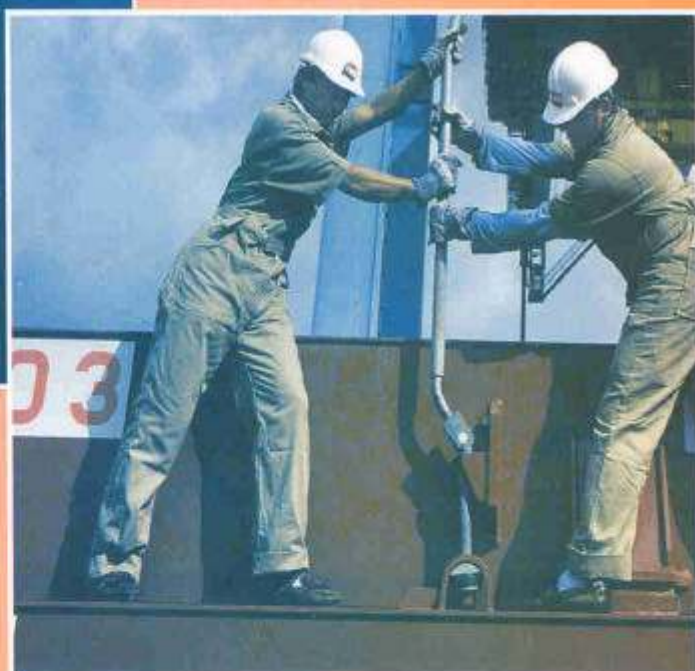
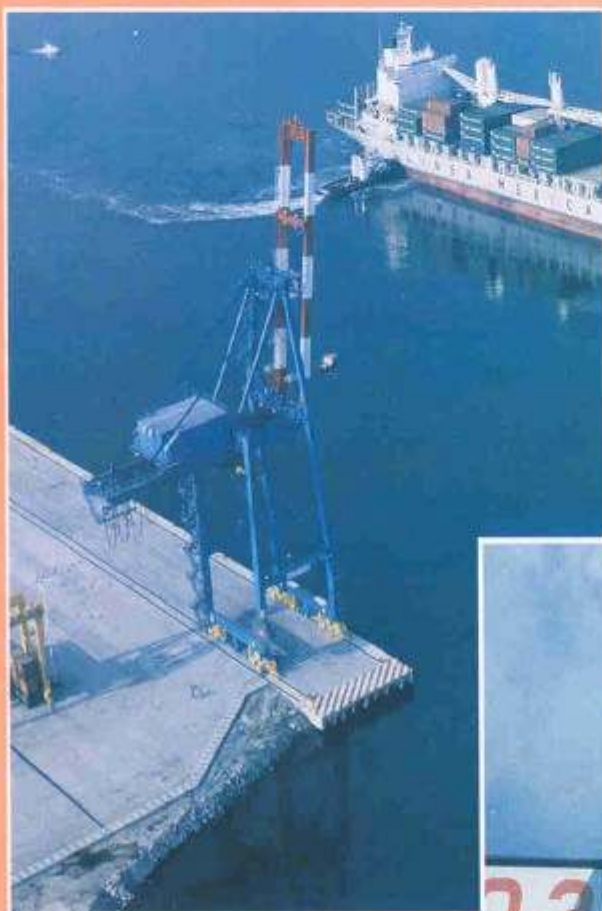


COMO EXPORTAR POR VIA MARITIMA



Primer grado
del Premio Nacional
de Administración
Pública 1996



COMO EXPORTAR
POR VIA MARITIMA

**COMO EXPORTAR POR VIA MARITIMA,
INTRODUCCION FUNDAMENTAL PARA EL EXPORTADOR**

**COORDINACION: MARTHA L. CASTELLANOS MORA,
MARCOS V. CAMPOS SANCHEZ**

**AUTORES: MAURO BRAVO DIAZ, AZUCENA CARMONA PADRON,
MARCOS V. CAMPOS SANCHEZ, MARTHA L. CASTELLANOS MORA,
L.R.C. GLORIA REYES HERNANDEZ**

PORTADA: FOTOS CORTESIA DE TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA

Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra,
por cualquier medio, sin la autorización escrita de los autores.

DERECHOS RESERVADOS ©, MAYO DE 1997.

AGRADECIMIENTOS

Para la consecución de esta obra, cuyo objetivo primordial es el apoyar a todos los interesados en conocer los distintos aspectos que forman parte del transporte de mercancías por agua, fue de relevante importancia, la asesoría y apoyo de diversos Organismos, Instituciones y Dependencias que se encuentran vinculadas con el sector marítimo, ya que estos contribuyeron al enriquecimiento de los temas abordados.

Por ello, los autores agradecen su valiosa colaboración a:

- ◆ ASOCIACION MEXICANA DE AGENTES NAVIEROS, A. C.
- ◆ ASOCIACION NACIONAL DE AGENTES DE CARGA, A. C.
- ◆ ASOCIACION NACIONAL DE LA INDUSTRIA QUIMICA, A. C.
- ◆ CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARITIMO
- ◆ CONFEDERACION DE ASOCIACIONES DE AGENTES ADUANALES DE LA REPUBLICA MEXICANA
- ◆ GREMIO UNIDO DE ALIJADORES DE TAMPICO
- ◆ INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE
- ◆ SEGUROS MONTERREY AETNA
- ◆ TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA

DEDICATORIA

El presente trabajo está dedicado a :

- ◆ Los trabajadores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- ◆ Lic. Carlos Ruíz Sacristán, Secretario del Ramo;
- ◆ Lic. Ma. de la Luz Ruíz Mariscal, Oficial Mayor del Sector;
- ◆ Lic. Pedro Pablo Zepeda Bermúdez, Coordinador General de Puertos y Marina Mercante;
- ◆ Lic. Rodrigo Javier Chávez Martínez, Director General de Marina Mercante;
- ◆ Lic. Marco Antonio Hernández Ramírez; Coordinación General de Puertos y Marina Mercante;
- ◆ Los compañeros que laboran en la Dirección General de Marina Mercante; y a
- ◆ Todas aquellas personas que creyeron y respaldaron nuestro proyecto.

LOS AUTORES

PRESENTACION

Durante los últimos años, nuestro país ha llevado a cabo un profundo proceso de cambio estructural de su economía, que tiene como objetivos básicos la inserción exitosa de México en los mercados internacionales y alentar un desarrollo sostenido y de largo alcance, que beneficie a todos los mexicanos.

Ante el nuevo ámbito internacional, caracterizado por profundos cambios tecnológicos, la globalización de las economías, la formación de bloques regionales y la intensa competencia por los mercados, se hace necesario contar con una infraestructura adecuada y suficiente que respalde el desarrollo de nuevas oportunidades y sea, a su vez, una fuente de ventajas competitivas.

Por ello, durante la administración del Presidente Zedillo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha puesto en marcha transformaciones estructurales en todas sus áreas, a fin de hacerle frente a los retos del presente y poder afrontar y satisfacer las demandas futuras del país.

Estos cambios buscan, principalmente, dotar al país de una infraestructura de comunicaciones y transportes que sea un apoyo fundamental para las actividades productivas, fomente la integración nacional y el desarrollo equilibrado de las regiones, permita a todos los mexicanos tener acceso a servicios básicos y, finalmente, impulse las relaciones y los intercambios comerciales con el exterior.

Para lograrlo, se requiere de medios de transporte más modernos, eficientes y mejor integrados. En particular, estamos conscientes de la importancia que el transporte marítimo tiene para el comercio de México con el resto de las economías, dados los grandes volúmenes que puede desplazar y los bajos costos de los fletes, que hacen de este transporte el medio más rentable para el traslado de mercancías.

Con el fin de apoyar las actividades exportadoras por vía marítima, se ha elaborado el presente trabajo, que pretende contribuir al cumplimiento de algunas de las estrategias planteadas en el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000.

Este documento busca ser una herramienta más para los usuarios del transporte marítimo, que proporcione elementos suficientes que permitan reducir los gastos por trámites y procedimientos, facilitando la contratación y la utilización eficiente de servicios para el traslado de mercancías por esta vía.

Son estos algunos de los objetivos que se tuvieron en mente para realizar esta obra que, por su valioso contenido, se hizo acreedora al "Primer Grado del Premio Nacional de Administración Pública 1996".

Este trabajo, además de enriquecer el acervo bibliográfico de esta Secretaría, representa un esfuerzo y un ejemplo de la responsabilidad y profesionalismo de servidores públicos que intentan contribuir con el desarrollo de nuestro comercio exterior.

Es así como la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, apoyando este esfuerzo, publica y difunde este documento, a fin de hacerlo llegar a todas las personas para quienes se elaboró.

LIC. CARLOS RUIZ SACRISTAN

INTRODUCCION

El presente trabajo es el resultado del esfuerzo de varias personas que laboran en la Dirección General de Marina Mercante, y que por ello se encuentran directamente involucradas en el transporte marítimo.

En este sentido, y tomando en consideración las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como entidad normativa en la materia, así como su funcionamiento a nivel central, es que se desarrolla este trabajo, el cual tiene entre otros objetivos servir de base para que todo aquel que quiera incursionar en el traslado de productos hacia el exterior vía marítima, tenga los elementos y conocimientos mínimos relativos a esta actividad.

Asimismo, esta obra está estructurada de una manera práctica, de forma tal, que tanto los que se inician en la utilización de estos servicios, como los que ya han incursionado en ellos, encuentren respuesta a las interrogantes que se pudieran plantear a lo largo de sus operaciones comerciales cotidianas.

Lo anterior, con la finalidad de que ello represente un ahorro para los usuarios y por ende para la economía nacional, toda vez que una eficiente utilización de la infraestructura y un adecuado conocimiento de los distintos trámites que permiten una exportación por vía marítima, optimizan el aprovechamiento de los recursos nacionales.

Este obra es en sí una investigación documental, ya que su elaboración fue posible después de un análisis de distintas fuentes de información y de diversas consultas a los entes involucrados en el tema. Aún cuando existe material al respecto, éste se encuentra disperso por lo que se dificulta su oportuno aprovechamiento.

Bajo este contexto, es que el documento pretende abarcar los distintos aspectos relacionados con la materia; de esta manera inicia dando a conocer las características, actores principales y autoridades relacionados con el transporte marítimo, destacando el papel de las aduanas marítimas en lo que se refiere a la entrada, control y salida de las mercancías del recinto portuario, continúa con la importancia del cuidado que se debe de tener para el manejo de la carga normal, especial o de las mercancías peligrosas; para pasar al seguro de las mercancías y los tipos de póliza; su vigencia y cobertura; además de ofrecer una clasificación general de los buques de acuerdo a la carga transportada; así como la forma de contratación de servicios de transporte marítimo y los aspectos generales de los fletes.

Se señalan también capítulos especiales al agente naviero, al sistema portuario nacional y al transporte multimodal. El primero, porque en la mayoría de las ocasiones representa el contacto inicial con el medio marítimo; el segundo, porque no puede existir un eficiente sistema de transporte sin una infraestructura adecuada, ya que de esta forma el exportador o importador podrá escoger el puerto nacional mas conveniente a sus necesidades; y el tercero por considerar al transporte multimodal, como el sistema que se ha perfilado en los últimos años a ser utilizado mayormente en el próximo siglo.

INDICE

	PAG.
AGRADECIMIENTOS	3
DEDICATORIA	4
PRESENTACION	5
INTRODUCCION	
1. EL TRANSPORTE MARITIMO	15
1.1	Características
1.2	Principales actores en el servicio de transporte marítimo
1.2.1	Armador
1.2.2	Naviero
1.2.3	Operador
1.2.4	Propietario
1.2.5	Agente naviero
1.2.6	Agente de carga o consolidador
1.2.7	Agente aduanal
1.2.8	Operador de transporte multimodal
1.3	Autoridades relacionadas con el transporte marítimo
1.3.1	Administración General de Aduanas
1.3.2	Instituto Nacional de Migración
1.3.3	Capitanía de puerto
1.3.4	Sanidad Internacional
1.3.5	Coordinación Fitozoosanitaria Internacional
2. LAS ADUANAS MARITIMAS	23
2.1.	Disposiciones generales
2.2	Salida, conducción y control de mercancías
2.3	Depósito previo de mercancías
2.4	Despacho de mercancías
2.5	Responsabilidad del agente aduanal
2.6	Impuestos
2.6.1	Base gravable
2.6.2	Determinación y pago del impuesto al comercio exterior
2.7	Regímenes aduaneros
2.7.1	Exportación definitiva
2.7.2	Exportación temporal
2.7.2.1	Exportación temporal de mercancías para retornar al país en el mismo estado

- 2.7.2.2 Exportación temporal de mercancías para elaboración, transformación o reparación
- 2.7.3 Importación definitiva
- 2.7.4 Importación temporal
- 2.7.4.1 Importación temporal para retornar al extranjero en el mismo estado
- 2.7.4.2 Importación temporal para transformación o reparación en programas de maquila o de exportación

3. EL MANEJO DE LA CARGA

43

- 3.1 Principales tipos de carga
 - 3.1.1. Carga general
 - 3.1.2 Carga a granel
 - 3.1.3 Carga peligrosa
 - 3.1.4 Carga perecedera
 - 3.1.5 Animales en pie
 - 3.1.6 Carga pesada o voluminosa
 - 3.1.7 Carga consolidada
 - 3.1.8 Carga en tránsito
 - 3.1.9 Carga especial
 - 3.1.10 Carga valiosa o “ad valorem”
- 3.2 El embalaje en el transporte marítimo
 - 3.2.1 Generalidades sobre el embalaje
 - 3.2.2 Tipos de embalajes
 - 3.2.3 Factores para la elección del embalaje
- 3.3. Marcaje
 - 3.3.1 Generalidades
 - 3.3.2 Principales pictogramas y su significado
 - 3.3.2.1 Internacionales
 - 3.3.2.2 Estados Unidos de América
 - 3.3.3 Sugerencias para evitar daños y pérdidas
- 3.4 Mercancías peligrosas
 - 3.4.1 Definición
 - 3.4.2 Marcas
 - 3.4.3 Etiquetas
 - 3.4.4 Clasificación
 - 3.4.5 Criterios de aplicación de normas por las empresas navieras
 - 3.4.6 Disposiciones legales nacionales
 - 3.4.7 Marco legal internacional
 - 3.4.7.1 Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. 1974
 - 3.4.7.2 Convenio de las Naciones Unidas, sobre el Transporte Marítimo, 1978
 - 3.4.7.3 Convenio de las Naciones Unidas, sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías
 - 3.4.8 Recomendaciones

4. EL SEGURO MARITIMO DE LAS MERCANCIAS

85

- 4.1 Definición
- 4.2 Tipos de pólizas
 - 4.2.1 Específica por embarque
 - 4.2.2 Póliza abierta o flotante
 - 4.2.3 Póliza anual
 - 4.2.4 Póliza anual fija
 - 4.2.5 Limitación por paquete
- 4.3 Vigencia del seguro marítimo
- 4.4. Riesgos de las mercancías y su cobertura
 - 4.4.1 Básicos u ordinarios de tránsito
 - 4.4.2 Adicionales o de avería particular
 - 4.4.3 Especiales
- 4.5 Procedimiento de reclamación en caso de siniestro
 - 4.5.1 Reclamación en contra de los porteadores
 - 4.5.2 Aviso
 - 4.5.3 Solicitud de inspección
- 4.6 Documentación necesaria para la reclamación

5. CLASIFICACION DE LOS BUQUES DE ACUERDO AL CARGAMENTO

95

- 5.1 Buques para servicio de carga
 - 5.1.1 Buques para carga sólida o seca
 - 5.1.2 Buques para carga general
 - 5.1.3 Buques graneleros
 - 5.1.4 Buques para carga líquida o buques tanques
 - 5.1.5 Buques de servicio mixto
- 5.2 Buques especializados
 - 5.2.1 Buques portacontenedores
 - 5.2.2 Buques roll on - roll off
 - 5.2.3 Buques porta barcazas
 - 5.2.4 Buques catamaran bacat
 - 5.2.5 Buques seabee
- 5.3 Buques de servicios portuarios
 - 5.3.1 Gabarras y barcazas
 - 5.3.2 Remolcadores y dragas

6. SERVICIOS DEL TRANSPORTE MARITIMO Y SU CONTRATACION

103

- 6.1 Servicios regulares
 - 6.1.1 Características
 - 6.1.2 Conferencias marítimas
 - 6.1.3 Líneas independientes
- 6.2 Contratación de servicios regulares

- 6.2.1 Procedimientos de contratación para exportación
- 6.2.2 Procedimientos de contratación para importación
- 6.2.3 Conocimiento de embarque
- 6.3 Servicios irregulares
- 6.3.1 Características
- 6.3.2 Modalidades del servicio irregular
- 6.3.3 Póliza de fletamento

EL AGENTE NAVIERO

133

- 7.1 Funciones
- 7.2 Responsabilidades
- 7.3 El contrato de mandato
- 7.4 Remuneración
- 7.5 Criterios para seleccionar un agente naviero

8. EL FLETE MARITIMO

. 141

- 8.1 Aspectos generales de los fletes
- 8.1.1 Liner terms
- 8.1.2 Incoterms
- 8.2 Factores que influyen en la fijación del flete
- 8.2.1 Características de la carga
- 8.2.2 Costos portuarios
- 8.2.3 Operación naviera
- 8.2.4 Comercialización
- 8.3 Tarifas de los fletes
- 8.4 Estructura de las tarifas
- 8.4.1 Aspectos generales
- 8.4.2 Reglas y condiciones generales
- 8.4.3 Fletes por productos y clases
- 8.5 Recomendaciones a los usuarios en sus reclamaciones por ajuste del flete
- 8.6 Responsabilidad de los embarcadores y/o consignatarios

9. SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

..... 165

- 9.1 Puertos del Pacífico
- 9.1.1 Puerto de Ensenada
- 9.1.2 Puerto de Pichilingue
- 9.1.3 Puerto de Guaymas
- 9.1.4 Puerto de Topolobampo
- 9.1.5 Puerto de Mazatlán
- 9.1.6 Puerto Vallarta
- 9.1.7 Puerto de Manzanillo
- 9.1.8 Puerto de Lázaro Cárdenas

9.1.9	Puerto de Acapulco
9.1.10	Puerto de Salina Cruz
9.1.11	Puerto Madero
9.2	Puertos del Golfo
9.2.1	Puerto de Altamira
9.2.2	Puerto de Tampico
9.2.3	Puerto de Tuxpan
9.2.4	Puerto de Veracruz
9.2.5	Puerto de Progreso

10. TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL 185

10.1	Transportista multimodal u operador de transporte multimodal
10.2	Documento de transporte multimodal
10.3	Ventajas del transporte multimodal
10.4	Incoterms y transporte multimodal
10.5	Responsabilidad del operador de transporte multimodal
10.5.1	Limitación de la responsabilidad del operador de transporte multimodal
10.5.2	Aviso de pérdida o daño de las mercancías
10.5.3	Regulación nacional en materia de transporte multimodal
10.5.4	Regulación internacional

GLOSARIO .. 195

ANEXO 203

BIBLIOGRAFIA 206

EL TRANSPORTE MARITIMO



EL TRANSPORTE MARITIMO

1.1 CARACTERISTICAS

Todo proceso de producción depende de factores tales como: mano de obra, tierra, capital y tecnología, mismos que se combinan de distinta manera, pero también depende del transporte de materias primas, así como de los productos terminados que resultan de un proceso de producción específico.

En otras palabras, las actividades de transporte y distribución, que anteriormente se consideraban subordinadas, se han integrado en el proceso que comienza con la extracción de materias primas y termina con la distribución del producto terminado al consumidor final.

En este sentido, la competitividad de los productos a ser comercializados, depende mucho del transporte y específicamente del costo de éste; del tiempo de tránsito necesario para trasladar los bienes desde su origen hasta su destino; de la factibilidad de la entrega, y de la seguridad del medio utilizado.

De esta manera, el transporte deberá integrarse a la logística de las empresas, para obtener máximos resultados, siendo de primordial importancia la elección del medio idóneo que, para su traslado, requiere cada una de las mercancías.

El transporte marítimo representa, entonces, una excelente opción, ya que por su gran capacidad de carga y su adaptabilidad para transportar toda clase de productos, de volúmenes y de valores, ha sido elegido, por un elevado número de empresas a nivel mundial desde hace mucho tiempo, como el modo de transporte predominante.

Dicho predominio, por ejemplo en América Latina, es claro puesto que a excepción de México y Bolivia, más del 90 % del intercambio internacional de mercancías de todos los países latinoamericanos se hace por mar. Este modo de transporte, en

consecuencia, es uno de los que mayormente se encuentra influenciado por el desarrollo económico de las naciones, por lo que ha tenido que responder a las presiones del comercio, sufriendo grandes cambios tendientes principalmente a aumentar su capacidad de carga y rapidez, así como su especialización.

Actualmente, las empresas pueden encontrar diversos tipos de buques que se ajustan a las necesidades de la carga, como son los que cuentan con bodegas de ventilación o refrigeración para carga perecedera; buques tanques, para carga líquida; graneleros; cementeros; etc., que han sido diseñados específicamente para esa clase de mercancías.

Asimismo, el transporte marítimo, comparado con los otros medios de transporte, representa el de más bajo costo, en función de la capacidad de arrastre de los buques mercantes, además de que actualmente se ha diversificado de tal manera que puede cubrir los destinos más lejanos.

Para una eficiente utilización del transporte marítimo, resulta conveniente no sólo tener una visión en conjunto sobre los aspectos principales que lo componen, sino también es necesario describir las funciones de los entes que participan en sus operaciones, los cuales a continuación se describen, a fin de que el usuario identifique la competencia de cada uno de éstos:

1.2 PRINCIPALES ACTORES EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE MARITIMO

1.2.1 Armador

El armador es el naviero o empresa naviera, que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación.

1.2.2 Naviero

"El naviero o empresa naviera, es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aún cuando ello no constituya su actividad principal..."¹

1.2.3 Operador

Es la persona física o moral que, sin tener calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por

¹ Ley de Navegación. Artículo 16. Diario Oficial de la Federación. 4 ene 1994. p. 34.

agua, para la utilización del espacio de las embarcaciones, que él a su vez haya contratado.

1.2.4 Propietario

Es la persona física o moral, titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

1.2.5 Agente Naviero

"Agente naviero general, es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil, y está facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende..."².

El agente naviero consignatario de buques, es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario o comisionista mercantil, para todos los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación, en el puerto de consignación.

El agente naviero general, o a falta de éste el agente naviero consignatario de buques, estará legitimado para recibir notificaciones, aún de emplazamiento, en representación del naviero u operador, para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días para contestar la demanda.

El papel del agente naviero es de primordial importancia para los efectos de este trabajo, es por ello que se abordará en un capítulo específico.

1.2.6 Agente de Carga o Consolidador

Estos términos, en general se emplean como sinónimos y se refieren a las personas físicas o morales que reciben cargas de distintas empresas exportadoras, llevando a cabo consolidaciones de mercancías para su transporte, mismas que realizan con distintos medios, entre ellos el marítimo, para lo cual expiden conocimientos de embarque a cada uno de sus clientes.

Las Funciones del Agente de Carga son entre otras:

- a) Consolidación de cualquier volumen de carga, a transportarse.

² Ley de Navegación. Artículo 19. Ibidem. p. 34-35.

- b) Actuar como operador de transporte internacional.
- c) Informar al exportador/importador de las vías o medios más rápidos y/o económicos, según la carga y el destino.
- d) Cotizar, coordinar y supervisar por mandato del usuario, el medio más adecuado.
- e) Realizar el despacho aduanal a cuenta del cliente.
- f) Contratación de seguros de transporte a cuenta del cliente.
- g) Información al cliente sobre almacenamiento y distribución de la carga.
- h) Emisión y entrega de documentos de transporte, tales como:
 - FCR Certificado de Recepción Fiata.
 - FCT Certificado de Transporte.
 - SDT Declaración de Cargadores para el transporte de carga peligrosa.
 - DDC Declaración de Compromisos de Tránsito Comunicatario.
 - CMR Carta de Porte Internacional.

1.2.7 Agente Aduanal

En términos del Artículo 159 de la Ley Aduanera, el "Agente Aduanal es la persona física autorizada por la Secretaría, mediante una patente, para promover por cuenta ajena el despacho de las mercancías, en los diferentes regímenes aduaneros previstos en esta Ley"³.

1.2.8 Operador de Transporte Multimodal

Conforme al Artículo 7º, del Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, "En los Estados Unidos Mexicanos se entenderá por operador de transporte multimodal internacional, la persona moral autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que celebra un contrato de transporte multimodal

³ Ley Aduanera. Artículo 159. Diario Oficial de la Federación. 15 dic 1995. p. 73.

internacional y que actúa como principal y asume frente al usuario la responsabilidad del cumplimiento del contrato" ⁴.

1.3 AUTORIDADES RELACIONADAS CON EL TRANSPORTE MARITIMO

1.3.1 Administración General de Aduanas

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través de la Administración General de Aduanas, es la encargada de regular la entrada y salida del territorio nacional de toda clase de mercancías y de los medios en que se transportan, así como del despacho aduanero y los hechos o actos que deriven de éste o de dicha entrada o salida de mercancías, recaudando los impuestos correspondientes y aplicando sanciones de su competencia.

1.3.2 Instituto Nacional de Migración

Dependiente de la Secretaría de Gobernación, tiene a su cargo la regulación y control de la internación, tránsito y salida de personas por el territorio nacional.

En la actividad marítima, ésta se desarrolla primordialmente en los puertos, concentrando su función en las tripulaciones y pasajeros.

1.3.3 Capitanía de Puerto

El artículo 8º, de la Ley de Navegación, establece que: "Cada puerto habilitado tendrá una capitanía de puerto, dependiente de la Secretaría, con una jurisdicción territorial delimitada y con diversas atribuciones:..."⁵, encaminadas básicamente, a ejercer la Autoridad Marítima en sus diversos aspectos; tales como, seguridad de la navegación, despacho y arribo de embarcaciones, entre otras.

1.3.4 Sanidad Internacional

Es la entidad dependiente de la Secretaría de Salud que tiene a su cargo la vigilancia y control sanitario de personas, animales, objetos o sustancias que ingresen al territorio nacional, adoptando las medidas necesarias que procedan para evitar riesgos a la salud de la población.

⁴ Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional. Art. 7o. Código de Comercio y Leyes Complementarias. 63 Edición. p. 589.
⁵ Ley de Navegación. Artículo 8. Op. cit. p. 32.

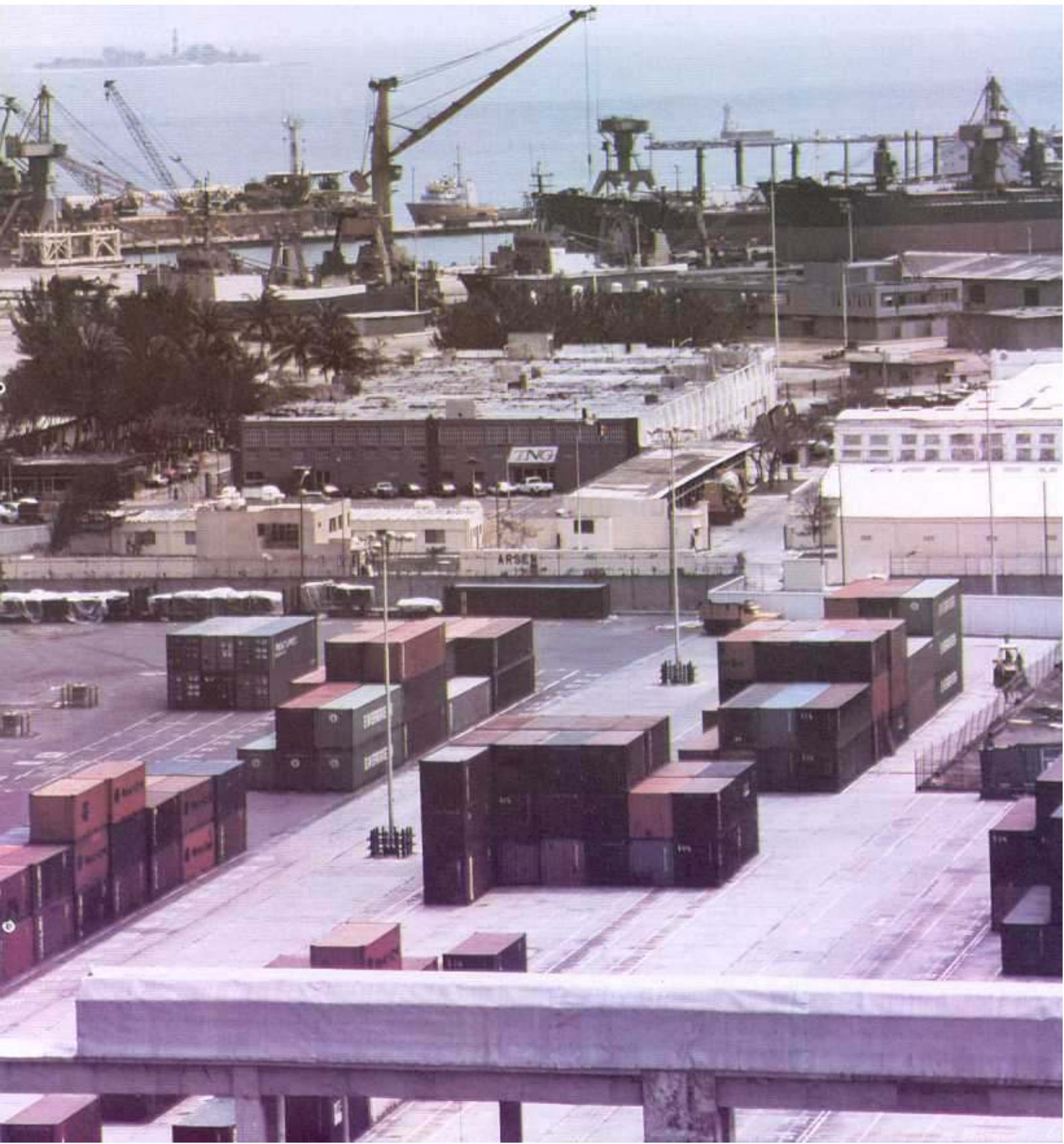
La primera persona que debe de subir al barco es precisamente el médico de sanidad internacional, quien revisará todos los documentos necesarios.

1.3.5 Coordinación Fitozoosanitaria Internacional

Ejerce la vigilancia y control de productos de origen animal y vegetal, para evitar que puedan llegar plagas a nuestro país, en detrimento de nuestra agricultura y ganadería.

La inspección, en el caso del transporte marítimo se extiende hasta los camarotes, bodegas e instalaciones generales de los buques.

2. ADUANAS MARITIMAS



2 DISPOSICIONES GENERALES

La Aduana es una oficina del Estado (Federación), que se encuentra constituida en un lugar autorizado, por donde entran y salen los bienes y mercancías del comercio internacional que llevan los medios de transporte, y donde se cobran los impuestos y se prestan los servicios aduanales.

Actualmente, la Aduana tiene importantes funciones encomendadas por el Estado, relacionadas con el comercio exterior de mercancías que entran o salen en sus diferentes regímenes, al o del territorio nacional.

Las funciones de la Aduana pueden señalarse de la siguiente manera:

a) Actividad Fiscal

Su objetivo es la recaudación de contribuciones del comercio exterior, como una forma del Estado de obtener ingresos para lograr sus fines de buen gobierno.

b) Actividad Económica

La función aduanera consiste en aplicar normas protectoras de la industria, el comercio y la agricultura.

c) Actividad de Vigilancia y Control

La Aduana tiene como objetivo vigilar que no se alteren el orden, la paz y la seguridad nacional, por la introducción de todo tipo de armas y explosivo, sin el permiso de la autoridad competente.

d) **Actividad de Higiene Pública**

Consiste en impedir la entrada de productos nocivos que estén infectados, o contengan plagas perjudiciales para la salud humana o para la flora y fauna del país.

e) **Actividad Estadística**

Se busca el equilibrio, tanto de la balanza comercial como de la balanza de pagos, fijando montos máximos a los recursos financieros aplicables a las importaciones, así como conocer el monto de las divisas captadas por las exportaciones; actualmente proporciona importante información para atacar las prácticas desleales de comercio exterior, "dumping".

2.2 SALIDA, CONDUCCION Y CONTROL DE MERCANCIAS

La Ley Aduanera en su Artículo 2º, en forma genérica define a las mercancías, diciendo que son "los productos, artículos, efectos y cualesquiera otros bienes, aún cuando las leyes los consideren inalienables o irreductibles a propiedad particular".⁶

La Doctrina en materia aduanera establece la siguiente clasificación, misma que resulta de particular interés para efecto de entender la calidad que habrá de dársele a las mercancías, durante el proceso de importación y exportación, en las aduanas.

División de las Mercancías.

a) **Por su origen:**

Nacionales.- Las que se produzcan en el país o se manufacturen en el mismo, con materias primas nacionales o nacionalizadas.

Nacionalizadas.- Las que siendo extranjeras han satisfecho todos los requisitos y pagado sus contribuciones de importación, entrando a la circulación y consumo del país.

Extranjeras.- Son aquéllas que, por su origen, provengan del extranjero y no se hayan nacionalizado.

b) **Por sus requisitos:**

Libres.- Las que para su importación o exportación no requieren de requisitos especiales.

⁶ *Ley Aduanera. Artículo 2. Op. cit. p. 9.*

Restringidas.- Las que para ser importadas o exportadas necesitan de permiso previo de la autoridad competente.

Reguladas.- Las que necesitan autorización de la autoridad competente, o cumplir con determinadas condiciones para su exportación e importación.

Prohibidas.- Las que de ninguna manera pueden ser objeto de comercio exterior.

c) Por el pago de impuestos:

Exentas.- Aquellas mercancías que no causan impuesto.

Gravadas.- Las que están sujetas al pago de impuestos.

d) Por su régimen aduanero:

De Importación.- Las que se introducen a un territorio aduanero.

De Exportación.- Las que se extraen de un territorio aduanero.

De Tránsito.- Las que circulan por un territorio aduanero.

A Depósito.- Las que se guardan en almacenes de depósito.

El Dr. Máximo Carvajal Contreras señala sobre este particular que: "si se entiende por Potestad Aduanera al conjunto de facultades que las disposiciones legales otorgan a las autoridades aduaneras para el debido control y fiscalización de las mercancías, los medios en que se transporten, o los sujetos que intervienen en la relación jurídica, comprenderemos porque la Ley ordena que la entrada o salida de las mercancías, de nuestro territorio, estarán bajo el control de las autoridades, en forma exclusiva"⁷

En el Capítulo I del Título Segundo de la Ley Aduanera, se establece que, la entrada al territorio nacional o la salida de mercancías del mismo, debe hacerse por lugar autorizado, señalando también que quienes realicen su transporte por cualquier medio, tendrán la obligación de presentarlas ante la autoridad aduanera, junto con la documentación exigible para tales casos.

En este sentido y como aplicación de dicha potestad aduanera,

⁷ Máximo Carvajal Contreras. *Derecho Aduanero*. 4a. Edición. México 1993. p. 310.

la Ley Aduanera en su Artículo 10, señala que: "... las maniobras de carga, descarga, transbordo, almacenamiento y conducción de mercancías, deberán efectuarse por lugar autorizado en día y hora hábil..."

2.3 DEPOSITO PREVIO DE MERCANCIAS

La autoridad aduanera determina, como paso previo a la tramitación aduanera o despacho, que las mercancías de comercio exterior sean depositadas en almacenes especializados para su guarda y custodia.

Con el nombre de depósito provisional o temporal se le conoce en otros países, en México resulta conveniente utilizar el vocablo "previo", ya que éste denota la intención de la autoridad aduanera de garantizar anticipadamente el control y la seguridad de las mercancías, antes de que se efectúe el despacho aduanero.

El almacenamiento o depósito de estas mercancías puede ser en nuestro país un servicio público que el Estado otorga directamente, aunque es frecuente que lo concesione, dando lugar con esto a la distinción que se ha elaborado de depósitos fiscales o fiscalizados.

El primero, es cuando se presta directamente el servicio por el Estado a través de la autoridad aduanera; el segundo es cuando un particular, persona física o moral, obtiene la autorización de la Secretaría de Hacienda, para guardar mercancías, previamente a su despacho aduanero. (Artículo 14, párrafo segundo y tercero. Ley Aduanera).

En este último caso, el concesionario debe sujetarse a una serie de requisitos y formalidades y pagar un aprovechamiento basado en los ingresos brutos obtenidos.

Por otra parte, como servicio que otorga el Estado, su prestación presupone una contraprestación en dinero, que el particular debe de liquidar para poder retirar las mercancías de los almacenes. La Ley Federal de Derechos regula, de acuerdo a determinados plazos, las cuotas que deben pagarse por este servicio. En cuanto al concesionario, éste cobra a través de una tarifa el servicio que presta.

En este sentido, al depósito provisional de las mercancías, se le denomina como tal, ya que se dice que después de la descarga del vehículo que ha transportado las mercancías hasta el territorio aduanero, son almacenadas con el objeto de esperar en el recinto fiscal o fiscalizado, la presentación de la declaración aduanera en

que el dueño o importador indique el régimen aduanero a que desee someter sus mercancías. El depósito es impuesto por la autoridad aduanera sin tomaren cuenta si tal depósito es aceptado o solicitado por el interesado.

Por tal virtud, se afirma con razón, que lo importante del depósito que la Ley Aduanera llama provisional, no es el local del almacenamiento (fiscal, fiscalizado, establecimiento comercial o industrial), sino la acción o efecto de depositar, en el sentido de indisponibilidad de las mercancías, en tanto no se realiza el despacho aduanero. Dicho depósito deberá realizarse de forma obligatoria para las aduanas marítimas, como un eficaz instrumento de control aduanero y como un paso previo al despacho de las mercancías.

Para el caso de las mercancías consideradas como de alto riesgo por ser inflamables, contaminantes, explosivas o radiactivas, sólo podrán almacenarse en almacenes fiscales o fiscalizados especialmente habilitados por la autoridad aduanera.

Durante el tiempo que las mercancías estén en depósito se prestarán los servicios de almacenaje, de análisis de laboratorio y vigilancia; pudiendo practicarse actos de conservación, exámenes y toma de muestras, pagándose en este caso los impuestos y las cuotas compensatorias correspondientes.

El Fisco Federal responderá, en el caso de extravío de las mercancías en los recintos fiscales, por el valor de las mercancías y por el monto de los créditos fiscales, si éstos se hubieren pagado. Ante el fisco será responsable el personal aduanero encargado del manejo y custodia de las mercancías.

Para obtener el pago del valor que tenían al tiempo de su depósito ante la Aduana, el propietario de las mercancías extraviadas en definitiva de un recinto fiscal deberá solicitarlo a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dentro de un plazo de dos años, para lo cual acreditará que al momento del extravío, dichas mercancías se encontraban en el recinto fiscal y bajo custodia de las autoridades aduaneras, así como el importe de su valor. De ser procedente la solicitud, el Fisco Federal, a través de la citada Secretaría, pagará el valor de la mercancía extraviada con cargo a los fondos de previsión y de gastos establecidos por la Ley Aduanera.

En el caso de que el extravío se realice en un almacén fiscalizado, se hará responsable la persona o personas que tengan la autorización para prestar el servicio de almacenaje, directamente ante el fisco por el importe de los créditos fiscales que corresponda

pagar por las mercancías extraviadas; y ante los particulares por el valor de dichas mercancías.

Se considera que una mercancía se ha extraviado, si han transcurrido tres días sin que se hayan presentado para su examen, entrega, reconocimiento o cualquier otro propósito. Si el extravío es originado por causa fortuita o fuerza mayor, no existirá responsabilidad ni para el Fisco Federal ni para sus empleados.

Si las mercancías en depósito ante la aduana se destruyen por accidente, la obligación fiscal se extinguirá, debiéndose informar en un plazo de 24 hrs. del siniestro.

2.4 DESPACHO DE MERCANCIAS

La Ley aduanera define al despacho como el "conjunto de actos y formalidades relativos a la entrada de mercancías al territorio nacional y a su salida del mismo, que de acuerdo con los diferentes tráficos y regímenes aduaneros establecidos en el presente ordenamiento, deben realizar en las aduanas las autoridades aduaneras y los consignatarios, destinatarios, propietarios, poseedores o tenedores en las importaciones y los remitentes en las exportaciones, así como los agentes o apoderados aduanales"⁸.

