, 6 de junio de 1983, pp. 1-8.

desarrollo e innovaciones. Más aun, las fluctuaciones del mercado, las tasas de interés y la inestabilidad de los precios de las materias primas son elementos que se convinaron para reducir las ganancias de las inversiones y por ende las inversiones en sí.

Al parecer, la caída de las tasas de inversión contribuyó a la desaceleración del crecimiento de la productividad laboral a la mitad de la experimentada en los años setentas y el aumento masivo del desempleo.

A principios de los setentas se agudizó la inflación en algunos países desarrollados provocando una rápida elevación en los precios de las materias primas, y de manera particular del petróleo. La reducción en los niveles de actividad en 1975 eliminó el exceso de demanda como elemento influyente en el comportamiento de los precios, aunque diversos grupos sociales lucharon para mantener su ingreso real de crecimiento ocasionando la deteriorización de los términos comerciales.

A mediados de esa década, la dirección de la demanda agregada en la mayoría de los países estuvo balanceada entre la necesidad de contener la inflación y sostener el crecimiento. Se ha reconocido que el impacto deflacionario sobre la expedición de los excedentes de los países exportadores de petróleo necesitaban de acciones políticas apropiadas, así como tratar las cuentas externas respecto a los precios de alta tecnología y bajo crecimiento de forma tal que se evitara la inflación o deflación acumulativa.

El incremento en los precios de los energéticos en 1979-1980 ocasionó más presiones inflacionarias y reducción de la actividad económica real. Los objetivos se centraban en la reducción, contención de la inflación y contracción de la demanda a costa del desempleo, de los pagos externos y del crecimiento de los países en desarrollo.

Posteriormente, se vió un cambio en la política monetaria dirigido hacia el control de las reservas de dinero a través de la elevación abrupta de las tasas de interés para los deudores internos y extranjeros.

No podemos dejar de mencionar la importante influencia en las tasas de intercambio de la mayoría de las monedas que ocasionaron los cambios en la política monetaria en los Estados Unidos, toda vez que de 1979 a 1982 la tasa efectiva de intercambio de dólares se apreciaba en un tercio repercutiendo en la competitividad de la industria estadounidense, los precios de los energéticos para otros países en desarrollo y otras variables macroeconómicas.

Por otro lado, tenemos que un descenso en las altas tasas de crecimiento previas también ha caracterizado a los países de Europa del Este, principalmente por lo que respecta en la reducción del Producto Interno Bruto.

Los logros de mediados de los setentas alcanzados por los países de ese bloque se debieron a las grandes inversiones en las

industrias básicas: ingeniería, metalurgia, generación de energía eléctrica y químicos, así como la abundancia de mano de obra y suministro de materias primas. Sin embargo, las reservas de mano de obra comenzaron a exhaustarse, la inversión se incrementó así en la sustitución de capital por mano de obra, los requerimientos de inversión en la explotación de petróleo y en materias primas se expandió a nuevas áreas para su desarrollo, dando como resultado una baja producción en cada unidad de inversión. A pesar de ello los niveles de inversión continuaron incrementándose.

A finales de los setentas, el desarrollo de prioridades se definió como el objetivo básico para reforzar las balanzas interna y externa para que las tasas de crecimiento se tornaran ascendentes. Mas no fue del todo posible por las condiciones climatológicas que afectaron la producción de los años 1979 al 1981. La tasa de crecimiento promedio de la región de Europa del Este fue afectada por la caída de la producción en Polonia de 1980 al 1982.

Cabe mencionar además, que el sector externo de los países socialistas como grupo es pequeño, la disminución en los volúmenes de comercio exterior que ocasionara la recesión mundial y el incremento del proteccionismo ha tenido un impacto negativo en su crecimiento.

También la acumulación de la deuda como resultado de los créditos de exportación acordados por los países desarrollados

de economía de mercado, junto con las altas tasas de interés, ha tenido en los últimos años una presión en las cuentas externas de algunos países socialistas en forma de grandes intereses a los pagos y altos requerimientos de refinanciamiento.

Es por ello que las economías de estos países muestran un patrón de lento crecimiento y cuentas externas débiles, similares a las de otros países.

Para mejorar esta situación, en tiempos recientes estos países han tratado de alentar las inversiones, reducir las rigideces con respecto a las técnicas planeadas, la designación sectorial de recursos y un uso expandido del intercambio de bienes y servicios en el mercado mundial para que la gran división del trabajo pueda tener un papel que jugar.

Fue así como los factores cíclicos, políticos y de otra naturaleza se combinaron para sumergir a los países desarrollados de economía de mercado en la más larga y profunda recesión desde el período de posguerra, en la que el desempleo ha llegado a niveles inesperados a pesar de la recuperación del crecimiento que tuvo lugar en 1983.

La perspectiva de los países socialistas de Europa Oriental indica la continuación del modesto crecimiento experimentado en las últimas fechas. El comercio exterior continuará sufriendo la debilidad del mercado mundial y para algunos países la deuda externa continuará agravándose a pesar de las bajas tasas de interés.

Por lo que respecta a los países en desarrollo, el bajo crecimiento de los países desarrollados no les ayudará mucho para mejorar la demanda de sus exportaciones, que aunado esto a los altos servicios de la deuda, las restricciones de los préstamos y la necesidad de reconstruir las reservas internacionales evidencian un pequeño crecimiento en los volúmenes de importación.

La creciente independencia de la economía mundial y de los mercados y regiones que la integran ha reducido la eficacia de las iniciativas gubernamentales unilaterales a nivel nacional, por lo que las perspectivas económicas para restablecer el crecimiento seguirán siendo influenciadas por el desarrollo global y las relaciones económicas internacionales.

Es en este contexto en el que analizamos el transporte marítimo internacional, cuya conexión con el comercio exterior de los países radica en ser la consecuencia directa del intercambio mercantil que se realiza entre las naciones a través del 70% de lo que constituye nuestro planeta, el mar.

Es aquí de donde surge la importancia del transporte marítimo y de su capacidad para transportar grandes volúmenes de carga a costos relativamente bajos, con riesgos mínimos de pérdidas o daños, sin dejar de reconocer su gran adaptabilidad para la movilización de todo tipo de mercancías, pasando a ser un factor esencial en el proceso de embarque, transportación, recepción de mercancías, que es lo que permite la circulación mercantil entre las fronteras de las naciones, en la que los

productos terminados en la esfera de la producción pasan a la de consumo o en su proceso más complejo, la materia prima pasa del exportador al receptor para su transformación en producto industrial acabado que recorre un nuevo ciclo; del producto exportador al receptor importador para su consumo.¹⁾

Así pues, los servicios de transporte marítimo están muy estrechamente vinculados en el comercio internacional por una relación recíproca: aunque el suministro de esos servicios sigue la demanda del movimiento de cargas, éste no puede realizarse si no existen servicios de transporte marítimo, es decir, éstos son a la vez resultado y condición previa de la expansión del comercio.

Como todos los mercados, el transporte marítimo está sujeto a la oferta y a la demanda, que en sus distintas formas y modos se erige como

"... un servicio esencial para el normal desarrollo y expansión del comercio. La existencia de una oferta adecuada de servicios de transporte [constituida por la flota mundial], que incluya diversas alternativas favorece la expansión y diversificación de la producción, al posibilitar su traslado de los centros productores a los mercados consumidores. Al mismo tiempo, mejora los niveles de competitividad de las exportaciones y reduce los costos

¹⁾ Delio Batista Diéguez y Luis A. García García. Economía Marítima Internacional. Editorial Científico Técnica. La Habana, 1983, p. 2.

de las importaciones. [Siendo éstas las que conforman la demanda, encontrándose supeditada a su naturaleza y a sus propios mercados]. Por el contrario, la inexistencia de esa oferta adecuada puede impedir la expansión de la producción y el comercio, tornar no competitivas las exportaciones de determinados productos y encarecer las importaciones".⁽⁴⁾

Cabe señalar que el mercado de servicios de transporte marítimo presenta tres características: la primera de ellas es la nacionalidad del buque basada en el requisito de toda embarcación de contar con un país de matrícula o pabellón, pudiendo ser este país el mismo o no de la nacionalidad de los propietarios, de la tripulación y/o del país en el que fue construido; la segunda se refiere a la soberanía conjunta derivada de la diversidad de países que un buque toca en el suministro de un servicio de transporte marítimo internacional, interviniendo así sistemas reglamentarios soberanos diferentes que constituyen el marco para las diversas formas de comercio marítimo mediante la presencia comercial, ya sea a través de oficinas propias o filiales o de agentes, la inversión directa en el contexto del transporte marítimo o multimodal, inversión directa para actuar como transportista nacional o como medio de acceso al pabellón.⁽⁵⁾

⁴⁾ Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI. Los Servicios de transporte y el Comercio Intrarregional. ALADI/Sec/dt/242. Montevideo, 28 de noviembre de 1990, p. 1.

⁵⁾ Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, GATT. Negociaciones Comerciales Multilaterales, Ronda Uruguay. Grupo de Negociaciones sobre Servicios. Comercio de Servicios de Transporte. Nota de la Secretaría. MTN.GNS/W/60. Ginebra, 4 de julio de 1989, pp. 21-22.

La última característica y no por ello la menos importante es la organización de parte de los integrantes de la industria marítima para el cobro de un flete a cambio del servicio que proporcionan.

El flete marítimo es el precio cobrado por los servicios de transporte por este medio, en el que se refleja el costo de la provisión de un servicio específico de transporte, el valor del mismo para el transportista, la capacidad de la mercancía para soportar los gastos de transportación y las condiciones económicas en general.

En sí, los fletes marítimos son el resultado del trabajo de las leyes de la oferta y la demanda. El flete marítimo influencia al comercio exterior, ya que en primer lugar afecta la ruta de la carga; en segundo término el tipo de servicio marítimo y finalmente la selección del transportista.

El factor tiempo ha incrementado su influencia por la extensión de los créditos, la recuperación de fondos, las existencias transportadas por exportadores e importadores, las facilidades y prácticas de almacenaje, canales de distribución, la condición de fletes perecederos y aun las políticas de producción.

Entre los elementos que intervienen para determinar los fletes destacan: la competencia; tipo de servicio, regular o irregular y directo o indirecto; volumen del negocio; posibilidad de reclamos o pérdidas a la carga; valor del bien; costo de la carga y descarga; estiba de la mercancía; y costos directos de operación del buque tales como el combustible, reparación y mantenimiento, gastos de tripulación, recargos portuarios y cuotas de viaje.

La presentación de los fletes se hace a través de tarifas que se definen como la lista de cargos solicitados por los transportistas de carga general por los servicios de transportación de bienes, las reglas y normas sobre la aplicación de las mismas. En la mayoría de ellas se indica que las tarifas están sujetas a cambios sin previo aviso; diversos bienes contenidos en el mismo embarque toman la tarifa más alta de cualquier mercancía incluida; el flete debe ser prepagado con algunas excepciones; las tarifas no incluyen seguro marítimo; los bienes que se excedan en tamaño o peso están sujetos a recargos adicionales; el transporte de la mercancía sobre cubierta es aceptado a riesgo del dueño; la aplicación de un flete mínimo; puertos de llegada; lista de transportistas involucrados; requisitos consulares; reglas de medición de la carga; mecanismos de control de las exportaciones y la aceptabilidad de la expedición de conocimientos de embarque.⁽⁶⁾

De aquí que el mercado de fletes sea una tendencia o estado

⁶⁾ UNCTAD. Pricing (Ocean Freight Rates). Material correspondiente al módulo 6 del curso "Administración de Agencias Navieras", pp. 1-5.

del equilibrio entre el número de buques y las cargas disponibles para su transporte en un tiempo y lugar determinados en el mundo. Ese equilibrio entre la demanda y la oferta influencia a los fletes marítimos bajo condiciones específicas en tráficos de mercancías también específicos que se mueven a bordo de los buques. (7)

El rubro de los fletes reviste de singular importancia para los países que, como el nuestro, se hallan en proceso de desarrollo ya que al ser primordialmente consumidores de servicios de transporte marítimo, no están en condiciones de influenciar la determinación de los fletes marítimos, mismos que constituyen el 80% del precio final de los productos básicos.

Pasemos ahora a la situación que guarda el transporte marítimo internacional, como marco en el que se ubica la labor del agente marítimo en nuestro país.

7) Kenneth T. Schiels. Tramp Ship Agency Practice. Lloyd's of London Press LTD. Londres, 1987, p. 22.

3.2 Situación Actual del Transporte Marítimo Internacional

A partir de la Segunda Guerra Mundial la industria del transporte marítimo internacional sufrió mejoras considerables al modificarse los costos de los principales insumos económicos: barco, combustible y tripulación. El tamaño y velocidad de las embarcaciones se han venido aumentando, así como el precio del combustible, mientras que el número de tripulantes se ha reducido.

En este sentido, la evolución tecnológica que ha tenido lugar en el sector ha hecho posible que buques más grandes operen con tripulaciones muy reducidas, con lo cual el sector se ha tornado de capital intensivo al haber subido la relación capital/mano de obra, logrando a su vez que los buques más grandes tengan también una mayor producción por unidad de capital, dándose la evolución paralela de las mejoras en las estaciones terminales de altura, no obstante los altos costos del capital en los mercados internacionales.

Podemos considerar a los años setentas - ochentas los más difíciles para la industria en general, ya que en éstos se vivió la recesión más larga y profunda de la misma dado el escaso dinamismo que mostró el comercio internacional en esa época, que junto con el excedente de la capacidad de transporte no utilizada se tradujo en una sobre oferta de tonelaje que se vió reflejada en una guerra de tarifas.

A manera de ejemplo, cabe citar que en 1984 la tarifa más

baja para enviar granos de Estados Unidos a China era de \$ 23.50 dólares por tonelada, siendo en 1986 de \$ 17.75 la más alta; mientras que el transporte de fertilizantes entre Estados Unidos y la India costaba, como mínimo, \$ 30 dólares por tonelada en 1984 y \$ 21 en 1986.⁽⁴⁾

Para 1989 la crisis cesaba, permitiendo el incremento en la demanda del transporte marítimo internacional, propiciando que la reducción en el excedente de la demanda de espacio en buques y el incremento en los precios de todos los sectores del mercado de transporte, siendo los factores que caracterizaron a la industria en ese año.

Los pagos globales por transporte marítimo alcanzaron su punto más alto en los diez años anteriores, cuyo cálculo del costo del flete de las importaciones en su conjunto excedió \$ 139.4 billones de dólares en 1988.⁽⁵⁾

Por cuarto año consecutivo, el comercio internacional que se realizó por vía marítima continuó en expansión ya que al haberse embarcado 3.9 billones de toneladas en 1989, se experimentó un incremento del 5.5 por ciento por encima de los

⁴⁾ Gazol y Asociados. El Transporte Marítimo. Estudio realizado a solicitud de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Julio de 1988, pp. 47-48.

