



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

“ANALISIS COMPARATIVO DEL COMERCIO
MARITIMO ENTRE MEXICO Y CANADA EN LOS
AÑOS DE 1986 - 1997”

T E S I S
PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES
P R E S E N T A :
MA. ESTHER LOPEZ VILLALOBOS



278969
ASESOR DE TESIS: DR. JULIAN MIRANDA TORRES.

MEXICO, D. F.

MAYO 2000.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADECIMIENTOS

A DIOS

Por darme la oportunidad de existir día con día.

A MIS PADRES

*Por la educación que me han dado, por su apoyo moral y económico que hoy me permite llegar a la meta. Por sus consejos y su amor. Gracias por todo. **LOS QUIERO MUCHO.***

A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MÉXICO

Por tener siempre abiertas sus puertas a todo aquel que desee adquirir sus conocimientos.

A MIS PROFESORES

Agradezco la educación y formación, por el apoyo y paciencia que me tuvieron.

A MIS SINODALES

Dr. Andrés Ventosa del Campo, Maestro Juan Carlos Velásquez Elizarraras, Oscar Medina Xochihua, Víctor Godinez por los comentarios y sugerencias los cuales enriquecieron no sólo el escrito, sino también las ideas. Asimismo les agradezco su apoyo y comprensión.

Agradezco especialmente al Dr. Julián Miranda Torres por su gran esfuerzo en dirigirme mi tesis y por su gran apoyo.

A MIS HERMANOS

*Raúl, Lalo, Carlos, Blanca, Rosy y a mi pequeña hermana Iris Diana, por darme ánimos para seguir adelante, apoyarme y comprenderme. **LOS QUIERO.***

A MIS SOBRINOS

A mis queridos sobrinos Carlitos, Danny, Lalito, Raulito, Diego y a mis queridas sobrinas Jimena y Karen, por darme muchas alegrías.

A MIS GRANDES AMIGAS

Lulú como un agradecimiento a todo su apoyo y confianza para finalizar mi tesis. Por su amistad incondicional y por todos esos momentos que hemos vivido juntas.

Aída por su amistad y apoyo todos estos años.

A MIS AMIGOS

Alejandra, Carmen, Erika y Carola como un agradecimiento y reconocimiento por su amistad, apoyo y confianza en todos estos años.

Derick for believe in me, for all your help and support all these years.

*Karen and André for all your support and your friendship.
Justin and Connor thank you for loving me. I love you too.*

A todas aquellas personas que desinteresadamente siempre me tendieron la mano.

Mil Gracias.

INDICE

INTRODUCCION	4
ALCANCES	7
CAPÍTULO I. ORIGENES DEL COMERCIO MARÍTIMO ENTRE MÉXICO Y CANADÁ.	10
1.1 GENERALIDADES	10
1.1.1. TEORÍA DE LA VENTAJA COMPARATIVA	11
1.1.2. TEORÍA PURA DEL COMERCIO INTERNACIONAL	15
1.2 BREVE HISTORIA DEL COMERCIO MARÍTIMO ENTRE MÉXICO Y CANADÁ	20
1.2.1 MÉXICO	20
1.2.2 CANADÁ	24
1.2.3 RELACIONES BILATERALES ENTRE MÉXICO Y CANADÁ	27
1.2.4 RELACIONES COMERCIALES MÉXICO - CANADÁ HASTA 1996	30
1.3 LEGISLACIONES QUE INTERVIENEN EN REGULAR EL COMERCIO MARÍTIMO DE MÉXICO Y CANADÁ	32
1.3.1 MÉXICO	32
1.3.2 CANADÁ	58
1.4 ACUERDO GENERAL DE ARANCELES ADUANEROS Y COMERCIO (GATT) Y LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO (OMC)	74
1.4.1. ACUERDO GENERAL DE ARANCELES Y COMERCIO.	74
1.4.2. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO.	76
1.4.3 ACUERDO GENERAL SOBRE COMERCIO DE SERVICIOS, AGCS	77
1.5 TRATADO DE LIBRE COMERCIO PARA AMÉRICA DEL NORTE (TLCAN)	79
CAPÍTULO II. ORGANISMOS ENCARGADOS DEL COMERCIO MARITIMO	89
2.1. ORGANISMOS ENCARGADOS DEL COMERCIO MARÍTIMO	89
2.1.1. MÉXICO	89
2.1.2. CANADÁ	91
2.2 ORGANISMOS INTERNACIONALES	92
2.2.1. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO (UNCTAD)	92
2.2.2. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE COMERCIO MARÍTIMO (IMCO)	94
2.2.3. ORGANIZACIÓN DE COOPERACIÓN Y DESARROLLO ECONOMICO (OCDE)	96
CAPITULO III. PUERTOS Y EMPRESAS MARÍTIMAS	99
3.1. IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS	99
3.1.1. PRINCIPALES PUERTOS MEXICANOS	100
3.1.2. PUERTOS CANADIENSES	113
3.3. EMPRESAS MARÍTIMAS	119
3.3.1. DEFINICIÓN	119
3.3.1. MÉXICO	122
3.3.2. CANADÁ	122

CAPÍTULO IV. COMERCIO BILATERAL ENTRE MÉXICO Y CANADÁ 1986 - 1997	124
4.1. COMPARACIÓN DE LAS EXPORTACIONES-IMPORTACIONES DE MÉXICO Y CANADÁ	124
4.1.1. LAS EXPORTACIONES - IMPORTACIONES MEXICANAS	125
4.1.2. EXPORTACIONES - IMPORTACIONES CANADIENSES	130
4.2. COMPARACIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DE MÉXICO Y CANADÁ	136
4.2.1. MEDIOS DE TRANSPORTES EN MÉXICO	139
4.2.2. MEDIOS DE TRANSPORTES EN CANADÁ	147
CONCLUSIONES	158
BIBLIOGRAFIA	161

INTRODUCCION

En la actualidad la globalización del Comercio Internacional lleva a la interacción de los países. El crecimiento del comercio internacional depende de la relación entre ellos. En la búsqueda de nuevos mercados, las naciones han llevado a cabo acuerdos y tratados comerciales regionales, entre ellos podemos nombrar al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) que es el mayor mercado internacional, el de la Unión Europea es interesante por que hay una libre circulación de personas, productos y capital, y en el cual no existen fronteras rígidamente definidas entre los países que la integran. También merecen ser mencionados el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) que agrupa a los países de América de Sur, la Comunidad Económica del Caribe (CARICOM), el Mercado Común Centro Americano (MCCA), los países de la Cuenca del Pacífico, entre otros.

Para que una nación pueda hacer llegar sus productos a otro país, es necesario un modo de Transporte: terrestre, marítimo y aéreo. Es por ello que los países invierten grandes inversiones en el desarrollo y modernización en la infraestructura del sistema de transportes, así como de sus instalaciones y equipo para sus operaciones. Los transportes han sido y siguen siendo una parte fundamental del comercio exterior de cualquier país.

Por ejemplo, México transporta la mayoría de sus productos hacia los Estados Unidos y América Central por vía terrestre (por camión), al igual que Canadá transporta por carretera sus productos a los Estados Unidos. Pero si hablamos de la exportación o importación de productos hacia otro continente, se utilizará el transporte marítimo dependiendo de la distancia y el volumen de la carga a transportar. Además, varias instituciones y organizaciones internacionales como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OECD), y autores como Carleen O'Loughlin señalan que tres cuartas partes del comercio mundial son transportadas por vía marítima. El transporte

aéreo se utilizará si la carga es perecedera o ligera. Podríamos decir, por un lado que el exportador e importador es el que decide el medio de transporte a utilizar.

De todo lo anterior emanó mi interés por realizar un análisis comparativo del comercio marítimo entre México y Canadá en los años de 1986 a 1997. Los objetivos de esta investigación son: a) realizar una comparación entre la comercialización vía marítima y los otros medios de transporte; b) efectuar un estudio de las relaciones comerciales vía marítima entre México y Canadá en el período de 1986 a 1997, y, c) comparar la evolución de las importaciones y exportaciones generales de México y Canadá.

La presente investigación ha sido dividida en tres capítulos. En el Capítulo I se presentarán las leyes y conceptos teóricos del comercio internacional. Se hablará de las características de México y Canadá. De las relaciones comerciales existentes entre México y Canadá, antes y durante nuestro período de estudio. Se mencionarán la legislación marítima de México y Canadá, y los acuerdos multilaterales que influyen directamente en el desarrollo del sistema de transportes de los países en estudio y, en particular, en el transporte marítimo.