Cabe señalar, que las reglas para el despacho de mercancías no son iguales para todos los casos, difieren en virtud de las características peculiares del régimen aduanero al que se destinen las mercancías, el medio en que se transporten, el lugar de introducción o extracción, el tráfico, y su tratamiento arancelario e impositivo.

En el despacho de mercancías se comprende una secuencia lógica de pasos, que deben darse uno antes que el otro, durante el procedimiento de nacionalización o extracción de mercaderías. Así la "declaración" es primero que el "registro" y la "liquidación de impuestos", siguen en el orden la "comprobación", el "reconocimiento" y la "verificación", sin los cuales no puede autorizarse el "retiro o levante" de las mercancías.

a) Declaración.

Conviene aclarar que en materia aduanera existen dos clases de declaraciones. La declaración referente al medio de conducción en que se transporta la mercancía y la declaración relacionada con los fines de destinación o indicación del régimen aduanero al que se someterá la mercancía.

⁸ *Ley Aduanera*. Artículo 33. Op. Cit. p. 20.

Esta segunda forma es la que se analizará en esta obra, como parte del "despacho".

La declaración es una manifestación por escrito, en las formas oficiales, que la autoridad impone, hecha por el interesado o su legítimo representante, en donde se indica el régimen aduanero que como destino se le dará a las mercancías, y los datos o documentos necesarios requeridos por la ley para lograr la destinación. En México este documento se denomina "pedimento".

b) Registro.

Es el acto de fechar y numerar el documento, en que se indica la operación o régimen aduanero al que debe de someterse la mercancía. Su importancia radica en que es la base para aplicar determinadas normas que rigen a las tasas impositivas, tipos de cambio, restricciones, prohibiciones, y precios oficiales.

c) Liquidación de Impuestos.

Consiste en determinar en cantidad líquida el monto de los impuestos que causa la mercancía individualizada a través del "despacho" de acuerdo a la base gravable y a la cuota fijada en la tarifa arancelaria.

d) Comprobación.

Consiste en la verificación que la autoridad aduanera realiza para comprobar la exactitud de los datos aportados, la personalidad del peticionario y la veracidad de los documentos anexados.

e) Aforo y Reconocimiento.

Es el punto más importante dentro del proceso del despacho, consiste en determinar la naturaleza arancelaria de las mercancías, estableciendo su peso, medidas, comprobación, valor, lugar de procedencia, origen, estado de uso, etc.

f) Retiro o Levante.

Es la autorización que otorga la autoridad aduanera, una vez cumplidos los requisitos, así como cubiertos los impuestos y derechos, para que las mercancías sean retiradas de los recintos fiscales o fiscalizados por quien tenga la facultad suficiente para hacerlo.

El despacho de las mercancías deberá de efectuarse en el orden cronológico de presentación de los documentos o solicitudes, pero se da prioridad al equipaje, menajes de casa, materiales explosivos, inflamables, corrosivos, contaminantes o radiactivos y mercancías perecederas o de fácil descomposición, así como animales vivos.

Quienes importen o exporten mercancías, están obligados a "declarar" presentando un documento en las formas oficiales aprobadas por la Secretaría de Hacienda, denominado "pedimento". Este documento contendrá los datos referentes al régimen aduanero al que se destinarán las mercancías, la determinación de los impuestos al comercio exterior, la descripción de las mercancías en importación y el valor comercial en exportación, así mismo, la clasificación arancelaria correspondiente, el señalamiento de las restricciones arancelarias a que están sujetas las mercancías, así como, el monto de la cuota compensatoria causada, y la descarga del permiso correspondiente. Todos estos datos deberán estar manifestados bajo protesta de decir verdad.

Al pedimento, en una operación de importación, deberá acompañarle la factura cuando el valor de la mercancía exceda de la cantidad que en regla general expida la Secretaría de Hacienda. (Regla general 257 publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 1993). Además, si el tráfico es marítimo, se anexará el conocimiento de embarque; estos documentos estarán revalidados por la empresa porteadora. Se agregarán también los documentos que comprueben el cumplimiento de las obligaciones en materia de restricciones o regulaciones no arancelarias; así como la comprobación del origen y de la procedencia de las mercancías, y el documento en que conste la garantía cuando la ley lo establezca.

En exportación, el pedimento deberá ser acompañado con la factura que exprese el valor comercial de las mercancías y con los documentos en que se compruebe el cumplimiento de los requisitos especiales o regulaciones no arancelarias a que están sujetas las mercancías.

Las facturas comerciales deberán estar redactadas en español o acompañadas de su correspondiente traducción debidamente firmada por el remitente, destinatario o agente aduanal, presentandolas por triplicado, señalando el lugar y fecha de su expedición; el nombre y domicilio del destinatario de las mercancías, las marcas, números, clases y cantidades parciales de bultos y el total de ellos; en caso de que no se consigne algún dato, podrá ser suplido por el interesado o agente aduanal, o bien, por la lista de empaque la cual deberá quedar agregada a la factura. En la misma factura debe venir la descripción comercial detallada de las

mercancías y la especificación de ellas en cuanto éstas existan, así como los valores unitarios y global en el lugar de venta; las cantidades desglosadas por concepto de fletes y primas de seguro, y el nombre y domicilio del vendedor.

Se considera como falta de factura, al realizarse el despacho, si la autoridad descubre mercancía no comprendida en la factura presentada, o en mayor cantidad que la amparada por ésta. Si el exceso no es mayor del 10% y los bultos no varían en número, no se considerará como falta de factura.

El despacho aduanero de mercancías deberá efectuarse mediante el empleo de un sistema electrónico en el que participen las autoridades fiscales, otras autoridades administrativas, así como los destinatarios en las importaciones, y los remitentes en las exportaciones a través de los agentes aduanales o apoderados aduanales, suministrando la información pertinente respecto de los actos y formalidades que deban realizar en el propio despacho, de acuerdo con los diferentes tráficos y regímenes aduaneros, y conforme a lo dispuesto por la Ley Aduanera y su Reglamento.

La Secretaría de Hacienda determinará para cada agente o apoderado aduanal una clave electrónica confidencial. El uso de esa clave equivale a la firma autógrafa de ellos para todos los efectos legales. Cada despacho se grabará en discos ópticos imborrables.

Solamente los agentes aduanales que actúen como consignatarios o mandatarios de los importadores o exportadores, o los apoderados aduanales; podrán llevar a cabo los trámites del despacho de las mercancías. Serán sus representantes legales para todas las actuaciones y notificaciones que deriven del despacho aduanero en que actúen y que se celebren dentro del registro fiscal, o cuando se trate de resoluciones provisionales o actas de embargo.

2.5 RESPONSABILIDAD DEL AGENTE ADUANAL

La Ley Aduanera vigente, define al Agente Aduanal como "...la persona física autorizada por la Secretaría, mediante una patente, para promover por cuenta ajena el despacho de las mercancías en los diferentes regímenes aduaneros previstos..."⁹

En este orden de ideas, el Agente Aduanal aparece configurado como un profesional que representa a otros ante la Aduana en

⁹ Ley Aduanera. Artículo 159. Ibidem. p. 73.

exportador le proporcione datos faltos e inexactos, ya que si bien es cierto que es el Agente Aduanal el responsable de suministrar datos e informes veraces, determinar las contribuciones causadas y cumplir las obligaciones en materia de restricciones o regulaciones arancelarias, no lo es por actos responsables de su exportador.

2.6 IMPUESTOS

Definición del Impuesto de Aduana.

El Dr. Máximo Carvajal Contreras, define al impuesto aduanero como: "un pago en dinero debido al Estado por todo aquél que transporte hacia un lado u otro de la frontera, una mercancía sometida a derecho y destinada a ser consumida en el interior o exterior del territorio aduanero del Estado"¹⁰

Existen dos criterios para fijarlo:

a) Criterio político - geográfico.

Consiste en el paso de las mercancías a través de las fronteras aduaneras; en la importación será cuando se introduzcan las mercancías extranjeras al territorio aduanero; en la exportación, es la salida de las mercancías nacionales o del territorio aduanero.

b) Criterio económico.

Es cuando se da la intervención integradora, es decir, en la importación, aquélla que tiene como objetivo integrar la mercancía al consumo interno del país; en la exportación, la salida de mercancías del circuito interno de consumo del país.

Los impuestos aduaneros mexicanos, de acuerdo a nuestros ordenamientos son: Fiscales y Protectores; de Importación y Exportación; Ad-Valorem, con una base de acuerdo al valor de transacción comercial de las mercancías generales, existiendo también los convencionales para los países de la Asociación Latinoamericana de Integración; Definitivos; Garantizados; y Suspensivos.

La Ley mexicana divide en dos rubros los impuestos al comercio exterior (Ley de Ingresos de la Federación).

a) De importación. Que comprende:

- General, conforme a la tarifa:

¹⁰ Archille Cutrera. *Principii De Diritto e Politica Doganale*. 2da. Edición. Cedán Padova. Italia 1941. p. 1. Citado por Máximo Carvajal Contreras. *Derecho Aduanero*. 4a. Edición. México 1993. p. 332.

b) De exportación. Subdividido en:

- General, conforme a la tarifa.
- Adicionales, consistentes en un 3% sobre el impuesto general de exportaciones de: petróleo crudo, gas natural y sus derivados; y 2% en las demás exportaciones

2.6.1 Base Gravable

a) Base Gravable del Impuesto General de Importación.

El valor transacción de las mercancías a importar es la base gravable del impuesto general de importación. Entenderemos por este valor el que es realmente pagado por las mercancías cuando éstas se venden para su exportación con destino a México, ajustándose con los conceptos incrementables o deducibles que correspondan.

El sistema de valor mexicano, está basado en el concepto internacional que regula el Código de Conducta sobre valoración del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (G.A.T.T.). Para la aplicación del sistema de valor, es necesario contar con una administración adecuada que permita ofrecer el perfecto manejo de este sistema. En nuestro país no existe aún la organización necesaria para cumplir con este fin.

b) Base Gravable del Impuesto General de Exportación.

La base gravable es el valor comercial de las mercancías en el lugar de venta, debiéndose consignar en la factura comercial sin inclusión de fletes y seguro. (Artículo 79 de la Ley Aduanera).

Cuando la autoridad aduanera cuente con elementos para suponer que los valores consignados en las facturas no constituyen los valores comerciales de las mercancías, se hará la comprobación conducente y se aplicarán las sanciones que procedan.

2.6.2 Determinación y Pago del Impuesto al Comercio Exterior

Los impuestos generales de importación y exportación se determinan aplicando a la base gravable señalada con anterioridad, la cuota que corresponda conforme a la clasificación arancelaria de las mercancías consignadas en las tarifas correspondientes.

Los impuestos adicionales se calculan sobre el monto del impuesto general de exportación o importación según corresponda.

La Ley Aduanera en su Artículo 81, señala que los agentes y apoderados aduanales, por cuenta de los importadores y exportadores de mercancías, harán las liquidaciones de los impuestos al comercio exterior y las cuotas compensatorias, las cuales serán plasmadas en el documento oficial denominado "pedimento", manifestándose la descripción de las mercancías y su origen; el valor en aduanas de las mercancías, el método de valoración utilizado si existe vinculación; en la exportación el valor comercial y la clasificación arancelaria que le corresponde y monto de los impuestos causados con motivo de la operación aduanera.

Los interesados que realicen importaciones o exportaciones, cuyo valor no rebase los mil dólares; podrán optar por el procedimiento simplificado en el que la autoridad aduanera ha establecido una cuota fija (32.8%). No es aplicable la opción si las mercancías son restringidas o reguladas, y si pagan otras contribuciones diferentes a las de Ad-Valorem, IVA, Determinación de Trámites Aduaneros (D.T.A.) y cuota compensatoria. En este caso, deberán presentar el pedimento por conducto de Agente o Apoderado Aduanal. Asimismo, no se requerirá clasificar arancelariamente las mercancías.

Los importadores y exportadores, como regla general, harán el pago al contado, de los impuestos al comercio exterior, otros impuestos, cuotas compensatorias y derechos causados, ante la aduana del despacho, previamente a que se accione el mecanismo de selección aleatorio con el que se establece el desaduanamiento libre o el reconocimiento aduanero.

Declaraciones Complementarias.- Antes de activar el mecanismo señalado, los contribuyentes podrán rectificar los datos contenidos en el pedimento, a través de declaraciones complementarias, en los términos del Código Fiscal de la Federación y artículo 89 de la Ley Aduanera.

Si el mecanismo fue accionado, la rectificación se podrá efectuar siempre que no se modifiquen las unidades de medida señaladas en las tarifas de importación y exportación, el número de piezas, el volumen o cualquier otro dato que permita cuantificar la mercancía; así como la descripción, naturaleza, estado, origen y demás características y datos que permitan la identificación de las mercancías.

Si la rectificación origina un saldo a favor, los contribuyentes podrán presentar una sola declaración complementaria donde se determinen las contribuciones a favor del fisco; no se aplicará ninguna limitación a la declaración.

Para el tránsito interno de mercancías, los interesados podrán presentar declaración complementaria, únicamente para modificar la clasificación arancelaria y sus consecuencias. La rectificación que sea espontánea no tiene como consecuencia la aplicación de multas.

2.7 REGIMENES ADUANEROS

De acuerdo con la legislación mexicana, las mercancías que se introduzcan al territorio nacional o se extraigan del mismo, deben ser sometidas a un régimen aduanero.

La Ley Aduanera clasifica a los regímenes aduaneros en:

- a) Definitivos: que pueden ser de importación y exportación.
- b) Temporales: que pueden ser de importación y exportación.

A su vez, los de importación se subdividen: para retornar al extranjero en el mismo estado; para elaboración, transformación o reparación; en programas de maquila o de exportación.

Los de exportación pueden ser: para retornar al país en el mismo estado; y para elaboración, transformación o reparación.

El depósito fiscal se subdivide en: importación definitiva, exportación definitiva, para retornar al extranjero, para reincorporarse al mercado nacional; e importación temporal para empresas dentro del Programa de Importación Temporal para Producir Artículos de Exportación (PITEX).

El tránsito de mercancías puede ser: interno o internacional. A continuación se establece el esquema de esta clasificación.

ESQUEMA DE REGIMENES ADUANEROS

REGIMENES ADUANEROS	Definitivos:	<p>Importación.</p> <p>Exportación.</p>
	Temporales:	<p>Importación: Para retornar al extranjero en el mismo estado. Para elaboración, transformación o reparación en programas de maquila o de exportación.</p> <p>Exportación: Para retornar al país en el mismo estado. Para elaboración, transformación o reparación.</p>
	Depósito fiscal:	<p>Importación definitiva.</p> <p>Exportación definitiva.</p> <p>Retorno al extranjero.</p> <p>Reincorporación al mercado nacional.</p> <p>Importación temporal para empresa PITEX.</p>
	Tránsito de mercancías:	<p>Interno.</p> <p>Internacional.</p>

2.7.1. Exportación Definitiva

Nuestra Ley Aduanera, define el régimen de exportación definitiva como: "la salida de mercancías del territorio nacional para permanecer en el extranjero por tiempo ilimitado"¹¹.

Semejante a lo que sucede con la importación, se puede señalar para este régimen lo siguiente.

En nuestro país se requiere la permanencia por tiempo ilimitado, es decir, al abandonar el territorio nacional las mercancías exportadas en definitiva van a dejar de ser nacionales o nacionalizadas, para estar sujetas a las disposiciones y formalidades del país de destino. La finalidad de permanencia ilimitada da la connotación definitiva a este régimen, lo que permite el cobro de los impuestos, si no existe exención; así como el cumplimiento de requisitos especiales, para que se produzca el objeto de la obligación tributaria.

Nuestra Ley vigente, establece que las mercancías exportadas

podrán retornar al país, sin el pago de los impuestos a la importación, siempre y cuando no hayan sido modificadas y no haya transcurrido más de un año de su salida del territorio nacional. Cuando el retorno de las mercancías se deba a que han sido rechazadas por alguna autoridad del país de destino o por el adquiriente extranjero, por haber resultado defectuosas o de especificaciones distintas a las pactadas, se le devolverán al interesado los impuestos de exportación que hubiese pagado. El interesado, antes de que le sean entregadas las mercancías que retornan, deberá de reintegrar los beneficios fiscales que hubiese recibido con motivo de la exportación.

2.7.2. Exportación Temporal

En México, el régimen de exportación temporal consiste en la salida del territorio nacional de mercancías para permanecer en el extranjero por tiempo limitado y para una finalidad específica.

La exportación temporal de mercancías nacionales o nacionalizadas, se sujetará a lo siguiente: no se pagarán los impuestos al Comercio Exterior; deberá cumplir con las formalidades del despacho y las obligaciones en materia de restricciones o de regulaciones no arancelarias; y se utilizará otro documento autorizado, en sustitución del pedimento.

La exportación temporal podrá convertirse en definitiva en las mismas condiciones y circunstancias que señalaremos para la importación temporal. Si no retornan en el plazo establecido se convertirán en definitivas y deberán pagarse las contribuciones y multas.

2.7.2.1. Exportación Temporal de Mercancías para Retornar al País en el Mismo Estado

Consiste este régimen, en la salida de mercancías nacionales y nacionalizadas, las cuales una vez realizada la finalidad por la que se autorizan, regresan del extranjero sin modificación alguna, dentro de los plazos siguientes o de su ampliación si se solicitó:

- a) Por tres meses: los remolques y semiremolques, no requieren pedimento ni intervención de Agente Aduanal.
- b) Hasta por 6 meses: Los envases de mercancías y las que realicen los residentes en México sin establecimiento permanente en el extranjero.
- c) Por un año: las que se destinen a exposiciones, convenciones o eventos culturales o deportivos.

- d) Por el período que mediante reglas determine la Secretaría de Hacienda y para las mercancías que en las mismas se señalen, cuando las circunstancias económicas así lo ameriten, previa opinión de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

2.7.2.2. Exportación Temporal de Mercancías para Elaboración, Transformación o Reparación

Este régimen se puede definir, como la salida de mercancías de nuestro país para retornar posteriormente a él, después de haberse destinado a un proceso de transformación, elaboración o reparación en el extranjero. El plazo para la realización del proceso industrial será el necesario para cumplir con esta finalidad, sin que pueda exceder del máximo establecido legalmente. El plazo máximo son dos años y se requiere elaborar pedimento e intervención de Agente Aduanal.

Las mercancías así exportadas, a su retorno, pagarán los impuestos que correspondan al valor de las materias primas o mercancías incorporadas, más el precio de los servicios necesarios para su transformación, elaboración o reparación, de acuerdo a la clasificación arancelaria de la mercancía retornada.

Las mermas resultantes de los procesos industriales, no causarán el impuesto a la exportación. Por lo que hace a los desperdicios, se exigirá el pago de dichos impuestos conforme a la clasificación arancelaria que corresponda a las mercancías exportadas, salvo que se hubieran destruido o retornen al país. Las mermas y desperdicios no gozarán de estímulos fiscales.

2.7.3. Importación Definitiva

En México se define el régimen de importación definitiva como: "...la entrada de mercancías de procedencia extranjera para permanecer en el territorio nacional por tiempo ilimitado"¹².

Así, la importación es el hecho material de introducir mercancías a un territorio aduanero; "...es decir, el acto de nacionalización de las mercancías y su introducción a la libre circulación de los bienes, para ser usados o consumidos en el territorio nacional. La nacionalización de las mercancías sólo se da cuando se han liquidado los impuestos y cumplido los requisitos previos que las disposiciones legales exigen para este régimen definitivo, quedando las mercancías a la libre disposición de sus propietarios".¹³

¹² Ley Aduanera. Artículo 96. Ibidem. p. 47.

Máximo Carvajal Contreras. *Derecho Aduanero*. 4a. Edición México 1993. p. 378.

A continuación, se señala el trato que otorga la legislación nacional a este régimen.

Cuando las mercancías que se hubieran importado en definitiva resultaran defectuosas o de especificaciones distintas a las convenidas, la autoridad aduanera previa comprobación, podrá autorizar su retorno al extranjero sin el pago de los impuestos a la exportación, siempre y cuando la solicitud de retorno sea hecha dentro de los tres meses siguientes, contados a partir de la fecha en que las mercancías fueron retiradas del depósito ante la aduana. El retorno tiene por objeto sustituir las mercancías por otras de la misma clase y cantidad, que subsanen los defectos o vicios mencionados.

Las mercancías sustituidas deberán ser introducidas al país en un plazo de seis meses, que se contará desde la fecha de retorno de las mercancías defectuosas, de especificaciones distintas y pagará en su caso, por impuestos, sólo la diferencia que pudiera existir. Si las mercancías son introducidas vencido el plazo de seis meses o no son equivalentes a las que sustituyen, causarán el impuesto en su totalidad y se impondrán las sanciones que correspondan.

2.7.4. Importación Temporal

En México, por régimen de importación temporal, entendemos la entrada al país de mercancías para permanecer en él por tiempo limitado y para una finalidad específica, siempre y cuando retornen al extranjero.

Los interesados deberán de señalar en el pedimento la finalidad a la que se destinarán las mercancías y el lugar donde habrá de realizarse la citada finalidad.

En este régimen aduanero, el derecho de trámite aduanero es una cuota fija muy reducida, por lo que no se pagarán los impuestos al comercio exterior; ni las cuotas compensatorias, las mercancías deberán de cumplir con las restricciones, regulaciones no arancelarias y formalidades para el despacho.

2.7.4.1. Importación Temporal para Retornar al Extranjero en el mismo Estado

Consiste en la introducción al país de mercancías para permanecer por tiempo limitado, las cuales una vez realizada la finalidad para la que se autorizó su ingreso, regresan al extranjero sin modificación alguna y de acuerdo con los plazos establecidos en la Ley Aduanera.

2.7.4.2. Importación Temporal para Transformación o Reparación en Programas de Maquila o de Exportación

Se define a este régimen como la introducción de mercancías destinadas a un proceso de transformación, elaboración o reparación en programas de maquila y de exportación, para retornar posteriormente al extranjero.

Solamente las maquiladoras o las empresas con programas de exportación temporal autorizadas por las Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, y de Hacienda y Crédito Público (empresas PITEX), podrán importar temporalmente mercancías para retornarlas al extranjero, después de haberse destinado a un proceso industrial de transformación, elaboración o reparación. Podrán cambiar al régimen definitivo, siempre que se paguen las contribuciones actualizadas en los términos del Artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación, así como los recargos generados.

Los productos resultantes de los procesos de transformación, elaboración o reparación que retornen, pagarán los impuestos a la exportación, correspondientes a las materias primas o mercancías nacionales o nacionalizadas que se hubieran incorporado.

Cuando existan causas justificadas que impidieran llevar a efecto el proceso industrial para las mercancías importadas temporalmente, la autoridad aduanera permitirá el retorno sin el pago de los impuestos.

La propiedad o el uso de mercancías importadas temporalmente, no podrá ser objeto de transferencia o enajenación, excepto entre maquiladoras o empresas PITEX. Es decir, estas empresas podrán transferir o enajenar a otras empresas maquiladoras o PITEX para que lleven a cabo los procesos industriales e incluso lleven a cabo el retorno de las mercancías correspondientes, siempre que formulen pedimento por conducto de agente o apoderado, y cumplan con los requisitos reglamentarios. Solamente en caso excepcional, y mediante el cumplimiento de condiciones de control, los procesos industriales podrán llevarse a cabo por persona diferente a una maquiladora o empresa PITEX.

3. EL MANEJO DE LA CARGA



3. EL MANEJO DE LA CARGA

"Se puede decir que en términos generales mercancía es todo aquello que se puede comprar o vender, y la carga son aquellas mercancías en relación a su traslado de un punto a otro por cualquier modo de transporte".¹⁴

El modo, es la manera o la forma de transportar mercancías (cargas), y varía dependiendo de las características de éstas. El medio, es el elemento a través del cual se pueden circular con la correspondiente forma de transporte.

El manejo de las mercancías representa una actividad de suma importancia para el transporte marítimo y los puertos; toda vez que éstas definen las características tanto de los puertos como de los buques. La eficiencia en el manejo de las mercancías implica: cuidado, rapidez, seguridad y puntualidad, por ello, es imprescindible que las personas que realicen actividades inherentes con el transporte, manejo y almacenamiento de cargas, conozcan ampliamente las propiedades y características de aquéllas que van a manejar.

3.1 PRINCIPALES TIPOS DE CARGA

3.1.1 Carga General

"Es aquélla que se presenta en estado sólido, líquido o gaseoso, y que estando embalada o sin embalar, puede ser tratada como unidad".¹⁵

La carga general se transporta en embalajes cuyas forma, peso y dimensiones, se ajustan a las características propias de estas, y su manejo se lleva a cabo con el equipo básico del puerto.

¹⁴ Comité de Capacitación Portuaria Nacional. *Curso Básico Portuario*. Comisión Nacional Coordinadora de Puertos (S.C.T.). México 1987. p. 20.

¹⁵ Comisión Nacional de Fletes Marítimos. (S.C.T.). *Manual para el Usuario del Transporte Marítimo*. México 1982. p. 55.

La Carga General puede clasificarse en:

a) Carga General Fraccionada.

La constituye la carga embalada en cajas, cajones, bultos, sacos, barriles, bidones, fardos, etc., y que además, forma pequeños lotes para distintos destinatarios. Generalmente su manipulación se realiza mediante redes.

b) Carga General Unitarizada.

Es aquella mercancía que utiliza el mismo embalaje, esta puede ser uniforme o heterogénea, y que al juntarse presenta un aspecto de unidad. Se utilizan para su manejo, sacos, bultos, cajones, cajas, etc., de tal manera que se forme un elemento unitivo, a efecto de agilizar las maniobras.

Así se tiene que:

La eslinga, el pallet, el contenedor y la barcaza son elementos que tienen la ventaja de reunir carga fraccionada.

Los contenedores han revolucionado el transporte de carga general, tienen grandes ventajas que facilitan la manipulación y la seguridad de la carga, por lo que se considera como uno de los factores que ha logrado impulsar el desarrollo de los buques y los puertos. El contenedor, cuando es adaptado a un remolque puede colocarse directamente en el buque y sacarlo de la nave al llegar a su destino, lo que redundará en menores costos y tiempo.

Cuando diversas cargas sueltas son unitarizadas, reciben el nombre del objeto que las une, por tal motivo en el puerto son conocidas como:

- Cargas Contenerizadas: cuando se encuentran en contenedores.

Cargas Preeslingadas: porque se transportan en eslingas.

-Cargas Paletizadas: cuando se manejan en paletas (pallets).

Cargas en Barcazas.

3.1.2 Carga a Granel

Se entiende por carga a granel, a aquella que no está contenida en envase alguno y/o se encuentran sin orden y unas encima de otras, y poseen en común un volumen, peso y tamaño determina-

do; esta carga se transporta en forma suelta en la bodega del buque.

Para el manejo de la carga a granel, se requiere en la mayoría de los casos maquinaria y equipos especiales, toda vez que ésta representa grandes volúmenes o toneladas.

a) Granel Sólido.

En esta clasificación entran los minerales, el carbón, los granos, los fertilizantes, etc.

El manejo del granel sólido se puede realizar a través de tolvas, almejas, etc., de igual forma se puede manipular este tipo de carga por medio de equipos succionadores y/o de bandas transportadoras.

b) Granel Líquido

Es la carga que se encuentra en estado líquido o gaseoso, esta propiedad hace necesario que su transporte se realice a través de tuberías para su carga y descarga del buque; los buques tanques transportan este tipo de mercancías y representan la mayor parte de la flota mundial de buques mercantes.

Los principales fluidos que se manejan por terminales especializadas en nuestro país son: el petróleo y sus derivados; la miel y la melaza; y el azufre líquido y el amoníaco, entre otros.

Los graneles tienen la ventaja de poder embarcarse y desembarcarse más rápidamente que la carga general.

No obstante lo anterior, el manejo de este tipo de mercancías tiene algunos riesgos, por ejemplo:

- Una distribución inadecuada dentro de las bodegas del buque, el peso puede causar daños en la estructura de la nave e inestabilidad.

El corrimiento de la carga conlleva a la inestabilidad. Esto quiere decir, que provoca que los balanceos normales del buque sean más cortos, y a la vez más violentos. Además de no ser cómodo para las personas que van a bordo.

Estos riesgos se han considerado desde hace tiempo, por lo que la Organización Marítima Internacional (OMI) redactó un documento sobre la materia, que se denomina: Código de Prácticas de Seguridad relativas a las Cargas Sólidas a Granel.

El código manifiesta los peligros asociados con el transporte de determinados tipos de carga a granel; asimismo, explica el procedimiento que debe seguirse para el manejo de este tipo de carga.

3.1.3 Carga Peligrosa

Es el tipo de carga que puede causar algún daño, por si sola o por factores externos a otras cargas que se encuentren próximas a ellas.

Estas mercancías comprenden "...un gran número de productos químicos orgánicos e inorgánicos, materias plásticas artificiales, productos fotográficos, productos de la química agrícola y asimilados, pólvoras y explosivos, colorantes, pinturas y barnices, productos de perfumería y cosméticos, de la madera y del corcho, farmacéuticos, derivados y compuestos de todos los citados y desperdicios de los mismos."¹⁶

Para transportar mercancías peligrosas existen regulaciones internacionales específicas para cada medio de transporte, en el caso que nos ocupa se aplica el Código IMDG sobre Mercancías Peligrosas, de la OMI.

Existe un formato elaborado por la Asociación Nacional de la Industria Química (ANIQ), cuyo objetivo es el proporcionar el debido conocimiento de la mercancía de naturaleza química, para su adecuado manejo durante el tiempo de tránsito, (cabe mencionar que dentro de este capítulo, existe un inciso que se refiere específicamente a este tipo de mercancías).

3.1.4 Carga Perecedera

Es la carga que no ha tenido ningún procesos de transformación y requiere de condiciones especiales para ser conservada, en este caso la temperatura y la ventilación juegan un papel de suma importancia.

Son las mercancías que por su condición natural pueden sufrir demérito sensible en relación a su calidad comercial y a su costo.

El embalaje de este tipo de carga deberá ser el apropiado, de igual forma que el equipo de transporte. Es necesario considerar que las bodegas o espacios en donde será almacenada la carga, estén suficientemente ventilados y/o refrigerados.

Ejemplo de estas mercancías tenemos a las frutas, las legumbres y productos animales como pescados, moluscos y algunos

¹⁶ Juan Cañada Portillo, *Diccionario de Tráfico y Comercio Internacional*, Publicaciones Men-Car, 1979, Barcelona, España. p. 87.

otros que se comercializan cocidos, que por consiguiente necesitan de un transporte que cuente con equipo de refrigeración.

3.1.5 Animales en Pie

En esta clasificación se incluye el transporte de animales vivos o en pie, principalmente se maneja el ganado ovino, caballar, porcino y bovino. En México, como en otros países del mundo, existen normas especiales que deben cumplirse para la transportación de animales vivos a bordo de embarcaciones.

3.1.6 Carga Pesada o Voluminosa

Es la mercancía cuyo peso y/o dimensiones excede a las que se manejan con equipo convencional; por lo cual deberá ser transportada en compartimientos especiales o en buques acondicionados o contruados exprefeso para este tipo de carga.

La carga pesada, regularmente se caracteriza por ocupar menos volumen que la carga normal o ligera.

3.1.7 Carga consolidada

Es la conjunción de varios lotes de mercancías dispersas, con el objeto de formar uno solo; a estos lotes concentrados en uno, se les conoce como consolidados.

3.1.8 Carga en Tránsito

Se entiende por carga en tránsito, aquélla mercancía que temporalmente es desembarcada y almacenada con el propósito de que nuevamente sea reembarcada en otro buque, debido a la necesidad de requerir de un transbordo para poder llegar a su destino final, sin que tenga por ello, que abandonar el recinto portuario.

3.1.9 Carga Especial

Son las mercancías que requieren de un medio de transporte especializado, y por consiguiente de un trato especial para su traslado, como por ejemplo: fruta, maderas, papel, gases, algunos productos químicos y derivados del petróleo. (Para el transporte de mercancías químicas peligrosas, se debe aplicar lo que especifica el Código Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG)).

3.1.10 Carga Valiosa o "Ad Valorem"

Se hace referencia a aquéllos artículos que tienen un valor

especial, como son las obras de arte, piedras y metales preciosos, títulos, acciones, bonos, etc.

En este tipo de carga se utilizan recipientes apropiados y seguros, los cuales deben ser equipados adecuadamente; durante su traslado deben ser colocados en un lugar específico del buque, como sería la caja de seguridad.

3.2 EL EMBALAJE EN EL TRANSPORTE MARITIMO

3.2.1 Generalidades sobre el Embalaje

a) Función del Embalaje.

"El embalaje tiene por objeto proteger la mercancía en el transcurso de su transporte, durante los manipuleos y cuando se hagan almacenajes preliminares, intermedios y terminales".¹⁷

El éxito de una operación comercial se debe en gran parte a una acertada toma de decisiones. Se considera que el embalaje del producto a distribuir es una de ellas; ya que si está mal diseñado, es insuficiente o no cubre su objetivo de proteger el producto, provocará averías y por lo tanto el fracaso de la transacción comercial.

Un embalaje adecuado facilita la manipulación, transporte, estiba y almacenaje de los productos que contenga, lo que redundará en una disminución en el pago de la prima del seguro.

El embalaje debe cumplir ciertos objetivos con relación al producto que contiene; para su manejo en el transporte marítimo específicamente, se consideran los siguientes:

- Prevenir la mercancía contra la corrosión, la condensación, el medio ambiente y agentes degradadores;
- Brindar resistencia contra el apilamiento, los choques, presión, torsión, flexión, vibraciones y en general contra el manipuleo;
- Proporcionar facilidades de suspensión, amortización y apuntalamiento; y

Constituir un elemento de seguridad y protección contra robo.

¹⁷ Centro de Comercio Internacional. (UNCTAD/GATT). *Manual de Distribución Física de las Mercancías para la Exportación*. Segundo Volumen. Ginebra 1988. p. 64.



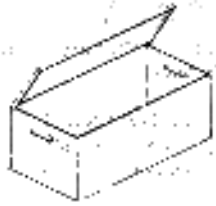



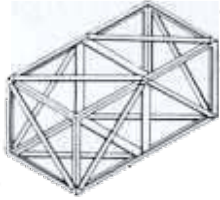


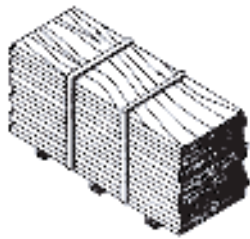


b) Diferencia entre Empaque y Embalaje.

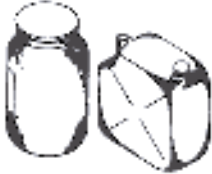


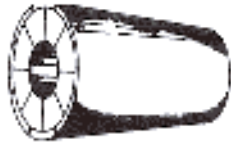
Es importante no confundirse con estos dos términos; "El empaque -siempre solidario con el producto- es una presentación comercial de la mercancía. Claro está que debe contribuir a la seguridad de ésta durante sus desplazamientos sin ser más que un objeto accesorio. El objetivo principal es el de lograr vender el producto, dándole una buena imagen visual, facilitando su colocación en el departamento de ventas y la recogida por el cliente, distinguiéndolo de los productos de la competencia, y adaptándolo a los hábitos específicos de cada mercado".¹⁴

El empaque está orientado hacia la venta y publicidad; por otro lado, tenemos que el embalaje es el arreglo de las mercancías en unidades de mayor tamaño, de tal manera que su manejo y transporte se efectúe de la forma más eficiente, segura y al menor costo posible.

3.2.2 Tipos de Embalaje

a) Embalajes comunes.

	CARACTERÍSTICA		CARACTERÍSTICA
	<p>CAJA DE CARTÓN</p> <p>MERCANCIAS TERMINADAS.</p> <p>LIGEREZA Y RESISTENCIA.</p> <p>PRECAUCIÓN CON LA HUMEDAD.</p>		<p>BOTELLA</p> <p>MERCANCIAS: GASES COMPRIMIDOS COMO ASETELENO, BUTANO.</p> <p>CILINDRO METÁLICO RESISTENTE A ALTAS PRESIONES Y MANEJO BRUSCO.</p>
	<p>CAJA DE MADERA</p> <p>MERCANCIAS: DE PESO MODERADO.</p> <p>MAYOR RESISTENCIA QUE EL CARTÓN, NO SUFRE DISTORSIONES.</p>		<p>BARRICA</p> <p>MERCANCIAS: VINOS Y CHIFFES.</p> <p>RECIPIENTE HECHO DE DUELAS Y ARCOS METÁLICOS.</p> <p>NO SE DEKRAMA O CONTAMINA.</p>
	<p>HUACAL O JABA</p> <p>MERCANCIAS: DIFÍCILES DE DESTRUIR.</p> <p>PROPORCIONA MAYOR RIGIDEZ.</p>		<p>PAKA O FARDO</p> <p>MERCANCIAS: ALGODÓN, FIBRA DE VIDRIO, TABACO.</p> <p>ES CONVENIENTE USAR EMPAQUE INTERIOR IMPERMEABLE.</p>
	<p>SACO O COSTAL</p> <p>MERCANCIAS: GRANULADAS Y QUÍMICOS SECOS.</p> <p>PROPORCIONA FACIL MANEJABILIDAD DE LA MERCANCIA.</p> <p>BRINDA LIGEREZA Y RESISTENCIA.</p>		<p>ATADO</p> <p>MERCANCIAS: VARILLAS, TUBERÍAS, VICAS, PIEZAS RECTANGULARES APILADAS Y SUJETADAS CON ELIJES.</p> <p>UNITARIZA LAS CARGAS.</p> <p>BRINDA MAYOR CONSISTENCIA PARA SU MANTIPULACION.</p>
	<p>BALA</p> <p>MERCANCIAS: CORCHO, CAUCHO Y FIBRA DE VIDRIO FAKDO.</p> <p>SACO HECHO DE FIBRAS TEXTILES, INTERIORMENTE DEBE SER IMPERMEABLE.</p>		<p>BALONA</p> <p>MERCANCIAS: CARTÓN, HIERRO, CORCHO.</p> <p>CONJUNTO DE LAMINAS CON TARIMAS DE MADERA EN LA PARTE INFERIOR Y SUPERIOR FLEJADOS.</p>

	<p>BIDON</p> <p>MERCANCIAS: TABACO, ALGUNOS ACIDOS Y QUIMICOS.</p> <p>RECIPIENTE DE MADERA O PLASTICO.</p>		<p>CARRETE</p> <p>MERCANCIAS: CONDUCTORES ELECTRICOS, MANGUERAS Y CABLES.</p> <p>BASE CILINDRICA CON UN ORIFICIO CENTRAL.</p>
	<p>TAMBOR</p> <p>MERCANCIAS: QUIMICAS, MIEL DE ABEJA, COMBUSTIBLES.</p> <p>CILINDRO METALICO DISEÑADO PARA UN SOLO VIAJE.</p>		<p>ROLLOS O BOBINAS</p> <p>MERCANCIAS: PAPEL, TELAS, PLASTICOS Y ALGUNOS METALES. EL PRODUCTO ES ENROLLADO.</p> <p>LOS ROLLOS SON PROTEGIDOS CON MADERA Y OTRO MATERIAL.</p>

b) Principales embalajes para la unitarización de la carga.

Se debe entender por unitarización, el hecho de agrupar diversos elementos o unidades dispersas, de poco tamaño y de un mismo tipo de embalaje (y que sean o no de un mismo género o especie), en una sola unidad de mayor volumen.