⁵⁾ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, UNCTAD. Review of Maritime Transport 1989. Report by the UNCTAD Secretariat. TD/B/C.4/334. Ginebra, 1990, p. 36-37.

años anteriores.

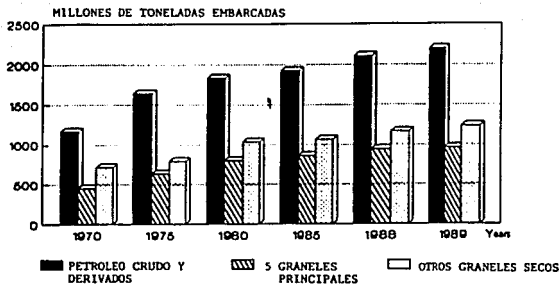
Los principales factores que han influido en el comercio marítimo mundial han sido el tamaño y el crecimiento de las economías de los países desarrollados de economía de mercado. Ejemplo de ello es que estos países cuentan con alrededor del 69.1% del Producto Interno Bruto Mundial (1987) y han tenido un crecimiento anual promedio de más del 2.9% de 1980 a 1988.

En comparación, los países en desarrollo tuvieron una participación en el Producto Interno Bruto, PIB, mundial del 18.9% y un crecimiento anual promedio del 2.1%.

Aunado a esto, la participación de los países desarrollados de economía de mercado del valor del comercio mundial de mercancía en 1988 alcanzó el 70.8%, mientras que los países en desarrollo el 19.9%. La tasa promedio anual de exportaciones de 1980 a 1988 fue del 6.0% para los países desarrollados de economía de mercado, mientras que los países en desarrollo experimentaron un cambio negativo del -1.0%. Así pues, el crecimiento económico y comercial, particularmente de los países desarrollados de economía de mercado, fue el elemento catalizador más importante del transporte marítimo internacional.

CUADRO I

Tráfico Marítimo Internacional para Años Seleccionados



FUENTE: UNCTAD. Review of Maritime Transport 1989. TD/B/C.4. Ginebra, 1990, p. 1.

El cuadro 2, que a continuación presentamos, muestra el origen y destino, por regiones del comercio mundial de mercancías, del cual el 95% de todos los bienes sujetos de comercio internacional se transporta por vía marítima.

Para este modo de transporte, las principales rutas interregionales son la Trasatlántica (Norteamérica/Europa), la Transpacífica (Norteamérica/Asia), Europa/Asia y el comercio Asiático internacional.

CUADRO II

Red de Comercio Mundial de Mercancías por Región, 1988

(Millones de dólares)

REGIÓN	NORTAMERICA	LATINOAMERICA	EUROPA OCCIDENTAL	EUROPA ORIENTAL Y LA URSS	AFRICA	MEDIO ORIENTE	ASIA	N.E.	MUNDIAL
NORTAMERICA	150.5	46.6	99.3	4.9	0.2	11.9	112.5	3.6	437.5
LATINOAMERICA	54.5	16.4	26.7	0.1	1.0	1.9	12.2	0.5	122.0
EUROPA OCC.	113.4	24.1	903.7	30.9	46.5	30.3	91.7	11.3	1267.0
EUROPA ORL. Y LA URSS	3.0	0.6	50.4	120.2	4.1	4.9	10.3	0.9	226.4
AFRICA	9.0	1.5	39.0	2.0	4.6	0.9	1.0	9.4	73.9
MEDIO ORIENTE	11.5	6.4	23.0	3.5	1.2	5.5	31.0	1.2	85.0
ASIA	197.4	12.6	124.5	11.9	13.2	20.6	203.1	6.5	649.0
MUNDIAL	500.1	116.4	1267.3	190.3	66.2	63.9	554.0	41.4	2002.3

FUENTE: UNCTAD. Review of Maritime Transport 1989. TD/B/C.4. Ginebra, 1990, p. 3.

Por lo que respecta al desarrollo de la flota mundial, es de destacarse que a mediados de 1989, ésta alcanzó 638.0 millones de toneladas de peso muerto, TPM, experimentando incremento en las entregas de buques de nueva construcción y un decremento en el desguace de buques.

Los países desarrollados de economía de mercado y los de libre matrícula denominaron durante ese año el registro por bandera, agrupando el 67.5% del tonelaje mundial. Los países de Europa del Este y los socialistas de Asia contaron con 10.4% de tonelaje mundial de peso muerto.

En síntesis, el comercio marítimo internacional se incrementó por cuarto año consecutivo, alcanzando alrededor de 3.9 billones de toneladas; el total de miles de toneladas para todas las cargas se incrementó 6.1% con respecto a 1988, llegando a los 16.2 billones en 1989.

Con un incremento significativo en la entrega de buques de nueva construcción, más de 37.1% respecto a años previos, y un decremento en el desguace, menos del 42.1% del de 1988, a mediados de 1989 la flota alcanzó 638 millones de toneladas de peso muerto, estando concentrado el control efectivo del 50% de la flota mercante mundial a través de registros de bandera nacional y "off-shore" en los cinco principales países marítimos: Grecia, Japón, Estados Unidos, Noruega y la ex Unión Soviética.

Los países en desarrollo comparten el 21.1% del TPM de la flota mercante mundial, del cual el 70% está concentrado en 10 países o territorios; la disparidad entre la generación de carga de los países en desarrollo y la propiedad de la flota continúa. Estos países originaron el 47.6% del comercio mundial, pero poseen sólo el 21.1% del TPM mundial. Por el contrario, los países desarrollados de economía de mercado embarcaron el 44.6% del comercio marítimo mundial y controlan el 67.5% del TPM mundial. Los pagos de fletes globales por transporte marítimo alcanzaron el nivel más alto en 1988. Sin embargo, el porcentaje de flete c.i.f. (costo, seguro y flete) del valor de las importaciones para los países en desarrollo en Africa y Oceanía fue casi tres veces mayor que para el resto de los países.

El nivel de los precios de los fletes, particularmente en el sector de los tanques se incrementó en 1989. La ganancia más grande ocurrió en los sectores de graneles líquidos y secos, mientras que los índices del transporte de línea experimentó cambios mínimos en 1988.

El crecimiento de operadores NVO-MTO, "non vessel operator-multimodal transport operator", en las regiones en desarrollo, más los trenes de doble estiba, la expansión de los servicios aéreos y marítimos y el gran uso de vías navegables tierra para el tráfico de contenedores caracterizó los desarrollos del sector multimodal.⁽¹⁰⁾

La evolución del transporte marítimo se caracteriza ahora por su fuerza para controlar el mercado y la creciente complejidad del transporte de bienes y personas, creando el mercado de fletes internacionales de hoy,⁽¹¹⁾ en correspondencia directa al desarrollo de las técnicas de gestión día a día de inventarios y producción "just-in time", para la entrega de materiales a un proceso de manufactura sin la intervención de fases de almacenamiento y control de inventarios.

Más aún, el transporte marítimo en general y el de línea en particular se encuentra en un ambiente que a consideración de H. J. Kruse puede definirse como hipercompetitivo, en el que la demanda de calidad se ha incrementado y en el que las medidas

¹⁰⁾ Ibid., p. IX

¹¹⁾ Kenneth T. Schiels. Op. Cit., p.3.

legislativas gubernamentales dificultan el libre juego del mercado de quienes intervienen en la industria.⁽¹²⁾

Por último, es conveniente hacer mención de las negociaciones que están teniendo lugar en el seno del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, GATT, del cual México es el 92º miembro desde el 17 de julio de 1986,⁽¹³⁾ en torno al tema de los transportes y sus servicios auxiliares, pudiéndose prever la inclusión de todos los servicios y sectores de los transportes que intervienen en la distribución física de mercancías y personas, al comercio en tránsito y a los servicios auxiliares de transporte en el marco de dichas negociaciones.⁽¹⁴⁾ Esta situación propiciará que los países firmantes puedan competir en el mercado de cualquier signatario en las mismas condiciones que los proveedores de servicios nacionales y teniendo con ello acceso a las redes de infraestructura, a la carga y a los consumidores.

¹²⁾ H. J. Kruse. Between Hipercompetition and Protectionism. W.W.S. junio de 1987, pp. 26-27.

¹³⁾ Marina Nicolau Barraincua. La Inversión Extranjera Directa, su Contribución al Desarrollo Económico de México (1970-1987). Tesis para obtener el grado académico de Licenciada en Economía. UNAM. Facultad de Economía, México, 1989, p. 124.

¹⁴⁾ GATT. Negociaciones Comerciales Multilaterales, Ronda Uruguay. Grupo de Negociaciones sobre Servicios. Nota sobre la Reunión de los Días 17 al 21 de julio de 1989. MTN. GNS/24. Ginebra, 28 de agosto de 1989, p. 3.

3.3 El Transporte en México Durante 1984 - 1991

Los factores que influyen en el desarrollo del transporte de cualquier nación depende de sus dimensiones y orografía, la extensión de sus costas, la navegabilidad de sus lagos y ríos, ubicación de recursos naturales y de la población, de la estructura económica, política y social, composición y naturaleza del aparato productivo y de comercio.⁽¹⁵⁾

Tomando como base lo anterior, nuestro país se halla en una posición privilegiada para el desarrollo de los transportes en general y del marítimo en particular por contar con una extensión territorial de 1'950,201 kilómetros cuadrados, lo cual lo ubica como el decimotercer país con mayor superficie en el mundo, teniendo una frontera común con Estados Unidos de 3,234 kms., con Guatemala de 999 kms. y con Belice de 250 kms.

Los litorales de México tienen una extensión de 11,253 kms., superando entre otros a Brasil y Argentina. En el Océano Pacífico cuenta con una extensión de 8,320 kms., con el Golfo 2,287 kms. y con el Mar Caribe 916.⁽¹⁶⁾

A lo largo de estas costas se cuenta con los puertos de:

¹⁵⁾ Ing. José San Martín Romero. El Transporte en México. un Análisis Comparativo de Indicadores Básicos del Transporte Mexicano con Otros Países. México, 1988, p. 3.

¹⁶⁾ Cap. Wilfrido Chipuli Palma. "El Marino Intelectual". TMM Noticias. Año 111. No. 26. Veracruz, mayo de 1988, p. 3.

Rosarito, El Sauzal, Ensenada e Isla Cedros en Baja California; San Felipe, Chaparrito, San Carlos, Adolfo López Mateos, Puerto Cortes, Puerto Alcatraz, Cabo San Lucas, Pichilingue, La Paz, San Juan de la Costa, Puerto Escondido, Loreto, Mulege, Isla San Marcos y Santa Rosalía en Baja California Sur; Golfo de Santa Clara, Puerto Peñasco, San Carlos, R. Sánchez Taboada, Yvaros y Guaymas en Sonora; Topolobampo, La Reforma y Mazatlán en Sinaloa; Mexcaltitlán, San Blas, Chacala, Cruz de Huanacastle y Nuevo Vallarta en Nayarit.

En Jalisco se cuenta con Puerto Vallarta y Barra de Navidad; en Colima con Las Hadas y Manzanillo; Michoacán sólo tiene Lázaro Cárdenas; en Guerrero están los puertos de Ixtapa, Zihuatanejo, Puerto Vicente Guerrero y Acapulco; La Pastoría y Salina Cruz en Oaxaca; y en Chiapas está Puerto Madero.

En la costa del Atlántico se tiene Laguna Madre, El Mezquital, Boca de Santa Isabel, Boca Ciega, La Pesca, Altamira y Tampico en Tamaulipas; Isla Lobos, Tamiahua, Barra de Galindo, Tuxpan, Cazonas, Tecolutla, Nautla, Veracruz, Boca del Río, Antón Lizardo, Alvarado, Balzapote, Coatzacoalcos, Pajaritos, Nanchital y Minatitlán en Veracruz; Sánchez Magallanes, Dos Bocas, Chiltepec, Frontera, Villa Hermosa y Jonuta en Tabasco; Zacatal, Ciudad del Carmen, Puerto Real, Isla Aguada y Campeche en Campeche; Celestun, Sisal, Yucalpetén, Progreso, Telchac, Dzilam de Bravo, San Felipe, Río Lagartos, Las Coloradas y el Cuyo en Yucatán; y por último Chiquila, Xolbox, Punta Sam, Puerto Juárez, Isla Mujeres, Cancun, Puerto Morelos, Playa del Carmen, Cozumel,

Banco Playa, Punta Allen, Xcalak y Chetumal en Quintana Roo.⁽¹⁷⁾

Tal pareciera que México efectivamente estuviera dispuesto a desarrollar su comercio marítimo, sacando provecho de su posición geográfica privilegiada, al contar con 76 puertos marítimos y nueve fluviales en 1991, con una longitud de muelles de 32.0 mil metros en el Pacífico y 44 mil metros en el Atlántico⁽¹⁸⁾, pero lamentablemente no es así pues tan sólo unos cuantos de los puertos citados responden a estándares adecuados de productividad.

Dado lo oneroso que resulta el equipamiento y mantenimiento de tan numerosas instalaciones, muy distinta fuera la situación si nuestro Gobierno concentrara sus esfuerzos en unos cuantos puertos que en verdad respondieran a las exigencias de nuestro comercio exterior.

Debemos considerar además que para 1987 el Producto Nacional Bruto per cápita de México fue de \$ 2,080 dólares, con un tamaño de su población de 78.8 millones de habitantes, teniendo con ello el 8º lugar a nivel mundial, y contando con el 4.3% del personal ocupado en la rama del transporte en 1986, siendo esta cifra equivalente al sexto lugar del total de las ramas económicas.

Al respecto, cabe señalar que en el período 1980-1986, el personal empleado en la rama transporte se incrementó con una

¹⁷⁾ SCT. Puertos Mexicanos. Catastro Portuario 1989. México, 1989, 543 pp.

¹⁸⁾ Datos proporcionados por Ignacio Martínez, catedrático de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM.

tasa de Crecimiento Media Anual, TCMA, del 2.3%. Este incremento se debió principalmente al aumento en el número de ocupaciones en los subsectores carreteros y marítimos, abarcando el primero el 78.1%, seguido de los servicios conexos al transporte con el 8.2%, el transporte ferroviario con el 7.9%, el marítimo con 3% y el aéreo con 2.8%.

Como se podrá observar en el cuadro siguiente, en el caso del transporte marítimo el 62% de las ocupaciones correspondió al sector privado y el 38% al público, disminuyendo estas últimas e incrementándose las primeras, que pasaron de 2,508 a 17,462 en 1986.