En el Capítulo II se describen los organismos nacionales gubernamentales y no gubernamentales que regulan e influyen al transporte marítimo de cada país, al igual que los Organismos Internacionales que participan en la regulación del comercio marítimo internacional y a su vez que organizan al transporte marítimo de cada país.

El Capítulo III Se habla de la importancia de los puertos para el comercio marítimo y cubre los principales puertos mexicanos y canadienses, observando la importancia de estos para el desarrollo del comercio exterior. Tratamos muy superficialmente a las empresas marítimas que prestan servicios entre México y Canadá.

El Capítulo IV compara los datos estadísticos del comercio bilateral entre México y Canadá. Las importaciones y exportaciones por vía marítima en el período 1986-1997.

Se comparan los medios de comercialización de México y Canadá. Se compara por medio de datos estadísticos y gráficas las importaciones y exportaciones entre estos países antes y después del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, a fin de evaluar su impacto y repercusiones.

El propósito de este estudio es el de profundizar en las relaciones comerciales vía marítima a fin de resaltar los cambios que se han dado durante el período 1986-1997. Se espera que esta contribución sea de utilidad a algunas dependencias como la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), Banco de Comercio Exterior (BANCOMEXT), INEGI, a la Embajada de Canadá, entre otras, así mismo a los exportadores e importadores y a las empresas marítimas que deseen ampliar su comercio hacia Canadá o viceversa

ALCANCES

En nuestros tiempos la informática a tomado un papel de suma importancia en la vida del hombre. Donde la computadora juega el principal papel en nuestro desarrollo diario, pero es extraordinario como por medio del Internet se acortan distancias y se encuentra un mar de información a navegar. Es asombroso poder realizar por medio del Internet un trabajo de investigación a larga distancia de tu país. Aunque no le quito importancia a los libros y revistas que se pueden encontrar en cualquier biblioteca del mundo. Solamente reconozco a este nuevo medio de investigación como una fuente de información confiable y reciente.

La presente investigación fue realizada principalmente por vía de Internet, explotando las paginas de Internet de: la Embajada canadiense en México, el Ministerio de Transporte de Canadá, la UNCTAD, el TLCAN, el GATT, la OCED, el Senado de la Republica, El H. Congreso de la Unión, La Cámara de Comercio Canadiense, Embajada Mexicana en Canadá, ONU, INEGI, BANCOMEXT, SECOFI entre otras. También se acudió en Montreal a la biblioteca de la Universidad Concordia, a la Universidad de Québec en Montreal y a la Delegación Comercial de México en Montreal. En México, a la biblioteca de BANCOMEXT, la Embajada de Canadá en México, a la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM. Se pidió información también a la Dirección General de Marina Mercante, la Dirección General de Operación Portuaria, al Fideicomiso de Formación y Capacitación para Personal de la Marina Mercante Nacional, a la Subdirección de Planeación de la Dirección General de Autotransporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a Ferrocarriles Nacionales, Instituto Mexicano de Transporte y SECOFI..

Dentro de los alcances y limitaciones de nuestra investigación, nos encontramos con una serie de problemas para recolectar los datos estadísticos referentes al Capítulo III, sobre los productos que se importan y exportan por vía marítima entre Canadá y México en el período 1986-1997. La información que se pudo recaudar fue de los productos mexicanos que se exportan e importan desde 1992-1997. De Canadá se encontraron solamente los productos que se importan y exportan con México a partir de

1990 en millones de dólares, sin poder detectar cuáles son los productos por vía marítima

En la parte sobre la comercialización marítima mexicana comparada con las otras vías de comunicación, se encontró con el problema de que varias dependencias del Gobierno manejan sus datos en una forma general, como es el caso de INEGI y BANCOMEXT, por lo cual este trabajo se basa en los datos que maneja la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en especial la Dirección General de Operación Portuaria, que desarrolla las funciones del extinto "Puertos Mexicanos" Con lo que se refiere a Canadá, fue posible encontrar los datos en Estadísticas de Canadá sobre los movimientos de carga por vía marítima, pero sobre los otros medios de transporte no se puede saber si son mercancías hacia el extranjero o al interior del país.

Después de haber realizado todo el proceso sistemático que es necesario para poder alcanzar el nivel óptimo de investigación; es preciso exponer que en el informe existen ciertas limitaciones que en contra posición de los alcances es menor, por ello se considera que la diferencia no es significativa: Para poder ser más explícitos diremos que: las limitaciones equivalen a un 5% para la calidad de presentación, análisis y conclusiones de los objetivos que se presentaron en el proyecto de investigación Así también, se refleja que los alcances tienen un nivel de confianza del 95%, que es estimado al juicio del tesista

Este 5% de desconfianza, se puede decir que fue creado por los efectos de los acuerdos tomados por nuestro país, en este caso el TLCAN ha repercutido en la modificación de leyes y reglamentos, y estas a su vez han ordenado la reestructuración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que sería la institución más confiable para la obtención de datos estadísticos. Por lo cual, la SCT se encuentra en un cambio, lo que provoca que la información entre sus Direcciones Generales sea escasa, poco confiable, dispareja y sobre todo no está actualizada Además de la descentralización del Instituto Mexicano de Transportes y el Instituto Mexicano de

Comunicaciones, así como la privatización de Ferrocarriles Nacionales de México, entre otros, a partir de 1994.

Todos estos cambios y reestructuración que se han dado ha afectado a otras dependencias dedicadas a la recopilación e investigación estadística como INEGI, BANCOMEXT, SECOFI, IMT y todas las direcciones relacionadas en el comercio exterior, presentan una anomalía que resalta en las estadísticas. Por ejemplo: Las estadísticas sobre la carga transportada del comercio exterior que presenta IMT son *diferentes en comparación* a las de INEGI, a su vez las de INEGI con las de la Dirección General de Marina Mercante y todas estas a su vez con las de BANCOMEXT, y estas con las estadísticas por ejemplo de la OCED, o con los datos que maneja la Embajada de Canadá

Se espera que pronto los organismos encargados de los medios de transportes resuelvan este problema y se modernicen en la recolección de sus datos. Así, se podrá contar con un 100% en la confianza de los datos estadísticos. Pero puedo decir que la Dirección de Marina Mercantes al igual que la Dirección de Puertos cuenta con datos confiable ya que son ellos los encargados de todo el control del tráfico marítimo.

CAPÍTULO I. ORIGENES DEL COMERCIO MARÍTIMO ENTRE MÉXICO Y CANADÁ.

1.1 GENERALIDADES

Para los objetivos de este trabajo, es importante profundizar en el marco teórico y jurídico de las relaciones México - Canadá, por lo que haremos una revisión de los conceptos fundamentales de la teoría económica que influyen en el concepto de comercio internacional y las principales leyes jurídicas que intervienen en la normalización del comercio marítimo internacional.

Comercio: Es el transporte de artículos de lugar a lugar con el propósito de un intercambio.¹

En la antigüedad, transportar productos hacia un lugar distante era caro y con riesgos por lo que era restringido solo a mercados locales. Los artículos más intercambiados fueron comida y ropa. El comercio entre los países se ha vuelto un importante factor de la economía, después de dejar a un lado la doctrina mercantilista que proponía limitar las compras al extranjero para acumular las reservas de oro.

El comercio se ha estimulado por el crecimiento económico, la formación de instituciones y asociaciones dedicadas a su promoción. A pesar de todo esto, todavía quedan numerosas barreras en los intercambios internacionales como: aranceles, políticas comerciales sobre las normas de calidad de los productos, entre otras. En los últimos años se ha dado una reducción en las barreras comerciales y una continua expansión del comercio internacional, a través de la firma de tratados de comercio internacional entre los países.

¹ Microsoft Encarta 97. Sección Economía.

Adam Smith observa que la expansión del comercio es un componente crucial para el proceso de modernización. En la sociedad moderna, la producción está organizada para tomar ventajas en la especialización y en la división del trabajo, que permite producir más en menos horas, bajando los gastos de producción. Sin comercio no sería posible organizar la producción en esta forma.

1.1.1 TEORÍA DE LA VENTAJA COMPARATIVA

Adam Smith desarrolla la teoría de la ventaja (s) absoluta (s) o comparativa (s), la cual consiste en que si un país extranjero nos puede proveer mercancías a mejor costo que las medidas de su producción, es mejor comprarlas en esos países y concentrarse sobre la producción y la venta de mercancías que uno produce de manera más eficaz.

David Ricardo redirige la teoría de las ventajas comparativas. Estipula que un país tiene interés en exportar e importar productos que tienen una ventaja absoluta en cada uno de sus productos. También considera que un país beneficiado de una ventaja comparativa es más eficaz en la producción de sus bienes.