Se puede hablar de unitarización desde el momento en el que dos o mas cajas sueltas son unidas por una cuerda, cinta, fleje, plástico, red o cualquier otro material que les dé adhesión; pasando por el contenedor y llegando a los buques especializados (ver capítulo 5).

i. Paletas:

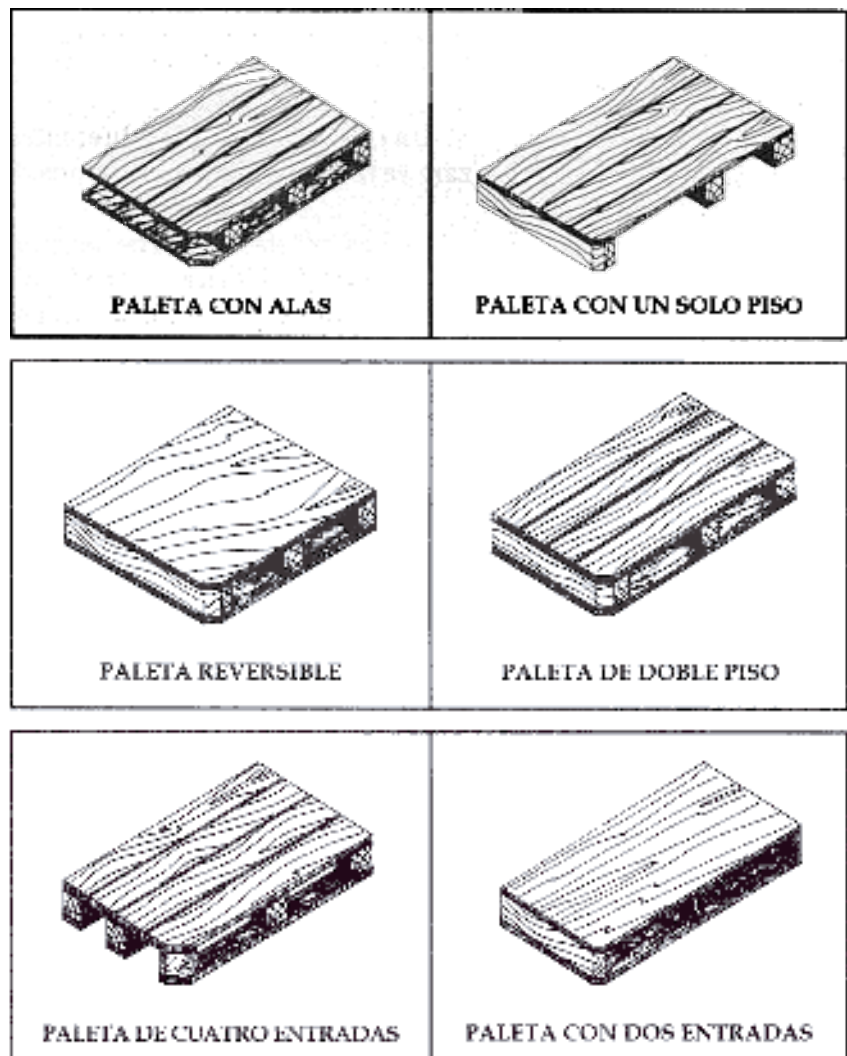
Son bases constituidas por una o varias plataformas realizadas y que cuentan con espacios suficientes en su base, que permiten la introducción de las uñas de la horquilla del montacargas. Son fabricados con diversos materiales como: aluminio, plástico, madera o materiales compuestos.

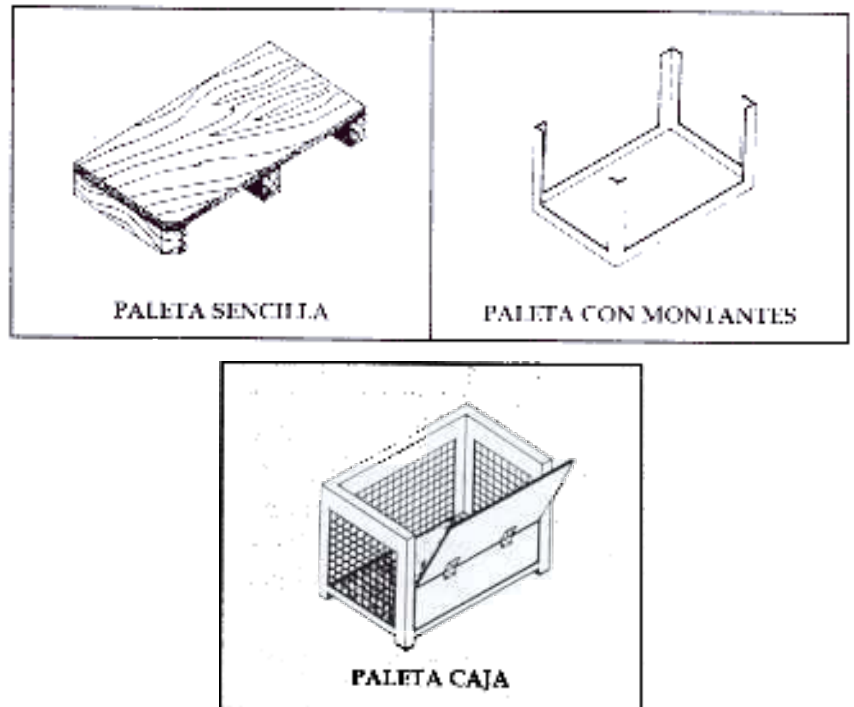
La Organización Internacional de Normalización (ISO), es la entidad encargada de estandarizar y unificar medidas de peso y volumen, ha formulado las siguientes recomendaciones de las medidas de paletas, sin que esto signifique que cada región geográfica del planeta, no pueda establecer las medidas que se adecuen a sus necesidades.

PULGADAS Ancho por largo	MILIMETROS Ancho por largo
16 X 24	400 X 600
32 X 40	800 X 1000
32 X 48	800 X 1200
40 X 48	1000 X 1200
48 X 64	1200 X 1600
48 X 72	1200 X 1800

El usuario debe tener presente, que cada línea naviera maneja sus propias medidas de paletas, por lo que es necesario establecer consulta con anticipación, debido a que dichas paletas pueden estar diseñadas expreso para las bodegas de las embarcaciones que opere la línea naviera.

Principales Modelos de Paletas:





Fuente: Centro de Comercio Internacional. (UNCTAD/GATT). *Manual de Distribución Física de las Mercancías para la Exportación*. Segundo Volumen. Ginebra 1988. Pag. 80.

Una vez revisados los diferentes tipos de paletas que se utilizan, se recomienda tomar en consideración los siguientes puntos:

Las paletas las debe proporcionar el exportador, ya sea desde la fábrica o previo al embarque, o en su defecto acordar con el transportista si éste las proveerá.

Las mercancías paletizadas, deberán estar debidamente marcadas y/o etiquetadas en por lo menos dos de sus lados y de forma clara y visible.

- Al paletizar las mercancías, se deberán tomar en cuenta los pesos y dimensiones máximos permisibles, tanto para las paletas, como por el naviero.
- Para un máximo aprovechamiento de espacios, la carga debe cubrir la totalidad de la base de la paleta.

La carga paletizada tendrá que estar debidamente protegida y bien asegurada a la paleta, lo que permitirá su fácil manipulación y estiba.

ii. Contenedores:

El contenedor es un recipiente que mantiene en ciertos límites a un producto, facilitando su transporte, ya sea

por unidades o a granel; éste debe contener las siguientes características:

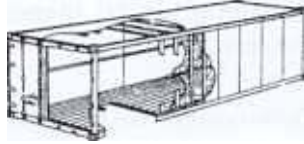
- Debe ser de un material duradero y lo suficientemente resistente, de tal manera que permita su uso repetido y constante.
- Debe contar con un diseño especial que permita el transporte de la carga por uno o más modos, sin que las mercancías sufran daño alguno.
- Construidos de tal forma que su llenado y vaciado sea rápido y fácil.
- Deberá tener dispositivos o aditamentos que permitan el manipuleo y/o sujeción, para su transbordo de un medio de transporte a otro.
- Su volumen interior será de por lo menos, $1m^3 = (35.3 ft^3)$.

Dimensiones y cargas útiles.

	DIMENSION EXTERIOR			CAPACIDAD Peso bruto máximo ISO	TIPO
	Largo	Ancho	Alto		
20'	6058 mm 19'10"5	2438 mm 8'	2438 mm 8'	24 000 kg. 52 900 lbs.	Uso general Refrigerado
	6058 mm 19'10"5	2438 mm 8'	2591 mm 8'6"		Térmico Sistema Plataforma Techo abierto
40'	12192 mm 40'	2438 mm 8'	2438 mm 8'	30480 kg. 67200 lbs.	Uso general Refrigerado
	12192 mm 40'	2438 mm 8'	2591 mm 8'6"		Térmico Plataforma
	12192 mm 40'	2438 mm 8'	2676 mm 9'6"		Techo abierto

Fuente: *Manual del Cargador*, Compañía General Marítima, París 1980, citado por: *Manual de Distribución Física de las Mercancías para la Exportación*. Segundo Volumen. Centro de Comercio Internacional. UNCTAD/GATT. Ginebra 1988. Pag. 81.

Tipos de Contenedores



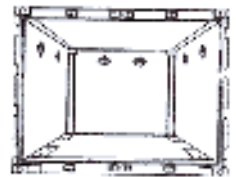
CONTENEDOR DE CARGA GENERAL (ALUMINIO)



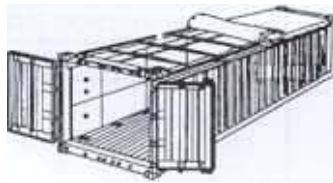
CONTENEDOR DE CARGA GENERAL (ACERO)



CONTENEDOR PARA GANADO



CONTENEDOR VENTILADO



CONTENEDOR ABIERTO DE ARRIBA



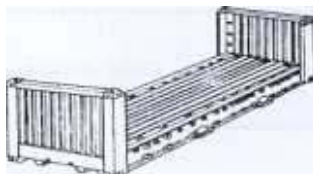
CONTENEDOR PARA AUTOS



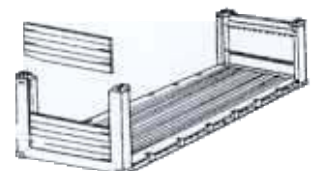
CONTENEDOR TANQUE



CONTENEDOR ABIERTO DE COSTADO



CONTENEDOR DE PLATAFORMA BASE



Llenado del contenedor: es la acción de introducir mercancías al interior de un contenedor, de manera ordenada y segura. Dicho llenado lo realizará el exportador, previa la revisión exterior e interior del contenedor verificando que:

- no se encuentre en mal estado;
- no tenga piezas sueltas o punzocortantes;
- no presente olores o rastros de humedad;
- no se encuentre sucio;
- no presente perforaciones o averías;
- las puertas abran y cierren perfectamente; y
- no existan filtraciones.

Es necesario indicar que el usuario tiene el derecho de rechazar un contenedor que no cumpla con los puntos antes señalados.

Para llevar a cabo el llenado del contenedor es necesario considerar las siguientes precauciones.



La mercancía debe ser distribuida uniformemente a todo lo largo y ancho del contenedor.

-El contenedor tiene un centro de gravedad, el cual invariablemente se deberá respetar, para evitar daños a la carga y al propio contenedor.

La carga deberá estar perfectamente afianzada y debe ser manipulada con la maquinaria adecuada.

- La carga no homogénea, se deberá estibar bajo los siguientes principios: los líquidos sobre los sólidos y; las cargas ligeras alrededor de las más pesadas, estas últimas al centro del contenedor.

- Cuando existan algunos vacíos, huecos o espacios entre las cargas, estos se deberán rellenar con algunas espumas, fundas inflables, etc.

Es necesario destacar que el contenedor es un medio de transporte y no un empaque, ni mucho menos un envase, por lo tanto, el exportador deberá cuidar minuciosamente el empaque de su carga, así como la estiba máxima dentro de la unidad, toda vez que esto es por su cuenta y riesgo, tomando en consideración que el contenedor también será transportado por carretera o ferrocarril; almacenado; cargado y descargado del buque; y sujeto a la travesía del mismo.

Es obligación del propietario de las mercancías describir las características de sus productos, cantidad, empaque y peso de éstos por cada contenedor, de acuerdo con el tipo y capacidad de estos, ya que en algunas ocasiones, al sobrecargar las unidades se generan daños al contenedor y/o a la carga con la consecuente pérdida económica.

Cabe señalar que en México, en las cargas de importación, si el consignatario no vacía el contenedor dentro de los treinta días calendario contados a partir de la descarga del barco, la línea naviera tiene la facultad de vaciar los contenedores y poder reutilizarlos, haciendo la entrega de las mercancías a la Autoridad Aduanera, quien asumirá la responsabilidad de las mismas. Los costos por demoras, almacenaje y cualquier otro gasto que se genere por todo lo anterior, será pagado por el propietario de las mercancías, quedando en garantía las mismas.

3.2.3. Factores para la Elección del Embalaje

A fin de diseñar el embalaje adecuado para la distribución física de las mercancías, es necesario tomar en cuenta los siguientes factores:

a) Naturaleza del producto.

- Determinar el volumen, el peso, el tipo y la clasificación del producto.
- Considerar las condiciones ambientales en el transcurso de la distribución física, así como determinar las características de resistencia fisico-químicas de las mercancías.

b) Modo de transporte.

- Ferroviario, carretero o aéreo (planta-puerto; puerto-bodega).
- Tipo y capacidad de la embarcación.
- Tipo y capacidad de las bodegas.
- Tipo y capacidad del equipo de manipulación de mercancías.
- Número de maniobras para la estiba, desestiba, carga y descarga.
- Tipo de ruta (local, nacional, internacional, cabotaje, altura o varias de ellas).

c) Lugar de destino.

- Distancia de la fábrica a la bodega del comprador;
- Número de maniobras;
- Cualidades, facilidades y condiciones de bodegas, patios, cobertizos, etc.;
- Tiempo de almacenaje;
- Equipo de manipulación; y
- Seguridad contra robo.

d) Necesidades del comprador.

Regularmente el exportador es quien decide el tipo de embalaje que considera adecuado para su producto (cabe mencionar que en la actualidad muchos exportadores diseñan sus productos en función del tipo de embalaje que requieren). No obstante ello, es conveniente consultar al comprador sobre sus necesidades específicas de embalaje, ya que dichas necesidades o gustos pueden ser determinadas por factores económicos, sociales y hasta culturales, considerando el manipuleo, transporte y almacenamiento de las mercancías.

El costo del embalaje va incluido en el precio de venta del producto, pero cuando se requiere un tipo de embalaje especial por parte del comprador, es necesario especificar en el contrato de compra-venta que esto representa un costo adicional.

e) Reglamentación

El exportador deberá tener en cuenta que, no obstante el existir una regulación sobre envase, embalaje y marcaje, cada país expide sus regulaciones sobre este y otros aspectos comerciales, por lo que será necesario conocer previamente cuáles son los requisitos que sobre la materia exige el país al que irá el producto exportado.

Como ejemplo de lo anterior, en nuestro país existen las Normas Oficiales Mexicanas (NOM), que establecen estándares de calidad para productos y servicios importados y de fabricación nacional, existiendo normas relativas a envases y embalajes de diferentes materiales.

A fin de dar una orientación, se mencionan a continuación algunas de estas normas:

NOM-EE-52-1979	Terminología de contenedores.
NOM-EE-59-1979	Símbolos de instrucciones para el manejo, transporte y almacenamiento aplicables a los embalajes que contengan productos en general.
NOM-EE-85-1979	Envase y embalaje -esquineros- especificaciones.
NOM-EE-84-1980	Prueba de impactos verticales.
NOM-EE-56-1979	Tarimas de madera. Dimensiones.

Por otra parte, cabe mencionar la existencia de la Organización Internacional de Normalización (ISO), International Organization for Standardization, cuyo objetivo, es el de promover la estandarización o unificación de normas en todo el mundo, a efecto de simplificar, agilizar y eficientar el intercambio de productos y servicios.

Dentro del comité técnico de envases y embalajes, se han creado reglas parecidas a las NOM que contemplan aspectos relativos a gráficas de instrucciones de manipuleo, dimensiones de embalajes, pruebas de impactos, compresión dinámica y estática para estiba, etc.

Previo a la exportación, el vendedor debe preguntar a su comprador si los embalajes pagan algún arancel, y a que tipo de embalajes se les aplica. Así también, diversos países gravan a las mercancías por su peso, lo que en ocasiones incluye el peso del embalaje, impactando esto en los costos del exportador.

3.3 MARCAJE

3.3.1 Generalidades

El marcaje, junto con el rotulado, el etiquetado y el embalaje, son aspectos determinantes para que un producto llegue a su destino en perfectas condiciones y a tiempo.

Es necesario que el exportador esté consciente que un buen marcaje evitará problemas; antes, durante y después del transporte; durante las revisiones aduanales; el almacenaje; la estiba y desestiba; la carga y descarga, etc., al tomar en consideración estas recomendaciones se evitarán mermas, extravíos y demoras. (El marcaje es responsabilidad absoluta del exportador).

El marcaje deberá tener la siguiente información:

- Instrucciones sobre el producto y su manejo a través de pictogramas.
- Nombre y dirección del remitente y el destinatario.
- País y puerto de origen-destino. (Se debe especificar el puerto de embarque y desembarque).
- Número de serie del despacho y número de bulto o caja dentro del lote.

Nombre del expedidor, en su caso.

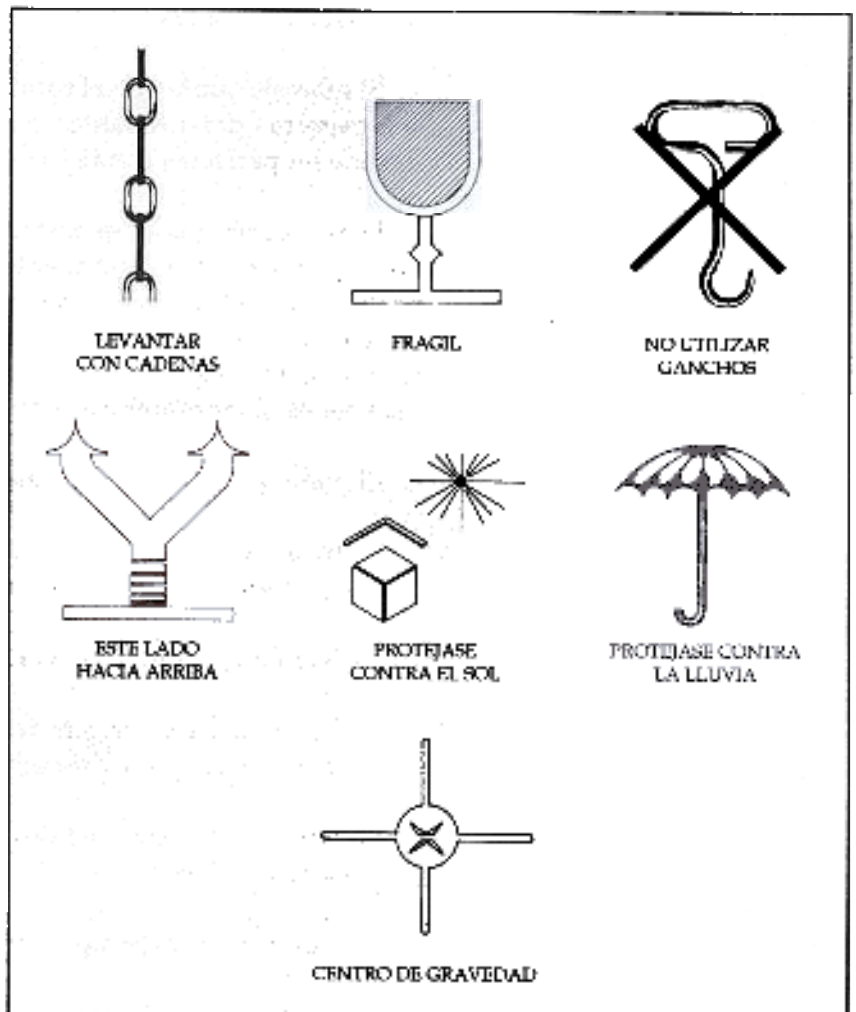
- Estiba máxima y cubicación.
- En caso de tratarse de mercancías peligrosas, éstas deberán contar con la etiqueta correspondiente. (Este tema se trata con mayor detalle en el inciso 3.4 de este mismo capítulo).

Las marcas deberán ser:

- Claras y legibles.
- Indelebles.
- Completas, suficientes y visibles.
- Discretas sobre el contenido de los bultos o cajas.

3.3.2 Principales Pictogramas y su Significado

3.3.2.1 Internacionales



3.3.2.2 Estados Unidos de América.



NO RODAR



USE CARRETIILLA AQUI

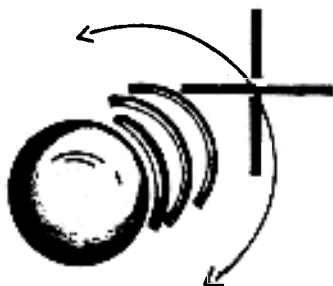
Fuente: Centro de Comercio Internacional. UNCTAD/GATT. *Manual de Distribución Física de las Mercancías para la Exportación*. Segundo Volumen. Ginebra 1988. Pag. 81.

Traducción en seis idiomas de las instrucciones de manipuleo.

Francés	Inglés	Alemán	Italiano	Español	Portugués
Attention	Handle with care.	Vorsicht.	Attenzione.	Cuidado.	Cuidado.
Fragile	Fragile.	Zerbrechlich.	Fragile.	Frágil.	Fragil.
Verre	Glass.	Glas.	Vetro.	Vidrio.	Vidrio.
Ne pas laisser tomber.	Not to be dropped.	Nicht Stürzen.	Non ribaltare.	No volcar.	Nao deixar cair.
Ne pas exposer á l'humidité.	Do not store in a damp place.	Vor Nässe schützen.	Tenere in luogo asciutto.	Colocar en lugar seco.	Conservar em lugar seco.
Craint l'humidité.	Keep dry.	Trocken aufbewahren.	Teme l'umidità.	Preservar de la humedad.	Proteger contra a humidade.
Garder au frais	Keep in a cool place.	Kühl aufbewahren.	Conservare in luogo fresco.	Guárdese en lugar fresco.	Deve ser guardado en lugar fresco.
Haut	This side up.	Oben.	Sopra.	Arriba.	Este lado para cima.
Bas	This side down.	Unten.	Sotto.	Abajo.	Este lado para baixo.
Ne pas renverser	Keep upright.	Nicht umlegen.	Non capovolgere.	No dar vuelta a la caja.	Manter de pé.
Côté á ouvrir	Open here.	Hier öffnen.	Lato da aprirsi.	Abrase aquí.	Abra aqui.
Soulever ici	Lift here.	Hier anheben.	Solleverare qui.	Levántese aquí.	Suspender por aqui.
Soulever avec chaines sans crochets.	Use no hooks.	Nicht mit hanken, sondern mit ketten anheben.	Non sollevare con ganci ma con catene.	Levantar con cadenas, no con ganchos.	Nao empregue ganchos.
Poids, net, légal, brut, tare.	Weight, net, legal, gross, tare.	Gewicht, rein, netto, bruto, tara.	Peso, netto, reale, lordo, tara.	Peso, neto, legal, bruto, tara.	Peso, liquido, legal, bruto, tara.
Fabrication finlandaise.	Made in Finland.	Finnisches Erzeugnis.	Fabbricato in Finlandia.	Fabricación finlandesa.	Produto Finlandés.

Fuente: Centro de Comercio Internacional. UNCTAD/GATT. *Manual de Distribución Física de las Mercancías para la Exportación*. Segundo Volumen. Ginebra 1988. Pag. 76.

3.3.2.2 Estados Unidos de América.



NO RODAR



USE CARRETILLA AQUI

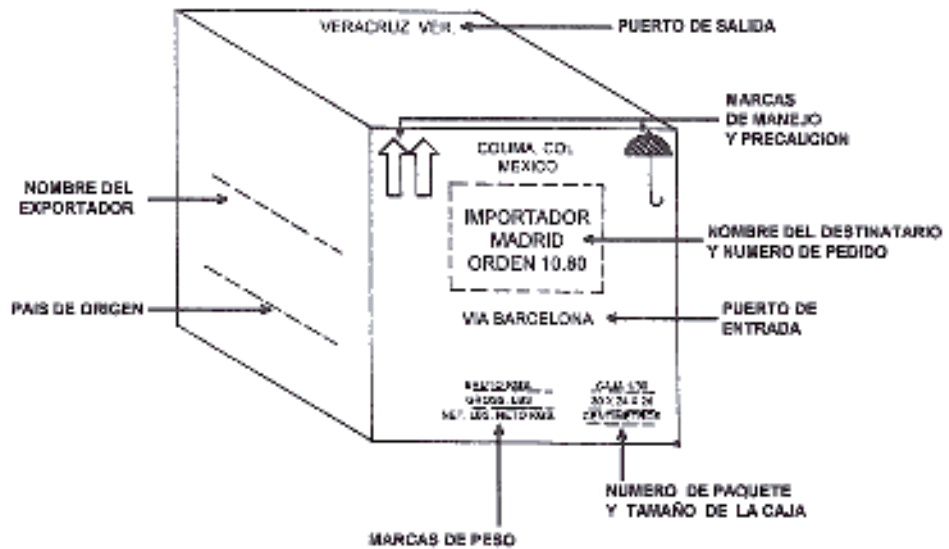
Fuente: Centro de Comercio Internacional. UNCTAD/GATT. *Manual de Distribución Física de las Mercancías para la Exportación*. Segundo Volumen. Ginebra 1988. Pag. 81.

Traducción en seis idiomas de las instrucciones de manipuleo.

Francés	Inglés	Alemán	Italiano	Español	Portugués
Attention	Handle with care.	Vorsicht.	Attenzione.	Cuidado.	Cuidado.
Fragile	Fragile.	Zerbrechlich.	Fragile.	Frágil.	Fragil.
Verre	Glass.	Glas.	Vetro.	Vidrio.	Vidrio.
Ne pas laisser tomber.	Not to be dropped.	Nicht Stürzen.	Non ribaltare.	No volcar.	Nao deixar cair.
Ne pas exposer à l'humidité.	Do not store in a damp place.	Vor Nässe schützen.	Tenere in luogo asciutto.	Colocar en lugar seco.	Conservar em lugar seco.
Craint l'humidité.	Keep dry.	Trocken aufbewahren.	Teme l'umidità.	Preservar de la humedad.	Proteger contra a humidade.
Garder au frais	Keep in a cool place.	Kühl aufbewahren.	Conservare in luogo fresco.	Guárdese en lugar fresco.	Deve ser guardado en lugar fresco.
Haut	This side up.	Oben.	Sopra.	Arriba.	Este lado para cima.
Bas	This side down.	Unten.	Sotto.	Abajo.	Este lado para baixo.
Ne pas renverser	Keep upright.	Nicht umlegen.	Non capovolgere.	No dar vuelta a la caja.	Manter de pé.
Côté à ouvrir	Open here.	Hier öffnen.	Lato da aprirsi.	Abrase aquí.	Abra aqui.
Soulever ici	Lift here.	Hier anheben.	Sollevere qui.	Levántese aquí.	Suspender por aqui.
Soulever avec chaines sans crochets.	Use no hooks.	Nicht mit hanken, sondern mit ketten anheben.	Non sollevare con ganci ma con catene.	Levantar con cadenas, no con ganchos.	Nao empregue ganchos.
Poids, net, légal, brut, tare.	Weight, net, legal, gross, tare.	Gewicht, rein, netto, bruto, tara.	Peso, netto, reale, lordo, tara.	Peso, neto, legal, bruto, tara.	Peso, liquido, legal, bruto, tara.
Fabrication finlandaise.	Made in Finland.	Finnisches Erzeugnis.	Fabbricato in Finlandia.	Fabricación finlandesa.	Produto Finlandés.

Fuente: Centro de Comercio Internacional. UNCTAD/GATT. *Manual de Distribución Física de las Mercancías para la Exportación*. Segundo Volumen. Ginebra 1988. Pag. 76.

Ejemplo de Marcado del Embalaje:



3.3.3 Sugerencias Para Evitar Daños y Pérdidas

Se pueden evitar las pérdidas y daños de cargamentos, ya que actualmente éstas se calculan en alrededor de un 50 %. El preparar, empacar y marcar los embarques, son medidas determinantes para el traslado y la entrega óptima de los mismos.

Son múltiples las causas de los riesgos y distintas las etapas en las que se presentan. No obstante ello, se pueden resumir de la siguiente manera:

a) En el trayecto del transporte terrestre:

- Daños en el momento de acoplarse los furgones o vehículos de remolque.
- En las carreteras o vías férreas, pueden presentarse vibraciones por irregularidades en la vía o en su caso, por bordes, zanjas o topes en carretera.
- En las curvas se pueden presentar ladeamientos y movimientos bruscos, así como al acelerar o frenar presurosamente.

b) Al momento de las maniobras:

- Por un embalaje deficiente.
- Por manejo inadecuado del equipo.

- Por movimientos bruscos al momento de maniobrar las mercancías.

Por un arrastre inconveniente.

- Por estiba y desestiba incorrectas.

c) Durante su transporte acuático:

- Impacto del agua sobre la mercancía que se estibe sobre cubierta; así también, por cabeceo, oscilación, quijada, etc., de la embarcación.

Filtración de lluvia, de agua de mar o de los propios tanques de la embarcación.

- Condensación del agua que proviene de la evaporación de la carga misma o del barco.
- Encharcamientos o inundaciones por insuficiencia o inexistencia de drenaje a bordo del buque.

d) Daños por contaminación, incendio o robo:

Las causas de estos daños se clasifican en fortuitas y predecibles; las fortuitas son por naufragio, colisión, fuego, intemperie o agua de mar; las predecibles se subdividen en:

- Estiba y manejo: daños que se causan a la carga incluyendo golpes, líquidos, contaminación, etc.;
- Pérdida, no entrega, saqueo o robo.
- Daños por agua: dulce, salada y/o condensación.

Debido a la frecuencia con la que se dan los hurtos de las mercancías, debe considerarse lo siguiente:

- En el empaque y el embalado, utilizar siempre material nuevo y de primera calidad, cuidando que no se deje ver la mercancía contenida, haciendo uso de cintas adhesivas, flejes metálicos, y forros de plástico para la protección del material.
- Evitar que el embalaje presente dibujos, fotografías o propaganda de las mercancías, toda vez que esto llama la atención y provoca el robo.

- En cuanto se detecte pérdida o faltante de las mercancías, comunicar oportunamente a las autoridades, transportistas, y/o aseguradoras.
- No deberán manejarse bultos o paquetes sueltos, sino unitarizar los productos en unidades de mayor volumen.

Agilizar la documentación y los trámites aduanales, y retirar rápidamente las mercancías.

e) Acciones tendientes a disminuir las pérdidas por daños de estiba y manipulación.

- Se tiene que considerar que la carga al ser empacada estará sometida a todo tipo de riesgos, por lo que deben sujetarse a pruebas tanto la carga como el embalaje, y deberán seleccionarse los materiales más idóneos de acuerdo al tipo de carga y manipulación.
- Utilizar los símbolos internacionales de manejo, por lo menos en tres lados del embalaje, con marcas y rótulos claros, indelebles y legibles, en el idioma del país de destino, en inglés o en su defecto en el idioma que solicite el comprador.
- Cuando se unitarice la mercancía en contenedores, los espacios vacíos deben llenarse con algún producto antichoques y antivibraciones, así también apuntalar la carga para que esta no sufra daños. No deberá excederse del peso o capacidad señalados en el contenedor, distribuyendo el contenido debidamente, con el objeto de que no se concentre en un solo punto; es recomendable también la unitarización de la carga, ya que estando adecuadamente embalada y sujeta en varias unidades, mantiene mayor resistencia de la que posee individualmente, asimismo, propician el manejo de equipo mecánico, que es más seguro que el manejo manual.

f) Cuidados para evitar daños por agua

- Examinar que el contenedor se encuentre en óptimas condiciones que impidan filtraciones de agua, que no presente fisuras, perforaciones o que no cierren sus puertas apropiadamente.
- Para las señales, emplear etiquetas resistentes al agua, rótulos y normas de manejo, así como pinturas indelebles y anticorrosivas.

- Las mercancías deberán estar cubiertas tanto en su interior, como en su embalaje, y deberán estar colocadas sobre tarimas, como prevención a la corrosión.

3.4 MERCANCIAS PELIGROSAS

En 1929, se elaboró el primer Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar; a partir de esta fecha, dicho Convenio ha sufrido varias enmiendas surgidas de recomendaciones que están basadas en regulaciones existentes, lo que proporciona un marco normativo suficientemente flexible para que puedan irse complementando con requerimientos especiales, y poder lograr un mínimo de uniformidad a nivel mundial para los diversos modos de transporte.

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, se ha constituido como cuerpo normativo a nivel internacional, cuyo objetivo principal es especificar normas mínimas tendientes a incrementar la seguridad de la vida humana en el mar, dentro de las cuales se contemplan las mercancías peligrosas.

El transporte de mercancías peligrosas, está regulado para prevenir que los productos clasificados como tales, puedan causar accidentes.

3.4.1 Definición

La mercancía peligrosa es toda aquella carga que puede ocasionar, por sus características físicas y/o químicas, un daño al personal, a las instalaciones, a los equipos o a los demás productos, si su manejo en las operaciones portuarias no sigue los procedimientos adecuados y las medidas de seguridad necesarias.

3.4.2 Marcas

Todas las mercancías peligrosas deberán llevar dos marcas especiales; tanto en el embalaje interior como en el exterior, donde se indique con claridad lo siguiente:

- Nombre técnico de la sustancia (no se admitirán denominaciones comerciales).
- Número asignado, según el código establecido por la Organización de las Naciones Unidas.

Ejemplo:

Nombre técnico	Número
Acido Fórmico	1779
Zirconio	1308
Benceno	1114
Aceite de Alcanfor	1130
Calcio Metálico	1401
Copra	1363
Acido Arsénico	1553

- Identificación mediante una etiqueta distintiva, que indique claramente la naturaleza peligrosa de la mercancía.

3.4.3 Etiquetas

Todo embalaje que contenga una mercancía peligrosa, deberá ser marcado claramente con la etiqueta o etiquetas prescritas por el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas (IM-DG-CODE)¹⁹.

Estas etiquetas tienen las siguientes características:

Están representadas por un símbolo convencional, el cual identifica a la mercancía por su grado de peligrosidad; ejemplos:

Bomba:	Explosión.
Llama:	Fuego.
Calavera y huesos:	Veneno.
Trébol:	Radiactividad.
Acido atacando metal y manos:	Corrosión.
Llama sobre un círculo:	Substancia Oxidante.
Cruz de San Andrés sobre una espiga:	Substancia venenosa del grupo III.
Tanque de gas:	Gases comprimidos no inflamables.

- Otra característica de la etiqueta es el color, el cual se identifica con la clasificación de materiales peligrosos, ejemplos:

¹⁹ Organización Marítima Internacional. *Código Internacional sobre Mercancías Peligrosas*, Londres 1977. Resolución aprobatoria 27 sep 1965. Última enmienda mayo 1994.

TABLA DE ETIQUETAS DEL CODIGO IMDG



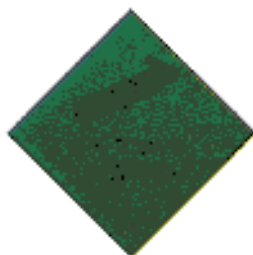
Class 1: Explosives
Clase 1: Explosivos



Class 5.2: Explosive subsidiary Risk Label
Clase 5.2: Etiqueta de riesgo explosivo subsidiario



Class 2: Inflammable Gases
Clase 2: Gases Inflamables



Class 2: Non-Flammable Compressed Gases
Clase 2: Gases Comprimidos No Inflamables



Class 2: Poison Gases
Clase 2: Gases Venenosos



Class 3: Inflammable Liquids
Clase 3: Líquidos Inflamables



Class 4.1: Inflammable Solids
Clase 4.1: Sólidos Inflamables



Class 4.2: Substances Liable to spontaneous combustion
Clase 4.2: Substancias que prestan riesgo de combustión espontánea



Class 4.3: Substances Emitting Inflammable Gases When wet
Clase 4.3: Substancias que despiden gases inflamables al contacto con el agua



Class 5.1: Oxidizing Substances
Clase 5.1: Substancias Oxidantes



Class 5.2: Organic Peroxides
Clase 5.2: Peróxidos Orgánicos



Class 6.1: Poisons
Clase 6.1: Substancias tóxicas



Class 7: Radioactive Substances Category I White
Clase 7: Substancias radioactivas categoría I Blanca



Class 7: Radioactive Substances Category II Yellow
Clase 7: Substancias radioactivas categoría II Amarilla



Class 7: Radioactive Substances Category III Yellow
Clase 7: Substancias radioactivas categoría III Amarilla



Class 8: Corrosives
Clase 8: Substancias corrosivas

Tipo de Material	Color de la Etiqueta
Explosivos	Naranja.
Gas inflamable	Rojo
Gas no inflamable	Verde
Gas venenoso	Verde
Líquido inflamable	Rojo
Sólido inflamable	7 Barras verticales en rojo y blanco
Sólido inflamable de combustión espontánea	Rojo
Sólido inflamable peligroso cuando húmedo	Azul
Substancia oxidante	Amarillo canario
Material venenoso	Blanco
Material radiactivo	Amarillo canario; triángulo superior de la etiqueta. Blanco; triángulo inferior de la etiqueta
Material corrosivo	Blanco; triángulo superior de la etiqueta. Negro; triángulo inferior de la etiqueta.

Particularidades de las etiquetas.

Las etiquetas recomendadas deben tener la forma de un rombo con ángulos de 45 grados, con dimensiones mínimas de 10 cm. X 10 cm., y las que lleven los contenedores no menos de 25 cm. X 25 cm.. Todas estarán engomadas por el reverso y serán resistentes a la humedad, tienen una línea negra de 5 mm. adentro de la orilla y están colocadas paralelamente. Las etiquetas están divididas en dos triángulos iguales, el superior está reservado para el símbolo, y el inferior para el texto.

Los símbolos deben ser impresos en negro para prevenir decoloramiento, los otros colores deben ser también resistentes al agua.

El número de la clase o división en la cual la substancia o artículo está enlistado, debe ser mostrado en negro.

En términos generales, sólo se colocará una etiqueta de peligro en cada bulto. Sin embargo, como una sustancia puede presentar más de un riesgo importante, el bulto deberá llevar en esos casos, además de la etiqueta correspondiente al riesgo principal, aquellas etiquetas adicionales que indiquen los riesgos secundarios.

La etiqueta correspondiente a la Clase o Subclase de una sustancia o artículo de la lista, deberá llevar el número de la clase, mientras que las etiquetas que indican los riesgos secundarios no tendrán el número de clase.

3.4.4 Clasificación

Por el tipo de riesgo que representan las mercancías peligrosas, IMDG-CODE determinó la clasificación que a continuación se presenta, haciendo la aclaración que esta clasificación no está determinada por el grado de peligrosidad.

CLASE 1	EXPLOSIVOS	EJEMPLOS
División 1.1	Explosivo A	Pólvora negra, dinamita, minas explosivas, bombas, fulminantes, etc.
División 1.2	Explosivo B	Petardos de ferrocarril, fuegos de artificio, propelentes explosivos, etc.
División 1.3	Agente explosivo	Materiales para uso militar, cartuchos y municiones, etc.
División 1.4	Agente explosivo	Sustancias y efectos que no presentan peligro significativo.
División 1.5	Agente explosivo	Substancias muy poco sensibles, que tienen riesgo de explosión de la masa.

Esta Clase comprende:

- a) Sustancias explosivas (una sustancia que no es explosiva por sí misma, pero la cual puede formar una atmósfera de gas explosiva, vapor o polvo, no está incluida en la clase 1, excepto aquellas que su riesgo predominante es propio de otra clasificación;
- b) Artículos explosivos, excepto los dispositivos que contienen sustancias explosivas en cantidades tales o de un carácter tal, que su encendido por inadvertencia, accidente o su iniciación durante el transporte, no causará ninguna manifestación externa en el receptáculo, ya sea por proyección, fuego, humo, calor o ruido intenso; y

- c) Substancias y artículos no mencionados en los incisos a) y b) arriba indicados, los cuales sean manufacturados con el objeto de producir un efecto explosivo o pirotécnico.

La Clase 1, es la única en la que el tipo de empaque frecuentemente tiene un efecto decisivo en el riesgo, y por lo tanto, en la designación a una División particular. Cuando se designan múltiples clasificaciones de riesgo, deberán mencionarse en las hojas individuales de empaque.

Es recomendable considerar que el transporte de sustancias explosivas que son sensitivas o tan reactivas, como para ser sujetas a una reacción espontánea, están prohibidas.

Para el propósito de la recomendación anterior se aplican las siguientes definiciones:

- a) Una sustancia explosiva, es una sustancia sólida o líquida, o una mezcla de sustancias, que por sí misma es capaz de producir gas por una reacción química, a una temperatura y presión dadas, y con una velocidad tal, que cause daño a sus alrededores. Están incluidas sustancias pirotécnicas, aún cuando no produzcan gases.
- b) Una sustancia pirotécnica, es una sustancia o mezcla de sustancias diseñadas para producir un efecto por calor, luz, sonido, gas o humo, o una combinación de éstas, como resultado de reacciones químicas exotérmicas autosostenidas sin detonar.
- c) Un artículo explosivo es un artículo que contiene una o más sustancias explosivas.