CUADRO III

Número de Ocupaciones de la Rama Transporte

	1986 NÚMERO DE OCUPACIONES	PORCENTAJE DEL TOTAL	TCM 88-86
TOTAL RAMA TRANSPORTE	947,539	100.0x	2.0x
PUBLICO	451,493	48.0x	5.2x
PRIVADO	496,046	52.0x	1.2x
TRANSPORTE CARRETERO	739,640	78.1x	1.9x
PUBLICO	22,577	3.0x	73.1x
PRIVADO	717,071	97.0x	1.0x
TRANSPORTE FERROVIARIO	70,600	7.4x	-0.2x
PUBLICO	74,600	100.0x	-0.2x
PRIVADO	-	-	-
TRANSPORTE MARITIMO	20,202	2.0x	11.0x
PUBLICO	10,740	20.0x	-0.1x
PRIVADO	17,462	82.0x	30.1x
AEREO	26,650	2.8x	4.2x
PUBLICO	25,090	94.0x	20.1x
PRIVADO	1,560	6.0x	-20.2x
SERVICIOS CONEXOS AL TRANSPORTE	70,439	8.2x	0.6x
PUBLICO	10,276	14.0x	-4.0x
PRIVADO	60,163	76.0x	-0.2x

FUENTE: José San Martín Romero. El Transporte en México. un Análisis Comparativo de Indicadores Básicos del Transporte Mexicano con Otros Países. México, 1988, p. 13.

Consciente de lo anterior y con el objeto de disminuir la fuga de divisas por concepto de fletes, el Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes 1984 - 1988 se propuso impulsar el desarrollo de la marina mercante, incrementar la formación de recursos humanos y la formación de reservas de carga para el tráfico de altura, obedeciendo ello a que en 1974 el 92.3% del volumen del comercio exterior se realizó por vía marítima y para 1983 el 80% cuando sólo el 10% de éste se transportaba en embarcaciones de bandera mexicana

De esta forma, se establecieron como lineamientos de acción del transporte marítimo la intensificación de la participación de la flota nacional en la exportación de petróleo y minerales; importación de productos agrícolas, carbón y minerales de hierro; integrar la navegación de cabotaje al desarrollo regional; y reestructurar el sistema portuario nacional.

En ese mismo Programa Nacional, en los objetivos y estrategias de reordenación económica de 1984 se plantea la necesidad de revitalizar la planta productiva para iniciar el cambio estructural mediante una estrategia que hiciera compatible las acciones de ajuste macroeconómico a nivel de empresa, estableciendo como líneas de acción fomentar la producción y el empleo en las ramas que satisfacen necesidades básicas como bajos requerimientos de importaciones; apoyar la sustitución de importaciones mediante el uso selectivo del poder de compra del sector público y la actividad exportadora a través del mantenimiento de un tipo de cambio real, que garantizara la competitividad externa; entre otros.

Así, la estrategia apoyaba al crecimiento industrial en los sectores endógeno y exportador porque son los que requieren menores componentes importados y generan más divisas. En este sentido, el Gobierno Federal se propuso modificar el patrón de especialización en el comercio exterior, incorporando bienes de capital e insumos intermedios vía sustitución de importaciones en actividades con potencial exportador.

En el rubro de las políticas de protección y fomento del

comercio exterior se señala que éste tiene como objetivo equilibrar, ampliar y diversificar las relaciones comerciales sobre la base del fomento permanente de las exportaciones de productos no petroleros y la sustitución selectiva y eficiente de exportaciones de bienes intermedios y de capital, para lo cual previó la aplicación de varias políticas, de las que destaca la de:

"...fomento de las exportaciones busca superar los problemas coyunturales que se han presentado en el mercado internacional y el interno, a través de la consolidación de un sector exportador selectivo y dinámico, generador neto de divisas, con ventajas comparativas relevadas, potenciales, competitivo, y con alta capacidad de penetración y permanencia en el mercado externo... Las negociaciones comerciales internacionales se conciben bajo un enfoque económico integral que relacione al comercio exterior con la transferencia de tecnología, la inversión extranjera directa e indirecta, el turismo, la subcontratación internacional y el transporte".⁽¹⁹⁾

Los antecedentes de esta estrategia se basan en la evidencia que dejó la política de sustitución de importaciones como causante de la ineficiencia de la planta productiva, por lo que se decide modificar la protección comercial reduciendo los permisos previos por aranceles, pero no es sino hasta agosto de 1984 en que se da inicio a la institucionalización de la apertura comercial con el planteamiento del Programa Nacional de Fomento

¹⁹⁾ José San Martín. Op. cit., p. 13.

Industrial y Comercio Exterior que planteaba el fomento tecnológico a la planta productiva; la racionalización de la protección y uso adecuado de divisas; apoyo a la especialización de la industria exportadora; impulso a la infraestructura que requieren los procesos de exportación y mejoramiento de la localización de las industrias.

Sin embargo, la dependencia de nuestro país de la extracción y comercialización del petróleo, por su poco dinamismo, hecho por la borda el espíritu del PRONAFICE, considerándose conveniente liberalizar nuestro comercio.

Fue en abril de 1985 cuando se pone en funcionamiento el Programa de Fomento Integral a las Exportaciones con el objeto de racionalizar aún más la protección y consolidar la capacidad competitiva de las áreas más expuestas al exterior y vincular de una manera eficiente la economía nacional con la internacional. Se trataba de

"... incentivar una mayor utilización de los recursos disponibles, aumentando la eficiencia de los productores y fomentando una mayor capacidad de competencia en los mercados internacionales... apoyar las exportaciones, buscando para ésto la diversificación de los mercados, el brindar apoyos institucionales y financieros para fomentar la producción, ampliar la información y asesoría al exportador, la simplificación administrativa " (20)

²⁰⁾ Gustavo A. Ramírez Predes. La Apertura de la Economía Mexicana al Exterior. Tesis para obtener el grado académico de Licenciado en Relaciones Internacionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM. México, 1988, pp. 63 y 64.

A la luz de estas políticas de fomento a las exportaciones instrumentadas por la administración del Presidente Miguel de la Madrid Hurtado, es de señalarse que nada se hizo por apoyar a la par a la marina mercante nacional y a raíz de la escasa flota con la que se contaba, la parte sustantiva de estas mercancías continuaron transportándose por buques de banderas extranjeras. Bajo esta perspectiva y reconociendo que

"Todos los sectores necesitan en mayor o menor grado de los servicios de transporte para movilizar bienes y personas de un lugar a otro, y por ello la distribución del Producto Interno Bruto es probablemente el factor que más influye en la participación del transporte en el desarrollo de un país."⁽²¹⁾

Tenemos que para 1986, de las 83 ramas de la actividad económica que conforman la economía mexicana, la relativa al transporte ocupaba el cuarto lugar, es decir el 5.4% de los 4.72 billones de pesos del PIB de todas las ramas, siendo el PIB de las principales de ellas el siguiente: comercio 1.1 billones de pesos (23.2%), alquiler de inmuebles 374 mil millones (5.4%), el cuarto lugar lo ocupó el transporte como ya lo indicamos, seguido por la construcción con 239 mil millones (5%) y la agricultura con 235 mil millones (4.9%).⁽²²⁾

²¹⁾ Thomas Cortes Petersen. Manual Estadístico del Sector Transporte. S.C.T. Instituto Mexicano del Transporte. Querétaro, 1989, p. 9.

²²⁾ Ibid.

De los 254 mil millones de pesos del transporte, 11 mil millones correspondieron al ferrocarril (4.2%), 92 mil millones al autotransporte de pasajeros (36.2%) y 114 mil millones al autotransporte de carga (44.9%), 8 mil millones al transporte marítimo (3.3%), 9500 millones al aéreo (3.8%) y 19 mil millones a servicios conexos del transporte (7.6%).⁽²³⁾

Por lo que a las inversiones respecta, y teniendo en cuenta que en el caso de los países en desarrollo es común que en sus primeras etapas de crecimiento inviertan un elevado porcentaje del gasto público en la construcción de su infraestructura de transporte para responder a la demanda de éste que genera una economía en crecimiento y la subsecuente reducción de este porcentaje en la medida en que se va contando con una red básica de transporte que satisfaga los movimientos de carga y pasaje, a la par de la reducción del crecimiento económico de los mismos,⁽²⁴⁾ en el período que nos ocupa México toma como prioridad el mantenimiento y la modernización de la infraestructura existente; invirtiendo en el sector transporte el 11.8% del presupuesto público total en 1983, el 11.9% en 1984, el 10.9% en 1985 y el 9.0% en el año siguiente.⁽²⁵⁾

Hay que recordar aquí que el auge experimentado por nuestro país entre los años 1978 y 1981, cuyo crecimiento del PIB era del 8.4% anual, originó una gran demanda de servicios de transporte

²³⁾ San Martín. Op. cit. p. 10.

²⁴⁾ Ibid., p. 14

²⁵⁾ Thomas Cortes Petersen. Op. cit.

haciendo que el Gobierno de Mexicano iniciara un intenso programa de inversiones, entre las que figuraban las relativas al Programa de Puertos Industriales y las del desarrollo de los ferrocarriles.

"La crisis económica que comenzó en el año de 1982 en México, sorprendió al sector Transporte con el gran número de obras sin terminar para los distintos modos en diversas etapas de construcción a lo largo y ancho del país, y con pocas posibilidades presupuestales durante la presente administración (1982 - 1988) para concluir todas estas obras".⁽²⁶⁾

Con ello se efectuaron severos ajustes a los programas de inversión, siendo de 1'023,300 millones de pesos en 1981 hasta 416,700 millones de 1986 y 510,700 millones 1987, mismos que a un tipo de cambio de \$ 1.0 dólar igual a 570 pesos mexicanos en 1986, observamos que la inversión en 1981 fue equivalente a \$ 1,759 millones de dólares y en 1987 a \$ 898 millones de dólares.⁽²⁷⁾

Para tener una idea de la magnitud de estas cifras, basta citar que en unos cuantos años Estados Unidos invirtió tan sólo en el transporte carretero \$ 44,000 millones de dólares, "... lo cual equivale a casi 50 veces la inversión que actualmente (1987)

²⁶⁾ Ibid. p. 17.

²⁷⁾ Ibid.

realiza México para todos sus modos de transporte".⁽²⁸⁾

En la inversión pública del transporte entre los años 1980 y 1986 dominó el subsector carretero con un 47.0%, considerándose que el desarrollo de la red carretera se encontraba en capacidad suficiente para ajustarse a la política mexicana de desarrollo del transporte. El ferrocarril contó con un porcentaje del 31.1% a pesar de su baja participación en el tráfico de carga, puesto que en esas fechas lo hacía en un 26.5% de todas las toneladas kilómetros en comparación con un 57.6% del autotransporte.⁽²⁹⁾

Los puertos contaron con un porcentaje del 12.7%, pudiendo destacar que

"los niveles de inversión para los puertos en 1986 se han reducido en un 73% en términos reales, en relación a los niveles de inversión de 1981. La inversión para el año de 1986 fue equivalente a \$ 80 millones de dólares para construcción y mantenimiento de puertos, infraestructura, equipamiento, dragado y rehabilitación y compra de transbordadores".⁽³⁰⁾

El gobierno federal invirtió el 9.2% en esos años para la construcción de infraestructura aeroportuaria y mantenimiento

²⁸⁾ Ibid., pp. 17-18

²⁹⁾ Ibid.

³⁰⁾ Ibid., p. 21

periódico y en la adquisición de equipo de navegación aérea.

El hecho de que en el período de 1963 a 1985 las inversiones hechas en beneficio del transporte carretero y ferroviario superen al aéreo y marítimo portuario encuentra su justificación en el modelo de desarrollo orientado hacia el interior, el cual tuvo como base la sustitución de importaciones, la consolidación y el abastecimiento del mercado interno y la integración de cadenas verticales de producción.

"Con la excepción del petróleo y de algunas materias primas, el aparato exportador era poco dinámico y limitado, la necesidad de atender las demandas de ese aparato productivo, explica las características de la infraestructura, los equipos, la organización y la reglamentación actual del transporte".¹¹⁾

Así pues, hemos señalado algunos de los factores que influyen en el desarrollo del transporte, siendo el más importante para México la orografía, por los altos costos que conlleva el establecimiento de una red férrea y de instalaciones marítimo portuarias. Aunado a dicho factor, se encuentra el objetivo social y económico de integrar a una de las poblaciones más dispersas y con mayor índice de crecimiento demográfico del mundo, que históricamente condujeron al esquema actual del sistema de transporte, orientado básicamente al autotransporte.

¹¹⁾ Ibid., pp. 41-42

"Sin embargo, parece ser que el desarrollo y utilización de la red carretera está llegando a niveles de cobertura, a partir de los cuales se puede ajustar gradualmente la estrategia de desarrollo del transporte, orientándola en mayor medida a otros modos, tomando en cuenta el transporte como un elemento del aparato productivo y comercial, nacional e internacional".³²⁾

A partir de 1984 con el PRONAFICE y el PROFIEIX, la estrategia comercial del país inició un viraje hacia el exterior con una mayor vocación exportadora, para estar en condiciones de incorporarse gradualmente a las corrientes mundiales de comercio con las implicaciones que traería consigo el ingreso de México al GATT. Así pues, con una política de comercio exterior que fomentaba las exportaciones de productos no petroleros y la regionalización de la protección, sería de esperarse que el transporte empezara a ser visto como un elemento esencial en los vínculos con el exterior, con miras ahora hacia su fortalecimiento, pero como lo veremos a continuación hasta ahora no se cuenta con la infraestructura adecuada para fomentarlo.

³²⁾ Ibid., pp. 42-43

3.4 El Transporte Marítimo en el Contexto del Comercio Exterior Mexicano 1984 - 1991.

Los servicios de transporte y los de la producción y comercio juegan un papel preponderante en la planificación de la producción y el comercio en la definición de las estrategias de comercialización internacional, toda vez que el transporte, como actividad, depende de los flujos y direcciones de intercambio comercial y el incremento de la productividad y la diversificación de los mercados redunda en una mayor demanda de los servicios.

Es por ello que el Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes 1984-1988 reconoce al transporte marítimo como:

"... parte integral del sistema de transporte, desempeña un papel relevante en el desarrollo económico y social del país... constituye un instrumento de carácter estratégico que permite distribuir los flujos de carga y pasaje entre los diferentes modos de transporte que convergen en las terminales marítimo-portuarias. En este sentido el transporte marítimo de altura y cabotaje contribuye a satisfacer las necesidades básicas de la población, propicia la descentralización de la vida nacional y vincula las diferentes regiones de nuestro país.³¹⁾

³¹⁾ Secretaría de Programación y Presupuesto. "Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes". Planeación Democrática. México, Año 2, No. 21, diciembre de 1984, pp. 30-33.