Dentro de esta teoría, David Ricardo considera a la ciencia económica como la Teoría del Comercio Internacional de bienes en un mercado libremente competitivo, en donde los países se fijan por la condición de mercado mismo, sin obstrucción de ninguna fuerza distinta y la elevación de los individuos afectados.

Después de David Ricardo, se plantea la especialización de la producción y del comercio, procurándose una ganancia de las partes concernientes y del mundo en su conjunto.

Libre comercio: es el sistema económico en que los bienes y servicios circulan libremente, sin ninguna barrera.²

² Idem.

Este principio reposa sobre la Teoría de las ventajas comparativas; en la cual los países deberán de exportar los bienes y servicios que ellos producen más eficazmente e importar lo que los países extranjeros producen con más eficiencia. Esta teoría protege a la economía mundial de una afectación de recursos y un bienestar superior (*biens etre*).

Proteccionismo: se da cuando los países imponen mecanismos para proteger sus industrias, exportaciones y su mercado nacional contra la concurrencia de productos extranjeros. Estos mecanismos son las barreras arancelarias y no arancelarias. Los aranceles son los derechos a pagar sobre los productos extranjeros. Estas son cuotas contingentes que determinan las cantidades máximas de un producto que puede ser importado en un periodo establecido; las restricciones voluntarias de exportaciones son elegidas por los países importadores.

Eli Heckscker y Bertil Ohlin han aplicado la Teoría de David Ricardo al caso de los factores de la producción. Ellos afirman que cada país tiene el interés de especializarse con la producción de bienes que poseen en abundancia con los productos de otro país y consecuentemente el de exportar esos bienes o importar los productos que utilizan o que le hace falta.

"La idea básica del modelo Heckscker-Ohlin (HO) es: El comercio de mercancías es una relación de factores entre propiedad, trabajo y capital, el intercambio internacional de mercancías y el arbitraje es un factor indirecto transferido a los servicios de otra manera. Bajo ciertas circunstancias este indirecto arbitraje puede eliminar completamente la diferencia entre factor y precio".³

La implicación más importante del modelo HO es la opción de vender factor servicios externamente a través del intercambio de mercancías, transformando el

³ Edward E. Leamer International Finance Section. The Heckscher-Ohlin Model in Theory and Practice. Department of Economics, Princeton University New Jersey, Febrero 1995. Pág. 18.

modelo local por factor servicios dentro de un mercado global. Como resultado, la demanda derivada por salidas se torna mucho más elástica y también más similar entre los países. Una característica que va de la mano con una función elástica de trabajo – demanda es agregada al producto interno bruto (*gross domestic product*) con una constante productividad relativamente marginal de capital

Dentro del modelo HO, en una economía abierta, el potencial declina en una productividad marginal de capital que es compensado por un cambio en el producto mixto hacia productos de capital intensivo. Por el contrario, en una economía cerrada los cambios en los productos mixtos son necesariamente más limitados porque cualquier cosa tiene que ser vendida internamente. Por consiguiente, el crecimiento es más fácilmente sostenido en países con economías abiertas que en los de economía cerrada.

De Adam Smith a Heckscher-Ohlin, los fundamentos teóricos del Comercio Internacional reposan en la importancia de la especialización del comercio, ya que un país puede tener el interés de producir por sí mismo sus productos agrícolas y manufacturados teniendo un mejor precio.

Por lo que se puede observar, un gran número de países en desarrollo están especializados en la producción y la exportación de cualquier producto natural (productos agrícolas, mineros y metalúrgicos), y en la importación de productos manufacturados. Mientras que los países desarrollados se han especializado en los productos manufacturados

Dirigiendo nuestro estudio hacia el comercio de servicios, se ha encontrado que en recientes años, se ha estipulado en los Foros Internacionales, como la UNCTAD, las negociaciones sobre servicios, donde se han discutido las leyes de la ventaja comparativa que rigen el comercio de mercancías y que se aplican también al comercio de servicios. Los que cuestionan esta teoría, señalan que a diferencia de las mercancías, los movimientos de los factores son complementarios y no alternativos en

el comercio de servicios, pero otros nos dicen que los servicios una vez producidos no pueden comercializarse.

El Sector Servicios se caracteriza por varios medios de transportes (terrestre, marítimo, aéreo y multimodal) y los servicios ofrecidos a los usuarios. Si un país cuenta con una posición débil en ese sector o cuenta con barreras al movimiento de sus mercancías, causa que el país no tenga una posición sólida en su comercio exterior.

Durante los últimos 30 años, el crecimiento del volumen de la producción de mercancías ha pasado al comercio exterior. Este aumento se debe a la apertura de fronteras a los productos extranjeros. Las economías nacionales están cada vez más ligadas entre ellas y esto se debe a los esfuerzos sistemáticos realizados en los acuerdos comerciales internacionales, uno de estos acuerdos pioneros es el Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio, GATT (ahora la Organización Mundial de Comercio, OMI) donde los países inscritos quitaron algunas de sus barreras en sus productos que obstaculizaban al comercio internacional. Aunque todavía existen barreras comerciales en algunos países, la liberación de sus economías se ha logrado poco a poco.

"Un fenómeno importante en el crecimiento de intercambios comerciales entre los países es la reorganización del sistema de producción internacional que anima a una integración todavía más fuerte de sus economías."⁴

Los realineamientos políticos internacionales, la apertura de las economías, el crecimiento de nuevos países industrializados, la globalización del comercio y de la producción, y los desarrollos tecnológicos, han hecho la mayor parte de los cambios previsibles.

Así, la reducción de barreras y la continua expansión del comercio internacional quedan archivadas en la posguerra. La reducción de tarifas se ha efectuado a través

⁴ Op.cit 24

del GATT y por la creación de Uniones Exportadoras. Actualmente por la serie de tratados comerciales que buscan una integración económica regional o podríamos decir continental.

Con la apertura de las economías y la búsqueda de nuevos mercados, los países suscriben acuerdos de libre comercio. En los cuales, se trata de eliminar barreras comerciales en los productos básicos y de mayor importancia en cada país. A su vez, se dan cambios fundamentales en sus leyes y reglamentos de cada nación, para facilitar el libre cambio entre los países firmantes. El libre comercio se está dando por bloques como es el caso del TLCAN, la Unión Europea, Merco Sur, entre otros, pero se puede ver la gran diferencia entre los países en desarrollo y los desarrollados, ya que no existe un mecanismo de redistribución que garantice que los beneficios de una economía abierta sean compartidos entre los tres países participantes. En el caso de México y Canadá, se percibe la debilidad de sus economías, pero se reconocen los esfuerzos emprendidos a encontrar mecanismos que los beneficien.

1.1.2. TEORIA PURA DEL COMERCIO INTERNACIONAL

“Esta teoría se basa en la producción e intercambio al nivel de trueque, sin la intervención de dinero o problemas monetarios, sin movimientos internacionales de capital o transferencias de ingresos. El único problema es saber qué mercancías podría exportar e importar determinado país y los precios relativos en términos de un acuerdo.”⁵

En la Ley de la ventaja comparativa, los economistas clásicos se preguntaron qué mercancías podrían ser sujetas al comercio entre dos países. Pensaban que era diferente comerciar dentro de un país, ya que una región produce con más facilidad y con menos presupuesto un producto, que en otra región. El valor del producto dentro de un país es determinado por su mano de obra. Por ejemplo si un producto de cierta industria puede ser vendido por más que su valor de trabajo contenido, el trabajo

⁵ Op cit pág 33

adicional podría transferirse dentro de la industria en otras ocupaciones para ganar beneficios viables. La oferta se podría expandir hasta que el precio de la mano de obra contenido se viniera a bajo. De manera similar, si un producto se vende por menos que su valor de mano de obra, podría moverse lejos dentro de otras líneas hasta que el hueco sea cerrado.