Las sustancias y artículos de esta División, deberán ser empacados de manera que, cualquier efecto producido por un accidente funcional quede restringido dentro del paquete, a menos que el empaque haya sido mermado por el fuego, y en este caso, todos los efectos de la explosión o proyección están limitados, en el sentido de que no ponen seriamente en peligro los esfuerzos por extinguir el fuego, o cualquier otra respuesta de emergencia.

CLASE 2	GASES COMPRIMIDOS LICUADOS O DISUELTOS BAJO PRESION	EJEMPLOS
División 2.1	Gases Inflamables	Gas L.P., Propano, butadieno inhibido, el cloruro de vinilo, etc.
División 2.2	Gases no Inflamables	Amoniaco, anhídrido licuado, gas refrigerante, bióxido de azufre, bióxido de carbono líquido, etc.
División 2.3	Gases venenosos	Acido cianhídrico, germano, cianógeno, fósforo, fosfina, etc.

- a) Gases permanentes: Los gases que pueden ser licuados a temperatura ambiente.
- b) Gases licuados: Los gases que pueden ser licuados bajo presión o a temperatura ambiente.
- c) Gases disueltos: los gases que pueden ser disueltos bajo presión en un solvente, que puede ser absorbido en un material poroso.
- d) Gases permanentes hondamente refrigerados.

CLASE 3	LIQUIDOS INFLAMABLES	EJEMPLOS
		Alcohol, barniz, pintura, aceite, resina, parafina, etc.

La palabra inflamable tiene el mismo significado que flamable. Líquidos inflamables son líquidos o mezclas de líquidos, o líquidos conteniendo sólidos en solución o suspensión, pero no incluyen sustancias de otro modo clasificadas de acuerdo a sus características peligrosas, las cuales emiten un vapor inflamable de 0 a 65.5° C, sobre prueba.

CLASE 4	SOLIDOS INFLAMABLES	EJEMPLOS
División 4.1	Sólidos o sustancias inflamables.	Magnesio, titanio, fósforo, etc.
División 4.2	Sólidos inflamables de combustión espontánea.	Algodón, azufre, harina de pescado, películas, etc.
División 4.3	Sólidos inflamables peligrosos cuando húmedos.	Carburo de calcio, potasio metálico, pentasulfuro de fósforo, sodio metálico, etc.

Los sólidos inflamables, son sustancias propensas a combustión espontánea; sustancias que en contacto con el agua, emiten gases inflamables.

Esta clase comprende:

- a) Sólidos inflamables, son aquellos clasificados como explosivos y que, al encontrarse en transporte, son fácilmente combustibles, o pueden causar o contribuir al fuego a través de la fricción.
- b) Substancias propensas a combustión espontánea. Tienen al calor espontáneo bajo las condiciones normales en que se encuentran en su transporte, o en subir su grado de calor en contacto con el aire, siendo entonces predispuestas a ser encendidas.
- c) Substancias que, en contacto con agua, emiten gases inflamables. Son aquéllas que por interacción con el agua son propensas a volverse inflamables o de propiciar gases inflamables en cantidades peligrosas.

CLASE 5	SUBSTANCIAS OXIDANTES	EJEMPLOS
División 5.1	Oxidantes	Nitrato de amonio, ácido crómico sólido, ácido nítrico en soluciones mayores del 40 %, etc.
División 5.2	Peróxidos	Acido peracético, peróxido de benzoilo, peróxido de clorobenzoilo, etc.

Estas son sustancias que, aunque no son necesariamente combustibles por ellas mismas, generalmente pueden producir oxígeno, causar o contribuir a la combustión de otro material.

CLASE 6	SUBSTANCIAS VENENOSAS E INFECCIOSAS	EJEMPLOS
División 6.1	Venenos Clase B	Acido carbólico, aceite de anilina, mexoctan rojo o azul, mezclas de fosfatos orgánicos, etc.
División 6.2	Agentes Etiológicos	Virus causantes de: la rabia, tétanos, polio, botulismo, etc.

Esta clase comprende sustancias venenosas tóxicas, que producen gas o vapor venenoso; y sustancias que contienen microorganismos que provocan enfermedades.

CLASE 7	MATERIALES RADIATIVOS	EJEMPLOS
		Sales de uranio, plutonio, antimonio, cobalto, estrocinio, etc.

Una sustancia radiactiva es definida como cualquier sustancia de la cual su actividad específica es mayor que 0.002 microcurie por gramo.

CLASE 8	MATERIALES CORROSIVOS	EJEMPLOS
		Sosa cáustica, ácido clorhídrico, ácido sulfúrico, ácido fosfórico, etc.

Estas son sustancias que, por acción química, pueden causar severos daños al contacto con tejidos vivientes, o, en caso de goteo, causar daños materiales o una destrucción a otra carga o al medio de transporte.

CLASE 9	OTRO TIPO DE SUBSTANCIAS PELIGROSAS
---------	-------------------------------------

En esta clase se comprenden las sustancias que durante su transporte presentan un peligro no cubierto por las clases anteriores.

3.4.5 Criterios de Aplicación de Normas por las Empresas Navieras Mexicanas.

Algunas de las normas generales que aplican diversas Líneas Navieras y Conferencias, son entre otras:

- El sistema de regulación al que se va a sujetar la carga, será el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) de la OMI, siempre y cuando no interfiera con la regulación del país de destino o de algún país en tránsito.
- La carga está sujeta a previa reservación y aceptación por parte de la línea.
- El consignatario o propietario deberá recibir la carga inmediatamente que el buque esté listo a descargarlas en el muelle, cuando las autoridades del puerto consideren que es peligrosa o dañina. En caso de que esto ocurra, el buque descargará a riesgo de la carga: todos los gastos posteriores al gancho del buque, correrán por cuenta del consignatario o propietario.
- El servicio de gabarras o barcazas en los puertos de descarga y/o en los de tránsito, será por cuenta del consignatario, y se aplicará a todas las cargas, que de acuerdo a las reglas de las autoridades portuarias, no se permiten en los muelles.
- En todos los casos, los embarques de mercancías peligrosas, deberán cumplir con las indicaciones de las Normas Oficiales Mexicanas en vigor, Así como, con las del país de origen o destino.
- La tarifa que aplican es: cargas N.O.S. (Non Other Specification), o Carga peligrosa N.O.S.; a menos que exista tarifa específica para ese producto.

3.4.6 Disposiciones Legales Nacionales.

El tránsito de mercancías peligrosas por nuestro país, está regulado a través de Leyes y Reglamentos; los

relacionados con el transporte marítimo se mencionan a continuación:

a) Ley Aduanera

"Artículo 10.- La entrada o la salida de mercancías del territorio nacional, las maniobras de carga, descarga, transbordo y almacenamiento de las mismas, el embarque o desembarque de pasajeros y la revisión de sus equipajes, deberá efectuarse por lugar autorizado, en día y hora hábil. Quienes efectúen su transporte por cualquier medio, están obligados a presentar dichas mercancías ante las autoridades aduaneras junto con la documentación exigible".

"La Secretaría mediante reglas, podrá autorizar en la circunscripción de las aduanas de tráfico marítimo, la entrada al territorio nacional o la salida del mismo por lugar distinto al autorizado, de mercancías que por su naturaleza o volumen no puedan despacharse conforme a lo establecido en el párrafo anterior"²⁰.

"Artículo 20.- Las empresas porteadoras, los capitanes, pilotos, conductores y propietarios de los medios de transporte de mercancías materia de importación o de exportación están obligados a:"

"Frac.V.- Colocar en los bultos que transportan y que contengan mercancías que sean explosivas, inflamables, contaminantes, radiactivas o corrosivas, las marcas o símbolos que sean obligatorios internacionalmente, cuando el documento que ampare su transporte señale que se trata de este tipo de mercancías"²¹.

"Artículo 29.- Causarán abandono en favor del Fisco Federal las mercancías que se encuentren en depósito ante la aduana, en los siguientes casos:"

"Frac. II; Inciso b).-Tres días, tratándose de mercancías explosivas, inflamables, contaminantes, radiactivas o corrosivas, así como de mercancías perecederas o de fácil descomposición y de animales"²².

Reglamento de la Ley Aduanera.

"Artículo 13.- El capitán de la embarcación que reciba en el extranjero carga o pasajeros para transportarlos al país, presentará a la autoridad aduanera los siguientes documentos:"

⁰Ley Aduanera. Artículo 10. Op. cit. p. 11.

²¹ *Ibidem*. Artículo 20. p.15.

²² *Ibidem*. Artículo 29. p. 18.

"Fracc. IV.- Relación por cada puerto, de los bultos que contengan mercancías explosivas, inflamables, corrosivas, contaminantes o radiactivas, en su caso"²³.

"Artículo 60.- El reconocimiento aduanero de las mercancías deberá hacerse en orden cronológico de presentación de los pedimentos o solicitudes relativos ante el mecanismo de selección aleatoria; sin embargo tiene prioridad el de materias explosivas, inflamables, corrosivas, contaminantes, radiactivas, perecederas o de fácil descomposición y de animales vivos"²⁴.

b) Ley de Navegación.

"Artículo 63.- Para el transporte de mercancías peligrosas, éstas deberán estibarse en forma segura y apropiada. Cuando lo estime necesario la autoridad marítima practicará inspecciones y verificaciones a las embarcaciones en puerto y a su cargamento, para comprobar el cumplimiento de esta disposición y de las recomendaciones para el transporte de mercancías peligrosas por mar, en los términos establecidos en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas"²⁵.

3.4.7 Marco Legal Internacional

Como se mencionó al principio de este Capítulo, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, es un instrumento que determina normas de seguridad en el transporte marítimo, los relacionados con este tema se indican a continuación:

3.4.7.1 Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974

El Capítulo VII de este convenio, se refiere al Transporte de Mercancías Peligrosas en donde se establecen Reglas sobre embalaje, marcado, etiquetado y documentación.

"Regla 3

"Embalaje/envase.

"1. El embalaje/envase de las mercancías peligrosas deberá:

estar bien hecho y hallarse en buen estado;

²³ Reglamento de la Ley Aduanera. Artículo 13. Diario Oficial de la Federación. 6 jun 1996. p. 51

²⁴ *Ibidem*. Artículo 60. P. 58.

²⁵ Ley de Navegación. Artículo 63. Op. cit. p. 40.

- "2 ser de tales características que ninguna de sus superficies interiores expuestas a entrar en contacto con el contenido pueda ser atacada por éste de forma peligrosa; y
 - "3 ser capaz de resistir los riesgos normales de la manipulación y del transporte por mar.
- "2. Cuando en el embalaje/envase de receptáculos que contengan líquidos se utilice un material absorbente o amortiguador, este material deberá:
- "1 ser capaz de reducir al mínimo los peligros que el líquido pueda ocasionar;
 - "2 estar de manera que impida todo movimiento y asegure que el receptáculo permanecerá envuelto; y
 - "3 ser utilizado, siempre que sea posible, en cantidad suficiente para absorber el líquido de rotura del receptáculo.
- "3. En los receptáculos que contengan líquidos peligrosos habrá que dejar a la temperatura de llenado un espacio vacío suficiente para admitir la más alta temperatura que pueda darse durante un transporte normal.
- "4. Las botellas o los receptáculos para gases o presión habrán de ser construidos, probados y mantenidos adecuadamente, y llenados en las debidas condiciones.
- "5. Todo receptáculo vacío que haya sido previamente utilizado para transportar mercancías peligrosas y que no haya sido limpiado estará sujeto a las disposiciones de la presente parte aplicables al receptáculo lleno, a menos que se hayan tomado las medidas adecuadas para eliminar todo riesgo.

"Regla 4

"Marcado, etiquetado y rotulación

- "1. Los bultos que contengan mercancías peligrosas irán marcados de forma duradera con el nombre técnico correcto de éstas; no se admitirán sólo nombres comerciales.
- "2. Los bultos que contengan mercancías peligrosas llevarán etiquetas distintivas o estarcidos de las etiquetas, o rótulos, según proceda, de modo que se indique claramente que las mercancías contenidos en ellos tienen propiedades peligrosas.

-
- "3. El método de marcar el nombre técnico correcto y de fijar etiquetas, o de aplicar estarcidos de etiquetas, o de fijar rótulos en los bultos que contengan mercancías peligrosas será tal que los datos en ellos consignados sigan siendo identificables tras un periodo de tres meses por lo menos de inmersión en el mar. Al estudiar qué métodos de marcado, etiquetado y rotulación conviene adoptar, se tendrán en cuenta la durabilidad de los materiales utilizados y la naturaleza de la superficie de bulto.
- "4. Los bultos que contengan mercancías peligrosas irán marcados del modo indicado y llevarán etiquetas correspondientes, si bien podrán quedar exentos de las prescripciones relativas a etiquetado:
- " .1 los bultos que contengan mercancías peligrosas de bajo grado de peligrosidad o embaladas/ envasadas en cantidad limitadas; y
 - " .2 cuando circunstancias especiales lo permitan, los bultos que sean objeto de estiba y manipulación en unidades señaladas con etiquetas o rótulos.

"Regla 5

"Documentos

- "1. En todos los documentos relativos al transporte de mercancías peligrosas por mar en los que haya que nombrar las mercancías, éstas serán designadas por su nombre técnico correcto (no se admitirán sólo nombres comerciales) y estarán debidamente descritas de acuerdo con la clasificación establecida en la regla 2.
- "2. Entre los documentos de expedición preparados por el expedidor figurará, ya incluida en ellos, ya acompañándolos, una certificación o declaración firmada que haga constar que el cargamento que se presenta para el transporte ha sido adecuadamente embalado/ envasado y marcado, etiquetado y rotulado, según proceda, y se halla en condiciones de ser transportado.
- "3. Todo buque que transporte mercancías peligrosas llevará una lista o un manifiesto especial que, ajustándose a la clasificación establecida en la regla 2, indique las mercancías peligrosas embarcadas y el emplazamiento de éstas a bordo. En lugar de tal lista o manifiesto cabrá utilizar un plano detallado de estiba que especifique por clase todas las



mercancías peligrosas embarcadas y su emplazamiento a bordo" ²⁶

3.4.7.2 El Convenio de las Naciones Unidas, sobre el Transporte Marítimo, 1978

En este convenio en la tercera Parte, se refiere a la Responsabilidad del Cargador, punto que debe ser conocido por el usuario del transporte marítimo que realice transacciones de mercancías peligrosas.

"Artículo 13.

"Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas.

"1. El cargador señalará, de manera adecuada, las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.

"2. El cargador, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del porteador o de un porteador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, de ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o porteador efectivo no tiene conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:

"i) El cargador será responsable respecto del porteador y de todo porteador efectivo de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías, y

"ii) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según lo

²⁶ Organización Marítima Internacional. *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974*; y su protocolo de 1978. Cap. VII.

requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

- "3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo, no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías a sabiendas de su carácter peligroso.
- "4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable..."²⁷.

3.4.7.3 El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías

En la Parte IV de este convenio se mencionan normas relacionadas con las mercancías peligrosas.

" Artículo 23.

" NORMAS ESPECIALES RELATIVAS A LAS MERCANCIAS PELIGROSAS.

- " 1. El expedidor señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.
- "2. El expedidor, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del operador de transporte multimodal o de cualquier persona que actúe por cuenta de éste, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el expedidor no lo hace y el operador de transporte multimodal no tiene conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:
 - "a) El expedidor será responsable respecto del operador de transporte multimodal de todos los perjuicios resultantes de la expedición de tales mercancías; y
 - "b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas,

según requieran las circunstancias sin que haya lugar a indemnización.

"3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona durante el transporte multimodal que haya tomado las mercancías bajo su custodia a sabiendas de su carácter peligroso.

"4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el operador del transporte multimodal sea responsable ..."²⁸

3.4.8 Recomendaciones:

El manejo de las mercancías peligrosas requiere de un conocimiento técnico especializado muy profundo. Si el usuario se interesa en conocer características, particularidades, grados de peligrosidad, acciones de emergencia, etc., es muy recomendable que acuda a la Asociación Nacional de la Industria Química, A. C., para su orientación.

Para el transporte de las mercancías peligrosas el usuario debe llenar un formato denominado "IMO DANGEROUS GOODS DECLARATION" (Declaración de Mercancías Peligrosas), el cual fue elaborado por la OMI y en transporte internacional se considera requisitable. (Anexo No. 1)

La Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo cuenta con un registro de empresas navieras afiliadas, dentro de las cuales se encuentran aquéllas que han tenido una amplia experiencia en el transporte de este tipo de mercancías. (Anexo No.2).

4. EL SEGURO MARITIMO DE LAS MERCANCIAS



4. EL SEGURO MARITIMO DE LAS MERCANCIAS

4.1 DEFINICION

El seguro marítimo: "Es el contrato por el cual una persona (asegurador) se obliga, a cambio de una prima, a indemnizar a otra (asegurado), hasta el límite de una suma fijada, los perjuicios patrimoniales que surjan en una expedición marítima²⁹.

La Ley sobre el Contrato de Seguros establece que, el contrato de seguro así como sus adiciones y reformas se deben hacer constar por escrito y la compañía aseguradora deberá entregar al contratante del seguro, una póliza en la que consten los derechos y obligaciones de las partes; dicho documento debe contener lo siguiente:

- Los nombres de los contratantes.
- Los domicilios de los contratantes.
- Firma de la empresa aseguradora.
- La designación de la persona o la cosa asegurada.
- La naturaleza de los riesgos garantizados.
- El momento a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de esta garantía.
- La cuota o prima del seguro, y
- Las demás cláusulas que deban figurar en la póliza, de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por los contratantes.

La Ley sobre el Contrato de Seguros, en su artículo 25 establece que en todo contrato, debe insertarse textualmente la siguiente cláusula:

"Si el contenido de la póliza o sus modificaciones no concordaren con la oferta, el asegurado podrá pedir la rectificación correspondiente dentro de los treinta días que sigan al día en que reciba la póliza. Transcurrido este plazo, se considerarán aceptadas las estipulaciones de la póliza o de sus modificaciones"³⁰.

4.2 TIPOS DE POLIZAS

La concreción del contrato de seguro y la medida en que la compañía aseguradora pueda asumir determinados riesgos, se plasman en un documento formal denominado "Póliza".

En la práctica del mercado asegurador mexicano, normalmente se manejan los siguientes tipos de póliza:

4.2.1 Específica por Embarque

En este tipo de póliza se ampara un cargamento, ya sea de uno o varios tipos de mercancías, para un determinado y mismo tipo de transporte. Para estar cubierto el asegurado, debe solicitar el seguro antes de haber comenzado a correr el riesgo, es decir, antes de iniciarse el transporte.

4.2.2 Póliza abierta o flotante, (Sujeta a declaración de embarques)

Este tipo de póliza se utiliza para asegurar un movimiento continuo y de cierta importancia. Consiste en un contrato global en el cual se convienen de antemano las condiciones del seguro para los transportes que en adelante llevará a cabo el asegurado, quien debe informar a la compañía aseguradora en cada caso de aventura marítima, para la aplicación de la póliza de seguro.

Una de las obligaciones del contratante en este supuesto, establece que deberá rendir un informe mensual de todos los embarques realizados en ese período; debiendo hacerlo dentro de los quince días, máximo, posteriores al cierre de los embarques realizados cada mes. De la misma forma la compañía se obliga a cubrir los riesgos correspondientes a los embarques que éste ha reportado mes con mes.



Existe la posibilidad de que el asegurado pueda cubrir, solamente una parte de sus embarques, es decir, hacer una selección específica; en este caso la declaración de embarques a la Aseguradora debe hacerse necesariamente antes de la realización de los mismos.

En este tipo de póliza es conveniente fijar, de común acuerdo, el límite máximo de responsabilidad por un embarque; esto obedece a que, todos los embarques que el asegurado pueda realizar, difícilmente se darán al mismo costo; por lo que resulta más fácil determinar el monto máximo que podrá concentrarse en un solo viaje y en un solo medio de transporte.

La terminación del contrato de seguro no se establece en este tipo de póliza, sin embargo, cualquiera de las partes puede cancelar el contrato siempre y cuando lo haga con estricto apego a la Ley e informando por escrito a la otra parte.

4.2.3 Póliza anual, (sujeta a declaración de embarques)

Este tipo de póliza, tiene las mismas características que la anterior, la diferencia es que tiene una vigencia limitada, como su nombre lo indica. Algunas empresas aseguradoras acostumban a cobrar el importe de una prima mensual como depósito, la cual es devuelta al asegurado una vez que ha declarado el 12° mes de embarques y pagado la prima correspondiente.

Es conveniente aclarar que todos los embarques que se efectúen antes de la terminación de la vigencia, y se encuentren en aventura marítima cuando la vigencia llega a la fecha establecida, quedan cubiertos hasta el término de su transporte marítimo.

4.2.4 Póliza anual fija

Este tipo de póliza se utiliza para cubrir de antemano todos los embarques que realice el asegurado durante un año, (vigencia de la póliza); quien pagará a la empresa aseguradora una prima

mensual fija determinada desde el inicio de la vigencia; esta prima fija mensual se establece en base a un análisis del monto estimado de embarques que el asegurado pretenda hacer durante un año. En este caso el asegurado no está obligado a hacer declaraciones de embarques a la empresa aseguradora.

Pueden existir otros tipos de pólizas, las cuales se dan de una combinación de los tipos antes indicados, por ejemplo:

- Póliza anual sujeta a declaración al término de vigencia.
- Póliza anual sujeta a declaración trimestral o semestral de embarques.
- Póliza anual fija con pago fraccionado (mensual, trimestral o semestral).

4.2.5 Limitación por paquete

Se refiere a la indemnización que deben pagar los transportistas en caso de pérdida o daño de la carga. Según el artículo 84 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares³¹, dicho monto debe ser el equivalente al valor declarado de la mercancía. Si no se hace la declaración de ese valor, la responsabilidad del transportista quedará limitada y estará sujeta a negociaciones prolongadas.

El hecho de que se fije una suma determinada de dinero por cantidad de mercancía (peso), es lo que lleva a darle la connotación de "limitación por paquete".

4.3 VIGENCIA DEL SEGURO MARITIMO

La vigencia de los seguros que se manejan en este ramo no se expresan cronológicamente, es decir, determinando el día y la hora, sino que, en el caso del seguro marítimo la vigencia se establece desde el momento en que los bienes quedan a cargo de los porteadores, continúa durante el curso normal del viaje y termina con la descarga de los mismos en el muelle del puerto de destino o bien con la entrega de los bienes en la bodega del consignatario (esto último en el caso de haberse contratado la extensión de la vigencia de "bodega a bodega").

³¹ Reglamento de Autotransporte Federal. Artículo 84. Diario Oficial de la Federación. 22 nov 1994. p. 87.

4.4 RIESGOS DE LAS MERCANCIAS Y SU COBERTURA

El propósito de la cobertura de transporte de mercancías o carga, es resarcir los daños que eventualmente pudieran sufrir los bienes objeto del transporte en todo movimiento de mercancías de un punto a otro, éstas por lo consiguiente se encuentran en mayor o menor grado sujetas a la ocurrencia de riesgos. Los riesgos a que se enfrenta una mercancía en tránsito están en relación directa con su naturaleza misma, con el medio de transporte empleado, con su forma de empaque o embalaje, por la distancia del viaje entre los puntos de origen y destino, por el paso por aduanas, las condiciones físicas, las condiciones climatológicas, etc.

Los riesgos por los cuales se asegura una mercancía en transporte marítimo, se clasifican en:

4.4.1 Básicos u Ordinarios de Tránsito

- Incendio.	- Pérdida de bultos por entero, caídos en la mar durante maniobras de carga y descarga.
- Rayo.	
- Explosión.	- Contribución por avería gruesa.
- Varada.	- Maniobras de alijo.
- Hundimiento.	

4.4.2 Adicionales o de Avería Particular

En las coberturas que amparan este tipo de riesgos, las empresas aseguradoras contemplan una serie de exclusiones que el usuario debe considerar.

Cobertura	Exclusión
- Robo total del embarque	Robo en forma directa o indirecta por empleados o dependientes del asegurado, así como desaparición misteriosa y/o extravío.
- Robo parcial.	Misma exclusión anterior.

- Mojadura imprevista ya sea de agua salada, dulce o ambas.	Humedad, condensación y evaporación.
- Contaminación por contacto con otras cargas.	Contaminación por residuos extraños a la mercancía asegurada, rotura, rajadura, abolladura y desportilladura, que provengan de un mal acondicionamiento de los envases, vehículos y/o bodegas.
Manchas (cuando estas afecten las características o propiedades originales de la mercancía).	Bienes que carezcan de empaque o embalaje.
Oxidación	Humedad del ambiente, cambios de temperatura.
Rotura o rajadura	Abolladuras, raspaduras, despostilladuras y daños a bienes que carezcan de empaque.
- Derrames (a consecuencia de la rotura del envase, empaque o contenedor en el que se transportan).	Derrame por envases o paquetes deficientes, y evaporación.

4.4.3 Especiales

- Echazón: Ampara los bienes cuando intencionalmente se arrojan al mar derivados de un acto de avería gruesa.
- Barredura: Cubre la pérdida de los bienes cuando estibados sobre cubierta (siempre y cuando exista aceptación expresa de la Cía. Aseguradora), sean barridos por las olas.
- Huelgas y alborotos populares
- Guerra a Flote

4.5 PROCEDIMIENTO DE RECLAMACION EN CASO DE SINIESTRO

Cuando el asegurado tenga noticia de algún siniestro ocurrido a las mercancías, debe llevar a cabo los siguientes pasos parahacer la reclamación correspondiente:

4.5.1 Reclamación en contra de los porteadores

En este caso, el asegurado hará la reclamación respectiva a los porteadores, cuando exista una pérdida o daño que pudiere dar lugar a reclamación. Dicha reclamación se hará por escrito dentro del término que fije el contrato de fletamento, carta de porte o conocimiento de embarque. (En base al Artículo 103 de la Ley de Navegación, que establece un plazo máximo de 3 días para hacer la reclamación).

4.5.2 Aviso

El asegurado deberá informar, por el medio de comunicación más rápido y eficiente a su alcance, a la compañía de seguros tan pronto se entere de lo acontecido, y confirmarla por escrito dentro de las siguientes 24 horas.

4.5.3 Solicitud de Inspección

Después de lo anterior, se procede a solicitar una inspección a la mercancía por algún organismo reconocido legalmente, por lo general ubicado en el puerto, siendo el caso más usual recurrir a un agente local de Lloyd's. En ausencia de éste puede intervenir un Notario Público o alguna autoridad local. La compañía de seguros, por lo general, establece que dicha inspección deberá efectuarse dentro de los cuatro días hábiles posteriores a la terminación del viaje.

4.6 DOCUMENTACION NECESARIA PARA LA RECLAMACION

Después del primer aviso a la compañía acerca del siniestro ocurrido, y dentro de los sesenta días naturales posteriores, se hace la reclamación formal a la compañía de seguros acompañando los siguientes documentos:

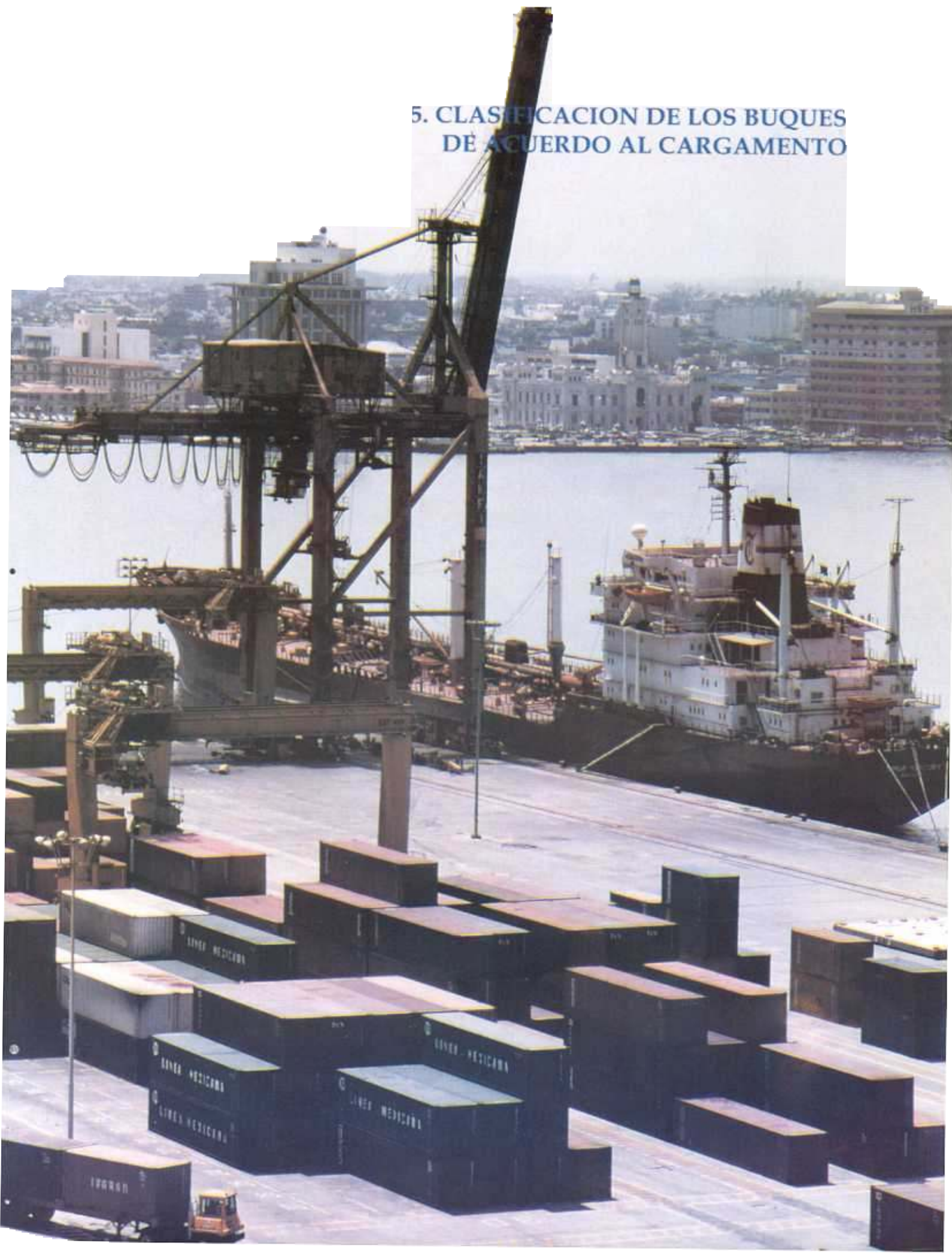
- a) Copia del acta de protesta del capitán, en su caso. Este documento es una declaración que formula el capitán de la nave en el trayecto, en caso de que ocurra alguna anomalía o siniestro.

- b) El certificado de daños o pérdida definitiva, expedido por las autoridades que realizaron la inspección correspondiente.
- c) Factura comercial y documentos probatorios de los gastos incurridos.
- d) Copia del conocimiento de embarque.
- e) Copia de la reclamación hecha a los porteadores y respuesta original de éstos, si la hubiese.
- f) Declaración de la existencia de cualquier otro seguro contratado.

En general, estos serían los aspectos más importantes a considerarse cuando se trate de asegurar mercancías que van a ser transportadas por vía marítima.



5. CLASIFICACION DE LOS BUQUES DE ACUERDO AL CARGAMENTO



5. CLASIFICACION DE LOS BUQUES DE ACUERDO AL CARGAMENTO

Así como no hay una definición integral de lo que se entiende por buque, tampoco existe una clasificación completa que abarque en toda su gama a dichos artefactos navales.

Un intento de clasificación sería, por las características físicas que poseen; por las funciones que realizan y las condiciones en las que operan.

Por lo anterior, y de acuerdo al primer caso, se podrían considerar los buques por el tipo de material de construcción, por su sistema de propulsión, por el combustible que consumen, etc., y en el segundo, por la naturaleza de lo que transportan.

Este capítulo se referirá en forma sencilla a la clasificación de los buques de acuerdo a su cargamento, ya que es el aspecto que interesa a los usuarios del transporte marítimo.

5. BUQUES PARA SERVICIO DE CARGA

Estas embarcaciones, a su vez, se clasifican en tres diferentes modalidades, las que comprenden, a los buques que transportan carga sólida, a los que transportan carga líquida, y los que combinan ambas características.

5.1.1 Buques para Carga Sólida o Seca

Este tipo de buque puede transportar carga seca o sólida, la cual puede ser a granel o fraccionada. La embarcación se caracteriza por tener en su estructura particularidades que la capacitan para el adecuado traslado de la mercancía, es decir que cuenta con aparejos, grúas, servicio de refrigeración, etc.

Cabe mencionar, que en la cubierta de este tipo de naves se encuentran las escotillas, por donde se depositan las mercancías en las bodegas.

5.1.2 Buques de Carga General

Esta embarcación está capacitada para el transporte de carga heterogénea, entre ella, carga que necesita refrigeración o congelación, es decir, tratamiento especial.

Cuenta con el equipo necesario para el adecuado manejo de la carga, como son: grúas, plumas y winches, y en la cubierta principal están las escotillas por las cuales se introduce la carga a las bodegas.

5.1.3 Buques Graneleros

Estos tipos de buques son aquéllos que dependen de las instalaciones de la terminal portuaria, ya que los mismos carecen de equipo para realizar las maniobras de carga y descarga, por lo que están desprovistos de entrepuentes que permiten el acceso de los elementos mecánicos. Existen buques graneleros para cemento, sal y madera, entre otros.

5.1.4 Buques para Carga Líquida o Buques Tanques

Como su nombre lo indica, se encargan de transportar carga líquida y tienen como característica principal, el casco dividido en tanques, esto es para el mejor manejo de la carga. También disponen de un sistema de bombeo para el adecuado movimiento de descarga de la mercancía.



Cabe mencionar que a esta embarcación también se le conoce con el nombre de buque cisterna, por las cualidades antes mencionadas.

5.1.5 Buques de Servicio Mixto

Este tipo de embarcación es aquella que reúne características para trans-

portar diferentes tipos de mercancías, y por esto resulta ser de gran rentabilidad en el sector naviero.

El objetivo principal de este buque, es aumentar la productividad del espacio de la carga mediante la óptima utilización de espacio.

Entre sus características encontramos que disponen de zonas reforzadas sobre cubierta para recibir las masas indivisibles, y están equipados con fuentes eléctricas para contenedores frigoríficos, cisternas para líquidos, rampas de acceso para los equipos rodantes, etc., es decir, que estos buques tienen la facilidad de transportar una gran variedad de productos, y es por eso que también se les conoce con el nombre de ORE-BULK-OIL, es decir, mineral, grano y petróleo.

5.2 BUQUES ESPECIALIZADOS

Son aquéllos que, se encargan de transportar mercancías con características específicas, éstos se clasifican en:



5.2.1 Buques Portacontenedores

Estos buques cuentan con su propio equipo, el cual consiste en un puente grúa que corre a lo largo de toda la cubierta, y tiene acceso a todas las bodegas. Cabe mencionar que la nave dispone de importantes unidades de refrigeración a las cuales se conectan los contenedores frigoríficos.

A esta embarcación también se le conoce con el nombre de "celular", ya que el casco de la nave está dividido por mamparos en forma transversal y vertical, los cuales forman las bodegas.

La mayoría de estas embarcaciones cuentan con su equipo de manipuleo, a fin de prever cualquier situación respecto a la falta de infraestructura en el recinto portuario, como es el caso de muchos puertos de los países subdesarrollados. Cabe destacar, que este tipo de embarcaciones han desarrollado técnicas de

manipuleo de la mercancía, las cuales reducen en un alto grado los riesgos de accidentes; estas técnicas se realizan por medio de la llamada grúa de pórtico.

En un principio, los contenedores se colocan en cubierta para aprovechar el máximo de capacidad, posteriormente, se trasladan a bodegas del mismo. Todos los contenedores son aceptables incluyendo los que reciben mercancías que sobrepasan la altura de 2.40 mts., así como, contenedores con lados movibles para las mercancías que sobrepasan el ancho de la estructura de la bodega.

5.2.2 Buques Roll On - Roll Off

Esta embarcación también se le ubica con los nombres de RoRo o buque Rampa, ya que está provista de rampas traseras o laterales que permiten el acceso directo de mercancías rodantes hacia las bodegas, como son: automóviles, camiones, tractores agrícolas, mercancías cargadas en chasis, así como también vagones de ferrocarril, cuando el buque está provisto de rieles.

Dentro del equipo de manipuleo de este tipo de buque, cabe destacar la función de los remolques llamados "esclavos", ya que éstos se encuentran a disposición de las mercancías no rodantes.

Otra opción dentro del sistema de manipuleo de estas naves, es la que representan los carros elevadores que se encargan de transportar a bordo los contenedores.

Es importante, para las funciones de carga y descarga, la dimensión de la puerta trasera del buque, así como el largo de la rampa, ya que requiere un mínimo de infraestructura portuaria en la mayoría de los casos.

5.2.3 Buques Porta Barcazas

También se les conoce con el término "LASH", que significa barcaza a bordo del buque. Esta embarcación es de alto grado de tecnicidad, ya que está considerada como un buque madrina, porque en su interior se colocan pequeñas embarcaciones, normalmente en forma rectangular, con sus respectivas cargas.

El equipo de manipuleo esta conformado por una grúa que corre sobre rieles de proa a popa, y la cual levanta las barcazas del agua y las transporta hacia las bodegas, o viceversa. Este tipo de embarcación es muy eficiente donde hay comunicación entre mar y río.

5.2.4 Buques Catamaran Bacat

Este tipo de buque resulta muy similar al buque anterior (LASH), puesto que su función principal es la de transportar barcazas, pero con una estructura diferente, ya que tiene una proa normal, el manipuleo de la mercancía se realiza por medio de un ascensor que es incorporado al sistema de la embarcación.

5.2.5 Buques Seabee

Este tipo de embarcaciones es también similar a las anteriores, ya que transporta barcazas, pero difiere en el manejo de las mismas, ya que estas son conducidas a la popa por un remolcador y se colocan sobre la plataforma de un ascensor con la ayuda de los "winches" de la nave, posteriormente al llegar a cubierta son deslizadas por medio de rodillos y un transportador que los lleva al lugar correspondiente en cubierta.

5.3 BUQUES DE SERVICIOS PORTUARIOS

Este tipo de embarcaciones ayuda a otros buques a realizar sus maniobras de carga y descarga, esto sucede cuando la infraestructura del puerto es insuficiente, o cuando existe poco calado (es decir, poca profundidad en el lugar).

5.3.1 Gabarras y Barcazas

Son embarcaciones que disponen de equipo propio para el adecuado manejo de la carga, pero en la mayoría de los casos carecen de equipo motorizado; son muy prácticas en los lugares donde un buque atracado necesita descargar por ambos lados.