Aunado a ello, el crecimiento económico de una nación depende en gran medida del transporte marítimo, ya que éste forma parte importante en la configuración de los costos finales y del valor agregado de los bienes y permite disponer de los mismos en el lugar y tiempo que se requieran para integrarse al proceso productivo o al consumo, y por ello también contribuye al desarrollo y fortalecimiento del comercio internacional.

Por otro lado, es necesario reconocer que la falta de oferta adecuada de transporte constituye una seria limitación a las posibilidades de expansión de la producción y el comercio y, en algunos casos, puede impedir su desarrollo. La diversificación de la oferta exportable y los mercados de consumo acentúan aún más los problemas derivados de servicios de transporte insuficientes o ineficientes. Lamentablemente, en el caso específico de nuestro país poco se ha hecho por atender las demandas de transporte y mucho menos por el marítimo.

En cuanto a la contribución de los transportes al Producto Interno Bruto, el transporte marítimo es el que menos lo hace dado el escaso apoyo al sector, teniéndose los datos de 1970 en que del 6% que en su conjunto aportaban los transportes, el 67% correspondía al autotransporte, el 8% al ferroviario, el 12% al aéreo, el 11% a servicios conexos y tan sólo el 2% al marítimo.⁴⁾

Para el caso de los países que como el nuestro se hallan en proceso de desarrollo, es característica general la escasa flota

⁴⁾ Ibid., p. 30

naviera y participación en el mercado internacional de servicios de transporte marítimo y por ende al ser insuficientes en el manejo de sus cargas, son afectados principalmente por el precio y la calidad de los servicios de este modo de transporte, sobre todo las industrias manufactureras establecidas con la finalidad de transformar las materias primas importadas en exportaciones de manufacturas o semimanufacturas aprovechando el costo relativamente bajo de la mano de obra que las sustenta.

La viabilidad de estas industrias depende de que el costo y las dificultades del transporte no anulen las economías y otras ventajas que reporta la utilización de la mano de obra local.

En sí, la importancia del transporte radica en que el elevado nivel de los fletes repercute negativamente en su balanza de pagos, al provocar una reducción de los ingresos y un aumento de los gastos, y esa repercusión negativa se acentúa cuando el país en desarrollo utiliza obligatoriamente con frecuencia buques extranjeros.³⁵⁾

Este es pues el punto medular de este subíndice, reconocer la importancia del transporte marítimo en la economía del país a pesar de la reducida contribución al PIB, que en realidad se debe a que la mayor parte del tráfico marítimo nacional se realiza mediante embarcaciones extranjeras, las cuales captan la gran mayoría de los ingresos por fletes, sin dejar de considerar otras causas como el rezago tecnológico y la

³⁵⁾ Delio Batista. Op. cit. p. 3.

rigidez de las tarifas de las empresas del sector público involucradas y las privadas de reciente creación.

Echemos un vistazo al tamaño y evolución de nuestro comercio exterior, a la luz de la participación del transporte marítimo para su movilización para ahondar sobre la problemática actual del subsector.

Durante el período 1971 a 1983, el volumen del comercio exterior de México creció a un ritmo de 14%, pasando de 23.5 millones de toneladas en 1971 a 113.2 en 1983, debido principalmente al incremento de las exportaciones petroleras. Sin embargo, la crisis de los energéticos que originó la reducción de las exportaciones petroleras de México provocó que en el período 1983-1986 este comercio tuviera un decremento en su volumen de carga a 1,103.8 millones de toneladas en 1986, con una TCMA de -2.8%. Cabe mencionar que aproximadamente el 72% del volumen del comercio exterior de México correspondió entonces al petróleo y sus derivados exportados por vía marítima.³⁶⁾

Las importaciones crecieron en forma sostenida durante el período 1971-1980, pasando de 8.9 millones en 1971 a 23.4 millones en 1980, con una TCMA del 11.2%. A partir de entonces las importaciones iniciaron una tendencia decreciente dentro del volumen total del 15% mientras que las exportaciones se incrementaron a una TCMA del 17.5% de 1971 a 1983, pasando de

³⁶⁾ Thomas Cortes Petersen. Op. cit., p. 75.

14.6 millones en 1971 a 96.3 millones en 1983, cuando mostraron su tendencia descendente por la crisis de energéticos antes señalada.³⁷⁾

Para 1989, las exportaciones representaron el 86% del comercio exterior nacional con una participación del transporte marítimo del 92.4%, el 5.6% del ferrocarril y el 2.0% del carretero, transportándose por vía marítima el 97% de las exportaciones totales y el 64% de las importaciones totales³⁸⁾ en embarcaciones extranjeras, básicamente.

En términos generales, de 1980 a 1986 el volumen total del comercio exterior por vía marítima aumentó de 66 millones de toneladas a 95.9 millones, mostrando un incremento de las exportaciones con una TCMA del 34.3%, mientras que las importaciones tuvieron una reducción a razón de una TCMA del 5.6%, como se puede observar en los cuadros siguientes.

³⁷⁾ Ibid.

³⁸⁾ Ibid.

CUADRO IV

Evolución y Participación de los Diferentes Modos de
Transporte en el Comercio Exterior de México
(Miles de Toneladas)

	1977	1980	1983	1986	TCM 77-80	TCm 80-83	TCm 83-86
TOTAL COMERCIO EXTERIOR NACIONAL (2)	22,216	80,283	112,287	102,040	10.6%	10.1%	- 5.2%
IMPORTACION	8,940	22,404	26,940	24,370	11.2%	- 10.2%	- 4.2%
=	(23m)	(23m)	(13m)	(10m)			
EXPORTACION	10,287	58,017	85,329	77,670	15.2%	19.2%	- 5.6%
=	(62m)	(17m)	(96m)	(88m)			
MARITIMO	19,791	66,056	100,013	92,953	10.1%	12.9%	- 2.2%
% DEL TOTAL	(89.0%)	(82.3%)	(89.0%)	(91.4%)			
IMPORTACION	3,900	19,319	21,308	9,676	16.7%	- 5.7%	- 9.2%
=	(26.3m)	(80.3m)	(11.0m)	(10.0m)			
EXPORTACION	10,092	50,237	81,709	86,277	19.2%	20.2%	- 1.9%
=	(73.6m)	(170.3m)	(109.0m)	(100.0m)			
FERROVIARIO (3)	N.D.	N.D.	N.D.	2,086	-	-	-
% DEL TOTAL				(2.0%)			
IMPORTACION	N.D.	N.D.	N.D.	4,316	-	-	-
=				(179.4m)			
EXPORTACION	N.D.	N.D.	N.D.	2,078	-	-	-
=				(20.8m)			
CARPETENO (4)	N.D.	N.D.	N.D.	2,000	-	-	-
% DEL TOTAL				(2.0%)			

FUENTE: Gazol y Asociados. El Transporte Marítimo. Julio de 1988, p. 44.

10
11
12

CUADRO V

Evolución de las Importaciones y Exportaciones por Vía Marítima por Tipo de Carga (Miles de Toneladas)

	1980	1982	1985	1986	TON 80-81	TON 80-83	TON 83-86
IMPORTACIONES							
TOTAL	13,530	11,381	10,983	9,576	- 5.6x	- 5.0x	- 5.0x
CARGA GENERAL	7,590	1,916	2,042	1,577	-12.0x	-10.9x	- 6.3x
GRANES AGRICOLA	5,009	6,522	6,213	2,586	-12.6x	3.9x	-26.5x
GRANES MINERAL	2,237	2,056	2,621	2,453	- 9.2x	-14.3x	9.3x
PETROLEO Y DERIVADOS	546	650	1,724	2,484	-29.7x	6.0x	56.3x
OTROS FLUIDOS	340	176	263	274	- 3.5x	-19.7x	15.7x
EXPORTACIONES							
TOTAL	52,536	51,710	61,157	86,277	0.6x	20.5x	- 2.0x
CARGA GENERAL	1,150	1,553	1,429	2,060	10.1x	10.3x	10.0x
GRANES AGRICOLA	N.D.	29	100	104	-	-	05.1x
GRANES MINERAL	6,400	7,720	9,444	11,125	4.6x	- 2.2x	12.0x
PETROLEO Y DERIVADOS	41,400	41,250	77,113	71,817	9.6x	25.2x	- 4.0x
OTROS FLUIDOS	1,490	950	1,069	1,173	- 1.9x	-13.9x	7.3x
TOTAL GENERAL	64,066	103,011	100,060	95,953	6.0x	16.0x	- 2.7x

FUENTE: Gazol y Asociados. El Transporte Marítimo. Julio de 1988, p. 42.

Vemos entonces que en 1986 se tuvo un volumen de comercio exterior total de 132,292 millones de toneladas, del cual 86 millones correspondió al rubro de las exportaciones y únicamente 9.5 millones al de las importaciones. De las primeras destacan 74 millones de toneladas de petróleo, que por su naturaleza excede el ámbito de nuestro estudio, al igual que el tráfico de cabotaje, por constituir éste el medio de movilización de aproximadamente 23.4 millones de toneladas al año a través de los puertos nacionales, a los que habría de restarles los 34 millones de toneladas de fluidos que en 1986 movilizó Petróleos Mexicanos por sus instalaciones propias, alrededor de seis millones de toneladas anuales, lo que hace que la participación real del

transporte de cabotaje llegue apenas a los 7 millones de toneladas, o sea el 1% del transporte total nacional.⁽³⁹⁾

Citemos para ahondar en la materia que en 1987, del volumen total movido en el comercio exterior nacional (111 millones de toneladas), el 91% correspondió al transporte marítimo, 2.7% al carretero y 7% al ferroviario.⁽⁴⁰⁾

De los 95 millones de toneladas que intercambié con otros países el nuestro, el 90% fueron exportaciones, incluyendo 74 millones de toneladas de petróleo, y el 10% importaciones, teniendo una procedencia de buques que llegan a México en un 73% de América, 11% de Europa, 9% de Africa, 3.5% de Asia y 3.5% de Oceanía, mientras que por el lado de las exportaciones el 72% corresponde a América, 13.8% a Asia, Europa 13%, siendo el comercio con Africa y Oceanía casi nulo, 1% en su conjunto.⁽⁴¹⁾

Resulta pues que el potencial mexicano ha sido desaprovechado, ya que sólo participa con al rededor del 2% en la generación del PIB del sector transporte, a pesar de que México traslada el 92.4% de sus importaciones y exportaciones por esta vía.

Las políticas seguidas por el Ejecutivo Federal hacen a un lado el propósito fundamental de las leyes mexicanas sobre la

³⁹⁾ San Martín. Op. cit., p. 48.

⁴⁰⁾ Ibid.

⁴¹⁾ Ibid.

materia, consistentes en el desarrollo de la marina mercante como medio para fortalecer la independencia y soberanía del país, toda vez que evita cambios en los servicios de transporte marítimo durante épocas de guerra o crisis económicas por las que se pueda atravesar; ayuda a adquirir influencia en la fijación de precios en las conferencias internacionales; se erige como elemento clave para la integración económica a nivel regional; fomenta las exportaciones; diversifica empleos y crea nuevas fuentes de trabajo en lo que respecta a tripulantes, técnicos en tráfico, fletes, seguros marítimos, clasificación y registro de embarcaciones, operación y administración naviera y portuaria, reparación y construcción naval, compraventas marítimas, agenciamiento, etcétera, y propicia el ahorro de divisas y mejoría de la balanza de pagos.⁽⁴²⁾

Asimismo, se hace caso omiso de que nuestro país es eminentemente cargador, y por ende habrá de contratar el transporte marítimo con buques de bandera extranjera, pagando los fletes en monedas extranjeras, ocasionando una gran fuga de divisas, ya que es este modo de transporte el que absorbe una buena parte del valor de las mercancías, tornándose menos competitivas desde el punto de vista de su costo. En opinión de la Asociación Latinoamericana de Integración:

"México es, de los países de ALADI, el que menor participación tiene en los fletes generados por su comercio exterior, no obstante ser el segundo país en valor y

⁴²⁾ José Eusebio Salgado y Salgado. Apuntes de la Cátedra de Derecho Mercantil Marítimo. México. pp. 94 y 95.

volumen de comercio en la región. Países sin salida al mar, como Bolivia y Paraguay, poseen una marina mercante que participa en mayor grado de los ingresos generados por sus transacciones externas".⁴¹⁾

Para corroborar lo anterior, cabe señalar que según los estudios de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL, durante 1983 la participación de la flota nacional en el comercio exterior mexicano fue del 3% en exportación y 12% para la importación, 4% en el total del comercio, tal como se podrá observar en el Cuadro VI.

⁴¹⁾ Gazol. Op. cit., pp. 43 y 45.

CUADRO VI

Participación de los Armadores Nacionales en los Fletes de su Comercio Exterior, 1983 en Porcentajes

PAIS	ARMADORES NACIONALES	ARMADORES EXTRANJEROS
ARGENTINA	24	76
BOLIVIA	15	85
BRAZIL	46	54
COLOMBIA	35	65
CHILE	30	70
ECUADOR	53	47
MEXICO	3	97
PARAGUAY	11	89
PERU	35	65
URUGUAY	30	70
VENEZUELA	44	56

FUENTE: Gazol y Asociados. El Transporte Marítimo. Julio de 1988.

Para ejemplificar lo anterior, veamos el cuadro que sigue, el cual nos muestra la presencia de la flota mercante mexicana en el movimiento de la carga de importación en los años 1984 y 1985, siendo ésta de 10.7 millones de toneladas y 11.9 millones de toneladas, respectivamente, con una flota nacional compuesta por 9,654 en el primer año y 20,089 en el segundo.

CUADRO VII

	1984	1985
TOTAL	11,000.2	10,508.4
PRINCIPALES DESTINOS	77.2	75.9
CANADA	22.4	21.3
EUROPA	14.7	14.2
JAPON	15.9	14.9
ESTADOS UNIDOS	5.5	2.5
SINGAPORE	3.7	1.5
FILIPINAS	2.4	1.1
CHINA	0.7	2.3
INDONESIA	1.8	1.8
MEXICO	10.7	11.9

FUENTE: Gazol y Asociados. El Transporte Marítimo. Julio de 1988.

En el caso de las exportaciones, la proporción fue menor, tal y como se desprende del cuadro siguiente, en el que tan solo unos cuantos países absorben más del 90% de la carga embarcada en puertos mexicanos.