“David Ricardo, en la ley de la ventaja comparativa menciona que un país (E.U.A) puede tener ventaja sobre otro (GB) en dos productos (trigo y tela). Teniendo una gran ventaja en trigo, más que en tela. Este país puede elegir exportar el producto con mayor ventaja o una ventaja comparativa, e importar el producto en el cual tiene menos ventajas o en el cual tenga desventajas comparativas. En este caso, Estados Unidos podría exportar trigo e importar tela, aunque, podría producir tela más eficientemente que Gran Bretaña. Si no existiera un comercio internacional, el trigo y tela podrían intercambiarse por otra forma en cada país conforme a sus respectivos contenidos de producción, con diferencias sustanciales entre países diferentes. Aun cuando un país puede producir ambos productos más eficientemente que el otro, ambos pueden beneficiarse en especialización e intercambio a condición que la ventaja sea mayor en algunos productos que en otros.”⁶

Otro punto básico de la teoría del comercio internacional son los costos de producción, porque para comerciar se debe de encontrar la diferencia en los costos comparativos. Tal vez, un país es más eficiente que otro, por factores de aportación por unidad productiva, en la producción, en la terminación de cada posible producto. Las diferencias en los costos comparativos surgen por el hecho de que cada país tiene diferentes factores principales y una variación de productos y estos son mejor producidos con una predominancia de uno o de más factores. La ley de los costos comparativos determina los productos que podrían ser vendidos al exterior; pero la ley de la demanda reciproca impone los precios a los cuales podrán ser comercializados.

⁶ Op. Cit. Pág. 26

El equilibrio de la teoría, es la oferta y la demanda, juntas determinan las cantidades de mercancías a vender y a comprar, así como sus precios respectivos. Sin incluir los costos de transporte, los precios de las mercancías son los mismos, así como los tipos de producción y consumo en algunos países. Cuando un cambio ocurre en la principal industria, experiencias, tecnología y costos de transporte de un país, hay un cambio en el sistema de cambio y asimismo en las posibilidades de producción, la oferta y la demanda se ven afectadas directamente por estos cambios. Lo anterior provoca alteraciones en los precios de las mercancías y produce complicaciones en la existencia de dinero, ingresos monetarios, ahorro, tipo de cambio y movimiento de capital. El equilibrio general es necesariamente un proceso de interacción y reacción a lo largo del sistema. Así pues, dos mercancías, dos países, dos casos de factores, productores y consumidores están en equilibrio, así como los precios de las mercancías comercializadas, igual que los índices marginales de transformación dentro de la producción y los índices marginales de sustitución en consumación.

En cuanto a los costos, la introducción de costos de transporte dentro del análisis del comercio internacional disturba la conclusión de que el comercio internacional iguala los precios de mercancías intercambiadas en el comercio entre países. En la ausencia del costo de transporte, los productos no pudieran tener un intercambio base de uno a otro, la necesidad para superar los costos de transporte harían más caras las importaciones de mercancías en ambos países y las exportaciones de mercancías menos valiables. La noción de costos de transporte podría ampliarse para incluir todos los costos de traslado, principalmente fletes, pero también la tramitación de seguros, de comisiones adelantadas por el flete, y otros servicios hasta llegar a las tarifas correspondientes. Los costos son de gran importancia para la decisión del comprador de importar de un lugar a otro.

La diferencia de precios en dos países antes de sujetar a la mercancía al comercio, debe de ser comparada con los costos de transporte. Si estos no existieran en todas las mercancías, y en los servicios de tramitación, podrían ser transportadas de manera menos costosa. La existencia de las mercancías internas tiene su origen en el costo de transporte. Para algunos, los costos de transporte son una causa del comercio.

y para otros una barrera, ya que involucra procedimientos en los cambios de peso y volumen, un conocimiento de costos de transporte puede ser desarrollado dentro de una teoría generalizada en la localización de industrias, entre regiones o internacionalmente y la forma de vincularse con la economía industrial y la ingeniería industrial.

La Teoría de Localización tiene un distinto significado en la rama de la economía. La relación entre la localización de la industria, donde la inversión puede flotar hacia las áreas donde se encuentren los servicios, es decir eficientes puertos. El desarrollo de los puertos es un proceso de estudio a parte, para lograr esto se necesita la participación del proceso de crecimiento de otros sectores de la economía. La teoría clásica del comercio se inclinó a pensar que todas las regiones se encontraban tan cercas unas de otras que el traslado de las mercancías podría tomar lugar en la elaboración de bajos costos. Para la localización económica, la distancia es un costo a pagar o el acceso al mercado, dentro de la función de producción se encuentra también la propiedad, mano de obra y capital, lo cual hace posible producir mercancías más baratas.

Sería suficientemente simple tomar costos de transporte dentro de la cuenta del mundo real, si se pudiera proporcionar el peso y distancia. Pero peso no significa solamente un criterio relacionado con el envío de mercancías. Peso, volumen y valor no están positivamente relacionados, cuando un producto es relativamente un objeto de valor, puede soportar proporcionalmente un alto costo para su peso aun cuando es relativamente barato. Además hay diferencias en los costos de envío por cualquier servicio de transporte terrestre, aéreo y marítimo.

Pero hay muchos aspectos dentro de los precios de transportación que influyen su competitividad en el mercado internacional. Las mercancías deben ser trasladadas por rutas ya fijadas; dos rutas diferentes con distancias diferentes entre puntos iguales generalmente resultan en la misma tarifa. Se les llaman rutas económicas o de tarifas baratas, son barcos que en un solo viaje dejan y cargan a la vez mercancías para hacer un viaje completo.

La Teoría del Comercio ha extraído la existencia de los costos de transporte. Cuando estos son reintroducidos dentro del objeto, no sigue esa relación de precios entre exportación e importación de mercancías, siendo igual en los países exportadores e importadores. La exportación de mercancías debe de ser baja en los precios planeados en sus costos de transporte, y la importación de mercancías alta. Los costos de transporte no son comunes, varían según el peso, volumen, valor, si es un artículo perecedero, su medio de transporte y distancia. El transporte elegido debe de seguir una ruta ya establecida y se le adjuntan gastos en transporte si la mercancía cambia el modo de viaje.

“La economía marítima es la parte de la ciencia económica que estudia los problemas relacionados con la transportación marítima, su gestión y organización. Tiene como fin la utilización racional del transporte marítimo.”⁷

La transportación marítima es todo un proceso, que envuelve al transporte. Desde la transacción de compraventa e intercambio mercantil, su organización y utilización racional, en términos económicos favorables (Inconterms), la organización portuaria. Los factores que van de la mano son el transporte marítimo y la organización portuaria de cada país. La economía marítima ve al tráfico marítimo como una consecuencia derivada del intercambio comercial entre los países.

La política marítima constituye una parte de la política de transporte de un país, el cual sólo es un elemento de la política económica. La política marítima es desarrollada en países particulares. Se podría definir como la totalidad de la economía, medidas legales y administrativas, esto significa la influencia de cada Estado de impulsar sus fletes nacionales en su economía nacional y en el mercado de carga internacional.

⁷ Di Batista Diéguez Delio, García García Luis, Economía Marítima Internacional Ed. Científico Técnica, C.d. De la Habana, Cuba 1983, Pág. 1

Tradicionalmente, el transporte marítimo ha sido, por sus características, el vehículo del comercio internacional, ya que permite el intercambio mundial de mercancías que no sería factible realizar por otros medios en virtud de su volumen, calidad y cantidad, a través de grandes distancias.

Hoy en día la transportación marítima es un fenómeno económico, que tiene su origen en el intercambio comercial, en el desarrollo de las técnicas usadas en el tráfico marítimo de cada nación. Así como, las normas jurídicas adoptadas por la comunidad jurídica internacional por medios de convenciones y de las legislaciones nacionales para la regulación del transporte marítimo de cada país.

Pero sería imposible concebir al comercio internacional sin el apoyo de una marina mercante mundial congruente con las necesidades y la evolución de la economía internacional.

1.2. BREVE HISTORIA DEL COMERCIO MARÍTIMO ENTRE MÉXICO Y CANADÁ

1.2.1. MÉXICO

México cuenta con una extensión territorial de 1.958.201 km² y con una población aproximada de 93 millones (hasta 1995). Limita al norte con Estados Unidos de Norte América; al este con el Golfo de México y el mar Caribe; al sur con Belice y Guatemala, y al oeste con el océano Pacífico.

"La jurisdicción federal mexicana se extiende, además del territorio continental de la república, sobre numerosas islas cercanas a sus costas."⁸

México tiene un gobierno republicano federal y a su vez es centralizado. México se divide en 31 estados y un Distrito Federal.