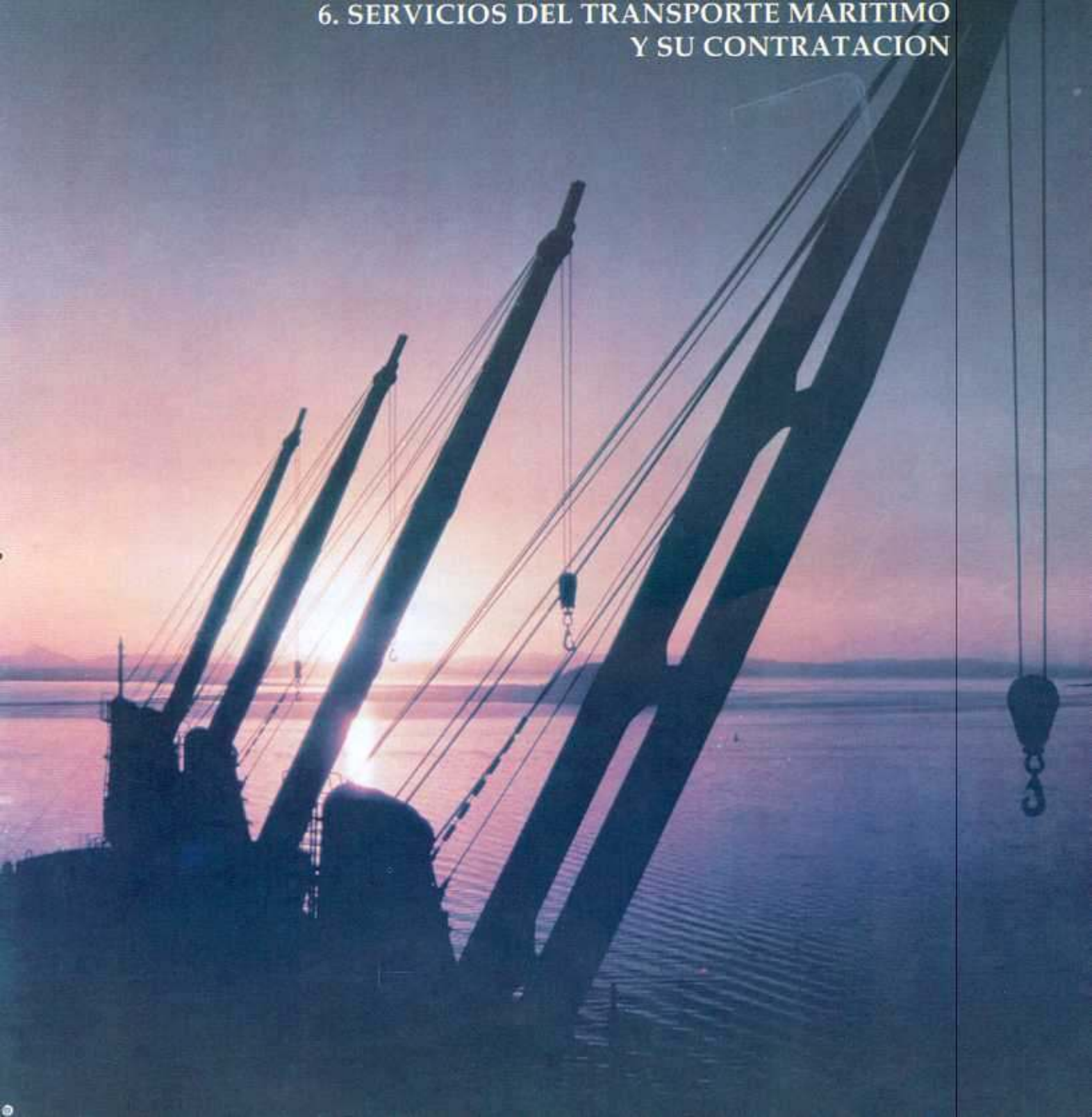
Cabe destacar la función de los Remolcadores que se encargan de auxiliar a las gabarras.

5.3.2 Remolcadores y Dragas

Los remolcadores auxilian a los buques en sus maniobras de atraque y desatraque y en algunas ocasiones conducen a otras embarcaciones por los canales de acceso, o las apoyan durante sus movimientos en la dársena de maniobras. Las dragas en particular, se utilizan para la conservación de la profundidad adecuada en los puertos y tienen instalada maquinaria especial para extraer del fondo arena y escombros.

Tomando en consideración que existe una amplia gama de términos técnicos utilizados en este capítulo, en el Glosario de Términos se incluyen las principales partes del buque convencional, así como abreviaturas y términos marítimo-portuarios, que con frecuencia puede encontrar el involucrado en el transporte marítimo.

6. SERVICIOS DEL TRANSPORTE MARITIMO
Y SU CONTRATACION



6. SERVICIOS DEL TRANSPORTE MARITIMO Y SU CONTRATACION

Como ya se ha señalado, el transporte marítimo ofrece diversos tipos de navegación y servicios, entre los que el usuario deberá utilizar aquel que sea acorde a sus necesidades, es decir, en función del tipo de carga y el volumen de la misma.

Cabe señalar, que la legislación mexicana contempla tres tipos de tráfico.

"Artículo 32.- La navegación que realizan las embarcaciones se clasifica en:

"I. Interior.- Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro;

"II. De cabotaje.- Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos; y

"III. De altura.- Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros."³²

En el tráfico de altura, el usuario puede encontrar diferentes tipos de servicios, que pueden ser Regulares o Irregulares.

SERVICIOS REGULARES

6.1.1 Características

- Operan rutas fijas preestablecidas y siempre a un mismo grupo de puertos.

Cuentan con itinerarios con fechas programadas de llegadas y salidas, operan con regularidad de acuerdo a la demanda del mercado.

- Ofertan espacio disponible en los buques, para embarques pequeños de carga general o heterogénea, en algunas ocasiones ofrecen fletes promocionales a determinados productos y diversos destinos.

Dentro de las líneas regulares podemos hablar de aquéllas que forman parte de una Conferencia Marítima y de las que trabajan de manera independiente.

6.1.2 Conferencias Marítimas

"Es un grupo constituido por dos o más empresas porteadoras navieras que prestan servicios regulares de transporte internacional de carga en una ruta particular o más rutas particulares dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo o arreglo ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes..."³³

Los principales objetivos de las Conferencias Marítimas se pueden resumir, entre otros; en formar una unión contra la competencia de las líneas independientes, evitarla entre sus miembros, para lo que establecen bases para el cálculo de los fletes y los recargos, unifican algunos documentos y diversos tipos de embalaje acordes al tipo de producto.

A las Conferencias también se les conoce con el nombre de "Asociaciones de Transporte".

Dichas Conferencias establecen ciertos convenios, los cuales se denominan: "Acuerdos de Lealtad", que son algunos de los medios que utilizan las Conferencias para garantizar el abasto y transporte de mercancías, a través de buques de las líneas miembros de una determinada Conferencia. De igual manera otorgan descuentos y fletes promocionales. A los referidos Acuerdos también se les conoce como "Contratos de Fidelidad".

³³Organización de Naciones Unidas. UNCTAD. Convenio sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Anexo I. Capítulo I. Definiciones.

6.1.3 Líneas Independientes

Son la competencia de las Conferencias, se conocen también con el nombre de OUTSIDERS y son aquellas líneas que no pertenecen a conferencia alguna y que sin embargo también ofrecen la misma calidad de servicios que las líneas conferenciadas, pero sin los Acuerdos de Lealtad, no obstante, el costo del flete si se puede negociar con la línea, en función de la ruta, tipo y volumen de carga.

Una vez que hemos explicado los servicios regulares, pasaremos a detallar su procedimiento de contratación.

Para que el usuario pueda aprovechar eficientemente los servicios del transporte marítimo es necesario que se familiarice primeramente, con las condiciones de compra/venta de la mercancía a transportarse.

Estas condiciones se conocen con el nombre de Incoterms y de Liner terms. (Estos términos serán tratados con mayor profundidad en el Capítulo 8 de este mismo documento).

Los términos de compra/venta se refieren solamente a los contratos entre comprador y vendedor y son totalmente diferentes de los que tienen relación con la línea y el usuario.

Antes de firmar un contrato de compra/venta, es importante resaltar que el vendedor deberá verificar, que existe la ruta adecuada para el envío de la mercancía al comprador y además, que los términos de contratación del servicio no contravengan las cláusulas de la Carta de Crédito, en caso de que la mercancía sea pagada de esta forma. Así, dependiendo de las condiciones de compra/venta, surge la forma de contratar los servicios navieros de parte del comprador o del vendedor.

Hecha la aclaración, a continuación se explican los procedimientos de contratación tanto para exportación, como para importación.

6.2.1 Procedimiento de Contratación para Exportación

a) Agencia Consignataria

Como primera instancia se deberá contactar a una o varias Líneas Marítimas o Agentes Navieros, a fin de solicitar la cotización que más le convenga, para lo cual deberá proporcionar los siguientes datos:

- Descripción de las mercancías, (peso, volumen, y características).
- Punto de origen de las mercancías.
- Puerto de carga.
- Puerto de descarga.
- Destino final de las mercancías.
- Cantidad de contenedores (en caso de requerirlos).
- Términos de contratación.

b) Los términos de contratación del servicio se dividen en:

- i. Transporte de carga no contenerizada, y
- ii. Transporte de carga contenerizada.

Para el caso de carga contenerizada se especificará, si el servicio será con llenado y/o vaciado del contenedor a cargo del cliente o de la línea naviera, de acuerdo a los siguientes términos:

FCL/FCL, lo que quiere decir: Full Container Load/Full Container Load, esto significa que el llenado y vaciado correrá por cuenta del Embarcador/Consignatario.

LCL/LCL, lo que quiere decir: Less Than Container Load/Less Than Container Load, esto significa que el llenado y vaciado correrá por cuenta de la Línea. Este término se utiliza principalmente para cargas sueltas.

También será necesario especificar si se requerirá el servicio de transporte del contenedor, y si este será de:

- Puerta a puerta.
- Puerta a puerto.
- Puerto a puerta.
- Puerto a puerto.

c) Agencia Aduanal.

Se requiere contratar los servicios de un agente aduanal para que efectúe el despacho correspondiente en la aduana del puerto de carga.

d) Reserva de Espacio.

Se deberá reservar espacio con el Agente Naviero, por lo menos 10 días antes de la llegada del buque al puerto de carga, o del posicionamiento del equipo en planta, para lo cual se tendrá que proporcionar la siguiente información:

- Buque y número de viaje.
- Nombre y dirección del embarcador.
- Nombre y dirección del consignatario.
- Nombre del agente aduanal.
- Punto de origen de la mercancía. Si se contrata transporte terrestre, indicar nombre, dirección, lugar y fecha de posicionamiento del contenedor.
- Puerto de carga.
- Puerto de descarga.
- Destino final de la mercancía, si se contrató transporte terrestre o transbordo.
- Marcas y cantidad de paquetes de la mercancía.
- Descripción de la mercancía, peso, volumen y características).

Todos estos datos deberán ser exactos e iguales a los establecidos en la carta de crédito y/o en el contrato de compra/venta. A continuación se hacen algunas recomendaciones que se deberán observar:

Carga suelta o paletizada, marcar el empaque y/o embalaje de la mercancía.

- Carga contenerizada, utilizar un sello inviolable para cerrar la unidad, incluyendo su número como marca adicional al número del contenedor.

- Mercancías peligrosas o refrigeradas, requieren de servicios especiales, por lo que se deberá solicitar información adicional al Agente Naviero.

La entrega de la carga al puerto, deberá ser hecha al Agente Naviero con 24 horas de anticipo al arribo del buque, asimismo, dicha carga deberá estar lista en el puerto de embarque, debidamente consolidada y con todos los trámites aduanales ya efectuados:

- Si el buque llega de martes a sábado, a más tardar a las 12:00 Hrs. del día anterior, o
- Si el buque llega en domingo o lunes, a más tardar a las 15:00 Hrs. del viernes anterior.

El contenedor deberá posicionarse en la planta y consolidarse con la debida anticipación, lo cual dependerá de:

- Si el movimiento del contenedor a planta estará a cargo del cliente, o de la línea naviera, o
- Si el llenado del contenedor en puerto lo efectuará el cliente o la línea naviera.

Para efectuar el llenado, vaciado y entrega de los contenedores, el cliente cuenta con un cierto número de DIAS LIBRES (es decir, días por los que no se cobran recargos), mismos que también se aplican para embarques de importación según la siguiente tabla:

CONTENEDORES	TIEMPO LIBRE
De 1 a 5	7 Días Naturales
De 6 a 10	10 Días Naturales
De 11 a 20	12 Días Naturales
De 21 a 30	14 Días Naturales
De 31 a 40	16 Días Naturales
De 41 a 50	18 Días Naturales
De 51 en Adelante	20 Días Naturales

Cabe aclarar que regularmente esto sólo es aplicable para contenedores de carga seca. Para otro tipo de contenedores, deberá consultar con su agente naviero. Así también, los horarios de entrega y el número de días libres puede variar dependiendo de la línea naviera con la que se tenga contratado el servicio de transporte marítimo.



Si el cliente no efectúa los movimientos necesarios dentro del tiempo estipulado, se le cobrarán cargos adicionales por DEMORAS.

Una vez tomado en cuenta lo anterior, el cliente deberá entregar al Agente Naviero la proforma o instrucciones del conocimiento de embarque, las cuales deberán estar de acuerdo con los términos de compra/venta y/o carta de crédito, y debiendo incluir la siguiente información:

Datos proporcionados durante la reservación de carga.

- Marcas y cantidad de paquetes de la mercancía.

Número de los contenedores, (en su caso).

- Peso bruto y neto de la mercancía.

Volumen de la mercancía en Metros cúbicos.

- Descripción completa y detallada de la mercancía.

- Lugar y nombre de quién efectuará el pago del flete.

- Lugar y nombre de a quien se entregará el conocimiento de embarque.

- Cláusula "Prepaid" o "Collect", según corresponda.

Si el flete es "Prepaid" o prepagado, el cliente deberá liquidarlo una vez que la mercancía haya sido embarcada; y en ese momento, se le entregarán los originales y las copias de su conocimiento de embarque.

Si el flete es "Collect" o por cobrar, el embarcador deberá recoger esta documentación en las oficinas de la agencia naviera, dos días hábiles después de que el buque haya zarpado.

6.2.2 Procedimiento de Contratación para Importación

Al igual que en las operaciones de exportación, es aconsejable que el importador verifique la existencia de servicios de transpor-

te marítimo del país donde procedan sus importaciones y en base a éstos contrate el flete más adecuado.

También, se deberán considerar los términos de compraventa pactados, ya que si los términos son FOB (Free on Board), o EX WORK, el comprador instruirá al vendedor para que a cuenta del primero, el segundo realice la contratación del transporte, y los trámites necesarios para la exportación/importación de la mercancía.

En este sentido, si el término es EX WORK, el comprador tiene la obligación de mover la carga al puerto, así como cubrir los gastos que ésta genere (manejos, inspecciones, despacho aduanal, etc.).

Por otro lado, si el término es CIF (Cost, Insurance, Freight) o C&F (Cost And Freight), el vendedor realizará todos los trámites por su cuenta y riesgo.

a) Agencia Consignataria.

Al igual que en el procedimiento para exportación, el usuario deberá contactar con una o varias líneas marítimas, a fin de solicitar la cotización que más le convenga, por lo que deberá proporcionar los siguientes datos:

- Descripción detallada de las mercancías, (peso, volumen y características).

- Nombre del proveedor/embarcador.

Punto de origen de la mercancía

- Puerto de carga.

Puerto de descarga.

Destino final de la mercancía.

- Cantidad de contenedores, (en caso de requerirlos).

Términos de contratación, (términos de compraventa).

Una vez elegida la línea, deberá dar a la Agencia Consignataria que lo representa, las instrucciones precisas del embarque, incluyendo:

Buque y número de viaje (si es en términos FOB o EX WORK).

-
- Nombre y dirección del consignatario.
 - Nombre y dirección de la persona quien se notificará del arribo de la mercancía.
 - Punto de origen de la mercancía, si se contrató transporte terrestre o si se refiere a un punto donde deberá haber transbordo.

Puerto de carga.

- Puerto de descarga.

Destino final de la mercancía, si se contrató transporte terrestre.

- Marcas y cantidad de paquetes de la mercancía.

b) Despacho en el Puerto de Destino.

Una vez que se realizó el punto anterior, el usuario deberá avisar al agente aduanal que efectuará los trámites necesarios para el despacho de la carga en el puerto de destino.

En caso de que la línea naviera realice el transporte terrestre, el agente aduanal deberá solicitarlo por escrito por lo menos con 24 horas de anticipación a dicho movimiento.

Hay que considerar que si la compra se realiza través de una Carta de Crédito, el usuario deberá recoger los originales del Conocimiento de Embarque en la institución bancaria correspondiente, en cuanto la mercancía haya sido puesta a bordo del buque, o en su caso, solicitar de inmediato al proveedor la remisión de estos documentos si la compra se realiza por otro medio.

c) Liberación de la Mercancía.

Se liberará la mercancía al consignatario, al momento de entrega de al menos un original del Conocimiento de Embarque y el pago total del flete. El importador deberá entregar además un depósito (el cual puede ser de más o menos 1,000 USD), o carta de garantía por el contenedor usado, dicho depósito lo recuperará al momento de la devolución del contenedor; se deducirán en su caso, los gastos extras en que haya incurrido el importador.

Una vez que se han retirado las mercancías del contenedor, ya sea en la planta o en la zona franca del puerto de descarga (recinto fiscal), el importador o su agente aduanal deberán devolverlo en el patio de vacíos, limpio y en las condiciones que lo recibieron, haciendo constar por escrito dicha entrega.

Al igual que en el procedimiento de exportación, el cliente gozará de un cierto número de DIAS LIBRES para efectuar el vaciado del contenedor.

En caso de no devolver el contenedor vacío en el tiempo estipulado, se le cobrará un cargo adicional por DEMORAS.

6.2.3 Conocimiento de Embarque

"Por conocimiento de embarque, se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del citado documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador"³⁴

a) Funciones:

Del anterior concepto, podemos derivar las tres funciones que en la actualidad cumple el conocimiento de embarque en los tráficos marítimos internacionales y que consisten en que:

- i. Es un recibo de la mercancía por parte del naviero o armador.

Aquí el conocimiento implica que quién ha aceptado el compromiso de realizar el transporte marítimo de las mercancías, ya las ha recibido para tal fin.

Así también, dicha recepción puede conllevar el que las mercancías ya se encuentren a bordo del buque o no, expidiéndose en este caso un conocimiento de embarque con la leyenda "Recibido para Embarque".

- ii. Es una prueba de la celebración del contrato de transporte marítimo de mercancías.

³⁴ Organización de Naciones Unidas. UNCTAD. *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías*, 1978. (Reglas de Hamburgo). Definiciones. Artículo 1. Párrafo 7°.

En este sentido, el conocimiento de embarque adopta el papel de documento probatorio de los términos y condiciones en las que se realizará el transporte marítimo.

iii. Es un título representativo de las mercancías.

El conocimiento de embarque también se considera un título de crédito, característica que le atribuye la Ley de Navegación vigente, la cual en su artículo 98 párrafo segundo establece que el conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y, consiguientemente, toda negociación, gravamen o embargo sobre ellas, para ser válido, deberá comprender el título mismo.

Cabe destacar la importancia de la función del conocimiento de embarque, ya que facilita, entre otras cosas, la transmisión de las mercancías de un titular a otro, mediante el endoso de dicho documento respectivo.

No hay que olvidar que el conocimiento de embarque como título de crédito puede ser expedido en forma nominativa, a la orden, o al portador, aspectos que abordaremos más adelante.

b) Modalidades.

El uso continuo del Conocimiento de Embarque en el transporte marítimo de mercancías, ha hecho que este adquiera características propias de una clasificación sobre diversos tipos de Conocimiento de Embarque y en la que tenemos al:

i. Conocimiento de Embarque Directo o Combinado.

Conocimiento de Embarque Directo, determina los compromisos que adquiere el naviero o armador para el transporte de determinadas mercancías, de un puerto a otro puerto, incluyendo los transbordos necesarios. En este conocimiento de embarque, la responsabilidad del naviero o armador empieza desde el momento en que recibe las mercancías en el puerto de embarque, y termina hasta su descarga en el puerto de destino.

El Conocimiento de Embarque denominado "Combinado" (COMBINED), es aquel conocimiento de embarque en el cual el naviero o armador, se obliga a transportar las mercancías desde un determinado punto (bodega o fábrica del embarcador), hasta otro determinado punto

(bodega o fábrica del consignatario de las mercancías). En este tipo de conocimiento, la responsabilidad del naviero o armador, además del transporte marítimo, abarca la derivada del uso de cualquier otro medio de transporte necesario para el cumplimiento del contrato, es así que este tipo de conocimiento de embarque se adopta el papel de documento de carácter multimodal, (modo de transporte al que se hace referencia en otro capítulo de esta obra).

ii. Conocimiento de Embarque Recibido a Bordo, y Documento Provisional Recibido para Embarque.

Como se hizo anteriormente, el conocimiento de embarque conlleva el recibir las mercancías para su transporte, pero esta recepción puede ser ya estando las mercancías en las bodegas del buque, en cuyo caso se expedirá un conocimiento de embarque con especificación de haberse recibido las mercancías a bordo, o bien, se podrá expedir un documento provisional (conocimiento para embarque), en el cual el naviero o armador confirma la recepción de las mercancías sin que éstas se encuentren a bordo del buque, con la indicación de "recibido para embarque" (RECEIPT FOR SHIPMENT), mismo que será cambiado por el conocimiento de embarque respectivo, en cuanto las mercancías sean embarcadas.

Sí es el caso del conocimiento de Embarque Provisional, éste deberá contener:

La indicación de recibido para embarque,

- La indicación del lugar donde hayan de guardarse las mercancías mientras sean embarcadas, y
- El plazo fijado para el embarque.

iii. Conocimiento de Embarque Limpio o Sucio.

Estos tipos de conocimientos de embarque se distinguen por el hecho de que el naviero o armador, su capitán o agente, se da cuenta que al momento de recibir las mercancías, éstas no han sido entregadas en buenas condiciones, por lo que se realizan anotaciones en el conocimiento de embarque, indicando las anomalías detectadas, con el fin de deslindar responsabilidades.

De esta forma, se dice que un conocimiento de embarque limpio, es aquel que se presenta sin anotaciones, y en caso contrario se denominará Sucio.

iv. Conocimientos de Embarque Nominativo, a la Orden o al Portador.

Como ya se anotó anticipadamente, al ser el conocimiento de embarque un título representativo de mercancías, éste se puede elaborar a nombre de la persona titular del mismo (en forma nominativa), ya sea a la orden, o bien al portador.

Además, se puede establecer dentro del propio conocimiento de embarque, la característica de ser negociable o no negociable.

v. Conocimiento de Embarque Pagado o Por Cobrar.

Estos dos tipos de conocimiento de embarque se distinguen el uno del otro, por el hecho de referirse al momento en que se realizará la liquidación del flete correspondiente, y se encuentra relacionado con los términos de compraventa de las mercancías. Por ejemplo, si la compraventa es en términos CIF (costo, seguro y flete), el flete será pagado por el embarcador o vendedor de las mercancías; pero si es en términos FOB (libre a bordo), el cargo del flete será responsabilidad del comprador o consignatario de las mercancías.

vi. Conocimiento de Embarque "Ad Valorem" y Ordinario.

El conocimiento de embarque "Ad Valorem", es aquel en el que el embarcador declara al naviero o armador, el valor total de la mercancía a transportar, para los



efectos de que en caso de algún daño, pérdida parcial o total de la mercancía, el naviero o armador responda por el valor declarado.

El naviero o armador, antes de expedir un conocimiento de embarque "Ad Valorem", solicitará el visto bueno de su aseguradora. Regularmente la aceptación de un conocimiento de embarque "Ad Valorem" conlleva la cotización de un flete más elevado.

Normalmente, el valor de las mercancías transportadas por el naviero o armador es desconocido, por lo que se expide un Conocimiento de Embarque Ordinario.

vii. Conocimiento de Embarque Forma Larga y Forma Corta.

El Conocimiento de Embarque Forma Larga (long form), especifica todas las cláusulas correspondientes a los términos y condiciones en que se de realizará el transporte marítimo de las mercancías. El Conocimiento de Embarque Forma Corta (short form), sólo se refiere al conocimiento de embarque utilizado normalmente por el naviero o armador.

Este último conocimiento de embarque, frecuentemente es impugnado por los usuarios, por desconocerse cuáles son los términos y condiciones exactas a las que las partes se obligan.

Una vez analizados los diferentes tipos de conocimientos de embarque, procederemos a enunciar las principales regulaciones tanto internacionales, como nacionales que existen para el transporte marítimo.

c) Regulación Internacional y Nacional.

El primer intento que ha tenido éxito en regular internacionalmente la materia que nos ocupa, ha sido "La Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque", la cual se adoptó en Bruselas, Bélgica, en 1924, y que se conoce también como "Reglas de la Haya".

Posteriormente, en 1969, se adoptaron algunas modificaciones mediante un protocolo que se conoce como "Reglas de Wisby". Para 1979, se elaboró un nuevo protocolo que reformó a las Reglas de la Haya - Wisby.

En 1978, en la ciudad de Hamburgo, Alemania, se adoptó el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías", también conocido como "Reglas de Hamburgo". Este convenio se encuentra en vigor internacionalmente, aunque nuestro país no lo ha ratificado.

Por lo que se refiere a la reglamentación nacional, la Ley de Navegación del 4 de enero de 1994, dedica el capítulo II del Título Quinto, al Contrato de Transporte de Mercancías por Agua.

Así también, el 17 de enero de 1994, se publicó el decreto por el que se aprobó el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque y sus Protocolos Modificativos (Reglas de la Haya y Reglas Wisby) de 1924 y 1968 respectivamente.

El 25 de agosto de 1994 se publicó, en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto de Promulgación de las Reglas de la Haya y su Protocolo Modificativo (Reglas Wisby), así como el Protocolo que reforma los anteriores instrumentos, del 21 de diciembre de 1979.

d) Obligaciones y Derechos.

El naviero, y el que expida el Conocimiento de Embarque a nombre propio, serán responsables de las mercancías, desde el momento en que se colocan bajo su custodia, hasta el momento de su entrega.

El hecho de retirar o aceptar las mercancías, salvo prueba en contrario, es presunción de que se han entregado en la forma indicada en el Conocimiento.

El consignatario o destinatario, podrá aceptar las mercancías con las reservas del caso, debiendo dar aviso a la empresa naviera de los daños o pérdidas, para los ajustes correspondientes, si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso se debe dar 3 días después de la entrega. Las acciones legales en esta materia, prescriben 12 meses después de la entrega al destinatario o después del arribo del buque al puerto de destino sin la mercancía.

El transportista podrá limitar su responsabilidad por la pérdida o daño de las mercancías a una suma equivalente en moneda nacional a 666.67 Derechos Especiales de Giro (DEG'S), por bulto o unidad; o a 2 DEG'S, por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, tomando en cuenta al que resulte mayor.

El transportista, no será responsable de los daños que se ocasionen por:

- Faltas náuticas del capitán, tripulación o piloto;
- Incendio, a menos que sea causado por el transportista;
- Caso fortuito o fuerza mayor;
- Actos u omisiones del cargador, sus agentes o representantes;
- La naturaleza propia de las mercancías;
- Embalaje insuficiente o imperfección de las marcas;
- Vicios ocultos; o
- Disposición de la Ley (Código Civil).

El cargador tiene la obligación de proporcionar los datos exactos de identificación de las mercancías e indemnizará al transportista de las pérdidas y daños y cubrirá los gastos que se generen por la inexactitud de tales daños.

El transportista tendrá derecho a desembarcar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías inflamables explosivas o peligrosas no declaradas como tales, el cargador será responsable de los daños y perjuicios causados.

e) Cláusulas Principales.

Principales cláusulas que aparecen en los conocimientos de embarque.

Definiciones.

La primera cláusula que aparece en el conocimiento de embarque se refiere a las definiciones que son aplicables a los términos utilizados en las cláusulas del propio conocimiento.

Son de especial importancia las definiciones relativas al naviero o armador (CARRIER) y el embarcador (MERCHANT), ya que normalmente en las mismas se incluyen a todos los agentes y dependientes tanto de unos, como de otros, por lo que se hace necesario revisar en cada caso si esta definición es la aplicable o si se necesita alguna modificación.

i. Cláusula Paramount.

En esta cláusula se incorporan las reglas de la "HAYA", así como sus protocolos, a efecto de regular las relaciones derivadas del conocimiento de embarque.

De igual forma, esta cláusula incluye la referencia a la aplicación de cualquier otra Ley sobre Transporte Marítimo, que sea obligatoria en un país determinado, como por ejemplo la Ley de Navegación mexicana o la Ley de Transporte Marítimo de los Estados Unidos de América, y tratándose de transporte multimodal, la referencia a los acuerdos o regulaciones que le sean aplicables a algún otro medio de transporte, distinto del marítimo y que se encuentre cubierto por el propio conocimiento de embarque.

ii. Responsabilidad

El conocimiento de embarque incluye, una cláusula que se refiere al período de responsabilidad que será aplicable al naviero o armador, por daños o pérdidas totales o parciales que llegasen a sufrir las mercancías.

iii. Cláusula de Excepciones.

A través de esta cláusula, el naviero o armador se libera de cualquier responsabilidad debida a retraso o demora en la entrega de las mercancías, así como por daño o pérdida total o parcial del cargamento a consecuencia de incendio, salvo que dicho incendio hubiera sido producto de su negligencia o culpa.

No hay que olvidar que las reglas de Hamburgo, sí establecen la responsabilidad por demora en la entrega de las mercancías. Con relación al incendio, este convenio estipula que la carga de la prueba re-cae sobre el naviero o armador.

iv. Cláusula de Transbordo.

La misma establece que el naviero o armador podrán realizar todos los transbordos necesarios durante el transporte de las mercancías, a efecto de que éstas lleguen hasta su puerto de destino.

Es obvio mencionar que tal disposición no sería aplicable en caso de que el transporte se contrate sobre las bases de

una embarcación determinada. En este caso se entiende que el embarcador tiene especial interés en que el transporte de sus mercancías se realice en un buque de condiciones especiales, por lo que en caso de realizar algún transbordo, se violentaría dicha obligación particular.

v. Cláusula de Compensación y Limitación de Responsabilidad.

Esta cláusula, se refiere a las limitantes de responsabilidad que son aplicables en caso de que la carga amparada por el conocimiento de embarque, sufra algún tipo de daño o pérdida, de conformidad con los Convenios Internacionales aplicables.

vi. Cláusulas Relacionadas con la Responsabilidad del Cargador.

Todos los conocimientos de embarque incluyen diversas cláusulas que especifican las obligaciones que contrae el embarcador al entregar sus mercancías, y éstas se refieren a: la veracidad en la descripción de las mercancías; y la suficiencia de los embalajes utilizados. Con esto se libera al transportista de posibles daños que se deriven por el incumplimiento del embarcador en estas obligaciones.

Para el caso del transporte de mercancías peligrosas, los conocimientos de embarque contemplan una cláusula especial. (Con relación al transporte de las citadas mercancías, se trata con mayor detalle en el capítulo tres de esta obra).

vii. Cláusula de Retención sobre las Mercancías.

En el conocimiento de embarque se incluye una cláusula que estipula que el cargamento transportado queda especialmente afecto al pago del flete que originó, es decir que el porteador, en caso de falta de pago por el transporte de las mercancías, podrá pedir a un Juez que autorice la venta de las mismas, por medio de corredor o un comerciante establecido, a fin de cubrir los créditos correspondientes.

viii. Cláusula de Avería Gruesa o Común.

Esta cláusula que se encuentra inserta en los conocimientos de embarque, determina que todos los

interesados en la aventura marítima (transportistas y embarcadores), se obligan a contribuir para la liquidación de la avería gruesa o común, la cual es reglamentada por las llamadas Reglas de York y Amberes, en sus versiones de 1950 , 1974 y 1990.

ix. Cláusula de Ley y Jurisdicción

En todos los conocimientos de embarque se contiene una cláusula en la que se especifica la Ley aplicable al contrato de transporte marítimo de mercancías, así como los tribunales competentes para la solución de las controversias, que se originen por la ejecución o interpretación del mismo.

Es recomendable que los embarcadores consulten y verifiquen, en cada caso, la Ley y Jurisdicción aplicable a dichos conocimientos de embarque, ya que es común que se establezca como jurisdicción el lugar donde se encuentran establecidas las oficinas principales del naviero o armador.

6.3 SERVICIOS IRREGULARES

6.3.1 Características

Son aquellos servicios que realizan los buques llamados "TRAMP" o "Trampa", es decir que no tienen ruta fija, se distinguen por cubrir cualquier ruta en el tráfico mundial, no tienen clientes fijos, por esta razón tienen un amplio conocimiento sobre las condiciones existentes en el mercado marítimo, logrando una optimización de sus buques. No tienen itinerarios fijos por lo que buscan carga en todas las regiones.

Estos servicios se pueden contratar con la intermediación de corredores o directamente en las bolsas-mercados de fletes, donde concurren oferentes de servicios y/o embarcaciones, para el transporte de mercancías.

Dicho transporte también se puede realizar a través de los contratos de fletamento, estos fletamentos son contratos de utilización o arrendamiento de un buque, los cuales pueden ser empleados con diferentes fines. El usuario puede desear transportar la carga por su cuenta o subcontratar una nave o utilizarla como buque de carga general.

En este sentido, es conveniente establecer la diferencia que existe entre un Conocimiento de Embarque y una Póliza de Fletamento, también llamado Contrato de Arrendamiento de

Buque, Fletamento, o Póliza de Transporte. El primero consiste en que el armador o propietario del buque se compromete a prestar un servicio de transporte, con un buque que él equipa y dota de tripulación y de cuya administración y navegación sigue siendo responsable durante la ejecución del contrato; mientras que en el segundo, se requiere del uso del espacio total de la embarcación o de gran parte de los espacios de la misma, por lo tanto, el propietario o representante del cargamento (llamado fletador), conviene con el propietario del buque (llamado fletante) el espacio que necesita y que puede ser total o parcial, así como, las condiciones bajo las que se dará el contrato o póliza de fletamento.

Este tipo de transporte se puede convenir dirigiéndose a las empresas navieras, las cuales tienen una división para fletamentos.

6.3.2 Modalidades del Servicio Irregular

La contratación de este servicio tiene tres principales modalidades, las cuales se describen a continuación:

a) Fletamento o arrendamiento a casco desnudo.

"El Fletante se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del fletador, una embarcación determinada, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de un flete. El fletador asume la gestión náutica y comercial en calidad de naviero o armador de la embarcación fletada y debe restituir la embarcación al término convenido en el estado en que la recibió, salvo el uso normal de ésta y de sus aparejos.

"El Fletador responderá al fletante de todas las reclamaciones de terceros que sean consecuencia de la operación y explotación de la embarcación y tendrá a su cargo el mantenimiento y reparación de la embarcación, con excepción de las reparaciones que provengan de vicios propios de ésta, que serán a cargo del fletante.

"En el contrato de fletamento a casco desnudo se podrá pactar la opción a compra."³⁵

Es decir, que en este caso la gestión náutica: tripulación, equipamiento, mantenimiento, seguro del buque, reclutamiento y pago de la tripulación, e igualmente la gestión comercial del buque: operaciones de aprovisionamiento (gasolina), gastos de

³⁵ *Ley de Navegación. Artículo 95. Op.*

escala y de puerto, corren a cargo del "Fletador" (quien alquila el buque).

b) Fletamento por tiempo.

"El fletante se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación a disposición del fletador por un tiempo determinado, a cambio del pago de un flete.

"El fletante se obliga además, a presentar en la fecha y lugar convenidos, y a mantener durante la vigencia del contrato la embarcación designada, armada convenientemente para cumplir las obligaciones previstas en el contrato. El fletante conserva la gestión náutica de la embarcación, quedando la gestión comercial de ésta al fletador a quien el capitán debe obediencia, dentro de los límites de la póliza de fletamento."³⁶

En este caso es el "Fletante" (quien pone a disposición el buque) el que tiene la responsabilidad de la gestión náutica, mientras que el "Fletador" (quien paga el flete) la gestión comercial del buque.

c) Fletamento por viaje.

"El fletante se obliga a poner todo o parte determinada de una embarcación con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes.

"El fletante se obliga además, a presentar la embarcación designada en lugar y fecha convenidos y a mantenerla durante el viaje en estado de navegabilidad, armada convenientemente para cumplir las obligaciones derivadas de la póliza de fletamento. El fletante conserva la gestión náutica y comercial.

"El fletante es responsable por las mercancías recibidas a bordo, dentro de los límites de la póliza de fletamento.

"El fletador deberá entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento; en caso de incumplimiento deberá pagar la totalidad del flete.

"Para los demás contratos de fletamento se estará a lo convenido por las partes y en su caso, a lo previsto en el presente capítulo"³⁷.

En este tipo de contrato, el Fletante tiene la responsabilidad de la gestión náutica y comercial del buque. Este fletamento puede hacerse tan solo sobre una parte del buque (fletamento parcial).

6.3.3. Póliza de Fletamento

Se entiende como póliza de fletamento, al documento que contiene por escrito el Contrato de Fletamento, (es decir, el contrato de utilización o arrendamiento del buque).

a) Contenido de la Póliza (Disposiciones Generales.)

La Ley de Navegación de 1994, en su artículo 96, establece que:...

"La póliza de fletamento contendrá por lo menos:

"I. Los elementos de individualización de la embarcación;

"II. Nombre y domicilio del fletante y fletador;

"III. Monto y forma de pago del flete; y

"IV. Duración del contrato.

"Las acciones nacidas del contrato de fletamento prescribirán en un año.

"Serán nulas las cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños que resulten de la inobservancia a lo establecido en la presente ley".

Existen diversas pólizas de fletamento tipo o normalizadas (impresas o aprobadas), especialmente cuando se trata de fletamientos por viaje, y se refieren a diferentes transportes de mercancías.

Sumado a las numerosas pólizas tipo o normalizadas que existen, se utilizan también muchas pólizas privadas ("pólizas de casa"). Casi todos los fletadores importantes tienen modelos propios, lo mismo sucede con algunas grandes empresas navieras que únicamente utilizan sus formularios.

A lo antes señalado, conviene agregar que tanto las pólizas normalizadas como las privadas, se complementan con una gran variedad de cláusulas adicionales (Cláusulas anexas), mismas que en algunas ocasiones tienen un texto normalizado (establecido o aprobado), y otras que se redactan especialmente para cada caso.



b) Cláusulas Principales.

Resultaría infructuoso examinar en detalle las distintas pólizas de fletamento, lo conveniente en todo caso es abundar sobre la póliza de fletamento por viaje, ya que si bien es cierto, no es la única o la más importante, sí es la que más se utiliza o emplea por los usuarios (Fletadores), para el transporte de sus mercancías.

En este orden, además de ser la póliza de fletamento por viaje la que más se emplea, es la que cuenta con más de cincuenta pólizas tipo o normalizadas, aprobadas por diferentes organismos, alguno de esos modelos conteniendo cerca de 45 cláusulas impresas (además de las que se agregan por consenso de las partes, las que en algunas ocasiones llegan a igualar en número a las impresas).

Así en este sentido, el análisis de las cláusulas que aquí se presentan, se basa en las pólizas más utilizadas de fletamento por viaje de carga seca de uso general, a saber Póliza General de Fletamento de la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (GENCON), y en el modelo más reciente de póliza de fletamento para servicios múltiples, la Multi-Purpose Charter Party 1982 (MULTIFORM 1982).

i. Cláusula de tiempo de plancha y demoras.

Se entiende por tiempo de plancha, aquel que se otorga al fletador para cargar y descargar las mercancías sin necesidad de un pago adicional. Si el fletador rebasa el tiempo de plancha permitido, se verá obligado, si está establecido en la póliza, a pagar demoras, es decir que deberá pagar una indemnización por daños y perjuicios

derivados por el excedente en el tiempo de plancha. Contrario sensu, si el fletador termina las maniobras de carga o descarga en un tiempo menor al estipulado, podrá, si así se establece en la póliza, ser retribuido con una prima por concepto de celeridad.

ii. Cláusula de flete.

El Derecho Común establece que el flete deberá pagarse a la entrega del cargamento. En los formularios más utilizados de pólizas de fletamento por viaje se aplica esta norma, como es el caso de la GENCON, donde se estipula que el flete se pagará en dólares U.S., sin descuento y una vez entregadas las mercancías, o en moneda nacional pero al tipo de cambio que rija el día o días de pago. De esta manera, y al ser el flete pagadero a la entrega, son los armadores quienes primeramente corren con el gasto del flete, por lo que si el buque entrega la carga incompleta o si definitivamente no entrega carga alguna, no hay flete pagadero respecto de una carga que no se entregue. Por otro lado, si la carga sufre algún daño, pero finalmente se entrega, deberá pagarse el flete en su totalidad.

iii. Cláusula de cesación.

El objetivo de la cláusula de cesación es el limitar la responsabilidad de los fletadores en el momento del embarque, para de esta manera trasladar cualquier obligación, que pudiera derivarse del incumplimiento de la póliza del fletamento, a los receptores del cargamento.

La póliza GENCON estipula que la responsabilidad de los fletadores terminará en cuanto sean embarcadas las mercancías.