CUADRO VIII

	1984	1985
TOTAL	72,307.1	65,143.9
PRINCIPALES DESTINOS	95.4	92.2
EUROPA	39.2	42.8
JAPON	19.2	17.8
CANADA	8.4	6.2
CHINA	5.7	5.4
EUROPA DEL SUR	5.0	4.5
INDONESIA	3.5	2.2
AUSTRALIA	2.1	4.3
INDIA	3.0	3.7
ESTADOS UNIDOS	2.3	2.4
SINGAPORE	1.00	0.9
FILIPINAS	1.4	-
MEXICO	2.8	2.4

FUENTE: Gazol y Asociados. El Transporte Marítimo. Julio de 1988.

Con ello obtenemos que la participación de la marina mercante mexicana en el comercio exterior durante ese periodo fue del 3.8% en 1984 y 3.4% en 1985.

CUADRO IX

	1984	1985
CARGA TOTAL (MILLAS)	83,395.3	95,712.5
CARGA EN BUQUES DE BANDERA MEXICANA	3,216.5	3,271.1
PARTICIPACION DE LA FLOTA MEXICANA	3.8%	3.4%

En 1986, la flota mercante nacional estaba compuesta por 239 embarcaciones mayores que sumaban 2'048,182 toneladas de registro bruto, TRB, y 3'286,981 de peso muerto, TPM. De éstas, 198 portaban el pabellón nacional con un TPM promedio de 10,918 toneladas y 41 estaban inscritas en el Padrón de Abanderamiento Mexicano, con un TPM promedio por embarcación de 27,442 toneladas, cuya participación en el movimiento marítimo de carga puede apreciarse en el cuadro que a continuación se presenta.⁽⁴⁾

⁽⁴⁾ Thomas Cortes. Op. cit., p. 54.

CUADRO X

Participación de la Flota Nacional en el Movimiento
Marítimo de Carga (En Miles de Toneladas)

	1960		1962		1964		1965		1966	
	TONELAJE	PORCENTAJE	TONELAJE	PORCENTAJE	TONELAJE	PORCENTAJE	TONELAJE	PORCENTAJE	TONELAJE	PORCENTAJE
TOTAL ALTURA + CABOTAJE	95,316	100.0%	125,062	100.0%	130,001	100.0%	126,160	100.0%	119,136	100.0%
PARTICIPACION DE LA FLOTA										
NACIONAL	10,044	10.5%	10,844	8.6%	17,650	13.5%	18,994	15.0%	10,967	9.2%
EXTRANJERA	77,272	81.1%	106,200	85.2%	112,663	86.4%	109,124	86.6%	100,167	84.1%
TOTAL ALTURA	61,004	100.0%	100,011	100.0%	107,000	100.0%	100,001	100.0%	95,994	100.0%
PARTICIPACION DE LA FLOTA										
NACIONAL	2,930	4.8%	4,222	4.2%	2,870	2.6%	2,871	2.8%	4,170	4.3%
EXTRANJERA	63,478	96.1%	96,634	96.0%	100,260	94.0%	96,790	96.7%	91,774	95.6%
TOTAL CABOTAJE	29,350	100.0%	22,061	100.0%	22,001	100.0%	26,077	100.0%	22,100	100.0%
PARTICIPACION DE LA FLOTA										
NACIONAL	10,404	35.4%	14,200	64.3%	12,702	57.7%	12,520	48.0%	14,700	66.5%
EXTRANJERA	12,774	43.1%	8,242	37.2%	9,219	41.7%	13,294	50.5%	8,200	36.9%
TOTAL ALTURA + CABOTAJE SIN										
PETROLEO Y DERIVADOS										
PARTICIPACION DE LA FLOTA										
NACIONAL	2,374	10.0%	2,676	11.1%	4,976	22.2%	7,364	27.9%	7,067	31.9%
EXTRANJERA	27,974	81.6%	21,190	70.9%	20,702	74.9%	20,219	72.8%	20,100	71.9%
TOTAL ALTURA SIN PETROLEO Y DER.	64,100	100.0%	21,100	100.0%	22,100	100.0%	21,222	100.0%	21,622	100.0%
PARTICIPACION DE LA FLOTA										
NACIONAL	922	1.4%	940	4.4%	2,220	10.0%	2,220	10.4%	2,540	11.7%
EXTRANJERA	22,100	96.1%	20,160	95.6%	19,880	89.6%	19,002	89.6%	19,111	88.3%
TOTAL CABOTAJE SIN PET. Y DER.										
PARTICIPACION DE LA FLOTA										
NACIONAL	4,068	96.6%	4,714	81.0%	4,714	84.7%	2,204	80.0%	2,725	81.7%
EXTRANJERA	000	0.0%	1,047	19.2%	000	0.0%	2,873	10.0%	1,000	14.2%

Con lo anterior se tiene que en 1986 la participación de la flota nacional en los movimientos totales de altura y cabotaje de México fue de 15.9%, pero si excluimos al petróleo y derivados, la participación fue de 28.1% en ese mismo año, en el que el petróleo y sus derivados fueron transportados a razón de 86.9% en embarcaciones extranjeras, con una participación de todas las cargas de 98.6%.⁽⁴⁵⁾

Así pues, cabe señalar que la flota nacional tuvo un desarrollo particular en los movimientos de altura no petroleros, en los que su participación pasó de 3.9% en 1980 a 11.7% en 1986.

Para 1987, el volumen total de carga de altura fue de 101'496,985 toneladas y de cabotaje 49'312,473 toneladas, de las cuales la flota mercante nacional de 2'235,773 TPM movilizó en altura 3,423,11.5 y en cabotaje 32'690,334.⁽⁴⁶⁾

En 1988 la flota nacional mostró una reducción significativa al pasar a 944,187 TRB ⁽⁴⁷⁾, haciendo más evidente su insuficiencia respecto a las necesidades del comercio, con lo que "la flota ha determinado las relaciones entre la marina mercante y en comercio exterior de México".⁽⁴⁸⁾

⁴⁵⁾ Ibid., p. 57.

⁴⁶⁾ SCT. Dirección General de Puertos y Marina Mercante. Unidad de Estadística e Informática.

⁴⁷⁾ Gazol. Op. cit., p. 54.

⁴⁸⁾ Ibid.

Para el análisis de este período, tenemos que el Plan Nacional de Desarrollo 1989 - 1994, tan sólo reconoce la importancia que la inversión privada reviste para la modernización de las comunicaciones y transportes e indica que:

"Se fomentará el transporte de cabotaje con el objeto de reducir costos. Se impulsará una mayor participación de la marina mercante nacional en los tráficos de altura y cabotaje, y se aumentará su eficacia y productividad".⁽⁴⁾

Por lo que respecta a la participación gubernamental que regula esta actividad, el Plan hace especial énfasis en la urgente necesidad de modernizar estructuralmente a la empresa pública para que su funcionamiento sea acorde a la promoción del desarrollo del país y lograr que el aparato productivo sea más competitivo en el exterior.

Veamos ahora el comportamiento que mostró nuestra marina mercante en los años 1988 y 1989, para comprender los avances logrados en el marco del Plan recién aludido.

⁴⁾ Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994. La Jornada. Jueves 10. de junio de 1989, p. XX.

CUADRO XI

Marcha de la Marina Mercante Mexicana bajo
 Pabellón Nacional en los Últimos Cinco Años

AÑOS	UNIDADES	TRB(% ESTATAL) (c)	EDAD PROMEDIO AÑOS	TONELAJE EN CONSTRUCC. (% ASTILLEROS NALES.)
1987	89	1,215,170(64)	11.3	234,504(53)
1988	90	1,177,148(69)	11.4	188,026(36)
1989	98	1,192,959(68)	10.9	79,598(84)
1990	92	1,114,971(77)	12.1	52,560(76)
1991	62	1,006,307(81)	12.4	33,203(38)

CUADRO XII

Evolución de la Marina Mercante Mexicana
 bajo Otros Pabellones

AÑOS	UNIDADES	TRB(% ESTATAL)	EDAD PROMEDIO AÑOS
1987	35	526.556 (1.1)	12.8
1988	29	413.293 (0.9)	13.0
1989	24	336.888 (0.4)	13.4
1990	23	229.061 (0.4)	13.6
1991	15	176.309 (0.0)	11.1

FUENTE: José Eusebio Salgado y Salgado. El Futuro de la Marina Mercante Mexicana ante la Apertura y Globalización Mundial. Ponencia presentada en el 2º Congreso Nacional de la Marina Mercante. Mazatlán, mayo de 1992.

Nuestra flota aumentó ligeramente, en comparación con el volumen del comercio exterior manejado en ese mismo período, a saber, 106.9 millones de toneladas en 1988, siendo de éstas 93 millones de toneladas exportaciones y 13.8 millones de toneladas carga de importación, mientras que en 1989 fue de 104.4 millones de toneladas, representando una baja de 2.5 millones respecto a 1988, correspondiendo esta disminución a 6.1 millones en carga

de exportación y 3.5 millones de importación.⁽⁵⁰⁾

Citemos aquí que en 1987 se suspendieron los estímulos fiscales conocidos como "Ceprofis" para el desarrollo de la marina mercante, dejando "... a este medio de transporte -vital para nuestro comercio exterior- en una franca desventaja frente a navieras de otras naciones que cuentan con el apoyo de sus gobiernos".⁽⁵¹⁾

A través de los Ceprofis se apoyaba a la formación y capacitación de recursos humanos, al incremento y capacidad de los buques, maquinaria y equipo nacionales y al fomento de las exportaciones.

Vale la pena mencionar los comentarios obtenidos de un naviero nacional privado, entrevistado en octubre de 1990, quien señaló entre los obstáculos a los que se enfrentan las empresas navieras mexicanas para la explotación de sus buques que: la bandera mexicana, en términos de porcentajes, tiene un costo 20% más elevado que la inglesa; en México se aplican 20 años para la amortización, siendo que en otros países va de seis a 12 años; la práctica mexicana obliga al nombramiento unilateral del número de tripulantes, sin considerar que los avances tecnológicos han reducido grandemente su número; de conformidad con las leyes mexicanas, al ser mexicano un buque, éste debe ser reparado en astilleros del país ocasionando, a causa del tiempo de estadía,

⁵⁰⁾ SCT. Dirección General de Puertos y Marina Mercante. Movimiento de Carga y Buques 1988 y 1989. México, pp. 31 y 29, respectivamente.

⁵¹⁾ El Financiero. Lunes 7 de agosto de 1989.

el doble del costo del cobrado en cualquier otro país; se ha comprobado que las embarcaciones tardan hasta tres días más que en otros puertos para el suministro de combustible en puertos mexicanos, tomando en consideración que el costo diario de un buque fuera de su operación fluctúa entre cinco mil y diez mil dólares.

Dice además que los servicios de comunicación aumentaron en ese año un 80%; se carece en el país de bancos que apoyen el financiamiento del negocio naviero; el costo del diesel en México es 49% más alto que en otros países; es obligatorio el pago del 10% del valor Ad valorem por la adquisición de buques y refacciones en el extranjero; 5% de utilidad inflacionaria a pagar al gobierno; 3% de descuento del P.A.C.E.; aumento en un 77% de derechos de atraque en 1990; y del 113% de las tarifas portuarias manejadas por Puertos Mexicanos, entre otros aspectos.

La prensa nacional publicó durante 1989 y 1990 algunas indicaciones sobre la urgente necesidad de prestar mayor atención al transporte marítimo nacional, como la declaración de que el Gobierno de la República promovería, mediante una política de fomento, la participación del sector privado y social en el desarrollo de la marina mercante, pues de no ser así se tendría un "...cuello de botella que impediría el desarrollo industrial y económico del país, porque no habría en qué llevar mercancías".⁽⁵²⁾ En este contexto, se alude que

⁵² Francisco Arroyo. "La IP, Necesaria en Marina Mercante". El Heraldo de México. 9 de febrero de 1989.

"El comercio exterior mexicano es dependiente de las flotas extranjeras que mueven el 95 por ciento de las mercancías ya que nuestra marina mercante es inexistente... es un imperativo para México rescatar la Marina Mercante".⁽³⁾

La Cámara de la Marítima Mexicana hizo declaraciones en el sentido de que en 1990 se aumentaría la fuga de divisas por concepto de pago de fletes marítimos a 4 mil millones de dólares a causa de la incompatibilidad del crecimiento de nuestro transporte marítimo en relación al de las exportaciones, e indicó que:

"En 1976 la marina mercante tenía una participación de 7.5 por ciento en el comercio exterior, la cual se redujo a 3.5 por ciento en 1986 y actualmente es de 5 por ciento. Esto no significa que la flota mercante no haya crecido (ahora cuenta con cerca de 100 unidades); sin embargo, su desarrollo ha sido menor al crecimiento de la industria de exportación".⁽⁴⁾

Asimismo, se puso de manifiesto que el fortalecimiento de la marina mercante del país no solo es un rubro de seguridad y soberanía, sino que

"...desde el punto de vista del comercio exterior

³⁾ Enrique Olivares. "Anulada la Marina Mercante Nacional". Últimas Noticias. 9 de febrero de 1989.

⁴⁾ Jesús Belmont Vásquez. "Urge Apoyo a la Marina Mercante". El Financiero. Lunes 2 de abril de 1990.

del país, el poder disponer de una flota mercante vinculada a intereses nacionales es una garantía de que sus servicios se desarrollarán tomando fundamentalmente en cuenta los requerimientos de los usuarios mexicanos, mientras que las navieras nacionales extranjeras, en su gran mayoría, tan sólo contemplan la carga mexicana como un complemento de sus tráficos propios".⁽³⁾

El Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos también dio muestras de inquietud por la materia, pues en su estudio "Infraestructura de Transporte y Cuenca del Pacífico" deja constancia de que

"Para que México se incorpore al sistema internacional de comercio, es esencial la modernización de su sistema marítimo nacional, toda vez que su comercio por vía marítima representa mas del 80% del comercio mundial... ante la creciente competencia en el comercio internacional, para nuestro país es indispensable disponer de una marina mercante genuinamente nacional, suficiente y competitiva... de no lograrse su crecimiento a corto plazo existirá una sustancial fuga de divisas para el país".⁽⁴⁾

Así pues, no nos extrañe que a pesar de lo reducida que es

³³⁾ Rubén Arizmendi. "Necesario un nuevo sistema de modernización del transporte: cámara de empresas navieras". El Día. Miércoles 11 de abril de 1990.