⁸ "México", *Enciclopedia Microsoft® Encarta® 98* © 1993-1997 Microsoft Corporation

"La ciudad de México, además de ser la capital, es la ciudad principal del país, con una población superior a los 18 millones de habitantes (incluyendo a la población de los municipios del área metropolitana) Otras ciudades importantes son Guadalajara, Jalisco, que es el centro comercial y de servicios del occidente del país, con una población cercana a los 5 millones de habitantes (considerando la población de los municipios que conforman la zona metropolitana); Monterrey, Nuevo León, ciudad industrial del noreste de México, con una población aproximada de 5 millones de habitantes (zona metropolitana); Puebla, Puebla, (más de 1 millón de habitantes), una de las ciudades más antiguas del país y centro industrial; Ciudad Juárez, Chihuahua, (cerca de 1 millón de habitantes), centro comercial y de industria manufacturera; León, Guanajuato, (próxima a 1 millón de habitantes), es el centro de la zona agrícola del Bajío, y Tijuana (cerca a 1 millón de habitantes), una de las ciudades fronterizas más importantes".⁹

Los ríos importantes de México son navegables parcialmente. La corriente de mayor longitud es el río Bravo, que constituye la frontera natural con Estados Unidos, seguido por el sistema Lerma-Santiago, Balsas, Pánuco, Papaloapan, Coatzacoalcos, Grijalva, Usumacinta, Yaqui, Mayo y Conchos, un afluente del río Bravo.

Los recursos minerales del país son ricos y variados. Cuenta con casi todos los minerales conocidos, incluyendo carbón, hierro, fosfatos, uranio, plata, oro, cobre, plomo y cinc (zinc). Las reservas de petróleo y gas natural son enormes, con algunos de los depósitos más grandes del mundo localizados cerca de sus costas. Además, México cuenta con numerosos puertos de altura, los principales puertos del Golfo de México son Tampico, Tamaulipas; Veracruz, Veracruz; y Coatzacoalcos, Veracruz. En el Pacífico se encuentran Acapulco de Juárez, Guerrero; Manzanillo, Colima; Mazatlán, Sinaloa; Lázaro Cárdenas, Michoacán; y Salina Cruz, Oaxaca.

⁹ Idem.

El país se encuentra en un cambio de la economía de producción primaria, basada en actividades agropecuarias y mineras, hacia una semi-industrializada. Tradicionalmente, el gobierno también ha hecho hincapié en la nacionalización de la industria, y se ha establecido por ley el control gubernamental de las compañías encargadas de la minería, la pesca, el transporte y la explotación forestal. Recientemente, sin embargo, se ha fomentado de manera muy activa la inversión extranjera, la privatización de ciertos sectores de la economía, y el control estatal en algunos sectores de la economía se ha debilitado.

"El producto interno bruto (PIB) de México se incrementó en cerca del 6,5% anual durante el periodo de 1965 a 1980, pero sólo en un 0,5% anual de 1980 a 1988. Los bajos precios del petróleo, el incremento de la inflación, la deuda externa y el empeoramiento en el déficit presupuestario exacerbaron los problemas económicos de la nación a mediados de la década de 1980; no obstante, el panorama económico mejoró ligeramente al inicio de la década de 1990. En 1994 el PIB se estimó en \$377.700 millones de dólares, lo que suponía un ingreso per cápita de \$4.295 dólares (según datos del Banco Mundial)".¹⁰

"En 1993 los principales productos agropecuarios de México fueron (con una producción anual en toneladas): maíz (18,6 millones), trigo (3,6 millones), cebada (551.000), arroz (325.000 mil), frijol (726.000), papa (1,2 millones), café (299.000 mil), algodón (202.000 mil), caña de azúcar (36,7 millones), frutas y verduras, así como ganado".¹¹

El país manufactura considerables cantidades de productos forestales, como madera, chicle, brea, resina y trementina.

Los bancos pesqueros más importantes se localizan alrededor de las costas de Baja California, y le siguen los del Golfo de México y los de la costa del Pacífico, desde el Estado de Jalisco hasta Chiapas. Las principales especies que se capturan son

¹⁰ Idem

¹¹ Idem.

guachinango, atún, cazón, sierra, sardina, anchoveta, bagre, corvina, barrilete, pargo, róbalo, jurel, lisa, tiburón, macarela, mero, mojarra y peto. Entre los crustáceos predomina la jaiba, la langosta y el camarón; este último se extrae frente a las costas de Campeche y Sinaloa, y se exporta principalmente a Estados Unidos. Los moluscos como el abulón, ostión, almeja, caracol y pulpo también son de gran importancia para la economía nacional.

El recurso minero de mayor importancia es el petróleo, producido principalmente en los Estados de Veracruz, Tabasco, Campeche y Chiapas. La producción de plata se encuentra en todos los Estados, sin excepción. En las vertientes del Pacífico de la Sierra Madre occidental se localizan minas ricas en oro, el cobre se extrae de las cercanías de Guanajuato, y el hierro se encuentra en Coahuila y Durango.

"En 1994, la producción anual (en toneladas) de hierro fue de 5,7 millones, 326.100 de fluorita, 302.900 de cobre, 163.700 de plomo, 358.600 de cinc, 670.950 de fosforita, 2.300 de plata y 8 de oro. En 1993 la producción de petróleo fue de 155,1 millones de m³; gas natural, 36.703 millones de m³ y carbón, 11,1 millones de toneladas. También se obtuvieron cantidades considerables de antimonio, barita, grafito, manganeso, azufre y tungsteno".¹²

La industria mexicana, a partir de los últimos años de la década de 1980, se vio intensificada en el norte de la república, con la construcción de un gran número de fábricas nuevas dentro de la categoría de maquiladoras.

Algunas empresas estadounidenses han invertido grandes cantidades de dinero en instalaciones modernas y bien equipadas en las que se producen vehículos de motor y otros objetos de consumo para el mercado de Estados Unidos. Las principales plantas industriales son las de fabricación de maquinaria y equipo electrónico, refinorías de petróleo, fundidoras, plantas de empaquetado de alimentos, productoras de papel, productoras de algodón, plantas procesadoras de tabaco e ingenios azucareros. Otros

¹² Idem

productos industriales son los textiles, hierro y acero, químicos, bebidas, fertilizantes, cemento, vidrio, cerámica y artículos de piel.

"La producción manufacturera anual estimada a principios de la década de 1990 fue de 610.000 automóviles, 8,2 millones de toneladas de acero, 2,5 millones de harina de trigo y 450.000 t de ácido sulfúrico, entre otros."¹³

La participación de México en los Foros Internacionales en materia económica se intensificó grandemente a partir de 1986. Fue en este año, cuando se da el primer paso hacia una economía abierta, al incorporarse como miembro del Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), ahora la Organización Mundial del Comercio (OMC). En mayo de 1994, México se integra a la Organización de Cooperación Económica y Desarrollo (OCDE). En 1994, se da otro paso en la apertura económica con la firma del Tratado de Libre Comercio para América del Norte (TLCAN).

Por lo que se refiere al comercio exterior de México, los principales países con los que México mantiene relaciones comerciales son los Estados Unidos de América, Canadá, Brasil, Japón, Francia, España y Alemania. También ha tenido acuerdos comerciales con otros países.

Además, México juega una parte activa en el Grupo de Cooperación Económica del Pacífico (APEC), la Comunidad y Mercado Común del Caribe (CARICOM), del Sistema Económico de América Latina, el Sistema de Integración de América Latina y la Organización de los Estados Americanos (OEA).

1.2.2. CANADÁ

Canadá es el segundo país con la mayor extensión territorial después de la Federación Rusa. Canadá colinda hacia el sur con los Estados Unidos de Norte

¹³ Idem.

América, al norte con Groenlandia y la Bahía de Baffin, al este con el océano Atlántico y al oeste con el Pacífico y Alaska

El Gobierno de Canadá es monárquico constitucional, el ejecutivo recae en la Reina de Gran Bretaña, el poder de la corona es ejercido por el Gobernador General, nombrado por la Reina (ahora es canadiense) y es el Primer Ministro de Canadá

Canadá es una nación fragmentada, es decir, la participación de las provincias. Colombia Británica, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Québec, Nueva Escocia, Nueva Brunswick y Terranova son desiguales. La actividad industrial se encuentra en las provincias de Ontario y Québec en la parte central, y en menor grado en Colombia Británica y Alberta en el oeste.

"En Ontario se ha centralizado la actividad económica del país, y junto con Québec aportan más del 50% del PIB. También cuenta con la base industrial más amplia en el país. En Toronto se encuentran sus más importantes centros financieros y de servicios. Québec aporta alrededor del 20% del PIB y cuenta con una importante base manufacturera. En las provincias del Atlántico (Terranova, Isla del Príncipe Eduardo, Nueva Escocia y Nueva Brunswick) junto con Saskatchewan y Manitoba su actividad económica es la pesca y la agricultura. En Alberta su actividad económica es la industria petrolera y en Colombia Británica su industria es la producción forestal".¹⁴

Las actividades industriales más importantes son: la alimenticias y de producción de bebidas, equipo de transporte, pulpa, papel, y otros productos derivados de la madera, metales primarios, manufactura de metales y producción de químicos. Además cuenta con grandes reservas de recursos naturales: madera, petróleo, gas natural, minerales metálicos y pesca, además es un importante país manufacturero.