En la póliza MULTIFORM 82 (revisión 86), se estipula que los armadores tendrán el derecho de retención de las mercancías por el pago del flete, del falso flete, de las demoras, y de las averías que se les adeuden, de acuerdo a lo establecido en la póliza de fletamento, aún y cuando los fletadores siguen siendo los responsables del pago del flete, así también, de los diversos aspectos contenidos en la póliza de fletamento, siempre y cuando esté establecida la responsabilidad de los fletadores.

iv. Cláusula de cambio de ruta.

En los países que aplican el derecho común, las pólizas de fletamento por viaje, establecen que el buque deberá seguir en su viaje la ruta previamente estipulada sin ningún retraso o desviación injustificada. Por lo tanto cualquier cambio a la ruta establecida, y que no sea justificable, se considerará como una desviación, por lo que se faculta al fletador para considerar que la póliza de fletamento no ha sido cumplida por el armador, en los términos pactados.

Sólo algunas desviaciones a la ruta directa se pueden justificar, por lo que no se consideran como tales, siempre y cuando tengan por objeto el salvar vidas (aunque no bienes), o tratándose de acciones forzosas, como el evitar un peligro y/o llevar a cabo reparaciones vitales.

Por lo que se refiere a la facultad conferida en el derecho común de desviarse de la ruta para salvar vidas humanas, ésta se amplía en las Reglas de la Haya y su Protocolo, de las cuales México forma parte, estableciendo que:

"No se considerará como una infracción del presente convenio o del contrato de transporte ningún cambio de ruta para salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en el mar, ni ningún cambio de ruta razonable, y el porteador no se hará responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte"³⁸.

v. Cláusula de responsabilidad respecto de la carga.

En las pólizas de fletamento por viaje, se estipulan disposiciones relativa a la responsabilidad de los armadores por pérdidas o daños de la mercancía.

La mayoría de los fletamentos por viaje de buques tanques, y los fletamentos por viaje de carga seca, la responsabilidad se establece de conformidad con las Reglas de la Haya. Esto se hace, a través de la incorporación de las "Reglas" a la Póliza de fletamento, con la inclusión de una cláusula principal; mediante las leyes nacionales de aplicación de las «Reglas» en el país de embarque o de destino; o con la anexión de una cláusula específica que recopile sólo ciertas disposiciones de las "Reglas".

³⁸ *Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento (Reglas de la Haya). Artículo 4. Op. Cit.*

Las disposiciones de las Reglas de la Haya, y su Protocolo de Wisby, relacionadas con la responsabilidad de la carga, especifican que:

"El porteador, antes y al comienzo del viaje, estará obligado a ejercer una diligencia razonable para:

"- Poner al buque en estado de navegar;

"- Armar, equipar y aprovisionar el buque convenientemente, y

"- Preparar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y demás lugares del buque en que se carguen las mercancías, para su recepción, transporte y conservación"³⁹.

En este sentido el porteador procederá con responsabilidad, apropiada y cuidadosamente con respecto a las mercancías, a la estiba, transporte, conservación, custodia y descarga de la carga transportada.

vi. Cláusula de avería gruesa.

En caso de que el buque y la mercancía quedaran expuestos a un peligro común, y por este motivo, parte de la carga se sacrifica intencionalmente, o se hace necesario realizar un gasto extraordinario para evitar el peligro, dicha pérdida o gasto será motivo de una contribución por avería gruesa, la cual será repartida proporcionalmente entre el buque, el cargamento y el flete, de conformidad al valor que se haya salvado de cada uno de ellos.

vii. Cláusula de indemnización.

Es poco usual encontrar en las actuales pólizas de fletamento por viaje para carga seca (no así para los fletamentos por viaje en buques tanque), cláusulas específicas sobre indemnización, no obstante, en algunas ocasiones las partes insertan esas cláusulas, mismas que se agregan a la póliza normal. Estas indemnizaciones pueden especificar el tipo de responsabilidades en que incurrirán los armadores, cuando su capitán firme conocimientos de embarque en la forma requerida por los fletadores.

³⁹ *Ibidem.* Artículo 3. Párrafo 1.

A falta expresa de una cláusula de indemnización en la póliza de fletamento, esa indemnización podrá derivarse de la cláusula del fletamento, dicha cláusula se conoce con el nombre de "conocimientos de embarque".

Así, la póliza de fletamento para servicios múltiples, MULTIFORM 1982, establece en términos generales que el Capitán firmará los conocimientos de embarque que se le presenten (de conformidad con los justificantes provisionales de la entrega, sin perjuicio de las disposiciones, condiciones y excepciones que establece dicha póliza.

Algunas pólizas, especifican que los fletadores tendrán la obligación de indemnizar a los armadores por cualesquiera consecuencias que pudieran derivarse del hecho de que el capitán cumpliera las instrucciones de los fletadores y firmara conocimientos de embarque.

Según lo dispuesto en la póliza de fletamento, los armadores quedaban exonerados de cualquier responsabilidad por negligencia del capitán, pero los conocimientos de embarque firmados por éste a petición de los fletadores no contienen tal excepción de negligencia.

c) Obligaciones de las partes.

El marco jurídico regulatorio, que sobre las pólizas de fletamento se debe contemplar a nivel nacional, lo encontramos establecido en la Ley de Navegación de 1994, específicamente en el Título Quinto, denominado "DE LOS CONTRATOS DE EXPLOTACION DE EMBARCACIONES", Capítulo I, "CONTRATOS DE FLETAMENTO".

d) Regulación Internacional

Los tratadistas internacionales están en acuerdo de que no existen en general en ningún país, normas que regulen uniformemente las cláusulas o disposiciones de las Pólizas de fletamento, como ocurre con los conocimientos de embarque. Acaso pueda decirse que las Reglas de la Haya o de la Haya Wisby se incorporan a las pólizas «universalmenté», pero lo que no es en modo alguno cierto, es que se incorporen invariablemente, ya que algunas pólizas tipo o aprobadas se utilizan sin ninguna cláusula principal, y en muchas otras pólizas, las Reglas de la Haya o de la Haya Wisby sólo se incorporan parcialmente,

quedando el resto de las cláusulas de las mismas bajo la libertad contractual de las partes.

Por ello, muchos autores se manifiestan partidarios de la necesidad de una legislación imperativa sobre responsabilidad de las cargas en las pólizas.

7. EL AGENTE NAVIERO .



7. EL AGENTE NAVIERO

El Agente Naviero cumple una función de suma importancia, toda vez que es la persona física o moral que va a representar al naviero y será con quien se realizará, en la mayoría de las ocasiones, el primer contacto para la consecución de las operaciones relativas a la contratación del transporte marítimo.

En este sentido, la Ley de Navegación de 1994 define al agente naviero general, como "...la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende"⁴⁰ y al agente consignatario de buques, como "...la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario o comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación en el puerto de consignación"⁴¹

7.1 FUNCIONES

Por lo que se refiere a las funciones del agente naviero general, éstas quedan establecidas de una forma muy genérica en el primer párrafo del Artículo 19 de la misma Ley y son:

- Representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento;
- Nombrar agente consignatario de buques; y
- Realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomienden.

⁴⁰ Ley de Navegación. Artículo 19. Op. cit. p. 34 35

⁴¹ *Idem.*

Se puede decir que el Agente Naviero General, sólo desempeña funciones de intermediario o broker, por lo que su responsabilidad es limitada, pues se encarga a su vez en subcontratar con un agente consignatario de buques el transporte de las mercancías.

Por otro lado, el Artículo 21 de la misma Ley, señala de una forma más específica las funciones del agente consignatario de buques.



"El agente naviero consignatario de buques actuará como representante del naviero ante las autoridades federales en el puerto y podrá desempeñar las siguientes funciones:

- "I Recibir y asistir, en el puerto, al buque que le fuera consignado;
- "II Llevar a cabo todos los actos de administración que sean necesarios para obtener el despacho del buque;
- "III Realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad federal, en el ejercicio de sus funciones;
- "IV Preparar el alistamiento y expedición del buque, practicando las diligencias pertinentes para proveerlo y armarlo adecuadamente;

- "V Expedir, revalidar y firmar como representante del capitán o de quienes estén operando comercialmente el buque, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria, así como entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios;
- "VI Asistir al capitán de la embarcación, así como contratar y supervisar los servicios necesarios para la atención y operación de la embarcación en puerto; y
- "VII En general, realizar todos los actos o gestiones concernientes para su navegación, transporte y comercio marítimo, relacionado con el buque".⁴²

Es importante señalar, que para operar en puertos mexicanos todo naviero extranjero requerirá designar un agente naviero consignatario de buques en el puerto que opere.

Los navieros mexicanos por su parte, no están obligados a designar agentes navieros en un puerto determinado para atender sus propias embarcaciones, siempre y cuando cuenten con oficinas en dicho puerto, con un representante, y se haya dado aviso a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

También conviene mencionar que dicha Ley establece que para actuar como Agente Naviero (tanto para generales como consignatarios), se requiere estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

7.2 RESPONSABILIDADES

El Agente Naviero, consignatario de buques, responde de manera personal, frente al naviero u operador, por las faltas en que haya podido incurrir en el ejercicio de su gestión de mandatario o comisionista mercantil.

No puede considerarse responsable respecto a terceros, en virtud de un conocimiento de embarque (Art. 102, Ley de Navegación), ni de las faltas del armador o del capitán. Es responsable de los daños o menoscabos que pudieran sufrir las mercancías por su falta de cuidado o de diligencia respecto a ellas, por ejemplo, dar mal las instrucciones de manejo, o cuidado de las mercancías.

El carácter de mandatario del Agente Consignatario, lo excluye de las responsabilidades propias del contrato de transporte que, en este sentido, ya no le corresponderían a él (Arts. 100,

Fracción X, y 102 párrafos primero y segundo de la Ley de Navegación).

En este orden, el Agente Naviero responde sólo de sus faltas personales, no pudiendo ser englobadas esas responsabilidades con faltas del armador, naviero, operador o del capitán, en ausencia de un convenio especial, salvo pacto en otro sentido.

7.3 EL CONTRATO DE MANDATO

Para que el Agente Naviero pueda representar a una empresa de Transporte Marítimo, previamente ha celebrado con la naviera un contrato, donde se establece que representará por cuenta y orden de su representado los servicios relacionados a la navegación, transporte y comercio que se abordaron en el apartado dedicado a las funciones.

El concepto legal señala en el Artículo 2546 del Código Civil, que al efecto establece: "El mandato es un contrato por el que el mandatario se obliga a ejecutar, por cuenta del mandante, los actos jurídicos que éste le encarga"⁴³.

El Artículo 2548 del mismo Código establece también que: "Pueden ser objeto del mandato todos los actos lícitos para los que la Ley no exige la intervención personal del interesado".

El Código de Comercio en su Artículo 273 dice que: "El mandato aplicado a actos concretos de comercio se reputa comisión mercantil. Es comitente el que confiere comisión mercantil, y comisionista el que la desempeña"⁴⁴.

Por lo anterior, las actividades que realizan tanto el operador y el agente naviero son actos de comercio y, de acuerdo a nuestra legislación mercantil vigente, al agente naviero se le puede dar tanto el carácter de comisionista mercantil, como el de mandatario del naviero.

En este sentido, es importante destacar que mediante el contrato de mandato, el Agente Naviero se convierte en mandatario del operador, que actúa en nombre y por cuenta de éste, entendiéndose que en virtud de esa representación asume todos los derechos y obligaciones correspondientes al poder que otorgue el operador, pero únicamente contrae las responsabilidades que le pueden ser imputables por incumplimiento del mandato

⁴³ Código Civil para el Distrito Federal. Artículo 2546. 57ª. Edición. Edit. Porrúa. p. 442-443.

⁴⁴ Código de Comercio. Artículo 273. 63a. Edición. Edit. Porrúa. p. 29.



recibido, excluyendo las responsabilidades propias del naviero u operador.

En nuestro país, los agentes generales o navieros consignatarios de buques, al celebrar actos, obligan a sus mandantes o comitentes en el caso de contratar expresamente a nombre de ellos, no contrayendo así obligación propia. En caso de actuar a nombre propio, estarán personal y directamente obligados con las personas con quienes contraten.

Las normas que habrán de regir la situación jurídica del agente naviero serán, por una parte las condiciones establecidas en el contrato y, por otra los preceptos legales sobre la materia, establecidos tanto en el Código de Comercio como en el Código Civil, entre otros.

7.4 REMUNERACION

El Agente Naviero tiene derecho a una retribución en pago de sus servicios establecidos en el contrato o documento en el que es designado por parte del naviero como su comisionista o mandatario, es decir primero hay que atender a lo establecido en el contrato.

En caso de no existir estipulación previa, el monto de la remuneración se regulará por el uso de la plaza donde se realice la comisión, lo anterior con fundamento en el Artículo 304 del Código de Comercio, donde también se señala que, salvo pacto en contrario, la comisión o mandato puede ser gratuita (nunca se da en la práctica).

Puede asimismo, fijarse el pago de los servicios del agente naviero en un precio alzado, o según tarifa, o en un porcentaje sobre la base del flete total que se puede inferir de la póliza de fletamento, o basarse también para sacar ese porcentaje en las tarifas de fletes para servicios regulares en navegación de altura, sujetas al Código de Conducta de las Conferencias Marítimas y así calcular el pago de sus servicios. Es importante no confundir con el pago del flete, pues éste sólo nos va a servir de base para calcular un tanto por ciento como remuneración a las actividades del naviero.

Los usos han impuesto como pago, un porcentaje sobre el flete total, que en su mayoría los agentes navieros tienen ya tarifado de acuerdo al puerto en el que presten sus servicios.

De este modo, se busca fomentar la actividad del agente naviero y lograr su interés y capacidad por captar cargas.

Por lo anteriormente señalado, se desprende que el usuario de los servicios que proporcione, una línea de transporte marítimo, no tiene que pagar por los servicios que presta el Agente Naviero, pues estos son cubiertos por la empresa a la que representa.

7.5 CRITERIOS PARA SELECCIONAR UN AGENTE NAVIERO

La elección, depende desde luego, de la naturaleza de la actividad a que se dedique el usuario, pero en general, lo que le interesa al exportador, es que el agente naviero esté experimentado en el desaduanamiento que es una de las operaciones más compleja, por no decir la única.

Los criterios de selección que deben tomarse en consideración son los siguientes:

a) Presencia en el mercado mundial.

En este aspecto es importante asegurarse que el agente naviero que se pretende contratar cuente con la línea que cubra la ruta o tráfico que se necesita y los itinerarios que presenta; frecuencia de salida de los barcos y tiempos de tránsito, tanto de importación como de exportación y acorde a las necesidades de la empresa interesada.

b) Calidad en el servicio o eficiencia.

Lo que podría traducirse en información oportuna; cumplimiento de itinerarios; atención personalizada acorde a las necesidades del cliente; especialización en rutas, medios de transporte, localización portuaria y facturación eficiente a tiempo y sin errores.

c) Tarifas y costos.

Lo cual debe entenderse como estabilidad en las tarifas; información oportuna sobre cambio de tarifas; políticas de crédito y formas de pago; descuentos por volumen, etc.

d) Coordinación y asistencia.



Se puede interpretar como implementación de una red de comunicaciones; coordinación con empresas transportistas y relaciones públicas con instituciones financieras, gubernamentales, etc.

e) Condiciones físicas de los equipos de transporte.

Entendiéndose como confiabilidad y vigilancia en el mantenimiento de unidades y en los sistemas de seguridad; así como en los diversos equipos de operación de las cargas (contenerizada, no contenerizada y carga especializada).

Algunos usuarios confían todas sus operaciones a un solo agente, de quien obtienen el

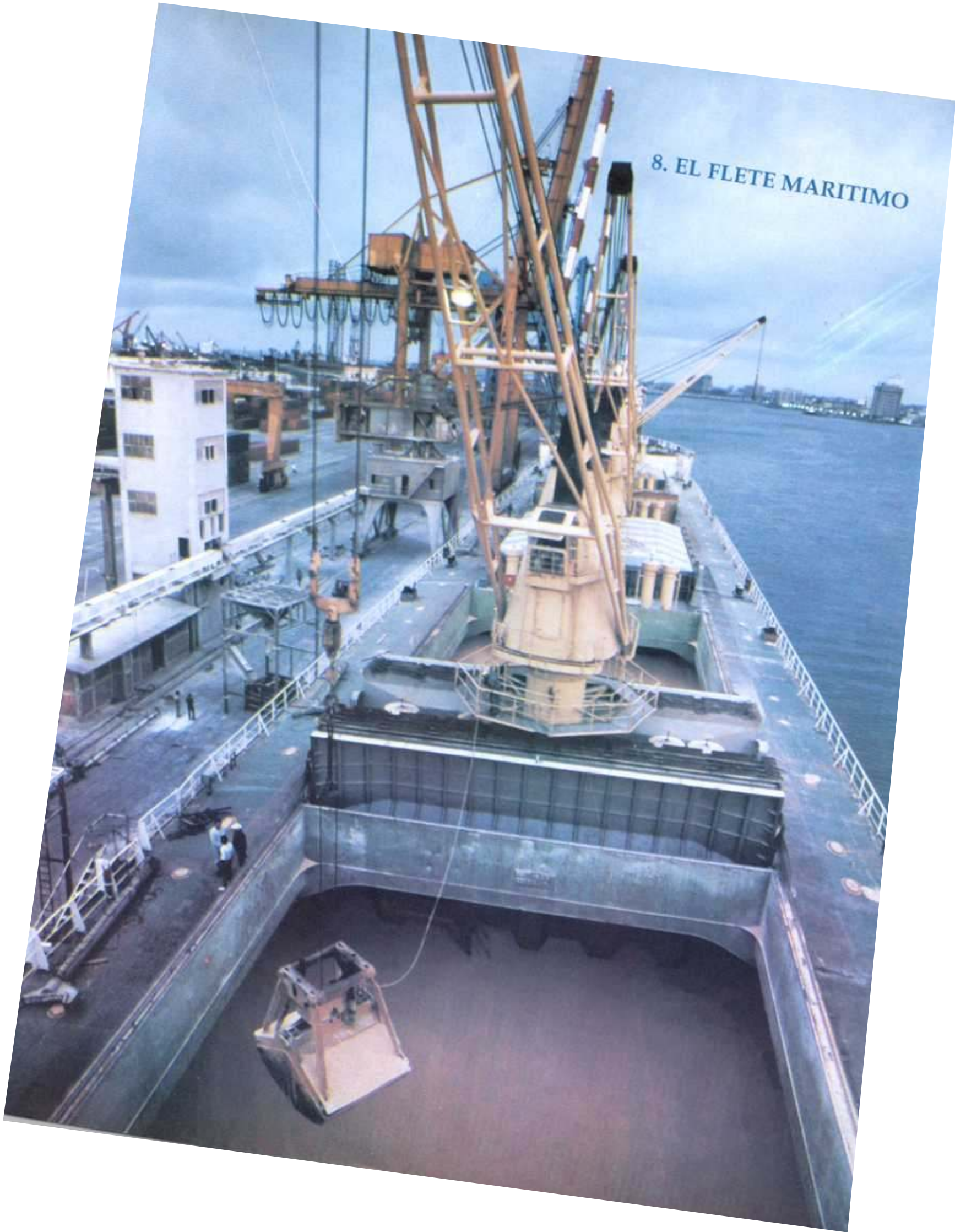
mejor servicio; otros prefieren utilizar varios agentes navieros y ponerlos en competencia.

De una manera general, los exportadores e importadores se interesan en estar al corriente de los nuevos servicios constantemente mejorados, de los plazos garantizados, los suministros de paquetes de distribución, las expediciones puerta a puerta, etc.

La mejor manera de estar al corriente es leyendo los periódicos especializados, sin omitir la publicidad que los agentes hacen en sus propios boletines, folletos, etc., donde anuncian precisamente sus nuevas instalaciones y sus nuevos servicios e incluso participando en los diversos cursos y seminarios, que sobre la materia se desarrollan por diversas instituciones.

Finalmente, es menester mencionar que el Agente Naviero es un promotor de negocios y a la vez un agente activo en la cadena del comercio internacional, y por lo tanto puede ser un excelente asesor de los usuarios de sus servicios.

8. EL FLETE MARITIMO



8. EL FLETE MARITIMO

8.1 ASPECTOS GENERALES DE LOS FLETES

Se llama flete, al precio que se paga por el transporte de todas las mercancías materia de intercambio comercial, sea cual fuere el modo de transporte.

El flete marítimo comprende el importe total del conocimiento de embarque; en todos los casos, salvo que se estipule lo contrario, se establecerá en dólares americanos y puede estar compuesto de los siguientes rubros:

TARIFA BASE; (establecida por las Conferencias Marítimas o Líneas Navieras independientes).

CAF (Currency Adjustment Factor); es el factor de ajuste por devaluación de alguna moneda con relación al dólar.

- BAF (Bunker Adjustment Factor); es el factor de ajuste de la fluctuación de los precios del combustible.

- THC (Terminal Handling Charge); es el recargo por manejo de carga en terminales.

- I/H (Inland Haulage); transporte terrestre incluido en el Conocimiento de Embarque (B/L).

T/S (Transshipment); adicional por transbordo de mercancías en el puerto de descarga.

- DOF (Documentation Fee); recargo por elaboración de Conocimiento de Embarque.

RENTA DE CONTENEDORES; recargo por manejo de contenedores en terminales.

- **COLLECTION FEE;** cargo por flete "por cobrar".

- **ADDITIONAL CHARGES;** recargos adicionales de acuerdo a las necesidades de otros servicios prestados.

Así pues, el flete marítimo representa el costo total por transportar una mercancía de un puerto a otro, según las condiciones establecidas en el conocimiento de embarque, y en



las reglas y niveles tarifarios acordados por las conferencias marítimas (siendo éste el caso de servicios regulares de conferencia).

En el caso de buques que prestan servicios irregulares, el flete está sujeto a la libre oferta y demanda, por lo tanto, depende del dinamismo del mercado, de las obligaciones y gastos a cargo del

fletante, y en general de los términos que queden plasmados en el contrato.

Por lo que respecta a los fletes que ofrecen las líneas de servicios regulares, el armador cuenta con que sus embarcadores son varios y no tienen, en la mayoría de los casos, poder de negociación, por lo que los fletes son fijados de manera unilateral.

Además, dentro de estos fletes, podemos encontrar los que son establecidos por una Conferencia, y los determinados por las líneas independientes u "outsiders".

En el transcurso de este capítulo se hablará de fletes de conferencias, ya que en ambos casos la composición y reglamentación son similares, con la diferencia de que las líneas independientes pueden ofrecer niveles más bajos.

Se pueden resaltar dos tipos de fletes marítimos:

- El flete por tonelada de peso, tonelada métrica o unidad de mercancía para los buques de línea regular, y
- El flete por lote o tonelada de peso, para los buques fletados a plazo.

En los servicios regulares de transporte marítimo internacional de carga, existen diversas modalidades para pactar las operaciones derivadas del intercambio comercial entre los proveedores de los servicios de transporte marítimo y los usuarios de los servicios; así como entre los vendedores y compradores. Actualmente las más usuales son bajo los Términos de Servicio de Línea (Liner Terms) y los Términos Comerciales Internacionales (Incoterms 1990).

8.1.1 Liner Terms.

Se entiende por fletes en Servicio de Línea (Liner Terms), los fletes para mercancías colocadas bajo y al alcance del gancho de carga del barco, cubriendo su cargaduría y estiba a bordo, su transportación del puerto de carga al destino y la descarga en el mismo, hasta el alcance del gancho de carga/descarga.

8.1.2 Incoterms.

La Cámara de Comercio Internacional (CCI), publicó por primera vez en 1936 una serie de reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales de compra-venta, mejor conocidos como International Commerce Terms (INCOTERMS) o Términos Internacionales de Comercio, los cuales establecen un conjunto de reglas internacionales para la interpretación uniforme de los términos más utilizados a nivel mundial, con el fin de evitar confusiones o incertidumbres, derivadas de las distintas interpretaciones de los términos de contratación, en función de los diferentes usos, costumbre o legislaciones de la comunidad internacional. A ellos se les han ido introduciendo enmiendas y adiciones en los años 1953, 1967, 1976, 1980 y 1990, a fin de ponerlas al día con respecto a las innovaciones recientes en las prácticas comerciales internacionales y en los cambios de las técnicas del transporte, particularmente en el uso de contenedores; transporte multimodal; transporte roll-on roll-off con vehículos por carretera; vagones de ferrocarril; y el transporte por mar.

En la actualidad, existen los Incoterms 1990, los cuales adaptan los términos al uso del Intercambio de Datos Electrónicos (EDI).

Los Incoterms 1990, tienen como finalidad establecer un conjunto de reglas internacionales para la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional. Por lo tanto, si al redactar un contrato, el comprador y el vendedor se refieren específicamente a un Incoterm, pueden estar ciertos de definir sus respectivas responsabilidades con sencillez y seguridad, eliminando cualquier posibilidad de malas interpretaciones y las consiguientes disputas, a continuación se detallan dichos Incoterms:

NUEVA PRESENTACION DE LOS INCOTERMS 1990

- "E" = EXW.- El Vendedor pone las mercancías en el local del comprador.
- = FCA, FAS y FOB.- Al vendedor se le encarga que entregue la mercancía a un medio de transporte seleccionado por el comprador.
- = CFR, CIF, CPT y CIP.- El vendedor contrata el medio de transporte, pero sin asumir riesgo de pérdida o daño de la mercancía.
- = DAF, DES, DEQ, DDU y DDP.- El vendedor soporta todos los gastos y riesgos necesarios para llevar la mercancía al país de destino.

INCOTERMS MAS UTILIZADOS POR MODO DE TRANSPORTE

TRANSPORTE VIA MARITIMA	FAS Franco al costado del buque FOB Libre a bordo CFR Costo y flete CIF Costo, seguro y flete DES Entregada sobre buque DEQ Entregada en muelle
TRANSPORTE AEREO TRANSPORTE POR FERROCARRIL	FCA Franco transportista
CUALQUIER MODO DE TRANSPORTE	EXW En fábrica. FCA Franco Transportista CPT Transporte pagado hasta CIP Transporte y seguro pagado hasta DAF Entregada en frontera DDU Entregada con derechos no pagados DDP Entregado con derechos pagados

<p>FREE ALONG SIDE SHIP (FAS) LIBRE AL COSTADO DEL BUQUE</p> <p>El vendedor entrega la mercancía a un costado del buque, es decir sobre el muelle o en lanchas de alijo, sin despachar la mercancía en la aduana.</p>	<p>FREE ON BOARD (FOB) LIBRE A BORDO</p> <p>El vendedor entrega la mercancía cuando se ha depositado sobre la cubierta del buque.</p>
<p>COST AND FREIGHT (CFR) COSTO Y FLETE</p> <p>El vendedor paga los gastos y flete necesarios para hacer llegar la mercancía al puerto de destino, transfiriéndose el riesgo en el momento de que ésta sea depositada sobre la cubierta del buque en el puerto de embarque.</p>	<p>COST, INSURANCE AND FREIGHT (CIF) COSTO, SEGURO Y FLETE</p> <p>El vendedor paga los gastos y flete necesarios para hacer llegar la mercancía al puerto de destino, transfiriéndose el riesgo en el momento de que ésta sea depositada sobre la cubierta del buque en el puerto de origen, además de conseguir y pagar el seguro de las mercancías hasta el puerto de destino (mínima cobertura).</p>
<p>DELIVERED EX SHIP (DES) ENTREGADA SOBRE BUQUE</p> <p>El vendedor pone a disposición del comprador, la mercancía a bordo del buque en el puerto de destino convenido. El vendedor es responsable de los trámites aduaneros para la exportación, del transporte y del seguro.</p>	<p>DELIVERED EX QUAY, DUTY PAID (DEQ) ENTREGADA FUERA DEL MUELLE, CON DERECHOS PAGADOS</p> <p>El vendedor entrega la mercancía al comprador en el lugar convenido fuera del muelle de destino, ya con los impuestos de importación pagados; si la mercancía fuera entregada con los impuestos sin pagar, deberá especificarse.</p>
<p>FREE CARRIER (FCA) TRANSPORTE LIBRE</p> <p>El vendedor despacha la mercancía en la aduana de exportación y la pone en el lugar o transporte convenido; el transportista es nombrado por el comprador.</p>	<p>EX WORKS (EXW) EN FABRICA</p> <p>El vendedor solo se compromete a entregar la mercancía en su establecimiento, o punto de origen. (fábrica, taller, almacén, etc.). No es responsable de cargar la mercancía en el transporte ni de despacharla en la aduana.</p>

**CARRIAGE PAID TO (CPT)
TRANSPORTE PAGADO HASTA**

El vendedor paga los gastos y flete necesarios para que la mercancía llegue hasta el destino convenido; transfiriéndose el riesgo en el momento en que la mercancía es entregada al transportista, no tiene obligación de pagar el seguro.

**CARRIAGE AND INSURANCE PAID
TO (CIP) TRANSPORTE
Y SEGURO PAGADOS HASTA**

El vendedor paga los gastos y flete necesarios para que la mercancía llegue al destino convenido, transfiriéndose el riesgo al transportista, hasta que ésta es entregada en el destino convenido, además de contratar el seguro de las mercancías (mínima cobertura).

**DELIVERED AT FRONTIER (DAF)
ENTREGADA EN LA FRONTERA**

El vendedor entrega la mercancía en la frontera, debidamente despachada por la aduana de exportación y antes de la aduana de importación.

**DELIVERED DUTY UNPAID (DDU)
ENTREGADA, DERECHO
NO PAGADOS**

El vendedor entrega la mercancía al comprador en el lugar convenido con todo pagado, exceptuando trámites aduaneros, impuestos y derechos de importación.

**DELIVERED DUTY PAID (DDP)
ENTREGADA, DERECHOS PAGADOS**

El vendedor entrega la mercancía al comprador en el lugar convenido en el país de importación, asumiendo todos los gastos y riesgos de la mercancía.

8.2 FACTORES QUE INFLUYEN EN LA FIJACION DEL FLETE.

El flete marítimo es la cantidad monetaria que se paga al naviero, correspondiente al transporte de mercancía por mar, desde un puerto de origen a uno de destino.

El flete marítimo se determina en muchos casos por la oferta y la demanda, pero en realidad su cálculo es más complejo, debido a que intervienen la especialización de los navíos y la capacidad del puerto, entre otros. Desde la década de los 80's, varios órganos internacionales realizaron estudios, los cuales concluyeron que para la fijación del flete, intervienen los 27 factores siguientes:

- Naturaleza de la carga.
- Disponibilidad de la carga.
- Tonelaje a transportar.
- Posibilidad de robo.
- Posibilidad de daño.
- Valor de la mercancía.
- Tipo de embalaje.
- Estiba.
- Relación peso-medida.
- Peso excesivo.
- Largo excesivo.
- Competencia de productos de otras fuentes de abastecimiento.
- Manejo de carga por vías alternativas (transbordos).
- Competencia con otros transportistas.
- Costos directos de operación.
- Distancia entre los puertos.
- Costos de manipulación de la carga.
- Uso de chalanos.
- Necesidad de entrega o servicios especiales.
- Cargas fijas en determinadas etapas del transporte.
- Seguros.
- Instalaciones portuarias.
- Reglamentaciones portuarias.
- Cobros y derechos de puertos.
- Derechos de canales.

- Localización de los puertos.
- Posibilidad de contar con carga de regreso.

Los siguientes cuatro puntos, son factores que deben ser considerados por los usuarios, para la contratación de los servicios que proporcionan las empresas navieras y que contribuyen de alguna manera a la determinación del flete.

8.2.1 Características de la Carga.



En este punto se enumeran las características que posee la carga a transportar:

- Relación de peso y medida (factor de estiba).
- Tipo de empaque.
- Peso excesivo.
- Largo excesivo.
- Posibilidad de daño.
- Posibilidad de robo.
- Posibilidad de contaminar a otros productos.
- Grado de peligrosidad.

Sin embargo, dentro de las reglas de aplicación de las tarifas, se encuentra que el embarcador, ya sea directamente o a través de sus representantes, deberá declarar en los "Conocimientos de Embarque", y en su caso el agente consignatario de buques deberá transcribir en los respectivos manifiestos de carga, los siguientes datos de las mercancías:

- Número de bultos y/ o piezas.

Peso bruto total, en kilogramos [Toneladas Métricas (T/M)].

- Volumen total, en metros cúbicos, con aproximaciones hasta decímetros cúbicos (milésimos de metros cúbicos).
- Valor comercial, en dólares norteamericanos, cuando el flete sea Ad-Valorem, o cuando haya aplicación de adicionales Ad-Valorem.
- Dimensiones y peso unitario de cada bulto o pieza, en el sistema métrico decimal.

Clasificación (sistema armonizado).

8.2.2 Costos Portuarios

Es el pago que se efectúa por la prestación de diversos servicios portuarios, ya sea que éstos se proporcionen al inicio, durante, o al término del transporte de las mercancías, y son los relativos a:

- Carga/descarga.
- Estiba/desestiba.
- Muellaje.
- Pilotaje.
- Lanchas para el servicio de buques.
- Lanchas para pilotos del puerto.
- La enmienda (llevarlo de un muelle a otro).
- Amarre temporal.
- Amarre de cabos.

En cuanto a las tarifas por los servicios arriba indicados, encontramos que son muy complejas, pues se aplican de conformidad a las características de cada puerto y en consecuencia no son uniformes.

8.2.3 Operación Naviera

Dentro del factor de operación naviera, se debe entender aquellos gastos que inciden indirectamente para la prestación y el costo del servicio.

Los elementos relativos a la operación naviera son:

- Costo de los buques.
- Tipo de buques.
- Gastos de administración.
- Costo diario de operación.
- Derechos de canales.
- Costos de agenciamiento marítimo.

8.2.4 Comercialización

Los factores relativos a la comercialización, son diversos aspectos que ofrecen los porteadores a los usuarios del servicio de transporte de mercancías, dentro de estos factores podemos mencionar los siguientes:

- Fletes vía otros puertos marítimos.
- Fletes vía otros medios de transporte.
- Tarifas desde y hacia países de competencia.
- Valor comercial del producto.
- Tonelaje de embarque.
- Derechos o impuestos en países de origen y destino.
- Tarifas para productos sustitutivos.

8.3 TARIFAS DE LOS FLETES

En la definición del flete se menciona que es el importe total del transporte, el cual involucra a las tarifas base, más recargos por diversos conceptos y, en algunos casos, menos los descuentos que se puedan otorgar a esa tarifa básica. En síntesis, el flete es igual a la tarifa básica, más recargos, menos descuentos.

Las Tarifas de los fletes, son el conjunto de reglas y condiciones generales, así como la relación de productos con las tarifas básicas aplicables, que la línea naviera o Conferencia establecen por la prestación de sus servicios de transporte, incluyendo los puertos de origen y destino.

A continuación, se presenta la estructura básica de las Tarifas de Conferencia y algunas de sus reglas más importantes, en el entendido de que cada línea o Conferencia tiene sus propias reglas y fletes, por lo que el usuario deberá consultar según sea el caso.

8.4 ESTRUCTURA DE LAS TARIFAS

Se refiere a la forma en la que está integrada la Tarifa, básicamente se compone de los siguientes puntos:

8.4.1 Aspectos generales.

Aquí se mencionan los datos generales de la Tarifa, tales como:

- Fecha de entrada en vigor.
- Nombre de las líneas navieras miembros de la conferencia.
- Índice.
- Introducción.
- Definiciones.
- Ruta.- Comprende los puertos de origen y destino para los cuales se aplica la Tarifa, así como los puertos pre-termi-

les o post-terminales (aquéllos que no son considerados como puertos principales dentro de la ruta).

Abreviaturas.- Las más usuales que incluyen las Tarifas son las que se relacionan en el Glosario de Términos.

8.4.2 Reglas y Condiciones Generales

Es donde se contemplan las reglas y condiciones generales propias de la aplicación a que deben sujetarse los usuarios del servicio, y suele contemplar las siguientes partes:

- a) Reglas sobre tasa de intercambio, aplicables a las Tarifas expresadas en otras divisas.

Especifican la divisa en la que deben ser pagados todos los fletes, cargos, recargos, impuestos, gastos, etc. expresados en la Tarifa, y generalmente están contemplados en dólares norteamericanos. Ahora bien, las líneas transportadoras se reservan la opción de percibirlos en otras monedas cuando los fletes se paguen en destino, pero cuya conversión se hará según el tipo de cambio más alto al cual se esté vendiendo oficialmente el dólar en el momento de efectuarse el pago.

- b) Cláusulas de contingencia.

Cuando ocurran contingencias que interfieran o amenacen interferir con la operación de los servicios de transporte ó con los gastos de dicha operación, el naviero puede inmediatamente, y sin aviso, aumentar las cuotas de las tarifas de flete y cargos, imponer un recargo, o aumentar el nivel de un recargo con respecto a la totalidad de la carga, esté o no incluida en una cotización o en un compromiso de flete.

Las contingencias antes mencionadas pueden darse por las siguientes causas:

Inminencia o existencia de guerra (sea declarada o no), hostilidades y operaciones bélicas; imposición de sanciones o medidas tomadas por cualquier gobierno (sean por acuerdo internacional o de otro tipo).

- Alguna suspensión real, o amenaza de restricción a la navegación a través de cualquier canal, estrecho o vía navegable que forme parte de la ruta normal.
- Cualquier restricción a la navegación, a lo largo de la ruta marítima normal (diferente a restricciones de naturaleza local o temporal, debidas a los peligros ordinarios del mar).

Cualquier variación en la relación monetaria.

Alguna otra contingencia especial o excepcional, fuera del control de la naviera.

- Problemas laborales, disturbios o congestionamiento en un puerto de carga o descarga, los cuales, en opinión de la naviera, interfieran o amenacen interferir con la operación de sus servicios, afecten o amenacen con afectar los costos de dicha operación.
- Sin derogación de las causas anteriores, las navieras deberán, en donde una situación de deterioro indique que dichos problemas laborales, disturbios o congestionamientos puedan ocurrir en el futuro previsible, si es factible, otorgar no menos de catorce días para el aviso de un incremento o imposición de ese tipo. La notificación del incremento o imposición que se proponen, deberá ser anunciada en aquellas publicaciones periódicas de comercio y embarcaciones, seleccionadas por las navieras, que circulan entre embarcadores probables a resultar afectados por ellos, dicha publicación deberá en todas las circunstancias ser considerada como un aviso válido.

c) Aplicación de los fletes.

Todos los fletes y cargos se aplican sobre la base de una unidad de flete, y salvo especificación en contrario, generalmente se emplea la unidad de peso o medida (TM/M³), es decir, tomando como base el peso bruto o el volumen efectivo de cada bulto, lo que mayor ingreso devengue al transportista.

Unidad de flete.

Además de la unidad de flete peso o medida, existen otras unidades de cotización, siendo las más usuales las siguientes:

- **U** Por unidad o por pieza. En este caso, las cuotas básicas de fletes aplicables para unidades completas, se extienden a sus accesorios, partes o piezas, a menos de que esté especificado en forma diferente.
- **Peso** En donde el volumen de la carga no influye en el flete, siendo representado por las siguientes unidades:

Tonelada métrica	= Tonelada de 1,000 kilos
Tonelada corta	= 2,000 libras ó 907.2 kilos
Tonelada larga	= 2,240 libras ó 1,016 kilos

- Medida En este caso no se considera el peso de la carga, sino el volumen de la misma y se indica así: Metro cúbico = 35.3 pies cúbicos, o toneladas de 40 pies cúbicos.

Factores de conversión

1,000 kilos	2,204.6 libras
1 kilo	2.2046 libras (el número de libras dividido por 2.2046 = número de kilos, que habrá que redondear).
1 metro cúbico	35.3147 pies cúbicos (metros cúbicos X 0.0283 = número de pies cúbicos); (metros cúbicos X 1.132 = número de toneladas de flete de 40 pies cúbicos X 0.8829 = número de metros cúbicos).
1 m.	39.37 pulgadas (número de metros X .03048 = número de pies); (número de pies X 3.281 = número de pulgadas).
1 cm.	0.3937 pulgadas (el número de pulgadas X 2.54 = número de centímetros) ; (número de centímetros X 0.3937 = número de pulgadas).

Es importante que el usuario tenga en cuenta la relación peso/volumen, ya que en ocasiones él puede calcular el flete por peso y el naviero cobrarlo por volumen.

Ad-Valorem.- En este caso ni el peso, ni el volumen, influyen en los fletes, ya que se cotiza en base al valor de embarque de la mercancía, esto es, según el valor declarado como F.O.B., tal y como aparece en la factura consular o comercial, expedida por el exportador. Tales mercancías pueden ser los metales preciosos, joyas, monedas, efectivo, acciones, obligaciones, etc.