³⁶⁾ Angélica Lovera. "Llegar al Comercio Internacional Implica Mejorar el Sistema Marítimo". El Financiero. Viernes 20 de abril de 1990.

nuestra flota, la desventaja de competitividad en relación a las navieras extranjeras merma significativamente el crecimiento y desarrollo de nuestro país, pues se tiene calculado hoy día que la fuga de divisas asciende a 5 mil millones de dólares por concepto del pago de fletes y a 7 mil millones si incluimos los pagos de seguro y reaseguro de casco y carga que se pagan a empresas extranjeras.⁽⁵⁷⁾

Veamos para ejemplificar esto, la serie histórica siguiente que muestra los arribos a puertos nacionales tanto de buques nacionales como extranjeros, lo que da credibilidad a las declaraciones del Presidente de la Cámara Nacional de la Marina Mercante, Carlos Viveros Figueroa, respecto a que

"... el 90% del comercio internacional de nuestro país se maneja por vía marítima, [mientras que] la creciente flota mexicana apenas transporte el 5%".⁽⁵⁸⁾

⁵⁷⁾ Datos proporcionados por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado.

⁵⁸⁾ F. Ortiz Medina. "Barcos Extranjeros Movilizan 85% del Comercio Exterior". Excelsior. Sábado 9 de marzo de 1991.

CUADRO XIII

Serie Histórica del Tráfico de Altura de Buques Nacionales y
Extranjeros por Tipo de Carga

	1988			1986			1987			1988			1989			GRAN TOTAL		
	ARRIBOS	ML.	TOT.	ARRIBOS	ML.	TOT.	ARRIBOS	ML.	TOT.	ARRIBOS	ML.	TOT.	ARRIBOS	ML.	TOT.	ARRIBOS	ML.	TOT.
C. GENERAL	311	1599	1918	313	1308	1933	133	1266	1919	174	1927	1781	104	1473	1649	934	7055	7971
G. AGRICOLA	31	327	378	37	101	119	52	294	340	22	320	327	29	404	433	190	1523	1733
G. MINERAL	23	274	297	32	634	666	30	714	744	39	746	787	14	206	223	132	3370	3516
PEY. Y DER.	54	1323	1397	74	1248	1316	22	1281	1332	45	1220	1293	45	1244	1211	279	2192	2470
FLATA	1	145	146	1	141	142	-	153	153	7	175	182	12	193	191	26	266	266
TOTALES	358	2678	3082	357	2592	3032	207	2728	3067	197	2663	2978	100	2522	2575	1530	12744	13632

FUENTE: SCT. Subdirección de Informática y Estadística.
Departamento de Programas y Estadística. 28 de
noviembre de 1991.

En este contexto, los representantes de las principales navieras del país afirman que la política exterior de la actual Administración traerá grandes flujos de carga, capital e inversión, aunque para participar en los beneficios que esto traerá se necesitan buques bajo una nueva estructura "... Salinas no volteó de cabeza las cosas intencionalmente... el gobierno quiere el desarrollo del país, pero no entiende nada del negocio naviero".⁽⁵⁴⁾

⁽⁵⁴⁾ Helen Macleod. Fairplay International Shipping Weekly Review. Fairplay Publications LTD. Londres, 26 de septiembre de 1991. pp. 52-54.

3.5 El Agente Marítimo en el Contexto de la Problemática Marítima Actual

Los servicios que proporcionan los agentes marítimos en la situación que guarda actualmente el transporte de mercancías por mar, en la atención a buques nacionales y extranjeros y en la consecución de carga, revisten de singular importancia para la política económica de nuestro país, caracterizada por la modernización y apertura comercial en un momento en que la recesión del transporte marítimo nacional no es coherente con las exigencias de los exportadores e importadores nacionales.

Para los agentes marítimos el reto ahora es asegurar transporte a los grandes volúmenes de nuestro comercio exterior ante la escasa flota nacional y la renuencia de los navieros extranjeros a tocar puertos nacionales por el bajo monto de los fletes de nuestros bienes de exportación y aun los de importación, a través de servicios que cumplan con normas óptimas de calidad que les aseguren estar en los niveles que establece la competencia internacional.

Por ello, en este trabajo planteamos una propuesta para la superación de las agencias marítimas mexicanas a partir de las Normas Mínimas No Obligatorias Aplicables a los Agentes Marítimos y la instrumentación de un pensamiento estratégico y de la mercadotecnia en los servicios por éstas proporcionados.

Como lo vimos desde un principio, la labor de los agentes

no es sencilla y se encuentra dificultada por la compleja situación que guarda en nuestros días la industria del transporte marítimo nacional, principalmente por los obstáculos de carácter fiscal que se les ha impuesto a los navieros nacionales, e internacional por el desconocimiento del mercado, leyes y costumbres mexicanas, lo que hace del agenciamiento un negocio viable, de mano de obra intensiva, más que de capital, lo que caracteriza además como una fuente generadora de empleos.

Aunque para ello no hay que perder de vista que en la época de la contenedorización, un agente de línea podía esperar el pago de una comisión del 5% del flete de las cargas de exportación; 2.5% por el manejo de la carga y el 2.5% por cuestiones de mercadotecnia. En el caso de las importaciones por lo regular se otorgaba el 2.5%, pues se requiere de menor actividad. Con el advenimiento de la contenedorización, el papel del agente se hizo más onerosa al tomar la responsabilidad de la distribución de los contenedores y la gestión del transporte terrestre, por lo que las comisiones se elevaron al 6% y al 3% sobre las exportaciones e importaciones, respectivamente.⁽⁴⁰⁾

En opinión de muchos agentes, esta compensación no fue suficiente por las tareas adicionales que el manejo de contenedores implica. Para el naviero, la contenedorización significó una forma de combatir los altos costos mediante la aplicación de economías de escala con buques más grandes y rápidos, pero para el agente la sofisticación de algunas de sus

⁽⁴⁰⁾ J. D. Eadie. "Ships' Agency". Fairplay International Shipping Weekly Review. Fairplay Publications LTD. Londres, 23 de septiembre de 1982.

actividades que lo obligó a instrumentar este fenómeno no ha servido para compensar las tasas de comisión.

Lo anterior se debe a la gran reducción que han venido experimentando los fletes marítimos, lo cual afecta a los agentes en dos sentidos. En primer lugar se debe a que al basarse sus comisiones en las tarifas de los fletes, están sufriendo una sensible caída de sus pagos.

En segundo lugar, además de las causas anteriormente señaladas, la disminución en el costo de los fletes afecta gravemente a los navieros, situación que los ha conducido a que se salgan del negocio, disminuyendo por ende el número de principales y clientes para los agentes marítimos.

Esto se complica aun más con la escasa normatividad que rige la puesta en funcionamiento de empresas de esta naturaleza que ha dado paso a la gran proliferación de agencias marítimas, agudizando ampliamente la competencia.

Ante esta situación, la práctica del agenciamiento fue adquiriendo modalidades turbias que les permitieran a sus titulares tener una posición importante ante la competencia y obtener los ingresos que exige el mantenimiento de su infraestructura y personal.

Todo ello dio origen a que la UNCTAD elaborara un estudio comparativo de las diferentes normas mínimas que emplean las asociaciones profesionales de agentes marítimos y presentara un

proyecto de normas no obligatorias aplicables a todos los involucrados en el negocio del agenciamiento de buques.

Así pues, la UNCTAD basó su análisis en la educación profesional, experiencia y conducta profesional y en la seguridad financiera de los agentes, encontrando que un agente conocedor y bien informado podría evitar que sus principales fueran víctimas del fraude marítimo y que sus intereses podrían salvaguardarse mediante la observancia de altos niveles de conducta profesional y la aplicación diligente de la experiencia de los agentes durante el desempeño de su labor.

La UNCTAD también halló que en la mayoría de los países no se requiere de experiencia o calificación profesional para actuar como agente, pero para obtener la membresía de asociaciones profesionales es requisito que el aspirante haya estado involucrado en el negocio marítimo de uno a cuatro años, esté capacitado profesionalmente y preste los exámenes respectivos.

Por otro lado, las normas impuestas por la mayoría de las asociaciones de agentes marítimos no contemplan la solvencia financiera de los solicitantes, aunque hay algunas que establecen el depósito de una fianza, garantía de responsabilidad asegurada y un mínimo de capital, siendo las de los países asiáticos las de mayor valor.

Se encontró además que la mayoría de las asociaciones nacionales de agentes ejercen bajo códigos de conducta que obligan a sus asociados a trabajar en forma diligente y eficiente

conservando una buena reputación, evitando que incurran en prácticas ilegales, fraudulentas y deshonestas. No hay que olvidar aquí que en algunos países se carece de asociaciones y por lo tanto no se aplica norma alguna.

Se destacó que un gran número de asociaciones profesionales no imponen requisitos específicos sobre profesionalismo o estabilidad financiera como condición para otorgar su membresía y en muy pocos casos los miembros de una asociación pueden manifestarse en contra de la aceptación de un solicitante que no sea merecedor de la membresía.

Este fue el panorama que sirvió de base para la elaboración de las Normas Mínimas que aparecen como anexo II al primer Capítulo de este trabajo, que tienen por objeto propiciar una normalización ética y de conducta profesional entre los agentes marítimos, promover un alto nivel de educación y experiencia profesional para el suministro de servicios eficientes más competentes y auxiliar a las autoridades en la formación de asociaciones que aseguren un buen sistema de mediación en el comercio marítimo.

Para el logro de lo anterior, las Normas Mínimas recomiendan que para ser considerada como agente marítimo, una persona deberá contar con una experiencia de por lo menos tres años, aprobar uno o más exámenes profesionales y ser capaz de demostrar su buena reputación y competencia, Artículo 3; contar con una solvencia

económica sana respaldada por instituciones financieras o crediticias y asegurar su responsabilidad mediante una compañía aseguradora o club de protección mutua, Art. 4; ejercer su labor con honestidad, integridad e imparcialidad. Suministrar sus servicios consciente, diligente y eficientemente, cumplir debidamente con lo establecido por las leyes que regulan las áreas de su competencia, evitar toda práctica fraudulenta y tener el debido cuidado en el manejo del dinero de su principal, Artículo 5.

Los Artículos 6 y 7 de estas Normas versan sobre la obligación de las autoridades nacionales o asociaciones profesionales de asegurar el cumplimiento de su contenido.

Al respecto, la misma UNCTAD recomienda a los gobiernos propicien el establecimiento de asociaciones profesionales de agentes marítimos que apliquen normas de calificación profesional, financiera y de conducta, hacer obligatoria, para los agentes, el ser miembro de dichas asociaciones a fin de minimizar las operaciones no calificadas o sin escrúpulos de ciertos agentes y contribuir al mejoramiento de los procedimientos bancarios, las restricciones en las transferencias monetarias con miras a la reducción de recargos en la transportación, y en la superación de las comunicaciones entre los entes involucrados.⁽⁶¹⁾

De aplicarse las Normas Mínimas en nuestro país, se contaría

⁶¹⁾ UNCTAD. Programa de Trabajo. Extensión para el Desarrollo de Lineamientos Comunes. TD/B/C.4/314. Ginebra, 1989, p. 47.

con un marco jurídico coherente con la realidad actual del negocio naviero nacional e internacional, logrando además cubrir las deficiencias de nuestra ley que rige sobre la materia, ya que como lo señala José Eusebio Salgado y Salgado en su análisis de la ley nacional aplicable a los agentes marítimos

"... podemos percatarnos que es breve su contenido y que apenas nos permite formarnos una idea de la figura que nos ocupa en este estudio, y que sin lugar a dudas sostiene la pirámide que forma la operación marítima del buque, pues es la base sobre la cual descansa el armador para obtener cargas y el capitán para lograr una mejor conducción de su navío a no tenerse que ocupar de otras cosas no son las de su rango y cargo... Por ello nos preocupa el que no nos diga la ley nada acerca de la organización de dichas agencias, ni de las limitaciones que existen para formarlas,... en fin todo lo concerniente a una verdadera empresa de esta naturaleza".⁽⁶²⁾

Los agentes marítimos también podrían mejorar su ámbito de acción mediante la aplicación de las prácticas comúnmente desarrolladas a nivel internacional, relativas a que el naviero estará seguro de que el agente que ha designado no actuará en su contra por negligencia u omisión de los términos del contrato que dé origen a su relación mercantil, haciendo uso de su destreza,

⁶²⁾ José Eusebio Salgado y Salgado. La Agencia Marítima. Necesidad de una Reforma Legislativa y su Reglamentación. UNAM. Facultad de Derecho. Tesis para obtener el grado académico de Licenciado en Derecho. México, 1971, p. 9.

diligencia y conocimientos requeridos. Al igual que la obligación fundamental del agente de cumplir estrictamente las instrucciones que reciba del naviero y que tan sólo actuará en beneficio de los intereses de éste último.

Esto significa que el agente, antes de establecer un contrato de agenciamiento, no deberá tener ningún interés personal que pueda entrar en conflicto con las responsabilidades que le asigne el naviero, tal es el caso de la atención de líneas navieras que cubran simultáneamente un mismo tráfico.

Otra regla comúnmente aceptada consiste en que el agente queda obligado, una vez pactado el contrato correspondiente, a desarrollar las funciones asignadas personalmente y no delegarlas a terceros ajenos a su oficina, a menos que cuente con la autorización del naviero para hacerlo.

De igual forma, deberá conocer claramente a favor de quien está actuando el agente, tener un entendimiento claro a quién cobrar los términos contables bajo un fletamento por tiempo y uno por viaje. Al solicitar avituallamientos o

provisiones, notificar al vendedor quien lo autorizó, sólo como agente, a adquirir los bienes o servicios requisitados, ya que cuando un agente se identifica con una tercera parte haciendo énfasis en que está actuando a favor de un principal específico y de conformidad con la autoridad que éste le ha dado, el agente tendrá una defensa razonable en los problemas que puedan derivarse de una relación contractual entre el agente y esa

tercera parte. (61)

El agente también debe conservar confidencialmente toda la información que le llegue, así como los documentos del naviero, y finalmente, aquella norma concerniente a que cualquier beneficio o fondo recibido a cuenta del negocio naviero deberá serle transferido a éste aun cuando se haya ganado por acciones propias, informando a su naviero sobre todo el dinero recibido y de todos los pagos hechos a su favor. (62)

Sin duda alguna, la observancia de las reglas que hemos presentado elevará la confiabilidad de las agencias marítimas del país y las hará estar en condiciones óptimas para afrontar el ambiente altamente competitivo que las envuelve, debido a su gran número; al bajo valor de los fletes de la mayoría de la carga que conforma nuestro comercio exterior que desalenta a los navieros a tocar puertos mexicanos, entre otros aspectos, y de manera particular a su preparación profesional ante la amenaza del establecimiento de agencias extranjeras de esta naturaleza a la luz de la liberación de los servicios en el marco del GATT y de los tratados de libre comercio que se halla gestionando nuestra Administración actual.