¹⁴ Earl H. Fry, "Relaciones económicas internacionales de las provincias de Canadá" Revista Comercio Exterior. Vol. 44, Núm. 2, Febrero 1994. Pág. 131.

Las ciudades más importantes de Canadá son Toronto, Montreal, Winnipeg, Calgary, Edmonton, Vancouver y Ottawa

Canadá tiene cuatro áreas marítimas: la costa del Atlántico, los Grandes Lagos (Great Lakes), las costas del Pacífico y el Ártico. La costa canadiense tiene una longitud de 58,500 km, siendo el país con la costa más extensa del mundo. Sus puertos principales son: Vancouver, Sept-Îles, Montreal, Port - Cartier, Quebec, Halifax, Saint John, Thunder Bay, Príncipe Rupert y Hamilton. En 1983 solamente tres áreas reportaban comercio marítimo: Costa del Atlántico y el Río San Lorenzo hasta Montreal, Los Grandes Lagos y San Lorenzo al norte de Montreal y la Costa del Pacífico. Los movimientos de carga del Ártico son incluidas en la costa del Atlántico y el área de San Lorenzo. La geografía de Canadá denota la importancia que reviste el transporte por vía marítima, erigiéndose como un gran negocio para el país.

En 1960 la población canadiense era de 18 millones de habitantes, para 1996 aumentó a 30 millones de habitantes. Es uno de los países con más alto nivel de bienestar social del mundo. El movimiento de la población rural a las ciudades ha incrementado la urbanización. La migración es también uno de los factores del crecimiento de la población. Este aumento demográfico ha provocado cambios en la demanda de alimentos, recursos naturales, industriales y servicios, mismos que son traídos por vía marítima doméstica y de altura en conjunto con otros medios de transporte

Canadá es uno de los principales participantes del comercio internacional, con un comercio de \$400 000 millones de dólares anuales, aproximadamente. Para este país, su bienestar económico depende de su comercio mundial, ya que casi el 30% del PIB y dos de los 13 millones de empleos se relacionan directamente con la actividad exportadora. En la mitad de los 80's, se estimó que un tercio de la población económicamente activa era empleada directamente en actividades relacionadas con la exportación de recursos naturales y manufacturados.

En materia de inversión extranjera directa (IED), Canadá es uno de los principales países receptores, con más de dos millones de trabajadores empleados en compañías dedicadas a la actividad exportadora. Esta inversión se debe a que las provincias y ciudades gastan cientos de millones de dólares al año en programas, incentivos y subsidios para atraer a las inversiones directas. Además han establecido vínculos de cooperación económica con ciudades de diferentes países, en los que se encuentran sus oficinas o delegaciones representativas. Estas oficinas tienen la función de promover las exportaciones, inversiones y turismo con mayor intensidad que cualquier otra subnacional en el mundo industrializado. Por citar un ejemplo, se destaca Québec por ser la única provincia que tiene varias oficinas en las principales ciudades de México.

Se puede decir que el Comercio Internacional canadiense a través del mar ha crecido en volumen y movimiento de divisas. El tratado internacional de Alta Mar ha tomado con los Estados Unidos de América un importante componente internacional para el comercio por vía marítima.

1.2.3. RELACIONES BILATERALES ENTRE MÉXICO Y CANADÁ

La relación bilateral entre México y Canadá fue muy escasa a principios del siglo, sus relaciones diplomáticas se realizaban a través de las oficinas del Reino Unido. Después de su independencia con el Reino Unido y la lenta evolución de su constitución, en 1938 y 1940 Canadá establece por primera vez relaciones diplomáticas con los países latinoamericanos (Argentina, Brasil y Chile). México fue excluido porque se encontraba en el período de nacionalización del petróleo, afectando severamente los intereses del Reino Unido con esta acción política de México. Canadá optó por mantener una relación distante, después de este proceso su relación con México se tornó cordial. Pero fue hasta Enero de 1944, cuando se establecen las primeras relaciones diplomáticas entre ambas naciones.

En los años setenta, el intercambio comercial era poco significativo, a pesar de que ambos países cuentan con características semejantes como la de compartir un espacio geopolítico común y el de tener los mismos intereses y posiciones afines ante los problemas mundiales. La relación bilateral ha experimentado una vigorosa expansión durante la última década en materia comercial como en la estructura demográfica, científico-tecnológica, agrícola e industrial.

Este acercamiento se ha basado en tres importantes elementos

- La redefinición de sus políticas exteriores, a su fortalecimiento de los vínculos entre los países de América del Norte y, a su vez, a la búsqueda de opciones económicas -comerciales. Así se llegó a la firma del Tratado de Libre Comercio para América del Norte, además de sus relaciones en áreas geográficas de común interés como la Unión Europea, América Latina y el Pacífico Asiático.
- La coincidencia de sus intereses comunes como es la tradición pacifista, además de compartir una visión internacional que favorece el multilateralismo, al igual que el respeto a los principios básicos de la convivencia entre las naciones, tales como: la libre autodeterminación de los pueblos, solución pacífica de las controversias, igualdad jurídica de los Estados y la Cooperación Internacional. Apoyan además objetivos y esfuerzos en favor del desarme, la democracia y el desarrollo en el marco de diversos organismos internacionales. Aunque reconocen que sus intereses, criterios y percepciones en materia de Política Exterior no son idénticos, existe una visión compartida sobre la mayor parte de estos problemas.
- La complementariedad en un gran número de temas, como en materia comercial, industrial, agrícola, científica -- tecnológica y demográfica.

En el ámbito internacional, a Canadá le interesa aprovechar la experiencia mexicana para ampliar su participación en el mercado latinoamericano, en tanto que México desea aproximarse a los países de la Mancomunidad Británica, especialmente

los anglófonos del Caribe. Apoyados en estos factores, México y Canadá realizan esfuerzos en sus relaciones bilaterales para el beneficio de sus poblaciones

"Desde 1990 se han firmados numerosos intercambios ministeriales en sectores comerciales, agrícolas, de energéticos y minas, así como en las comunicaciones. Desde esta fecha se han firmado más de 35 acuerdos bilaterales".¹⁵

Entre los Acuerdos más antiguos firmados entre México y Canadá, destacan los siguientes: Acuerdo de Comercio, (Febrero de 1946); Acuerdo sobre Transporte Aéreo, (Diciembre de 1961); Acuerdo en Comunicación con relación a Radio-Cooperación, (Agosto de 1962); Acuerdo de Cooperación Cultural, (Enero de 1976); y el Tratado sobre Transferencia de Detenidos, (Noviembre de 1977). En la década de los 80, se firmaron varios acuerdos más en torno a la agricultura y cooperación económica, industrial y energética.

Desde 1990 a la fecha se siguen negociando y firmando nuevos tratados y acuerdos en materia de agricultura, entre los bancos centrales, sobre cooperación de telecomunicaciones, de cultura, sobre el medio ambiente y recursos naturales, cooperación en la política de la minera, en administración pública, cooperación forestal, en construcción de viviendas, en justicia, en cuestiones laborales, impuestos, finanzas, sobre narcóticos, turismo y por último, de transporte

Después del primer tratado de comercio e inversiones, en Marzo de 1990 se acuerda la creación del Comité de Consultaciones relativas a las inversiones y un marco para el comercio. En Enero de 1994, uno de los Acuerdos más importantes para México fue el Tratado de Libre Comercio de América del Norte firmado entre México, Canadá y los Estados Unidos. El 27 de abril de 1995 se creó el Comité Directivo de la Relación México-Canadá. Este mecanismo se integró con representantes gubernamentales, así como de los sectores empresarial, social,

¹⁵ Embajada Canadiense <http://www.w3gc.ca>

académico y cultural. Su objetivo es el de orientar y promover el desarrollo de las relaciones bilaterales en todos sus aspectos.

Una de las áreas más dinámica de las relaciones bilaterales México y Canadá es la de los transportes, por la importancia estratégica que representa contar con una buena organización e infraestructura en el sistema de transportes. El sistema legal está constituido por acuerdos y memoranda. En 1994 se firma el Acuerdo en materia de Transporte. Los grupos de trabajo han realizado reuniones para tratar el tema de transporte marítimo y el transporte terrestre en los cuales se trata de identificar las áreas específicas de cooperación, y su proyección. En el área del transporte aéreo, el acuerdo de 1961 fue modificado el 20 de Diciembre de 1996 y ambos países están trabajando hacia la implementación del memorando de Junio de 1996 de cooperación y entendimiento tecnológico, y así mismo, en materia de seguridad.