Para cotizar estos fletes se establecen tasas progresivas, por ejemplo:

- Valores hasta \$ 25,000 USD 1% Ad-valorem.

Más de \$ 25,000 USD,
y hasta \$ 100,000 USD \$ 365 USD más 0.5%
Ad-valorem, sobre el
valor que exceda de
\$ 25,000 USD.

Más de \$ 100,000 USD \$ 950 USD más 0.5%
Ad-valorem, sobre el
valor que exceda de
\$100,000 USD.

"Las tarifas marítimas pueden estar sujetas también al factor de estiba de la mercancía, es decir, al número de pies cúbicos o metros cúbicos que ocupe una tonelada de peso en las bodegas del buque, también con una escala progresiva y ascendente."⁴⁵

"Por cada 1000 kilogramos \$ 50 USD X 1000 Kg.

"Si la medida está entre 60
y 90 pies cúbicos por cada
1000 kilogramos. \$ 70 USD X 1000 Kg.

"Si la medida está entre 90
y 120 pies cúbicos por cada
1000 kilogramos. \$ 110 USD X 1000 Kg.

"Si la medida excede
de 120 pies cúbicos por
cada 1000 Kilogramos. \$ 110 USD X 1000 Kg.

"Este caso es más sencillo, pues conociendo el volumen, basta determinarlo por cada tonelada de peso y localizar el nivel de fletes que le corresponda."⁴⁶

Otro aspecto a considerar respecto a las cuotas, es que cuando un bulto contenga distintas clases de mercancías, a las que correspondan tipos de fletes diferentes, se aplicará a la totalidad el tipo de flete más elevado de todos los fletes.

⁴⁵ Santiago Hernández Yzal. *El Flete en el Transporte Marítimo. Gráfica Salvat. Barcelona 1980. p. 328.*

⁴⁶ OEA. *Unidades Técnicas para el Registro y Análisis de los Fletes Marítimos*
OEA.- CIESCECON - TRNAS. P. 41.

e) Reglamentación sobre Pesos y Medidas.

Todos los cargamentos serán medidos por las dimensiones máximas.

- Medición de las mercancías: Se utilizará exclusivamente el sistema métrico decimal. El flete se calculará sobre las dimensiones establecidas por la Agencia o Representación del Transportador.

Las dimensiones de cubicación, para efectos de los fletes, se determinarán multiplicando las tres dimensiones máximas, es decir, longitud máxima, por anchura máxima, por altura máxima de cada bulto, incluyendo cualquier saliente o resalte.

- Redondeo de las dimensiones: Cuando en las dimensiones aparezcan partes de centímetro, no se tendrán en cuenta si son inferiores a 0.5 cm. y se elevarán al centímetro inmediato si son superiores a 0.5 cm.
- Medidas de cubicación: Las tres dimensiones en centímetros (redondeadas según el párrafo anterior), se multiplicarán entre sí, para producir la cubicación de un bulto o pieza en metros cúbicos, tomando en consideración en el resultado solamente tres cifras decimales, redondeando la tercera cifra en la forma antes citada.

Las salientes de menos de 50 cm. estarán incluidas en la cubicación al medir las tres dimensiones; las mayores de esta cantidad se cubicarán separadamente del cuerpo principal.

La medida de los bultos circulares, cilíndricos, barriles, etc., se tomará por la cuadratura del diámetro mayor, con el fin de dimensionar la forma rectangular máxima de cada bulto.

Así, cada línea naviera fija un límite para peso o medida, fuera del cual se considerará como largo o peso excesivo y éste varía de acuerdo a cada Conferencia o línea naviera; después de esa cantidad, se establecen escalas con los recargos, mismas que serán sumadas al flete que corresponda a la mercancía y aplicadas por peso o medida, según se liquide el flete.

Por lo general, los fletes son fijados en base a los pesos, medidas e informaciones declaradas por los embarcadores en los conocimientos de embarque y sujetas a la verificación del transportista. En caso de error, omisión o falsedad se cobrará un flete adicional con base a los pesos y medidas verificados por el transportista, los costos resultantes por la verificación deberán ser pagados adicionalmente al flete.

Si la medición o pesada se efectúa a la descarga, se tomará en cuenta la merma, evaporación, derrame, etc., sufridas por la mercancía durante su transporte.

f) Especificaciones de la mercancía.

Es de vital importancia que la mercancía a transportar sea debidamente clasificada por su nombre técnico y el número de Código de Nomenclatura de Mercancías o B.T.N. (sistema armonizado); en los casos de que se trate de mercancías peligrosas, se especificará el "United Nations Number" (U.N.N.) de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El nombre técnico de la mercancía sirve como base para la cotización del flete y es imprescindible para el llenado del conocimiento de embarque. También es útil para su plena identificación en casos de controversia judicial; para su entrega al receptor; para su adecuada estiba a bordo del buque; así como para la jerarquización de las maniobras de carga y descarga.

Las mercancías clasificadas como peligrosas, deberán ser declaradas por el embarcador antes de su entrega, su aceptación por el transportista se efectuará únicamente mediante acuerdo especial.



Para efectos de aplicación de fletes, cuando alguna mercancía no esté específicamente clasificada, se ubicará en el grupo de mercancías N.E. (mercancía no especificada).

g) Flete por servicio en contenedores.

El flete por servicio de transporte marítimo en contenedores, se calcula en base a las cuotas adicionales, extrafletes, cargos, y recargos aplicables en la Tarifa, en función de la capacidad cúbica utilizada (M), o peso bruto (P), tomando como base la capacidad mínima utilizable del contenedor.

La capacidad mínima utilizable del contenedor es el espacio o tonelaje sobre el cual se aplica el flete.

Las Conferencias establecen fletes mínimos para contenedores estándar de 20' y 40', así como para contenedores refrigerados de 40'.

En los casos en que se haya alcanzado el límite de llenado del contenedor, ya sea en peso o medida, y el flete resultante fuese menor a los fletes mínimos establecidos para contenedores estándar, se aplicarán dichos mínimos.

El flete marítimo para otros tipos de contenedores, se establecerá cuando sea necesario.

h) Pago del flete.

Las formas básicas para el pago del flete y los recargos son: pagadero en origen (prepaid); o pagadero en el puerto de destino, antes del arribo del buque al puerto de descarga (paid at destination, before release of the goods), pero se considerará pagado y pagable sin reembolso, en todo o en parte, una vez embarcada la mercadería en el buque, así se pierdan buque y carga.

Los fletes y recargos serán pagados en determinada moneda, o a opción del transportista podrán ser liquidados: por un giro aprobado a la vista en la moneda especificada, o por una carta de crédito irrevocable aprobada en la misma divisa, o en la moneda nacional local, estableciéndose en todo momento el tipo de cambio que rija, que para efectos de pago de fletes será el correspondiente al que se cotiza al momento de hacerse efectivo el mismo, en el entendimiento de que no exista control de cambios y la moneda local pueda convertirse a la divisa deseada y remitirse a las oficinas de la naviera en el exterior.

Determinados embarques, como los de explosivos, animales en pie, efectos personales, equipaje no acompañado y cargas perecederas, serán pagados en el puerto de origen.

i) Recargos.

Es un gravamen, se produce en el normal desarrollo de la explotación de los servicios y por algunas condiciones especiales que se presentan en el transcurso de la operación, incrementando directamente el importe del flete base.

El Artículo 16º, Párrafo 1º de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas dice:

"...Los recargos que imponga una Conferencia para hacer frente a aumentos imprevistos o extraordinarios de los gastos o para compensar pérdidas de ingresos se considerarán temporales.

"Se reducirán a medida que vayan mejorando la situación o las circunstancias para hacer frente a las cuales fueron impuestos y se suprimirán en cuanto desaparezcan la situación o las circunstancias que motivaron la imposición de los recargos y en lo posible, se describirá el cambio de situación o de circunstancias que han de dar lugar a su aumento, reducción o supresión..."

Existen diferentes tipos de recargos, entre los que se encuentran los siguientes:

- Propios de la Carga:

Los recargos referentes a las características propias de la carga, también llamados: extra peso (heavy lifts); o extra largo (long length). Son recargos que se destinan a compensar las dificultades de carga/descarga, estiba/desestiba de las mercancías que son muy pesadas o muy largas, a menos que se disponga específicamente lo contrario.

Se consideran como piezas extra pesadas, aquéllas que exceden del límite fijado por cada Conferencia, que normalmente varían de cinco a diez toneladas, y como extra largas las que sobrepasan los largos máximos, que normalmente son de 12 metros.

Después de establecerse los recargos, éstos se sumarán al flete que le corresponda a la mercancía.

El recargo sobre bultos extra pesados se aplicará sobre el número total de toneladas de peso de cada bulto y no solamente sobre las que excedan del límite máximo.

Cuando un bulto exceda al mismo tiempo del peso y de la longitud normales, deberán aplicarse ambos extra fletes: por extra peso y por extra largo.

- Portuarios:

Tiene por objeto cubrir los costos de las terminales portuarias, y que no se encuentran previstos en la tarifa básica.

Recargo por congestión portuario.- Este recargo se aplica como una forma de recuperación económica para las empresas navieras que incurren en diversos gastos y

pérdidas, resultado de una mayor estadía de los buques que arriban a los puertos.

- Recargo por diferencial portuario.- Se presenta cuando los diferentes gremios de trabajadores que prestan sus servicios a los buques, imponen un aumento en los costos portuarios.

Gubernamentales:

Las mercancías pagarán, adicionalmente al flete, cualquier impuesto que sea aplicable sobre dichos fletes, ya sea en el país de origen o destino de las cargas, siendo responsabilidad del Embarcador/Consignatario, cubrir a las líneas los cargos por estos conceptos.

Por ajuste cambiario:

Factor de Ajuste Cambiario (F.A.C.) o Currency Adjustment Factor (C.A.F.). Se debe a las pérdidas que representa hacer el cambio de una moneda a otra, sobre todo cuando se trata de monedas sujetas a fluctuaciones; esas pérdidas del armador son transferidas al usuario a través de los recargos.

- Por precio del combustible:

Factor de ajuste en el precio del combustible (Bunker Adjustment Factor B.A.F.). La imposición de estos recargos es consecuencia de las variaciones en los precios del petróleo, cuestión que provoca alteración en los costos de operación del buque.

Este recargo será cobrado únicamente sobre las cuotas básicas de flete, y adicionales de cargas extra pesadas y extra largas, excluyendo cualquier otro recargo, diferencial o adicional de puertos, así como los descuentos eventuales.

Por riesgo de guerra:

Este se impone por los riesgos que representa el servir una zona de peligro o guerra, ya que evidentemente aumenta la responsabilidad del armador.

- Descuentos.

Los descuentos son bonificaciones o rebajas que conceden las Conferencias. Algunas tarifas añaden una sección complementaria que contiene fletes, descuentos y condi-

ciones especiales concedidas a determinados embarcadores o mercancías, en función de circunstancias particulares del tráfico.

Es muy importante señalar que en esta sección, regularmente se establece que está terminantemente prohibido a los transportistas, sus agentes, representantes y compañías subsidiarias, ya sea directa o indirectamente, la absorción o aceptación de cualquier tipo de compensación o descuento que no esté previsto en las tarifas correspondientes, y los mismos se dividen en:

- Por fidelidad y lealtad:

Se otorgan principalmente para asegurar la fidelidad de los clientes.

El Artículo 7º, párrafo 1º de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas señala: "Las compañías navieras miembros de una Conferencia tendrán derecho a establecer y mantener con los usuarios acuerdos de lealtad, cuya forma y estipulaciones serán objeto de consulta entre las Conferencias y las Organizaciones de usuarios o los representantes de los usuarios. Esos acuerdos de lealtad, contendrán garantías que estipulen expresamente los derechos de los usuarios y de los miembros de la Conferencia. Tales acuerdos se basarán en el sistema contractual o en cualquier otro sistema que sea también lícito".

Fletes promocionales:

Se conceden cuando se desea promover productos manufacturados o semimanufacturados no tradicionales y/o productos a mercados no tradicionales. Estos fletes tienen una duración limitada.

El Código de Conducta de las Conferencias Marítimas en su Artículo 15, establece en su Párrafo 5º,... "Todo flete de promoción se concederá normalmente por un período de 12 meses, a menos que las partes interesadas convengan mutuamente en otra cosa. Antes de la expiración de ese período, el flete de promoción se revisará a petición del usuario y/u organización de usuarios interesados, y en tal caso corresponderá al usuario y/o a la organización de usuarios demostrar, a petición de la Conferencia, que el mantenimiento del flete está justificado una vez transcurrido el período inicial..."

Párrafo 7º, ... "Los fletes de promoción no quedarán exentos de la imposición de un recargo o de un factor de reajuste de la moneda, conforme al mismo Código..."

- **Especiales:**

Estos descuentos se acuerdan directamente entre el usuario y la Conferencia, para el transporte de embarques en cantidades considerables, o para el acarreo de materiales destinados a montaje de plantas principales.

Otros:

Son los que se otorgan para embarques de donaciones o instituciones de caridad; para el menaje de diplomáticos; y para materiales destinados a ferias y exposiciones.

Se podrá conceder una reducción sobre los fletes correspondientes al transporte de efectos personales, efectos de casa y automóviles, cuando Embajadores, Ministros, Cancilleres, Cónsules, Vicecónsules; Secretarios de embajada o Delegación; y Agregados Militares, Navales o Aéreos sean trasladados por su gobierno; también gozarán de este descuento sus familiares directos que viajen con pasaporte diplomático.

8.4.3 Fletes por productos y clases

La tarifa de productos o artículos, se establece sobre los principales productos que se movilizan en el comercio que maneja la línea, pudiéndose considerar como tarifa individual.

Por el contrario, la tarifa de clase comprende a un grupo de la misma categoría con una misma tarifa.

a) **Específico.**

Son los que se aplican a productos determinados, aplicándose un flete distinto a cada una de las variedades que se describen en la tarifa, el cual responde a las características específicas que presenta el producto.

b) **No específico.**

Cuando un producto no está especificado en la tarifa, se aplica dicho flete. Este se presenta particularmente sobre aquellos productos que se embarcan esporádicamente y algunos productos químicos (producto químico, no especificado=N.E.).

c) General.

Cuando una mercancía a transportarse no se encuentre en ninguna definición o lista de productos, se aplica un flete general y suele designarse como carga general no enumerada en otras partidas (carga n. e. p.).

d) Libre.

Las Conferencias pueden declarar libres a ciertos productos para permitir que sus miembros apliquen cualquier tarifa en cargamentos que presentan cierta competencia en su traslado, como el caso de los graneles, donde el usuario puede optar por esquemas de fletamento.

e) Neto.

Los fletes netos que no son objeto de ninguna rebaja o descuento, regularmente, se aplican en los casos en que las líneas pueden garantizar el transporte regular de ciertas mercancías.

f) Falso.

Cuando un embarcador, deja de utilizar total o parcialmente la capacidad de la bodega pactada, deberá pagar por el espacio no ocupado.

g) A tanto alzado.

"Es norma corriente que, cuando se citan fletes a tanto alzado en la tarifa (lumpsum rates) la tolerancia al respecto de los pisos, volúmenes y valores específicos, no rebasa el 5% más o menos. Si los conceptos indicados variaron en más, la partida completa se fleta al tiempo máximo de tarifa".⁴⁷

h) Abierto.

Es aquel, que las líneas miembros de una conferencia, establecen sobre productos, teniendo en cuenta la carga y la coyuntura que presenta el gráfico servido.

8.5 RECOMENDACIONES A LOS USUARIOS EN SUS RECLAMACIONES POR AJUSTE DEL FLETE.

Todas las reclamaciones que los embarcadores, receptores u otra parte interesada puedan formular por ajuste de fletes, únicamente serán consideradas si son presentadas por escrito a

⁴⁷Santiago Hernández Yzal. *Op. Cit.* p. 328

la línea naviera o a la Secretaría de la Conferencia, dentro de los tres meses a partir de la fecha del embarque.

El ajuste del flete basado en presunto error en el peso, la cubicación o la descripción de la mercancía, será rechazado a menos que la reclamación sea presentada por escrito, y con tiempo suficiente para permitir el repeso, la remediación o la verificación de la descripción, antes de que la carga deje de estar bajo la custodia del transportista.

Cualquier gasto en que se incurra con motivo de la comprobación, será soportado por la parte responsable del error, y si se demostrara que no existió tal, el gasto será por cuenta del reclamante.

8.6 RESPONSABILIDAD DE LOS EMBARCADORES Y/O CONSIGNATARIOS

Conviene hacer saber a los usuarios, que las Conferencias y en general las líneas navieras establecen una serie de responsabilidades para los embarcadores, que deben tener muy presentes en el momento de tramitar el embarque de su mercancía.

Tales responsabilidades son relativas a las Conferencias, y establecen que:

"Serán a cargo del embarcador y/o consignatario, con la responsabilidad conjunta de la mercancía, todos los cargos, recargos, gastos en la preparación de documentos, primas de seguro, derechos portuarios, impuestos, tasas o cualquier tipo de tributos o responsabilidades sobre la mercancía y/o flete, ya sean de origen Municipal, Estatal o Nacional, así como las Tasas, Cargos y Recargos previstos en la Tarifa, los que deberán ser pagados o reembolsados al transportista, que por requerimientos o fuerza de ley tenga que satisfacerlos o no en primera instancia, en el sitio del pago del flete.

"El transportista deberá ser reembolsado de las tasas, gastos y aranceles consulares motivados por la mercancía, conocimientos y manifiestos que deban ser pagados, ya sea en el país de origen, sitio de embarque o destino de la mercancía, o por causa de despachos adicionales motivados por errores, omisiones o falsas declaraciones del embarcador, así como aquéllos causados por rectificaciones, ya sea que cualquiera de dichas obligaciones sea o no de carácter retroactivo. Las líneas recurrirán al embarcador para la indemnización o reembolso de los cargos previstos por cuenta del Consignatario, en caso de que éste no salde su compromiso".⁴⁸

⁴⁸ Acuerdo de Tráfico Marítimo para América. México 1993.

9. EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL



EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

Nuestro país forma parte de una de las mayores zonas comerciales del mundo, además, México tiene una excepcional ubicación geográfica que lo convierte en un vínculo natural entre América del Norte, Centro y Sudamérica, así como entre las Cuencas del Pacífico y del Atlántico.

México abarca una superficie de casi 2 millones de kilómetros cuadrados y más de 10 mil kilómetros de litorales, repartidos en el Océano Pacífico, en el Golfo de México y el Mar Caribe, por lo que se cuenta con un sistema portuario estratégicamente ubicado. Dicho sistema tiene en su conjunto 73 puertos con una longitud total de muelles que asciende a 110 kilómetros. De esa longitud total, 45% se localiza en el Océano Pacífico y el 55% restante en el Golfo de México y el Caribe.

Es necesario destacar que el 80% del comercio exterior del país, (con excepción de E.U. y Canadá) así como el 30% de la carga movilizada por todos los modos de transporte, se opera a través de los puertos principales y terminales especializadas de carga, por lo que la gran mayoría de éstos están comunicados con las más importantes ciudades del país, tanto por ferrocarril como por carretera.

Los puertos son fundamentales para el apoyo del sano crecimiento de cualquier nación, pues en ellos se realizan, muy cotidianamente, actividades de comercio marítimo, industriales, pesqueras y turísticas convirtiéndose en importantes polos de desarrollo.

Dentro del marco jurídico que regula los puertos mexicanos cabe destacar la promulgación de la Ley de Puertos del 19 de julio de 1993 y su Reglamento, expedido el 21 de noviembre de 1994 con la publicación de la Ley de Navegación del 4 de enero

de 1994, con lo que se ha pretendido reforzar jurídicamente la modernización del sistema portuario nacional.

En este sentido, de acuerdo a la política de desincorporación portuaria, se creó la figura jurídica conocida como Administración Portuaria Integral (API), y que no es otra cosa mas que la creación de una Sociedad Mercantil encargada de "...la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto..."⁴⁹

Así mismo, la administración portuaria se sujetará a un Programa maestro de desarrollo, el cual deberá contener entre otras cosas, los usos, destinos y modos de operación para las diferentes zonas del puerto, y también las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios.

Por lo anterior, y considerando el papel que guardan los puertos como punto de enlace para el traslado de mercancías, se consideró pertinente la elaboración del presente capítulo, el cual recoge a grandes rasgos los aspectos más importantes de los principales puertos mexicanos, como serían: ubicación, especialidad, zona de influencia, servicios que ofrecen y vínculos con otros medios de transporte. Información que se considera de interés para cualquiera que se encuentre involucrado en el comercio nacional e internacional.

9.1 PUERTOS DEL PACIFICO

9.1.1 PUERTO DE ENSENADA

Por su ubicación en la costa del Pacífico, al norte de la península de Baja California, a sólo 130 kilómetros de la línea fronteriza con los Estados Unidos, y a 8 horas de navegación de los puertos de los Angeles y Long Beach, en California, este puerto tiene un gran potencial para el comercio con la costa oeste de Estados Unidos y Canadá, así como con los países de la Cuenca del Pacífico.

Las características de este puerto lo hacen atractivo para el desarrollo de una industria pesquera, especialmente atunera; de una terminal especializada en contenedores; marinas turísticas e infraestructura para la recepción de cruceros.

Además, cuenta con una reserva territorial para el establecimiento de parques industriales, y brinda servicios de carga y descarga, aprovisionamiento de agua potable, muelles, atraque,

⁴⁹ *Ley de Puertos. Artículo 38. Op. cit. p. 42.*

almacenamiento, avituallamiento, lavandería, lanchaje y remolque.

Las vías de comunicación son vitales en este tipo de lugares y este puerto cuenta con un aeropuerto nacional a sólo 3 kilómetros y el internacional que está a 110 kilómetros. Las vías terrestres lo comunican con Estados como Baja California Norte, Baja California Sur y Sonora, así mismo, tiene corredor fiscal carretero hasta la frontera con los Estados Unidos Americanos.

Infraestructura

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M ²)	
Altura	730	Cobertizos	30,789
Cabotaje	488	Patios	28,260
Pesca	510	Bodegas	14,970
Turismo	120		
Armada	190		
Astilleros	1,138		
Total	3,176	Total	74,019

9.1.2 PUERTO DE PICHILINGUE

El puerto comercial de Pichilingue, se encuentra localizado a 18 kilómetros al Norte de la ciudad y puerto de la Paz, capital del Estado de Baja California Sur.

Pichilingue se encuentra en una Bahía perfectamente abrigada en la Cuenca del Pacífico.

La zona del Pacífico, una de las más dinámicas del mundo a nivel comercial, productiva y económica, realiza aproximadamente el 75 por ciento del tráfico marítimo internacional.

El auge que ha tenido este puerto en los últimos años exige servicios de apoyo como son las 24 hectáreas de terreno destinado a la instalación de industrias; una terminal semiespecializada de contenedores; 1,065 metros de muelle con 10 metros de profundidad; 44,430 M² de almacenamiento cubierto y patios de contenedores; así como servicios de alumbrado, agua potable, comunicación, bodegas, oficinas de operación y sistemas de seguridad.

También cuenta con grandes vías de comunicación como son carreteras, aeropuertos y servicios de transportación marítima, que lo comunican con el resto de las ciudades importantes. La zona de influencia del puerto a nivel nacional se extiende a Guaymas, Topolobampo y Mazatlán entre otros Estados; y a nivel internacional se observa el intercambio comercial y turístico a través de la costa Oeste de los Estados Unidos de América, Canadá y los países de la Cuenca del Pacífico.

Infraestructura.

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M ²)	
Altura		Bodegas	9,430
Terminal		Patio	35,000
Intermedia	355		
Altura Terminal			
Remota	410		
Turismo	200		
Terminal Remota			
Pemex	100		
Total	1,065	Total	44,430

9.1.3. PUERTO DE GUAYMAS

El puerto de Guaymas se encuentra ubicado en la costa norte del Pacífico, al centro del Golfo de California, Guaymas ha sido tradicionalmente la puerta natural para el sector pecuario y para el comercio de minerales del rico Estado de Sonora, ya que cuenta con una terminal especializada para el manejo de graneles agrícolas.

La productividad del puerto es elevada en el manejo de graneles entre otros productos, ocupando los primeros lugares en el manejo de carga. Cuenta con importantes servicios como son almacenamiento, muelles, atraque, manejo de equipaje, remolque, agua potable, suministro de combustible, avituallamiento, recolección de basura, servicios de comunicación, renta de equipo, talleres de reparaciones y lanchaje.

El puerto se enlaza a una amplia red carretera y ferroviaria que lo une con el Sur del Estado de Sonora; así como con la frontera norte y el resto de la República Mexicana, además de

servicios terrestres directo al Oeste de los Estados Unidos Americanos.

La zona de influencia corresponde a la región geoeconómica del noroeste del país y se relaciona principalmente con los Estados de Sonora, Baja California Norte y Baja California Sur; también se encuentra la zona de influencia externa que se enfoca a los países integrantes de la Cuenca del Pacífico, en especial con las costas occidentales de Estados Unidos y Canadá, así como, Japón, China, Australia, Nueva Zelanda y Chile, entre otros.

Infraestructura.

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M ²)	
Altura	965	Bodegas y Cobertizos	11,550
Cabotaje	193	Patios	181,000
Pesca	1,534		
Turismo	126		
Pemex	822		
Armada	121		
Astilleros	1,046		
Otros	11		
Total	4,818	Total	192,550

9.1.4 PUERTO DE TOPOLOBAMPO

El puerto comercial e industrial de Topolobampo se encuentra ubicado al norte del litoral del Océano Pacífico, en el Golfo de California, a 25° 36'00" de latitud norte y 109° 04' 00" de longitud Oeste en el estado de Sinaloa.

Esta terminal marítima constituye un apoyo fundamental para el desarrollo de los crecientes parques industriales de la región, así como para las actividades agropecuarias, pesqueras, comerciales y turísticas.

El puerto cuenta con una terminal de ferrocarril, que comprende un tramo de la línea Chihuahua-Pacífico y su enlace a 23 kilómetros con la ruta del Pacífico. En cuanto al sistema carretero, Topolobampo tiene acceso a una red de comunicaciones que lo vincula con todo el país. La región goza de una vía de cuatro carriles que va desde la zona fronteriza en el Estado de Sonora,

hasta Mazatlán, Sinaloa; extendiéndose hasta el Estado de Nayarit.

El puerto cuenta con la infraestructura y facilidades para el manejo de contenedores, granel agrícola y minerales, así como servicios de importancia para la recepción de buques, tales como carga y descarga, avituallamiento, reparaciones y lanchaje.

La zona de influencia de este puerto se enfoca a las regiones geoeconómicas del Noroeste y Norte del país, y se relaciona principalmente con los Estados de Chihuahua, Sur de Sonora y Sinaloa; también constituye un catalizador para el intercambio de productos con los países de Japón, Corea, Taiwan, Singapur, Hong Kong, Australia, Canadá, Nueva Zelanda, Estados Unidos, Oeste Medio y Sudamérica.

Infraestructura.

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M ²)	
Altura	240	Bodegas	3,860
Cabotaje	99	Cobertizos	2,240
Pesca		Patios	144,800
680			
Turismo	56		
Pemex	400		
Astilleros	37		
Otros	198		
Total	1,710	Total	150,900

9.1.5 PUERTO DE MAZATLAN

Está ubicado en la parte centro del litoral del Océano Pacífico, en el Sur del Estado de Sinaloa.

Es uno de los principales puertos para el arribo de cruceros, pues cuenta con terminal para cruceros turísticos. Además de los servicios de: carga y descarga, servicio a buques, muelle, atraque, almacenamiento, recolección de basura, agua potable, suministro de combustible, avituallamiento, lavandería, reparaciones, lanchaje, servicio de comunicación, báscula, fumigación, renta de equipo, manejo de equipaje y remolque.

Mazatlán sirve a las regiones geoeconómicas del Noroeste, Norte y Centro-Occidente del país y se relaciona con los Estados

de Aguascalientes, Coahuila, Durango, Jalisco, San Luis Potosí, Sinaloa y Zacatecas, principalmente. El puerto está enlazado con las principales ciudades del país, a través de las carreteras y ferrocarril del Pacífico, y por carretera vía Durango, con las ciudades del Norte-Centro del país.

Cuenta también con un importante movimiento de cabotaje, principalmente hacia Baja California; el puerto se comunica con las costas occidentales de Estados Unidos y Canadá; así como con los países asiáticos, con los que se tiene exportación de productos pesqueros.

Su movimiento de cruceros proviene principalmente de los Estados Unidos. El potencial de crecimiento y desarrollo que proyecta el puerto de Mazatlán, se fundamenta en las actividades económicas y comerciales de la región a la que sirve.

Infraestructura.

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M ²)	
Altura y cabotaje	2,111	Bodegas	14,868
Pesca	1,788	Patios	67,564
Turismo	120	Cobertizos	2,300
Armada	131		
Astilleros	672		
Pemex	90		
Otros	80		
Total	4,992	Total	84,732

9.1.6 PUERTO VALLARTA

Este puerto se encuentra ubicado en la llamada Bahía de Banderas y forma parte de la región geoeconómica Centro-Occidente en el Estado de Jalisco, en el centro del litoral del Océano Pacífico; su localización geográfica es 20°36'09" latitud norte y 105° 14' 07" longitud oeste.

Las vías de comunicación de este puerto son muy completas, ya que cuenta con siete líneas aéreas con vuelos nacionales e internacionales. Además por vía terrestre se comunica al norte con Tepic y al sur con Manzanillo, y tiene un servicio de transbordadores a Cabo San Lucas, Baja California Sur.



Cuenta con infraestructura y servicios muy desarrollados como puerto turístico, además de almacenamiento, fumigación, báscula, manejo de equipo, lanchaje, avituallamiento, atraque, muelle y vigilancia.

La zona de influencia comprende las ciudades de Tijuana, Monterrey, Distrito Federal, Guadalajara y Mérida, y hacia el exterior con una gran cantidad de puertos de América.

Infraestructura.

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M ²)	
Altura	380	Bodegas	1,296
Turismo	98	Patio	9,300
		Cobertizos	121
Total	478	Total	10,717

9.1.7 PUERTO DE MANZANILLO

Se encuentra ubicado en la costa Oeste del país, en la parte media del litoral del Océano Pacífico en el Estado de Colima; es un puerto estratégico y de gran potencial para el comercio con los países de la Cuenca del Pacífico.

Es un puerto de alta eficiencia, dotado de moderna infraestructura y especializado en el manejo de contenedores, graneles agrícolas y minerales. Cuenta con servicios como: carga y descarga, agua potable, suministro de combustible, servicio a buques, muelle, atraque, almacenamiento, avituallamiento, lavandería, recolección de basura, amarre de cabos, servicio de comunicación, báscula, fumigación, renta de equipo, reparaciones, lanchaje, manejo de equipaje, y remolque.

Manzanillo sirve a la región geoeconómica Centro-Occidente y se relaciona principalmente con los Estados de Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Jalisco, México, Querétaro, San Luis Potosí y el Distrito Federal. Cuenta también con buenos enlaces por carretera (cuatro carriles a Guadalajara) y ferrocarril (con las principales ciudades del país y el puerto de Altamira).

Su ubicación permite a Manzanillo comunicarse con los principales puertos de la Cuenca del Pacífico, en especial las costas occidentales de Estados Unidos y Canadá, así como Japón, China, Corea, Australia, Nueva Zelanda y Chile.

Infraestructura.

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M ²)	
Altura	2,111	Bodegas	19,765
Cabotaje	216	Cobertizos	455
Pesca	675	Patios	102,777
Turismo	190		
Pemex	516		
Armada	876		
Otros	18		
Total	4,602	Total	122,997

9.1.8 PUERTO DE LAZARO CARDENAS

Lázaro Cárdenas es un puerto de gran capacidad industrial, que se ubica en la Costa Occidental del país, en la desembocadura del río Balsas, a 17° 56' 00" de latitud norte y 102°11'00' de longitud oeste en el Estado de Michoacán.

Es uno de los más importantes puertos a nivel nacional. Dispone de amplios terrenos para la instalación de industria pesada, y se considera que es un importante centro industrial donde se localizan plantas siderúrgicas, de fertilizantes y

petroquímicos. Además cuenta con servicios como son: la carga y descarga, agua potable, suministro de combustible, servicio a buques, avituallamiento, servicio de comunicación, reparaciones, lanchaje, remolque y muelles.

Lázaro Cárdenas está unido, vía carretera y ferrocarril, con la ciudad de Morelia y la capital del país, y de ahí se enlaza con las redes de comunicación nacional. En cuanto a la zona de influencia de este puerto, se encuentran las regiones geoeconómicas centro-occidente y centro-sur del país, y se relaciona principalmente con el Distrito Federal, Guerrero, Michoacán y Morelos; por su ubicación tiene relación con los países de la Cuenca del Pacífico, Estados Unidos, Canadá, Japón, Corea, China, Australia y Nueva Zelanda, así como Centro y Sudamérica. La infraestructura y equipamiento de Lázaro Cárdenas, le dan al puerto un gran potencial para su desarrollo en el futuro. Cuenta con equipo para un eficiente manejo de petróleo y productos químicos. Asimismo, dispone de instalaciones especializadas de alta capacidad para manejo de contenedores, incluso refrigerados y de graneles agrícolas.

Infraestructura.

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M²)	
Altura	2,484	Bodegas	33,974
Cabotaje	150	Patios	286,400
Pesca	70		
Pemex	110		
Armada	779		
Otros	130		
Total	3,723	Total	320,374

9.1.9 PUERTO DE ACAPULCO

Este puerto es de carácter comercial y turístico, se sitúa en la parte centro sur del litoral del Océano Pacífico, en las costas del Estado de Guerrero, su localización geográfica es 16°50'30" latitud norte y 99° 54' 30" longitud oeste.

Por su ubicación, sirve a las regiones geoeconómicas Pacífico-Sur y Centro-Sur del país, y hacia el exterior tiene un gran potencial en la Cuenca del Pacífico.

El movimiento de carga que caracteriza al puerto es el tráfico de automóviles, el puerto cuenta con servicios para la exportación de vehículos armados, así como servicios de carga y descarga, suministro de combustible y aceite, muelles, atraque, lanchaje, avituallamiento, almacenamiento, renta de equipo y pilotaje.

El puerto de Acapulco es el más cercano a la Ciudad de México, al comunicarse a través de una moderna autopista que se recorre aproximadamente en tres horas y media, mientras que con el resto de las ciudades del litoral se une mediante la carretera costera. El aeropuerto internacional se encuentra a 15 kilómetros del lugar.

Infraestructura.

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M ²)	
Altura	225	Bodegas	4,800
Cabotaje	150	Patio	7,100
Pesca	173		
Turismo	203		
Pemex	40		
Armada	205		
Astilleros	21		
Deportivas	346		
Total	1,363	Total	11,900

9.1.10 PUERTO DE SALINA CRUZ

Se encuentra ubicado en la parte sur del litoral del Océano Pacífico en el Estado de Oaxaca; su ubicación geográfica coloca al puerto como un punto de transferencia en el intercambio comercial entre Oriente, América y Europa.

El puerto cuenta con las instalaciones y equipo necesarios, así como mano de obra capacitada para el manejo de carga general, cuenta también con servicios de agua potable, suministro de combustible, servicio de buques, muelles, atraque, almacenamiento, avituallamiento, lavandería, recolección de basura, servicio de comunicación, báscula, fumigación, reparaciones, lanchaje y remolque.

Salina Cruz sirve a las regiones Pacífico-Sur y Golfo, y se relaciona con los Estados de Chiapas, Oaxaca y Veracruz; se

comunica por carretera con las principales ciudades del país y se enlaza con Coatzacoalcos, en la costa del Golfo de México, a través del ferrocarril transístmico.

Infraestructura.

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M ²)	
Altura y cabotaje	759	Bodegas	11,529
Pesca	210	Patios	73,440
Armada	221		
Pemex	465		
Astilleros	382		
Otros	275		
Total	2,312	Total	84,969

9.1.11 PUERTO MADERO

Este puerto se ubica en el extremo sur del litoral del Océano Pacífico en el Estado de Chiapas. Es un puerto de carácter comercial y pesquero que sirve a las regiones geoeconómicas pacíficas sur y golfo, y se relaciona con los estados de Chiapas y Tabasco. Esta zona participa con un porcentaje considerable del producto bruto nacional.

Puerto Madero es un puerto joven que maneja tráfico de altura, en especial productos agrícolas con destino principalmente al occidente de México y la costa oeste de los Estados Unidos; eventualmente puede conectar al sureste de México con la Cuenca del Pacífico.

Además cuenta con vías de comunicación como son carreteras y ferrocarril que comunican al puerto con Salina Cruz y de ahí con el resto del país; el aeropuerto está a 12 kilómetros. Es importante mencionar el potencial del puerto en materia pesquera y las posibilidades que ofrece para desarrollar una marina turística y para construir un astillero, así como terminales especializadas en el movimiento de granos, fertilizantes y fluidos.

Cabe destacar que en el puerto de Madero se creó la primera Administración Portuaria Integral (API), como parte de la reestructuración y privatización del sistema portuario.

Infraestructura.

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M ²)	
Altura	151	Cobertizos	630
Pesca	470	Bodegas	2,520
Armada	170	Patios	22,350
Otros	50		
Total	841	Total	25,500

9.2 PUERTOS DEL GOLFO

9.2.1 PUERTO DE ALTAMIRA

Este puerto se encuentra ubicado en la parte norte del litoral del Golfo de México, a 22° 29'32" de latitud norte y 97° 51'45" de longitud oeste; el municipio de Altamira se localiza en la parte sureste del Estado de Tamaulipas, limita al norte con el municipio de Aldama; al sur con los de Madero y Tampico, así como con el Estado de Veracruz y el este con el Golfo de México.

El puerto de Altamira tiene un enorme potencial de crecimiento como puerto industrial; la gran reserva territorial, no sólo del puerto sino de sus alrededores, le dan una importante capacidad de expansión para el desarrollo de parques industriales. Altamira es el puerto de Altura en el Golfo de México más cercano a la frontera con los Estados Unidos.

Es un puerto de alta eficiencia, especializado en el manejo de contenedores y fluidos. Asimismo, se destaca en la exportación de automóviles.

Respecto a la zona de influencia, este puerto sirve principalmente a las regiones geoeconómicas noreste y centro del país, y se relaciona con los Estados de Coahuila, Hidalgo, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí y Tamaulipas, Veracruz y el Distrito Federal. La zona de influencia externa de éste, le permite comunicarse con la costa Este de Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica, además de los países del Caribe, Europa y África.

Este puerto de tipo comercial e industrial tiene servicios como muelles, atraque, almacenamiento, remolque, carga y descarga, lanchaje, agua potable, suministro de combustible, servicio a buque, electricidad, servicios de comunicación, así como servicio de reparaciones. A pesar de ser uno de los puertos más jóvenes,



ha logrado elevar sus volúmenes de operación a niveles similares al resto de los puertos de altura de México.

Su cercanía con el puerto de Tampico (42 kilómetros), permite una significativa complementariedad entre ambos puertos, así como su especialización en el manejo de los diversos tipos de carga.

Sus enlaces carreteros y ferroviarios lo comunican con los principales centros productivos del país, en especial con Monterrey y la zona metropolitana de la Ciudad de México, así como con los demás puertos del Golfo. A través del servicio especializado de trenes unitarios, se une con el puerto de Manzanillo, en el Pacífico.

Infraestructura.

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M ²)	
Altura	1,511	Bodegas	4,480
		Patio	342,000
		Cobertizos	900
Total	1,511	Total	347,380

9.2.2 PUERTO DE TAMPICO/

Se encuentra ubicado en los márgenes del río Pánuco, en la costa oriental del país, en la parte norte del litoral del Golfo de México, en el Estado de Tamaulipas.

Su cercanía con el puerto de Altamira (42 kilómetros), permite una significativa complementariedad entre ambos puertos, así como su especialización en el manejo de diversos tipos de carga.

Tampico es uno de los puertos con mayor tradición en México y cuenta con una amplia gama de servicios como son: el de muelles, atraque, almacenamiento, remolque, carga y descarga, renta de equipo, amarre de cabos, agua potable, suministro de combustible, servicio a buques, avituallamiento, lavandería, recolección de basura, servicios de comunicación, báscula, fumigación y reparaciones.