De manera adicional, a continuación presentamos una serie de consideraciones que creemos serán de utilidad para la superación del funcionamiento de las agencias marítimas

61) Kenneth T. Schiels. Op. cit., p. 53.

62) J. D. Eadie. Op. cit., p. 14

mexicanas. Se trata de la aplicación del pensamiento estratégico al negocio del agenciamiento.

Su instrumentación requiere en principio mentalizar al agenciamiento como lo que es, un servicio, que al ser más abstracto que un bien, es necesario proveerle una imagen mental. La imagen tradicional consiste en los que un individuo hace por otro, de esta forma, el ámbito del negocio está basado en el personal de la empresa y del equipo que emplea.⁽⁶⁵⁾

Tomando lo anterior en consideración y conscientes de que el transporte marítimo en nuestros días es afectado por los riesgos del mercado, incertidumbre en los términos de financiamiento, la competencia y las restricciones tecnológicas y operacionales de buques y puertos, es imperativa la evaluación de estrategias alternativas para la determinación de tácticas, cuya función consiste en el suministro de enfoques para la medición de riesgos y oportunidades, así como los medios para el diseño del grupo de tácticas a emplear en circunstancias proyectadas.

La planificación estratégica obliga a la definición y actualización de objetivos al interior de una empresa y evalúa el avance en el desarrollo de las metas a largo plazo considerando los riesgos y oportunidades que impactan los costos y beneficios de los planes a futuro para hacer más efectivo el proceso de toma de decisiones, ya que resuelve las

⁶⁵⁾ Dan Thomas. "Strategy is Different in Service Businesses". Harvard Business Review. Julio-agosto de 1978, Impresión No. 78411, p. 1.

inconsistencias de los objetivos que entren en conflicto a nivel gerencial, enfocando esfuerzos hacia la consecución de una meta común, puesto que sirven de base para justificar, planear y controlar las inversiones y la designación de recursos. Los objetivos en este negocio deben entonces ser dinámicos y considerar los factores internos y externos mediante un mecanismo de retroalimentación de que les asegure continuidad y actualización, a la vez que se evalúa el impacto potencial de las estrategias alternativas expresadas en términos de tácticas y planes operativos.^(M)

Así pues, para que una agencia marítima esté en posibilidades de ser exitosa en un ambiente tan competido como el que se da en nuestro país, debe replantear o en su defecto establecer una estrategia a largo plazo partiendo de un análisis del contexto en el que desempeña sus funciones, en el que se incluya las leyes y reglamentos que se erigen como variables no controlables y el poder de negociación de los actores que componen el mercado que atiende o desea captar: importadores, exportadores, navieros, armadores, etc., identificando quiénes y cuántos son, en dónde se ubican, por quiénes son atendidos, por qué, cómo y cuándo recurren a la competencia, cuáles son los elementos que determinan el tamaño y características de los servicios que emplean; sin descuidar a los proveedores de los insumos que le permiten a una agencia realizar su trabajo.

^{M)} Ernst C. Franke: "Strategic Planning Applied to Shipping and Ports" Maritime Policy and Management Cambridge, 1989. Vol 16 No 2 pp 123-132

Es conveniente estudiar además, el número de empresas en competencia, su tamaño y la participación que tienen en el mercado y de manera particular a las que demuestren interés por entrar al negocio, así como también a los posibles sustitutos de sus servicios, que para el caso que nos ocupa sería el transporte terrestre, ferroviario o aéreo o la opción de trabajar en puertos en los que no se tienen oficinas.

Al interior de la empresa, se requiere además de un análisis minucioso que refleje fielmente las fortalezas y ventajas comparativas que distinguen a una agencia de las demás para hacerlas valer en la medida de lo posible, así como de las oportunidades que han de presentarse para ser los primeros en aprovecharlas.

El conocer las debilidades y tratar de minimizarlas o mantener una actitud cautelosa de aquello que no le sea favorable es de gran utilidad para toda agencia, sin dejar a un lado la inclusión del estudio de las amenazas que puedan hacer fracasar sus planes.

Una vez realizado el análisis del entorno de la agencia marítima y de la situación que ésta guarda, deberá elegir la estrategia que regirá sus políticas y acciones a seguir, para ello se cuenta con las opciones de: estabilidad, crecimiento, retracción o bien una combinación de los elementos que componen a las anteriores.

La agencia marítima que adopte una estrategia de estabilidad estará segura de que a la empresa le está yendo bien y está satisfecha de las ganancias actuales; porque es una posición en la que no se arriesga; porque le resulta cómodo; porque cuenta ya con una gran porción del mercado; porque el mercado es maduro; porque la industria experimenta cambios muy lentos; o porque ha alcanzado el éxito que esperaba.

Cuando una agencia marítima considera que está en posibilidades de adquirir mayor participación en el mercado o de abarcar sitios o sectores descuidados por la competencia, deberá optar por una estrategia de crecimiento. Esto podrá basarse en la especialización para concentrar sus esfuerzos en un área específica del negocio, pudiendo llegar a hacer la líder en un segmento del mercado y con una tasa alta de ganancia, o por el contrario optar por la diversificación, ya sea por producto o por mercado, o cuando con ello se pueda mejorar la recuperación de la inversión.

También se incluye aquí a la integración vertical, asociando al negocio parte de los proveedores o consumidores, absorbiendo a las grandes inversiones que esto representa. La expansión geográfica entra aquí cuando se aprovechan las oportunidades en regiones distintas a las atendidas.

Mas si una agencia marítima se percata de que sus resultados son malos, que sus objetivos no se están cumpliendo y no se persiven mejoras en el mercado, puede recurrir a la retracción mediante la reducción de costos, del número de servicios y

funciones desarrollados y del de mercados a los que atiende, o siendo más drásticos a la venta de los activos fijos a cuyo monto se le pueda dar un uso más productivo.

Se recurre a una combinación de estrategias cuando se debe dar frente a la competencia en distintas áreas de la organización, por ejemplo impulsar la atención a buques eventuales y reducir los esfuerzos dirigidos a los tráficos de línea o bien reforzar las actividades en puertos seleccionados.

Es recomendable que una agencia marítima identifique las fuentes que le proporcionan alguna ventaja por encima de las demás, lo cual le dará la pauta para la elección de la estrategia adecuada. La curva de la experiencia, el manejo gerencial del negocio, la tecnología y la calificación del personal y su adaptación a los cambios son rubros que no deben ser descuidados.^(*)

Por último, y no por ello el aspecto menos importante a considerar por aquella agencia marítima que desee alcanzar niveles de productividad y eficiencia óptimos, es menester referirnos al desarrollo de la mercadotecnia en este negocio.

La mercadotecnia es la combinación de actividades orientadas hacia el consumidor o usuario, planeadas y aplicadas para facilitar el intercambio o transferencia de productos, servicios o ideas de manera tal que el consumidor y/o productor o proveedor

(*) Luis F. Musolino. "STRATSHIP y la Estrategia Portuaria en América Latina". PROAMAR. No. 50. Año VI Buenos Aires, del 30 de agosto al 3 de octubre de 1991. pp. 14-16.

obtengan beneficios, así pues la mercadotecnia es un proceso de intercambio y un generador de ganancias. Es tener un servicios correcto en el lugar adecuado, en el tiempo y al precio precisos.

Al momento de incorporar este costo fijo a las agencias marítimas, estas habrán de redefinir los cuatro elementos de la mercadotecnia: producto o servicio, precio, lugar y promoción a partir de lo que el mercado les dicte. Deberán entonces ofrecer el servicio que el cliente requiera con todas sus cualidades intrínsecas y al precio que justifique su selección.

A través de los canales de distribución, el agente deberá recurrir a los mecanismos idóneos para el suministro de su servicio, haciendo uso de todas las formas de informar y persuadir al usuario.

Como el suministro de servicios se basa en la gente que los realiza y por ello no es posible estandarizarlos, la mercadotecnia debe hacerse al interior de la empresa, procurando que su personal se sienta satisfecho con las actividades asignadas y remuneración otorgada, de forma tal que los clientes, sean usuarios del transporte o navieros, perciban la diferencia en el servicio brindado, lo que se traduce en la "diferenciación" que genera confianza a largo plazo y por tanto su lealtad.

CONCLUSIONES

Seleccionamos como objeto de estudio para este trabajo al agente marítimo porque su análisis abarca algunos rubros medulares de la carrera de Relaciones Internacionales, por tratarse de una figura jurídica cuya presencia y funciones tienen una connotación eminentemente mundial y como atención al llamado de la comunidad marítima internacional por unificar y mejorar las prácticas del agenciamiento, las cuales exigen un viraje hacia su superación con miras a la excelencia.

A lo largo de esta investigación, se pone de manifiesto el importante papel que desempeñan las agencias marítimas como fuente generadora de empleos; en la realización del comercio y el tráfico marítimo de mercancías a nivel nacional e internacional; las transformaciones que han ido experimentando con la evolución de la especialización de las empresas naval, de armamento, transporte y comercio, delegándole funciones tan diversas como la atención y despacho de buques, asistir a su oficialidad y tripulantes, obtener y recibir cargas, expedir documentos como los conocimientos de embarque y pólizas de fletamentos, cobrar fletes, pagar los gastos en los que se incurra, atender y resolver reclamos y averías, ser el representante legal del armador, entre otras muchas más.

La ejecución de estas actividades y los límites de la autoridad que le confiere el armador es lo que determina su clasificación y el tipo de agenciamiento que ha de proporcionar.

Durante la realización de este trabajo nos percatamos de la falta de profesionalismo y desconocimiento que prevalece entre los agentes navieros nacionales del contenido del marco legal que versa sobre el agenciamiento y, en algunos casos, aun de su existencia, razón por la cual, a manera de guía, se procedió a la descripción de las normas jurídicas que regulan la creación, funcionamiento y relación con la Autoridad de las agencias marítimas en el país; habiendo puesto en evidencia sus limitaciones, pues adolecen de aspectos relevantes como los límites de responsabilidad de los agentes, de los mecanismos para darse de baja una vez obtenido el permiso permanente para actuar como tal, la estructura operacional y operativa que debería prevalecer, por citar algunos.

Esta situación les da a los agentes marítimos una excesiva libertad, conduciéndolos a actuar bajo lineamientos propios que en lugar de ser aprovechados para el juego de la libre empresa propiciando el fortalecimiento de una competencia sana, ha ocasionado la puesta en práctica del cobro de rubros y recargos injustificables, la amenaza a los navieros, principalmente extranjeros dado el difícil acceso a información confiable del país, del cobro de una suntuosa indemnización al dar por terminado un contrato de agenciamiento, el valerse de todos los medios a su alcance por obtener información confidencial de usuarios y navieros, por citar algunos ejemplos.

Lo anterior no es sólo culpa de las agencias navieras del país, puesto que en este mismo orden de ideas se destacó el espíritu de las leyes nacionales sobre la materia, consistente

en la adopción de medidas tendientes a la "superación de la dependencia del exterior y la autosuficiencia en la transportación de nuestro comercio exterior", principio que ha ido perdiendo paulatinamente el abrigo del Gobierno Federal que hace caso omiso al instrumentar medidas desalentadoras en dos frentes.

Por un lado, tenemos a los navieros que en sus propias palabras indican que el peor negocio en México es el de ellos, ya que están sujetos a múltiples restricciones, principalmente de carácter fiscal, orillándolos al abanderamiento de sus embarcaciones en otros países, y por el otro lado tenemos los usuarios, que al tener que pagar los fletes que requiere la movilización de sus cargas a flotas extranjeras, además de la fuga de divisas que esto representa, ven incrementado el costo total de sus productos, cediendo terreno a la competencia internacional.

Los agentes también se ven afectados al ver reducidos sus ingresos por el bajo valor de los fletes de las mercancías que se movilizan a través de nuestras fronteras, ya que estos se basa su comisión.

Por lo que respecta al ámbito de la reglamentación del transporte mundial, resta decir que han sido muchos los esfuerzos de la comunidad marítima internacional por superar

las prácticas del agenciamiento, cuya problemática es común para los países en desarrollo frente a la voracidad de los países con

gran tradición marítima.

Partiendo de la premisa de que es condición ineludible para el auge comercial de un país el que éste se halle dotado de buenos transportes, la crisis económica mundial en los últimos años, caracterizada en los países en desarrollo por las continuas reducciones que experimentara su comercio exterior, ha afectando sensiblemente al transporte marítimo por ser resultado y condición previa de la expansión del comercio.

Como elementos más importantes de la recesión del transporte marítimo mundial destaca la sobreoferta de tonelaje, la caída de los fletes y la intensificación de la competencia. Tal era la situación prevaleciente en 1989, año que marca el surgimiento de nuevas oportunidades para todos los involucrados en el transporte internacional de mercancías.

Nos referimos de manera particular a la expansión del comercio internacional que alcanzó en 1990, 4 billones de toneladas, un 3% más que en 1989; al crecimiento de la flota mercante mundial que llegó a las 658.4 millones de toneladas de peso muerto, aunque el 67.4% se concentrara en los países desarrollados de economía de mercado y los de libre matrícula.⁽¹⁾

La participación de los países en desarrollo se incrementó ligeramente hasta abarcar el 21.2%, mientras que un 69.5% del

¹⁾ UNCTAD. Review of Maritime Transport 1990. TD/B/C.4/340. Ginebra, 1991, p. X.

tonelaje de peso muerto de la flota mercante se mantiene concentrado en tan solo 10 países. La disparidad entre la propiedad de la flotas mercante y la generación de carga de los países en desarrollo sigue siendo significativa, siendo en 1990 el origen de 48.3% de las mercancías que se movilizaron por vía marítima, contando con el 21.2% de la flota mercante mundial.⁽²⁾

En el contexto nacional, encontramos una tendencia hacia el fortalecimiento del sector productivo y de la especialización y consolidación del comercio exterior. Lo común que se ha ido haciendo la inversión de grandes cantidades de dinero en la construcción de la infraestructura de transporte, poniendo especial atención en la carretera y ferroviaria y en menor medida en la portuaria dado el modelo de desarrollo orientado hacia el interior de los sexenios anteriores, tendencia que aún en nuestros días se mantiene constante, aunque el modelo que se pretenda seguir sea otro en la actual Administración, derivado de las exigencias impuestas a México en el marco del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, que considera al transporte como un elemento esencial en los vínculos con el exterior, con miras a su fortalecimiento.