"El interés en el sector transportes se ha reiterado en las reuniones entre el Ministro de Transportes de Canadá y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México, se ha comentado la posibilidad de formar un Foro De Consultas sobre Transporte entre México y Canadá."¹⁶

1.2.4. RELACIONES COMERCIALES MÉXICO - CANADÁ HASTA 1996

Canadá es nuestro segundo socio comercial después de los Estados Unidos, en el continente Americano y el tercero después de Japón a nivel mundial. De acuerdo con la información de Estadísticas de Canadá se exportó en 1996 más de \$6,000 millones de dólares, las exportaciones mexicanas hacia Canadá crecieron en un 62%. Canadá cuenta con una buena economía, no tan drástica como la mexicana. La inflación anual de Canadá es del 3%, pero sigue en la batalla por disminuirla. Canadá cuenta con una población de casi 30 millones de habitantes y es uno de los países con uno de los más altos niveles de bienestar social del mundo.

¹⁶ Artículo de la Embajada Canadiense en México. Internet. <http://www.gc.ca>

Después de la firma del Tratado de Libre Comercio entre México, Canadá y los Estados Unidos en 1988 Canadá inició un proceso de apertura de su economía. En el período de 1993-1996 las importaciones totales canadienses crecieron en un 36% y las provenientes de México lo hicieron en un 62%. Esto ha permitido que en 1997 México exportara hacia Canadá un total de \$6,012 millones de dólares canadienses y obtuviera un superávit comercial de \$4,841 millones. Los cuatro productos mexicanos más exportados a Canadá pertenecen a la industria automotriz, incluyendo las auto partes. Más del 50% de las exportaciones de esta industria son hechas por las grandes compañías automovilísticas como la General Motors, Volks Wagen y Ford, entre otras. Existe una diversificación de los productos de acuerdo al tipo de compañía, con el fin de lograr la participación del pequeño y mediano exportador.

"Los indicadores macroeconómicos canadienses permiten establecer excelentes perspectivas para su economía. El déficit del sector público ha pasado del 6% al 2% del PIB, y se espera obtener un presupuesto equilibrado para 1999. Así mismo con una "Excelente tasa" del 4.75% los tipos de interés canadienses son incluso inferiores a los estadounidenses (8.25%) mientras la inflación apenas supera el 2% anual. Estas cifras han permitido que durante 1996 Canadá experimentara un crecimiento en su PIB del 2.3% con un crecimiento previsto de 3.1% y el 3.0% para el bienio 1997-1998, lo que convierte a Canadá, junto con Gran Bretaña, en el país del "Grupo de los 7" con mejores perspectivas de crecimiento para este periodo." (Nota del Economista usada por la embajada de Canadá)."¹⁷

Los indicadores macroeconómicos canadienses señalan una excelente perspectivas a futuro, para este país.

¹ Internet <http://www.gc.ca>

En conclusión se puede decir que las exportaciones mexicanas crecieron significativamente. Si comparamos los años de 1994 y 1996, se puede observar que las exportaciones mexicanas durante 1996 fueron de \$115,700 millones de dólares. México pasó de tener una cuota de mercado del 4.07% en 1994 al 5.783% en 1996 (respecto a importaciones no originarias de los Estados Unidos), obteniendo una importante ganancia de 1.64 puntos porcentuales. Se puede afirmar que el mercado canadiense presenta importantes oportunidades comerciales para los productos mexicanos en una gran variedad de sectores, especialmente aquellos donde México, bien vía precio, calidad, diseño o tecnología, tiene una ventaja comparativa frente a otros países productores.

1.3. LEGISLACIONES QUE INTERVIENEN EN REGULAR EL COMERCIO MARÍTIMO DE MÉXICO Y CANADÁ

Considerando lo antes expuesto, cada país debe abocarse en el desarrollo de su marina mercante, para evitar una dependencia en las fluctuaciones del mercado de transporte de sus principales productos para su exportación. México al igual que Canadá han emprendido nuevos cambios su política marítima, con el fin de desarrollar su marina mercante, modernizar sus puertos e instalaciones portuarias. Muestra de ello son los cambios realizados en sus leyes y reglamentos que se aplican al servicio del transporte marítimo.

1.3.1. MÉXICO

El marco jurídico del comercio marítimo mexicano se integra por las siguientes leyes y reglamentos:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917

- Ley Federal del Mar, 1986.
- Ley de Vías de Comunicación, 1994.
- Ley de Navegación, 1994.
- Ley de Comercio Exterior, 1994.
- Ley de Puertos, 1994
- Código de Comercio, 1994.
- Ley Aduanera, 1993
- Ley Federal de Metrología, 1994.
- Convenios Internacionales suscritos por nuestro país

A continuación comentaremos brevemente los preceptos de estas leyes que resultan de particular importancia para los objetivos del presente trabajo.

CONSTITUCION MEXICANA

El Artículo 131 de la Constitución Mexicana establece que es facultad exclusiva de la federación gravar las mercancías que se importen o exporten, o que pasen en tránsito por el territorio nacional, así como reglamentar en todo tiempo y aun prohibir, por motivos de seguridad o de policía, la circulación en el interior de la república de toda clase de efectos, cualquiera que sea su procedencia, pero sin que la misma federación pueda establecer, ni dictar, en el Distrito Federal, los impuestos y leyes que expresan las Fracciones VI y VII del Artículo 117

El ejecutivo podrá ser facultado por el Congreso de la Unión para aumentar, disminuir o suprimir las cuotas de las tarifas de exportación e importación expedidas por el propio congreso, y para crear otras; así como para restringir y para prohibir las importaciones, las exportaciones y el tránsito de productos, artículos y efectos, cuando lo estime urgente, a fin de regular el comercio exterior, la economía del país, la estabilidad de la producción nacional o de realizar cualquier otro propósito en beneficio del país. El propio ejecutivo, al enviar al Congreso el presupuesto fiscal de cada año, someterá a su aprobación el uso que hubiese hecho de la facultad concedida.

LEY FEDERAL DEL MAR

Es de jurisdicción federal; rige las zonas marinas que forman parte del territorio nacional y, más allá de éste, donde la nación ejerce derechos de soberanía, jurisdicciones y otros derechos. Las zonas marinas mexicanas son: a) el mar territorial; b) las aguas marinas interiores; c) la zona contigua; d) la zona económica exclusiva; e) la plataforma continental y las plataformas insulares, y f) cualquier otra permitida por el derecho internacional.

El Art. 10 menciona el goce de los derechos de las embarcaciones extranjeras, depende de la reciprocidad que exista con el Estado cuya bandera enarbolan, a favor de las embarcaciones nacionales, y siempre dentro de lo dispuesto por la Constitución Política mexicana y por el derecho internacional.

El poder ejecutivo es el encargado de asegurar que las relaciones marítimas con otros Estados se lleven a cabo bajo el principio de la reciprocidad internacional, mismo que aplicará tanto en cuanto a las zonas marinas mexicanas como a las establecidas por esos Estados, respecto a cualquier actividad realizada por ellos o por sus nacionales con estricto apego al derecho internacional.

Todas las embarcaciones extranjeras que naveguen en las aguas marinas interiores quedan sujetas al cumplimiento de esta ley, de su reglamento y de las demás disposiciones legales aplicables de la república

La Ley Federal del Mar se encuentra en vigor desde el 8 de Enero de 1986

LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN

Las vías generales de comunicación y los modos de transporte que operan en ellas quedan sujetas exclusivamente a los poderes federales. El ejecutivo ejercerá sus facultades por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los siguientes casos:

- Construcción, mejoramiento, conservación y explotación de vías generales de comunicación;
- Inspección y vigilancia,
- Otorgamiento, interpretación y cumplimiento de concesiones;
- Celebración de contratos con el gobierno federal
- Declaración de abandono de trámites de las solicitudes de concesión o permiso, así como declarar la caducidad o la rescisión de las concesiones y contratos celebrados con el gobierno federal y modificarlos en los casos previstos en esta ley
- Otorgamiento y revocación de permisos;
- Expropiación,
- Aprobación, revisión o modificación de tarifas, circulares, horarios, tablas de distancia, clasificaciones y, en general, todos los documentos relacionados con la explotación;
- Registro,

- Venta de las vías generales de comunicación y medios de transporte, así como todas las cuestiones que afecten a su propiedad;
- La vigilancia de los derechos de la nación, respecto de la situación jurídica de los bienes sujetos a reversión en los términos de esta ley o de las concesiones respectivas;
- Infracciones a esta Ley o a sus reglamentos; y
- Toda cuestión de carácter administrativo relacionada con las vías generales de comunicación y medios de transporte. En el caso de las Fracciones IV y V, será indispensable la aprobación previa de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, siempre que los actos ejecutados en uso de esas facultades impliquen el gasto de fondos públicos, comprometan el crédito público o afecten bienes federales o que estén al cuidado del gobierno.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga permisos a: las embarcaciones que presten servicio público de cabotaje o de navegación interior. Cuando por su importancia sea conveniente el otorgamiento de concesiones, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se dará preferencia a los permisionarios que desempeñen el servicio.