Tampico sirve a las regiones geoeconómicas noreste y centro del país y se relaciona principalmente con los Estados de Coahuila, Hidalgo, México, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas y el Distrito Federal.

Sus enlaces carreteros y ferroviarios lo comunican con los principales centros productivos del país, en especial con Monterrey y la zona metropolitana de la Ciudad de México, así como con los demás puertos del Golfo. A través del servicio especializado de trenes unitarios, se une con el puerto de Manzanillo en el Pacífico.

En el desarrollo económico de este puerto, destacan los volúmenes operados en granel agrícola y minero. Así también cuenta con un importante equipo especializado para el manejo de contenedores.

Por su ubicación, el puerto se puede comunicar con el Sureste de Canadá, la Costa Este de Estados Unidos, Centro y Sudamérica, Europa y África.

Infraestructura.

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M ²)	
Altura	2,129	Cobertizos	5,155
Cabotaje	785	Bodegas	36,432
Pesca	777	Patios	90,118
Turismo	448		
Armada	103		
Pemex	626		
Astilleros	1,166		
Otros	3,169		
Total	9,203	Total	131,705



9.2.3 PUERTO DE TUXPAN

El puerto de Tuxpan se localiza en el Golfo de México al Norte del Estado de Veracruz. Es el puerto comercial más cercano a la Ciudad de México.

Tuxpan es un puerto de altura con un modelo de organización basado en la operación de terminales privadas; cuenta con servicios de carga y descarga, muelles, atraque, almacenamiento, amarre de cabos, remolque, agua potable, suministro de combustible, servicios al buque, báscula, fumigación, renta de equipo, reparaciones y lanchaje. El gran potencial que ofrece el puerto de Tuxpan se caracteriza por las posibilidades que tiene para recibir nuevas instalaciones, desarrollar terminales especializadas y establecer parques industriales orientados a la exportación, ofrece también servicio integrados.

Cuenta con un alto grado de competitividad, que es resultado de los excelentes niveles de productividad, bajos costos operativos y seguridad en el manejo de las mercancías.

Tuxpan sirve a las regiones geoeconómicas Golfo y Centro-Sur y se relaciona con los Estados de Hidalgo, México, Puebla, Tlaxcala, Veracruz y el Distrito Federal. Se enlaza con las principales ciudades del país a través de ferrocarril y carretera.

El puerto tiene acceso a las costas este de los Estados Unidos y Canadá, Centro y Sudamérica, además de Europa y Africa.

Infraestructura.

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M ²)	
Altura	460	Bodegas y silos	24,300
Pesca	138	Patios	90,300
Armada	22	Tanques	12,000
Pemex	480		
C.F.E.	80		
Transunisa	228		
Total	1,408	Total	126,600

9.2.4 PUERTO DE VERACRUZ

Este puerto se encuentra ubicado al centro de la Costa Este, en el Golfo de México; está comunicado con la zona de actividad comercial e industrial más importante del país, mediante ferrocarril y carretera, su localización geográfica comprende 19°12'00" latitud norte y 96°08'00" longitud oeste y su aeropuerto internacional se encuentra a 24 kilómetros del puerto.

Es un puerto comercial de altura de alto rendimiento y en los últimos años han registrado crecimientos significativos en el manejo de carga, especialmente en lo concerniente a contenedores y graneles agrícolas, minerales y fluidos.

Acorde con los volúmenes de carga manejados y la tradición del puerto, Veracruz cuenta con servicios tales como: carga y descarga, agua potable, báscula, almacenamiento, avituallamiento, electricidad, servicio a buques, lanchaje, renta de equipo, etc.

La zona de influencia del puerto comprende los estados de México, Oaxaca, Puebla, Tlaxcala, el mismo Veracruz, y Distrito Federal. A nivel internacional establece contacto con puertos de Centroamérica y Sudamérica y Estados Unidos entre otros.

Infraestructura.

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M ²)	
Altura	3,347	Cobertizos	3,525
Cabotaje	548	Bodegas	76,649
Pesca	173	Patios	391,237
Turismo	474		
Pemex	180		
Armada	1,016		
Astilleros	1,405		
Otros	861		
Total	8,004	Total	471,411

9.2.5 PUERTO DE PROGRESO

Se encuentra al extremo oriente de la costa del Golfo de México, en la Península de Yucatán, a 21°14'30" de latitud norte y 89° 40' 00" de longitud oeste.

El puerto de Progreso es un punto de enlace turístico y una frontera abierta al intercambio comercial con el Golfo de México, el Mar Caribe y el Océano Atlántico.

Además de su potencial para el comercio exterior, es la puerta de acceso a una amplia gama de servicios, como son: carga y descarga, agua potable, suministro de combustible, servicio a buques, muelles, atraque, almacenamiento, avituallamiento, lavandería, recolección de basura, servicio de comunicación, báscula, fumigación, reparaciones, lanchaje y remolque.

Progreso sirve a la Península de Yucatán y se relaciona con los Estados de Campeche, Quintana Roo y Yucatán; al resto del país a través de carreteras y ferrocarril, que lo unen con las principales ciudades del Estado y del Sur y Centro de México. El aeropuerto se encuentra a 40 kilómetros.

El puerto tiene acceso a las costas Este de Canadá y Estados Unidos, Caribe, Centro y Sudamérica, así como Europa. Las modernas instalaciones de Progreso, al igual que los sectores productivos y comerciales de la región dan garantía y seguridad a la importación y exportación de mercancías entre estos países.

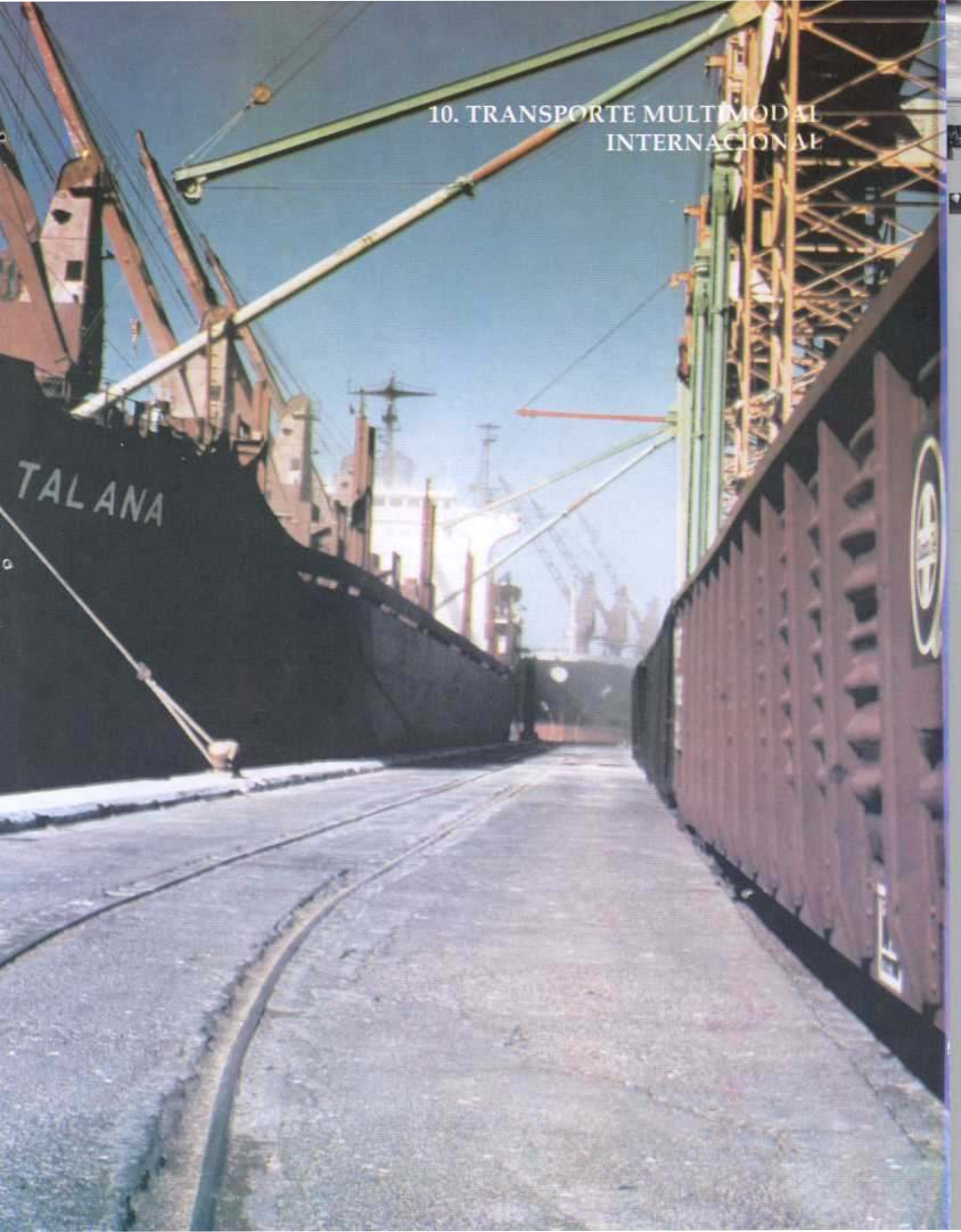
Cabe mencionar que, a sólo 4 kilómetros al poniente de Progreso se encuentra el puerto de abrigo de Yukalpetén, el cual es utilizado por la flota pesquera y las embarcaciones deportivas, las cuales encuentran todos los servicios en cualesquiera de sus tres marinas.

Infraestructura.

OBRAS DE ATRAQUE (Metros)		AREAS DE ALMACENAMIENTO (M ²)	
1 Banda de Pemex	270	Bodegas	5,300
Modulo a de pasajeros	120	Patios	25,000
	252		
Total	642	Total	30,300



10. TRANSPORTE MULTIMODAL
INTERNACIONAL



10. TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

Según el artículo Primero del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, por transporte multimodal se entiende "...el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente.

"De acuerdo a esta definición, el transporte multimodal se caracteriza por ser:

- "Una actividad de servicios que consiste en el transporte de mercancías en virtud de un contrato de transporte entre el Operador de Transporte Multimodal (OTM) y su cliente;
- "Una actividad comercial que debe ser llevada a cabo por operadores calificados de transportes internacionales y que requiere por lo tanto un marco jurídico que garantice normas mínimas en el suministro de sus servicios y un cierto grado de protección de los intereses de las diversas partes comerciales interesadas, y

"Una actividad internacional en virtud de la cual las mercancías pasan de un país a otro a merced de diversos modos de transporte."⁵⁰

Por estas razones, es necesario definir en primera instancia quién es un transportista multimodal, y qué documentación ampara dicho transporte.

⁵⁰ Organización de Naciones Unidas. UNCTAD. *Transporte Multimodal y Oportunidades de Comercio*. 1994. p. 20.

10.1 TRANSPORTISTA MULTIMODAL U OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

De acuerdo a los principios generales de los contratos de transporte, un transportista es el que concluye un contrato de transporte a su nombre, con un propietario de carga, o acuerda transportar una carga en particular. En este sentido, aquél que recibe una carga de un embarcador para ser transportada a su destino final vía transporte combinado, asume el estatus de transportista por el entero transporte, independientemente de cual sea su participación en una parte de la transportación.

Por lo anterior, se desprende que el transportista contratado bajo estas circunstancias, es el transportista multimodal u OTM.

10.2 DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

El documento de transporte multimodal, deberá ser un documento expedido por un operador de transporte multimodal, bajo la solicitud del embarcador (consignatario), y negociable como un conocimiento de embarque. De esta manera, este certificado es el recibo de los bienes, expedido por el transportista responsable de la mercancía y evidencia del acuerdo de un contrato de transporte multimodal y más aún, se considera como un documento de título o un documento negociable.

Por otro lado, el OTM puede ofrecer servicios puerta a puerta; de puerto a puerto; de puerta a puerto; o complementar el segmento de un traslado en específico.

El OTM organiza su propia cadena de transporte de tal manera que pueda controlarlo por completo, eligiendo de esta forma los modos de transporte y combinaciones óptimas para que la suma de los costos, más sus honorarios ofrezcan un precio adecuado al usuario.

A nivel internacional, los OTM son principalmente: empresas navieras, de autotransporte, ferroviarias o reexpedidores de carga (forwarder). Es importante hacer mención sobre la diferencia que existe entre los tres primeros y el último, misma que radica en la propiedad o posesión de los medios de transporte.

Dentro del ámbito de las empresas navieras, la gran mayoría operan transporte multimodal, y cuentan no sólo con los medios propios para la realización del segmento marítimo, sino, en muchos casos, también cuentan con los medios terrestres.

En el caso de los no propietarios de los medios de transporte, se encuentran; las empresas consolidadoras de carga, los agentes aduanales y las empresas almacenadoras, entre otros.

Independientemente de que el OTM posea o no los medios de transporte, éste deberá ser capaz de ofertar servicios globales que incluyan tanto el transporte y las maniobras, así como el almacenamiento de las mercancías en condiciones óptimas de eficiencia y precio. Deberá atender con eficacia y seguridad las necesidades específicas de las empresas y sus mercancías objeto de comercio exterior, coadyuvando por ende, a la mejora de la logística del transporte de éstas.

10.3 VENTAJAS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

Las ventajas del Transporte Multimodal se han puesto de manifiesto con la globalización de las economías. Dada la intensificación de la competencia internacional, los servicios integrados pueden reducir el tiempo de tránsito e incrementar la puntualidad, con efectos directos en la reducción de inventarios;

Brinda comodidad al usuario el tratar con un sólo prestador de servicios, estrechando relaciones comerciales;

Reduce costos administrativos y de logística, para lograr la sincronía y enlaces internacionales;

Ofrece mayor seguridad, especialmente en los puntos intermedios, reduce los gastos de transporte y de otros costos conexos; proporciona precios previamente acordados para las operaciones puerta a puerta, y finalmente, algo muy importante, propicia nuevas oportunidades comerciales para exportaciones no tradicionales, como consecuencia de mejores servicios de transporte.

10.4 INCOTERMS Y TRANSPORTE MULTIMODAL

Como ya se vio en capítulos anteriores, al negociar un contrato de compraventa, el comprador y el vendedor deberán acordar, entre otras cosas, cómo se distribuirán las responsabilidades del transporte de las mercancías objeto del contrato.

Si el comprador o el vendedor van a sufragar los gastos relacionados con el traslado de las mercaderías y a partir de qué punto el riesgo de daños o pérdidas (responsabilidad) se transmite del vendedor al comprador.

Por ello, deberán de acordar un INCOTERM que permita organizar plenamente la transferencia de las mercancías. Así pues, pueden utilizarse condiciones como: EXW (en fábrica); libre transportista (FCA); transporte pagado hasta (CPT); transporte y seguro pagados hasta (CIP); entrega en frontera (DAF); entrega derechos no pagados (DDU); o entrega derechos pagados (DDP).



Tomando en consideración que la mayoría de las transacciones nacionales, se ajustan a prácticas de compraventa tradicionales, las exportaciones se efectúan mediante el INCOTERM FOB o fábrica, y las importaciones en condiciones CIF. A continuación se describen ambos, y se aplican a los contratos de transporte multimodal:

EX WORKS y FOB

- Término clásico para el servicio puerta a puerta. El OTM, toma la mercancía bajo su responsabilidad en punto de origen y la entrega en tiempo y forma en destino.
- El servicio es por cuenta del comprador de la mercancía.
- El vendedor se obliga a entregar la mercancía de acuerdo a las condiciones preestablecidas.
- El vendedor coloca la mercancía en el tiempo y lugar acordado, generalmente en planta de origen.
- El empaque y embalaje es por cuenta del vendedor.
- El comprador corre los riesgos del transporte y maniobras intermedias, de acuerdo con el contrato de Transporte Multimodal y es responsable de recibir la mercancía en tiempo y lugar.

EX WORKS-CIF O CIF

- Al igual que la anterior, esta modalidad se aplica a las operaciones puerta a puerta. La contratación del transporte es por cuenta del comprador.
- Las obligaciones de compra-venta, y de empaque y embalaje, son las mismas que las FOB, pero los riesgos corren por cuenta del comprador.
- Requiere mayor participación del comprador, pero suele obtener mejores condiciones comerciales.
- La modalidad CIF incluye el seguro por cuenta del transportista, que muchas veces es más conveniente debido a las bajas primas que implican los volúmenes que contrata.
- La modalidad CIF implica que el seguro del transporte lo obtenga directamente el comprador. (Es aconsejable, cuando el comprador tiene volúmenes o condiciones especiales con la aseguradora, que ésta le ofrezca menores costos).

10.5 RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

La práctica del transporte directo (marítimo-terrestre) basado en un acuerdo de flete y en un conocimiento de embarque entre una empresa naviera y una compañía ferroviaria, se remonta a finales del siglo XIX, cuando las líneas comerciales fueron establecidas siguiendo el crecimiento de los buques de vapor, los cuales permitieron al mismo tiempo, conexiones más fáciles entre el barco y el tren.

No obstante ello, para las compañías navieras el asumir el transporte directo, terrestre-marítimo, involucro riesgos considerables por lo que sin excepción los



conocimientos de embarque de esa época solían incluir una cláusula especial para limitar la responsabilidad en cada uno de sus segmentos.

La limitación de la responsabilidad del operador del transporte multimodal ha sido desde entonces tema central dentro de los trabajos para procurar el marco jurídico necesario para el desarrollo de este sistema de transporte.

En ese sentido, y de acuerdo a la reglamentación internacional y nacional, se establece que el período de responsabilidad abarcará el período comprendido, desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia, hasta el momento en que las entrega.

Asimismo, el OTM será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquiera otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato.

También se responsabiliza de entregar las mercancías al consignatario:

Quando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma negociable "al portador", a la persona que presente uno de los originales del documento;

Quando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma negociable "a la orden", a la persona que presente uno de los originales debidamente endosado, y

Quando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario.

Por otro lado, el OTM será responsable de la pérdida o daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, cuando la pérdida, daño o retraso, se haya verificado estando las mercancías bajo su custodia y siempre que se compruebe que hubo culpa o negligencia de su parte o de sus empleados.

La cuantía de la indemnización por dicha pérdida o daño, se fijará según el valor de las mercancías en el lugar y el momento de su entrega al consignatario, o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, hubieren debido ser entregadas.

10.5.1 Limitación de la Responsabilidad del Operador del Transporte Multimodal

Según las Reglas de 1991 de la UNCTAD y específicamente de la Cámara de Comercio Internacional (C.C.I.), el OTM sólo será responsable por una suma que no exceda del equivalente a 666,67 Derechos Especiales de Giro (DEG) por bulto o unidad (933.34 .USD); o a 2 DEG por kilogramo (2.8 .USD), si esta cantidad es mayor, salvo que el valor de las mercancías haya sido declarado por el expedidor y que haya sido consignado en el documento.

Si un contenedor, o un elemento análogo es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el documento de transporte multimodal esté contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada.

Si el transporte multimodal no incluye el porte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del OTM estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 DEG por kilogramo (11.66 .USD.).

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del transporte multimodal, respecto del cual sean aplicables un convenio internacional o una ley nacional que contengan otro límite de responsabilidad, el límite se determinará de acuerdo a lo dispuesto en el convenio o ley nacional que rijan el acto donde ocurre la pérdida.

10.5.2 Aviso de pérdida o daño de las mercancías

El consignatario de las mercancías objeto del transporte multimodal, deberá dar aviso por escrito de la pérdida o daños sufridos, especificando la naturaleza de éstos, en el momento en que las mercancías hayan sido puestas en su poder. Pues de lo contrario, el hecho de que el OTM las haya entregado al consignatario establecerá, salvo prueba en contrario, que éste lo hizo tal y como aparecen descritas en el documento de Transporte Multimodal.

10.5.3 Regulación Nacional en Materia de Transporte Multimodal.

Nuestro país regula esta actividad, mediante el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional de 1989. En este Reglamento de 21 artículos, se establecen los requisitos que habrá de cumplir un Operador de Transporte Multimodal, para constituirse como tal y la responsabilidad de éste, misma que ya fue abordada en el apartado anterior.

Es pertinente señalar que el Reglamento para terminales de carga de 1993, regula la construcción, instalación y explotación de las instalaciones conexas al sistema de transporte, que brinden a terceros, servicios de transbordo de carga y otros complementarios.

Prescripción

El OTM quedará exonerado, salvo que se haya pactado expresamente otra cosa, de toda responsabilidad, en virtud de las reglas de transporte multimodal, si no se entabla una demanda dentro de un plazo de nueve meses contados desde la entrega de las mercancías, o desde la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas.

10.5.4 Regulación Internacional.

Dado el crecimiento de la utilización del contenedor por vía marítima, lo cual dio base al transporte multimodal de hoy, el Comité Marítimo Internacional tomó, en las postrimerías de los años 60's, la iniciativa de la elaboración de un proyecto de estudio para la adopción de una Convención sobre Transporte Multimodal. Una serie de estudios y discusiones antecedieron a la adopción del Convenio de Transporte Multimodal de Mercancías, en mayo de 1980, mismo que fue ratificado dos años después por México.

El Convenio tiene por objeto, el lograr uniformar el transporte multimodal, y restablecer el equilibrio en los montos de responsabilidad que existían entre transportistas y cargadores desde 1924.

El Convenio, aunque incluye ciertas previsiones de derecho público, está esencialmente compuesto de normas de derecho privado centradas en lo relativo a la responsabilidad del transportista.

La Convención consta de un preámbulo y ocho partes, con 40 artículos y un anexo. Hasta 1995 éste no había entrado en vigor internacionalmente.

Recomendaciones.

El Transporte Multimodal es una actividad comercial llevada a cabo por operadores de transporte profesionales, tales como operadores que explotan buques o no (incluidos los operadores de transporte modal y los transitorios).

Estos operadores, forman parte del sector transporte de un

país, por lo que deberán ser reconocidos plenamente por su capacidad para gestionar operaciones internacionales de transporte. Sin ese reconocimiento oficial, se corre el riesgo de que no estén autorizados para expedir documentos de transporte multimodal aceptados por bancos tanto nacionales como internacionales, además de no contar con derecho a una cobertura adecuada del seguro de responsabilidad.

Por lo anterior, se sugiere al usuario cerciorarse que el OTM, con el que realizará sus operaciones comerciales, cuente con la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

GLOSARIO

PRINCIPALES PARTES DEL BUQUE CONVENCIONAL

PROA:	(Bow) Es la parte delantera de un buque.
POPA:	(Stern) Parte posterior del buque, donde se encuentra el timón y la hélice.
BABOR:	(Portside) Costado izquierdo del buque, mirando de frente a la popa del buque.
ESTRIBOR:	(Starboard) Costado derecho del buque, con respecto a la posición popa - proa:
MANGA:	(Breadth-width) Es la mayor anchura del buque, es decir el ancho del buque.
ESLORA:	(Length) La longitud de una nave, es decir el largo del buque.
PUNTAL:	(Framing - Depth) Es la altura del buque, que comprende desde la quilla hasta la cubierta principal.
CASCO:	(Hull) Es el forro envolvente del buque.
AMURA:	(Tack) Parte del buque donde empieza a estrecharse.

ARBOLADURA:	(Masting) Conjunto de mástiles y plumas de un buque.
CALADO:	(Draft) Altura de la parte sumergida del buque desde la quilla hasta la línea de agua de la nave.
ESCALA DE CALADOS:	(Draft - Marks) Números que son grabados y pintados en el costado de los buques para indicar el calado.
MAMPARO:	(Bulkheads) Tabiques que separan transversal o longitudinalmente diversos compartimientos del interior del buque.
BODEGAS:	(Hold) Es el espacio interior del buque que esta destinado para guardar la carga, se dividen horizontalmente en: primer entrepuente (Upper-Tweendeck), segundo entrepuente (Lower Tweendeck) y fondo de bodega (Lower Hold).
CUADERNA:	(Frang) Las piezas simétricas que suben por las bandas a partir de la quilla y que forman el esqueleto del casco.
CAMARAS FRIGORIFICAS:	(Cold Storage) Espacio que sirve para conservar las mercancías perecederas, o aquellas que mantienen temperaturas abajo de 0°C. son congeladas, y los que mantienen el ambiente arriba de 0°C. son refrigerados.
ESCOTILLAS:	(Hatchway) Aberturas rectangulares o cuadradas localizadas en la cubierta principal que sirven para introducir o extraer la carga de las bodegas.
WINCHES:	Maquinas usadas para levantar la carga.
PLUMAS:	(Derrick) Palas que forman la arboladura de un buque y sirve para cargar y descargar la mercancía.
BORDA:	(Bord) El lado o costado exterior de un buque; sirve de protección a los tripu-

lantes y a la carga, al buque mismo; de ahí la expresión de ir a bordo.

CUBIERTA: (Deck) Cada uno de los pisos en que esta dividido el buque en sentido horizontal.

ENTREPUESTES: (Tweendecks) Las cubiertas que se encuentran dentro de la bodega y que sirven para almacenar y separar la carga.

QUILLA: (Keel) Viga de acero que corre longitudinalmente de proa a popa, en la parte más baja del buque, y sirve de soporte a las cuadernas.

ABREVIATURAS Y TERMINOS MARITIMO PORTUARIOS MAS COMUNES

FWD:	For Ward.- Proa
AIT:	Popa.
HATCH:	Escotilla.
DRAFT:	Calado.
STORES:	Misceláneas, Almacenes.
BUNKERS:	Bunke.- Combustible.
BALLAST:	Lastre.
TACILLG:	Gancho.
DEBRICK:	Pluma.
BOOM:	Pluma.
BOUYANCY:	Flotación.
STERN POST:	Parte posterior del buque.
KEEL:	Quilla.
BREADTH:	Manga.- Ancho del buque.
LENGTH:	Eslora.- Largo del buque.
GEARLESS:	Sin grúas.
USL:	Vessel.- Embarcación.
C.S.D.:	Closed Shelter Deck.- Buque de cubierta cerrada (Escotilla).
O.S.D.:	Open Shelter Deck.- Buque de cubierta abierta (Escotilla).
IFO:	Intermediante Fuel Oil Combustible.
STBD:	Starboard.- Estribor.

HOLD:	Bodega.
PT:	Port Side Of Ship.- Babor.
TW DK:	Tweendeck.- Entrepunte.
GRANG:	Grúa.
JUMBO:	Grúa/Pluma real.
DWT:	Dead Weight Tonnage.-Tonelaje o Peso Muerto.
BALE CAPACITY:	Fardos.
FRAIN CAPACITY:	Granel.
COILS:	Rollos.
PILG'S:	Packages.- Paquetes.
DMS:	Drums.- Tambores.
B'GS:	Bags.- Basas.
B'DLE:	Bundle.- Atados.
PLT:	Pallets.- Paletas.
CUFT:	Cubic Feet.- Pie Cúbico.
GENL:	General Cargo.- Carga General.
:L/T:	Long Tons - Toneladas Largas.
C/S:	Cases.- Cajas.
C'TNS:	Cartones, Cartón.
CONTAINER:	Contenedor.
SCOPE:	Trayecto.
TOW:	Remolque.
SEIZURE:	Embargo.
LIEN:	Gravamen.
CONVEYANCE:	"Means Of".- Medios de transporte.
WAIVER:	Renuncia a derecho de carga.
HAGUE RULES:	"Internacional Convention for the Unification of Certain Rules - Relating to bill of lading". Bruselas, 25/Ago/1924, Rev. 1950. Reglas de la Haya.
D.D.:	Dry Dock.- Dique seco.
DSL:	Diesel.
ARA:	Antwerp, Rotterdam, Amsterdam.
RANGE:	Rango (Area, Dimensión).
CONT:	Continent (Europa).
FORILLIFT:	Montacargas.
HEAVY LIFT:	Carga pesada.

SLING:	Lingada.
CARGO NET:	Red D´Carga.
LIFT:	Izada.
PT:	Port.- Puerto.
MDG:	Message.- Mensaje.
D.O.:	Diesel Oil.
ABT:	About.- Cerca de.
MOL:	More Or Less.- Mas o menos.
TKS:	Thanks.- Gracias.
FYG:	For Your Guidance.
BOLT:	Perno.
MEAN:	Medio.
AVAIL:	Proporcionarse.
PENDING:	En espera.
DEEMED:	Creer, estimado, juzgar.

PRINCIPALES ABREVIATURAS EN EL FLETÉ MARITIMO

(A):	Denota aumento.
AD.VAL:	Ad valorem.- Conforme al valor.
B/L:	Bill of Lading.- Conocimiento de embarque.
bdle (s):	Bundles.- Atado, paquete, bulto.
(c):	Cambio convencional.
C:	Celsius (Centigrade).- Centígrados.
cbm:	Cubic metre.- Metros cúbicos.
CBR:	Commodity Box Rate.- Flete que se cobra a las mercancías embaladas.
CKD:	Knocked Down.- Desarmado/Desmontado/Desensamblado.
(Cl):	Aclaración.
C/P:	Charter Party.- Contrato de fletamento.
cm(s):	Centimetre(s).- Centímetros.
C/U:	Cada uno.
cu. ft.:	Cubic feet.- Pies cúbicos.
cwt:	Hundredweight.- Quintal (unidad de medida de peso).
(D):	Denota item, retirado.

dia.:	Diameter.- Diámetro.
DEM:	Demurrage.- Bonificación por demoras al buque, en carga y/o descarga. Depatch.- Bonificación al embarcador o Consignatario por ahorro en tiempos de carga/descarga.
(E):	Denota eliminación o excepción acordada.
ea.:	Each.- Cada uno.
F:	Fahrenheit.- Grados.
FAS ó FFA:	Free alongside o from alongside.- Libre al costado del buque ó Libre del costado del buque.
F.I.:	Free In.- Libre de gastos de carga para el buque.
F.I.O.:	Free In & Out.- Libre de gastos de carga y descarga para el barco.
FILO:	Free In/Liner Out.- Libre de gastos de carga para el barco y descarga en servicios de línea.
FIOS:	Free In & Out, Stowed.- Libre de gastos de carga, descarga y estiba para el barco.
FIOST:	Free In & Out, Stowed & Trimmed.- Libre de gastos de carga, descarga, estiba y trimado o abarrotado de la carga para el buque. Free In, Stowed.- Libre de carga y estiba para el armador. Free out.- Libre de gastos de descarga para el buque.
FOB:	Free on board.- Libre a Bordo.
(I):	Denota flete inicial.
incl.:	Incluyendo.
ins.:	Inches.- Pulgadas.
I.D./O.D.:	ID.- Diámetro interno. OD.- Diámetro externo.
K ó KG:	Kilogrames.- Kilogramos.
KB:	Kilogramo bruto.

	Parcialmente desensamblado ó desmontado.
LBS:	Pound(s) weight.- Libras (peso).
LIFO:	Liner In/Free Out.- Servicio de línea en carga y libre de gastos de descarga para el buque.
LT ó L/T:	Long Ton.- Tonelada Larga (2,240 lbs. ó 1,016 K).
M ó M³:	Measurement.- Medida (1 metro cúbico).
m:	Metre.- Metro.
Mm:	Milímetro (0.001 metros).
M/T - T/M - TM:	Metric ton.- Tonelada métrica (1,000 K).
max.:	Máximo.
Meas:	Measurement/Measuring.- Medida.
Min.:	Mínimo.
(N):	Item que será reinsertado en Tarifa.
NAB:	Nomenclatura Arancelaria de Bruselas.
NABALALC:	NAB para la ALALC (Asociación de Libre Comercio Latinoamericana).
n/exc.:	Not exceeding.- Que no exceda.
N.O.S. ó n.e.:	Not Otherwise Specified.- Productos no especificados.
P:	Por peso (Tonelada/1,000 K).
P.C. ó P³:	Pie cúbico. Por peso ó medida (T.M. ó M3).- Lo que genere mayor ingreso de fletes.
P.U.	Por unidad.
PKG(S):	Packages.- Paquetes ó bultos.
p.t.w.:	Per Ton weight.- Por tonelada de peso.
(R):	Denota reducción.
S.R.:	Sin recargo.
S/T:	Short Ton.- Tonelada corta (2,000 Lbs/ 907.2 K).
T ó TON.:	Tonelada (1,000 K).
U:	Unidad ó pieza.
U.F.:	Unidad de flete.

W.:	Weight.- Peso.
W/M:	Weight/Measurement.- Peso/Medida.
WIMBO	Whether in Berth or not.- Ya sea atracado al muelle ó no.
':	Foot.- Pie.
":	Inch.- Pulgada.
%:	Por ciento.
USD / US \$:	Dólares norteamericanos.- Dólares E.U.A.

ANEXO No. 1

IMO DANGEROUS GOODS DECLARATION

The form meets the requirements of SOLAS 74 Chapter VII regulation 5
 MARPOL 73 - 78 Annex III regulation 4 and the IMDG Code General Introduction Section 9

Shipper	1	Reference number(s)	2
Consignee	3	Carrier	4
Container packing certificate/vehicle declaration	Name status. Company organization of signatory		5
DECLARATION		Place and date	
It is declared that the packing of the container/vehicle has been carried out in accordance with the General Introduction. IMDG Code, paragraph 12. 3. 7 or 17. 7. 7 TO BE COMPLETED FOR SHIPMENTS IN CONTAINERS OR VEHICLES		Signature on behalf of packer	
Ship's name and voyage No.	6	Port of loading	7
Port of discharge	8	(Reserved for text. instructions or other matter)	
Marks & Nos. If applicable identification or registration numbers(s) of the Unit	Number and kind of packages, proper shipping name correct technical name* . IMO hazard class/division. UN number packaging group**. flashpoint (in ° C c c)**. control and emergency temperature** identification of the goods as MARINE POLLUTANT**. EmS No. and MFAG Table No. ***	Gross mass (kg) net quantity mass **	9
		Goods delivered as <input type="checkbox"/> Breakbulk cargo <input type="checkbox"/> Unitized cargo <input type="checkbox"/> Bulk packages Type of unit (container, trailer, tank, vehicle, etc.) <input type="checkbox"/> Open <input type="checkbox"/> Closed insert "X" in appropriate box (This column may be left empty apart from the heading in which case insert appropriate description)	
* Proprietary /trade names alone are not sufficient if aplicable (1) the word "WASTE" should precede the name: (2) "EMPTY UNCLEANED" or " RESIDUE - LAST CONTAINED" should be added. (3) "LIMITED QUANTITY" should be added ** When required in 9.3 of the General Introduction to the IMDG Code: *** When required.			
ADDITIONAL INFORMATION			10
in certain circumstances special information certificates are required see IMDG Code General Introduction. paragraphs 9.7.1.9.7.2			
DECLARATION		Name status. Company organization of signatory	11
		Place and date	
I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the correct technical name(s) (proper shipping name(s) and are classified packaged. marked and labelled placarded and are in all respects in proper condition for transport according to the aplicable international and national government regulations.		Signature on behalf of shipper	

IMDG CODE - PAGE OO36.-Amtd. 26-91

Fuente: Código Internacional sobre Mercancías Peligrosas.-Apendice I.- de la O.M.I.

ANEXO No. 2

DIRECTORIO DE EMPRESAS NAVIERAS AFILIADAS A LA CANAINTRAM ESPECIALIZADAS EN MERCANCIAS PELIGROSAS

BUNKER'S DE MEXICO, S. A. DE C. V.
AQUILES SERDAN No. 326
COL. ANGEL ZIMBRON
02099 MEXICO, D. F.
TEL: 352 81 10 / 352 80 18 / 352 81 30
FAX: 353 27 09

**COMPañIA NAVIERA MINERA
DEL GOLFO, S. A. DE C. V. (NAVIMIN)**
MERCADERES No. 15
COL. SAN JOSE INSURGENTES
03900 MEXICO, D. F.
TEL: 598 60 88 / 598 07 93
FAX: 598 07 65

**CORPORACION MEXICANA
DE SERVICIOS PORTUARIOS, S. A. DE C. V.**
LONDRES 190 DESP. 206
COL. JUAREZ
06600 MEXICO, D. F.
TEL: 662 99 67 / 662 10 20
FAX: 662 00 99 / 514 55 81

MARITIMA MEXICANA, S. A.
AV. DE LA CUSPIDE 4755
COL. PARQUES DEL PEDREGAL
DELEGACION TLALPAN 14010 MEXICO, D. F.
TEL: 629 88 66
FAX: 629 88 48

NAVIERA ARMAMEX, S. A. DE C. V.
LOPE DE VEGA No. 111
COL. CHAPULTEPEC MORALES
11570 MEXICO, D. F.
TEL: 203 81 15 / 203 92 20 / 203 91 92
TEL: 545 04 11 / 545 82 06
FAX: 203 21 51

**OPERADORA MARITIMA
DEL GOLFO, S. A. DE C. V.**
AV. PASEO DE LA REFORMA No. 403,
4º PISO - 406
COL. CUAUHEMOC
06500 MEXICO, D. F.
TEL: 511 64 94 / 511 64 97 / 511 64 93
FAX: 511 64 95

**TRAFICO MARITIMO
DEL GOLFO, S. A. DE C. V.**
BAHIA DE TODOS LOS SANTOS No. 40,
1ER. PISO
COL. VERONICA ANZURES
11300 MEXICO, D. F.
TEL: 250 51 12 / 250 50 82 / 250 38 48
FAX: 250 76 19 / 872 49 44

**TRANSPORTACION MARITIMA
MEXICANA, S. A. DE C. V.**
AV. DE LA CUSPIDE 4755
COL. PARQUES DEL PEDREGAL
14010 MEXICO, D. F.
TEL: 629 88 66
FAX: 606 23 59 / 629 88 48 / 629 88 39

BIBLIOGRAFIA

1. *Acuerdo de Tráfico Marítimo para América*. México, D. F. 1993.
2. Brown, Robert H. *Dictionary of Marine Insurance Terms*, 4a. Edición. London 1962.
3. *Incoterms 1990*. Cámara de Comercio Internacional (C.C.I.).
4. Carvajal Contreras, Máximo. *Derecho Aduanero*. Cuarta Edición. México 1993.
5. *Código Civil para el Distrito Federal*. 57a. Edición. México 1989. Edit. Porrúa.
6. *Código Fiscal de la Federación*, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1981. Primera reimpresión 1995.
7. *Conceptos Básicos del Transporte Marítimo y la Situación de la Actividad en América Latina*. Cuadernos de la CEPAL. Santiago de Chile 1986.
8. *Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas*. Entra en vigor internacio- nalmente el 6 de octubre de 1983, ratificada por México el 15 de marzo de 1976.
9. *Manual para el Usuario del Transporte Marítimo*, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, México, S.C.T. 1982.
10. Hernández de Labra, Fernando. *Puertos*. UNAM. Enero de 1983.

11. Hernández Yzal, Santiago. *El Flete en el Transporte Marítimo*. Gráfica Salvat, Barcelona 1980.
12. *Ley Aduanera*, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 1995. Segunda sección.
13. *Reglamento de la Ley Aduanera*. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 6 de junio de 1996.
14. *Ley de Navegación*, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el día 4 de enero de 1994.
15. *Ley de Puertos*, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de julio de 1993.
16. *Ley sobre el Contrato de Seguro*, publicada en Diario Oficial de la Federación, el día 31 de agosto de 1935.
17. *Manual de Distribución Física de las Mercancías para la Exportación*. Segundo Volumen. 1988. Centro de Comercio Internacional UNCTAD/GATT.
18. *Memoria II Seminario Nacional sobre "Como Exportar por Vía Marítima"*. Criterios para Seleccionar un Agente Naviero. Diciembre 1994.
19. OEA. *Unidades Técnicas para el Registro y Análisis de los Fletes Marítimos*. OEA.- CIES/CECON-TRANS/41, 1976.
20. *Pólizas de Fletamento*. Informe de la Secretaría de la UNCTAD TD/B/C.4.4/ISL/55, junio de 1990.

Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 7 de julio de 1989.

Suárez Gil, Luis. *Diccionario Técnico Marítimo*. Alhambra, España. 1980.
23. UNCTAD. *Transporte Multimodal y Oportunidades de Comercio*, UNCTAD/SDD/MT/5 DE ABRIL DE 1994.
24. Uría González, Rodrigo. *El Seguro Marítimo*. De. Bosch. Barcelona, España. 1976.

**Esta edición,
a cargo de la Dirección de Comunicación Social
de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes,
se terminó de imprimir en agosto de 1997
en los talleres de Litográfica Yolva
Comonfort 58-31 México, D.F., C.P. 06200
Tel. 526 16 72 y el tiraje fue de 1000 ejemplares**