En el Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes 1984-1988 se reconoce el papel que juega el transporte marítimo en el desarrollo económico y social del país y en este contexto se evidencian los problemas que ocasiona el no contar con los transportes que exige el sector exportador y los mercados de

²⁾ Ibid.

consumo, pues el carácter eminentemente cargador de nuestro país lo obliga al uso de buques de banderas extranjeras, ocasionando una gran fuga de divisas, se incrementa el valor de los bienes exportables haciéndolos menos competitivos por el costo que les representa a los consumidores finales.

En el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 se reserva un espacio en extremo reducido para el tema que nos ocupa, indicando tan sólo que a lo largo de ese período se "impulsará una mayor participación de la marina mercante nacional".

A pesar de ello, el ambiente se ha ido tornando más hostil para los navieros nacionales pues poco a poco se ha ido agravando su situación con la eliminación de estímulos fiscales, el incremento en los costos fijos de operación de sus buques, así como del pago de impuestos, entre otras desalentadoras medidas. De nada han servido las denuncias de los navieros del país respecto al 95% del comercio exterior nacional que se realiza en buques de banderas extranjeras, habiéndose registrado de 1985 a 1989 1590 arribos a puertos mexicanos de buques nacionales, frente a 18944 de embarcaciones de otras nacionalidades.

Vemos pues que el Gobierno Federal está lejos de hacer algo para mejorar esta situación.

Es por todo lo anteriormente dicho que el agente marítimo tiene ahora un papel preponderante en la problemática actual del transporte de nuestro comercio exterior. Se enfrenta por un lado, a las grandes presiones que sobre él ejercen los

exportadores e importadores mexicanos para la consecución de servicios de transporte confiables a un costo relativamente bajo, mientras que por otro lado carece de una flota nacional suficiente y las extranjeras, a las que puede recurrir, se niegan a tocar puertos mexicanos por el desalentador bajo monto de los fletes de las mercancías y los problemas que encuentran por el rezago tecnológico y sindical de nuestros puertos.

A ello debemos aumentar las numerosas agencias que han proliferado por lo sencillo que es en México obtener el permiso de agenciamiento y por la persistencia de aquellos que ante las dificultades que representa hacerse navieros optan por ser agentes tras la afanosa lucha por obtener la representación y consignación de empresas navieras extranjeras y seguir así en contacto con el medio.

El entorno en el que se desenvuelven y la competencia entre las agencias marítimas del país es en extremo fuerte, y es para preocuparse de la puesta en funcionamiento de empresas extranjeras que proporcionen servicios de agenciamiento una vez que se tomen las decisiones al respecto en el seno del GATT y en los tratados de libre comercio emprendidos por la actual Administración, por lo que en la industria sólo podrán subsistir las agencias que se encuentren mejor preparadas. Es por esto por lo que creemos que la consideración de las recomendaciones plasmadas en este trabajo les serán de utilidad.

Confiamos en que la instrumentación de las Normas Mínimas No Obligatorias Aplicables a los Agentes Marítimos harán su parte

Un pensamiento estratégico les permitirá establecer políticas a largo plazo que rijan su actividad en todos los niveles organizacionales respecto a sus usuarios, proveedores, substitutos y competidores, y el uso adecuado de la mercadotecnia como herramienta para explotar su potencialidad, de conformidad con las exigencias y expectativas del multicitado sector exportador e importador mexicano y de las de los navieros del país.

La consideración de estos elementos propiciará la superación de muchos de los problemas por los que está atravesando la industria, en beneficio propio y en el de nuestro México.

B I B L I O G R A F I A

- ALADI. Los Servicios de Transporte y el Comercio Intrarregional. ALADI/Sec/dt/242. Montevideo, 28 de noviembre de 1990, 27 pp.
- Arroyo, Francisco. "La IP, Necesaria en Marina Mercante". El Herald de México. México, 9 de febrero de 1989.
- Arizmendi, Rubén. "Necesario un nuevo Sistema de Modernización del Transporte: Cámara de Empresas Navieras". El Día. México, 11 de abril de 1990.
- Batista Diéguez, Delio y García García, Luis A. Economía Marítima Internacional. Editorial Científico Técnica. La Habana, 1983, 266 pp.
- Belmont Vásquez, Jesús. "Urge Apoyo a la Marina Mercante". El Financiero. México, lunes 2 de abril de 1990.
- Buenrostro Vielmas, José Eduardo. La Empresa Naviera Estatal: como Instrumento de Desarrollo e Independencia del Transporte Marítimo. UNAM. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. Tesis para obtener el título de licenciado en Relaciones Internacionales. México. Sfp/sne, 181 pp.
- Código Civil para el Distrito Federal. Colección Porrúa. Quincuagésimo segunda edición. Ed. Porrúa, S. A. México, 1983, 682 pp.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Edición de la Secretaría de Gobernación. Impreso en los Talleres Gráficos de la Nación. México, 1985, 159 pp.
- Cortes Petersen, Thomas. Manual Estadístico del sector Transporte. SCT. Instituto Mexicano del Transporte. Querétaro, 1989, 140 pp.
- Chipuli Palma, Wilfrido. "El Marino Intelectual". TMM Noticias. Año III. No. 26. Veracruz, Mayo de 1988.
- Eadie J. D. "Ships' Agency". Fairplay International Shipping Weekly Review. Fairplay Publications LTD. Londres, 23 de septiembre de 1982 al 3 de febrero de 1983.
- Frankel G. Ernst. "Strategic Planning Applied to Shipping and Ports". Maritime Policy and Management. Vol. 16. No. 2. Cambridge, 1989, 123-132 pp.

- Flores Osorio, Patricia. El Agente Marítimo. Sus funciones en la Atención a Buques en servicio Regular de Línea. UNAM. ENEP Acatlán. Tesis para obtener el grado académico de Licenciada en Relaciones Internacionales. México, 1988, 64 pp.
- Gazol y Asociados. Transporte Marítimo. Estudio realizado a solicitud de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 1988, 89 pp.
- GATT. Negociaciones Comerciales Multilaterales Ronda Uruguay. Comercio de Servicios de Transporte, Nota de la Secretaría. MNT.GNS/W/60. Ginebra, 4 de julio de 1989, 58 pp.
- GATT. Negociaciones Comerciales Multilaterales Ronda Uruguay. Comunicación de los Estados Unidos - Consecuencias de la Aplicación de los Conceptos, Principios y Normas en el Sector del Transporte. MNT.GNS/W/64. Ginebra, 17 DE JULIO DE 1989, 9 pp.
- GATT. Negociaciones Comerciales Multilaterales Ronda Uruguay. Elementos para un Proyecto que Permita la Celebración de Negociaciones Encaminadas a Ultimar Todas las Partes del Marco Multilateral. MNT.GNS/20. Ginebra, 18 de diciembre de 1989, 16 pp.
- GATT. Negociaciones Comerciales Multilaterales Ronda Uruguay. Lista de Referencia de Sectores. MTN.GNS/W/50. Ginebra, 13 de abril de 1989, 18 pp.
- GATT. Negociaciones Comerciales Multilaterales Ronda Uruguay. "Nota sobre la Reunión de los días 17 a 21 de julio de 1989". MTN.GNS/24. Ginebra, 28 de agosto de 1989.
- Góngora Pimentel, Genaro David. De la Agencia Marítima. UNAM. Facultad de Derecho. Tesis para obtener el Título Profesional de Licenciado en Derecho. México, 1963, 115 pp.
- Gray, Tony. "Lament of the Shipping Agent". Lloyd's List. Londres, 1987, 30 pp.
- Gross R. O. Studies in Maritime Economics. Ed. Cambridge at the University Press. Gran Bretaña. 1968, 194 pp.
- Kruse H. J. "Between Hipercompetition and Protectionism". HWS. Junio de 1987, 26-27 pp.
- Legislación Aduanera. Leyes y Códigos de México. 10a. edición. Ed. Porrúa, S. A. México, 1989, 293 pp.
- Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. Diario Oficial de la Federación México. 8 de enero de 1981 17 pp

- Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera. Marco Jurídico de la Inversión Extranjera en México. Edición de la Secretaría de Gobernación. México, 1986, 245 pp.
- Lovera, Angélica. "Llegar al Comercio Internacional Implica Mejorar el Sistema Marítimo". El Financiero. México, viernes 20 de abril de 1990.
- McLeod, Helen. Fairplay International Shipping Weekly Review. Londres, 26 de septiembre de 1991, 49-60 pp.
- Medina Xochihua, Oscar Javier. El Comercio Triangular Internacional y el Transporte Marítimo como una de sus Causas en el Comercio Exterior de México. UNAM. FCPYS. Tesis profesional para obtener el Título de Licenciado en Relaciones Internacionales. México, 1985, 183 pp.
- Musolino, Luis F. "Stratship y la Estrategia Portuaria en América Latina". PROAMAR. Año VI. No. 50. Buenos Aires, del 30 de agosto al 3 de octubre de 1991, 14-16 pp.
- Nicolau Barraincua, Marina. La Inversión Extranjera Directa, su Contribución al Desarrollo Económico de México (1970-1987). UNAM. Facultad de Economía. Tesis para obtener el Título de Licenciada en Economía. México, 1989, 166 pp.
- OCMI. "Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976. Conferencia Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976. Londres, 1977, 48 pp.
- Olivares, Enrique. "Anulada la Marina Mercante". Ultimas Noticias. México, 9 de febrero de 1989.
- Ortiz Medina, F. "Barcos Extranjeros Movilizan 85% del Comercio Exterior". Excelsior. México, sábado 9 de marzo de 1991.
- Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994. La Jornada. México, Jueves 19 de junio de 1989, XXXII pp.
- Ramírez Paredes Gustavo Adolfo. La Apertura de la Economía Mexicana al Exterior 1982-1987. Tesis para Obtener el grado académico de Licenciado en Relaciones Internacionales. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM. México, 1988, 118 pp.
- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Diario Oficial de la Federación. México. 17 de noviembre de 1989 40-58 pp
- Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional Diario Oficial de la Federación México de 11 de 1989 8-11 pp.

- San Martín Romero, Martín. El Transporte en México, un Análisis Comparativo de Indicadores Básicos del Transporte Mexicano con Otros Países. México, 1988, 175 pp.
- Salgado y Salgado, José Eusebio. La Agencia Marítima. Necesidad de una Reforma Legislativa y su Reglamentación. UNAM. Facultad de Derecho. Tesis para obtener el Título Profesional de Licenciado en Derecho. México, 1971, 243 pp.
- Salgado y Salgado, José Eusebio. "La Explotación Marítima y Comercial del Buque". Apuntes de la Cátedra de Derecho Mercantil Marítimo. UNAM. FCPyS. México, Sfe/sfp. 36 pp.
- Salgado y Salgado, José Eusebio. "El Transporte Marítimo como Factor de Desarrollo Nacional hacia una Política Nacional de Transporte Marítimo". Revista de Relaciones Internacionales. Vol. VII. No. 28. UNAM. México, enero - marzo de 1980, 5 - 25 pp.
- SCT. Comisión Nacional de Fletes Marítimos. Manual para el Usuario del Transporte Marítimo. México, 1982, 382 pp.
- SCT. Dirección General de Asuntos Jurídicos. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. México, 1984, 535 pp.
- SCT. Dirección General de Asuntos Jurídicos. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. México, 1984, 38 pp.
- SCT. Dirección General de Asuntos Jurídicos. Ley de Vías Generales de Comunicación y Reglamentos. México, 1987, 294 pp.
- SCT. Dirección General de Puertos y Marina Mercante. Movimiento de Carga y Buques 1988 y 1989.
- SCT. Puertos Mexicanos. Catastro Portuario 1989. México, 1989, 543 pp.
- SCT. Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. Unidad de Asuntos Internacionales. México y la Reglamentación Marítima y Portuaria Internacional. Tomo II. México, 1982, 547 pp.
- Schiels, Kenneth T. Tramp Ship Agency Practice. Lloyd's of London Press LTD. Londres, 1987, 107 pp.
- Scialoja, Antonio. Sistema del Derecho de la Navegación. Trs. Della Viterbo de Frieder y Santiago Sentés Melendo. Ediciones Jurídicas Europa-América. Buenos Aires, 1950, 479 pp.
- Sola, Wennie. Sistema de Administración de Agencias Marítimas. Centro TRAINMAR de Manila, Filipinas, 1987, 13 pp.

- SPP. "Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes 1984-1988" y "Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior 1984-1988". Planeación Democrática. Edición Especial para el Poder Ejecutivo Federal. Año No. 2. No. 21. Diciembre de 1984, 30-33 y 34-39 pp, respectivamente.
- SPP. Poder Ejecutivo Federal. Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988. México, 1983.
- Thomas, Dan. "Strategy is Different in Service Businesses". Harvard Business Review. Impresión No. 78411. Julio-agosto de 1978.
- UNCTAD. Junta de Comercio y Desarrollo. Normas Mínimas de la UNCTAD Aplicables a los Agentes Marítimos. UNCTAD/ST/SHIP/17. Ginebra, 7 de septiembre de 1988, 18 pp.
- UNCTAD. Junta de Comercio y Desarrollo. "Informe sobre las Consecuencia Económicas y Comerciales de la Entrada en Vigor de las Reglas de Hamburgo". Otras Cuestiones Importantes Relativas al Transporte Marítimo Mundial. TD/B/C.4/313, Ginebra, 15 de diciembre de 1987.
- UNCTAD. Pricing (Ocean Freight Rates). Curso Administración de Agencias Navieras. Módulo 6. 12 pp.
- UNCTAD. Junta de Comercio y Desarrollo. Programa de Trabajo sobre Transporte Marítimo. Extensión para el Desarrollo de Lineamientos Comunes. Informe de la Secretaría de la UNCTAD. TD/B/C.4/314. Ginebra, 1987, 56 pp.
- UNCTAD. Junta de Comercio y Desarrollo. Review of Maritime Transport 1989. Report by the UNCTAD Secretariat. TD/B/C.4/334. Ginebra, 1990, 71 pp.
- UNCTAD. Junta de Comercio y Desarrollo. Review of Maritime Transport 1990. Report by the UNCTAD Secretariat. TD/B/C.4/340. Ginebra, 1991, 98 pp.
- UNCTAD. World Economic Crisis and Perspectives for the 1980s. 6ta. Sesión de la UNCTAD. TD/XXX. Belgrado, 6 de junio de 1983, 68 pp.
- Vigil, Ricardo. La Labor Legislativa de la UNCTAD en Materia de Derecho Marítimo. Ponencia presentada en el Seminario "Administración de Empresas Navieras". Leningrado, 18 de septiembre de 1987, 29 pp.
- Wlitker, Jorge y Pereznieto, Leonel. Aspectos Jurídicos del Comercio Exterior. Ed. Nueva Imagen. México, 1980.