“Las empresas de comunicaciones marítimas que exploten servicio público de pasajeros y carga en la fecha de la publicación de esta ley, están obligadas a presentar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para su revisión, las tarifas respectivas dentro de un plazo que no excederá de tres meses, contados a partir de la fecha misma de su publicación.” (Transitorio Art 3)

En busca de una descentralización administrativa de los puertos, queda abrogada la ley para el servicio de practicaje en los puertos, ríos, canales, lagos y lagunas de la república, de 7 de enero de 1925. El Ejecutivo Federal expedirá desde

luego el reglamento del Capítulo IX del libro III de esta ley, más adelante (información recolectada de la cámara de diputados del H. Congreso de la Unión) De esta ley se deroga el Libro III referente a las comunicaciones por agua (del Artículo 169 hasta el Artículo 305).

LEY DE NAVEGACIÓN

Por lo que se refiere a la Ley de Navegación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1994, es de destacarse que esta Ley tiene la jurisdicción federal en lo relacionado con la navegación y el comercio marítimos en las aguas interiores y en las zonas marinas mexicanas. En su Artículo 3, la Ley especifica que:

"Corresponde a los tribunales federales conocer de las controversias, actos de jurisdicción voluntaria y procedimientos especiales o de ejecución en asuntos relacionados con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones aplicables, las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral "

Esta Ley define cada una de las partes involucradas en el comercio marítimo y en su Artículo 5, en caso de que de que no exista una disposición expresa en esta ley y sus reglamentos, y en los tratados internacionales vigentes, ratificados por el gobierno mexicano, se aplicarán:

- Las Leyes General de Bienes Nacionales, Federal del Mar y de Puertos;
- Código de Comercio;
- Códigos Civil para el Distrito Federal, en materia común, y para toda la república en materia federal y Federal de Procedimiento Civiles; y
- Los usos y las costumbres marítimas internacionales

Todas estas leyes contribuyen a formar el marco jurídico y conceptual del transporte marítimo en México, entendiéndose por:

- **Artefacto naval:** toda construcción flotante o fija que no esté destinada a navegar, cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas, fluviales o lacustre, o de exploración y explotación de recursos naturales, incluyendo a las plataformas fijas, con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar
- **Comercio Marítimo:** La adquisición, operación y explotación de embarcaciones con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación.
- **Embarcación:** toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.
- **Marina Mercante Mexicana:** el conjunto formado por las embarcaciones mercantes mexicanas y su tripulación, las empresas navieras mexicanas y las agencias navieras consignatarios de buques en puertos mexicanos.
- **Navegación:** la actividad que realiza una embarcación para trasladarse por agua de un punto a otro, con rumbo y fines determinados.
- **Secretaría:** la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- **Vías generales de comunicación por agua o vías navegables:** el mar territorial, los ríos, las corrientes, vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, los canales que se destinen a la navegación; así como las superficies acuáticas de los puertos, terminales y marinas y sus afluentes que también lo sean.

El Artículo 6º nos dice que la autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejerce a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o por medio de las capitanías de puertos, los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas; y el cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto o lugar en el que se encuentre la embarcación que requiera de su intervención. El cónsul actuará como una autoridad marítima mexicana, para los casos y efectos que esta ley determine. El Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Marina, ejercerá la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva

Por su parte, el Artículo 7º especifica que son atribuciones de la Secretaría, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:

- Planear, Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua y de la marina mercante mexicana
- Abanderar y matricular las embarcaciones y artefactos navales, mexicanos y llevar el Registro Público Marítimo Nacional;
- Otorgar permisos y autorizaciones de navegación y para prestar servicios, en vías generales de comunicación por agua, en los términos de esta ley, vigilar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos en su caso;
- Otorgar concesiones para la construcción, operación y explotación de vías navegables, en los términos de la Ley de Puertos,
- Inspeccionar y certificar que las embarcaciones y los artefactos navales cumplan con las normas oficiales mexicanas que expida la Secretaría y las que establezcan los tratados internacionales en materia de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación marina por embarcaciones,

- Intervenir en las negociaciones de los tratados internacionales, en materia marítima y ser la autoridad ejecutora. en el ámbito de su competencia,
- Registrar las bases tarifarias del servicio regular de transporte de altura de líneas conferenciadas y, en su caso. autorizar las bases tarifarias del servicio regular de transporte de cabotaje de pasajeros;

En el Capítulo III, Art. 16 se define al naviero o empresa naviera como la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad, aun cuando ello no constituya su actividad principal.

- El armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, abastecer, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en buenas condiciones la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación.
- El operador es la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él opera, y a su vez, haya contratado.
- El 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

El Art.17 señala los requisitos para actuar como naviero o empresa naviera. En primer término ser mexicano o sociedad constituida con forme a las leyes mexicanas, y en segundo, vivir en el país y estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

El Art. 19 define al agente naviero general de la siguiente manera.

"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 en los contratos de transporte de

mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende. El 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 con relación a la embarcación en el puerto de consignación. El agente naviero general o a falta de este, el agente naviero consignatario de buques, estará *legitimado para recibir notificaciones, aun de emplazamiento en representación* del naviero u operador, para cuyo caso el juez otorgará un término de sesenta días para contestar la demanda "

LEY DE COMERCIO EXTERIOR

Artículo 5 de la Ley de Comercio Exterior establece como facultades de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI):

- Estudiar, proyectar y proponer al ejecutivo federal modificaciones arancelarias;
- Tramitar y resolver las investigaciones en materia de medidas de salvaguarda, así como proponer al Ejecutivo Federal las medidas que resulten de dichas investigaciones
- Estudiar, proyectar, establecer y modificar medidas de regulación y restricción no arancelarias a la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías;
- Establecer las reglas de origen;
- Otorgar permisos previos y asignar cupos de exportación e importación,
- Establecer los requisitos de mercado de país de origen;

- Coordinar las negociaciones comerciales internacionales con las dependencias competentes;
- Expedir las disposiciones de carácter administrativo en cumplimiento de los tratados o convenios internacionales en materia comercial de los que México sea parte, y;
- Establecer mecanismos de promoción de las exportaciones.

El Art. 9 se refiere a la clasificación de las mercancías por su origen. Las mercancías se podrán determinar para efectos de preferencias arancelarias, mercado de país de origen, aplicación de cuotas compensatorias, cupos y otras medidas que al efecto se establezcan. El origen de la mercancía podrá ser nacional, si se considera un sólo país, o regional, si se considera a más de un país. El origen de las mercancías se determinará conforme a las reglas que establezca la Secretaría o, en su caso, para los efectos que así se determinen, conforme a las reglas establecidas en los tratados o convenios internacionales de los que México sea parte.

El Art. 10 estipula que las reglas se establecen bajo los siguientes criterios:

- Cambio de clasificación arancelaria. En este caso se especificarán las partidas de la nomenclatura arancelaria del sistema armonizado a que se refiera la regla,
- Contenido nacional o regional. Se indicará el método de cálculo y el porcentaje correspondiente;
- De producción, fabricación o elaboración. Se especificará con precisión la operación o proceso productivo que confiera origen a las mercancías. La Secretaría podrá utilizar criterios adicionales cuando no se pueda cumplir con los anteriores, mismos que deberán especificarse en la regla de origen respectiva.

Conforme al Art. 11, La importación de mercancías está sujeta al cumplimiento de las reglas de origen. El importador deberá comprobar su origen en el tiempo y forma,

establecidos en los ordenamientos aplicables. En este caso, corresponderá a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público vigilar y verificar el cumplimiento de las reglas de origen.

Art. 12 estipula que los aranceles son las cuotas o tarifas de impuestos generales de exportación e importación, los cuales podrán ser:

- Ad-valorem, cuando se expresen en términos porcentuales del valor en aduana de la mercancía.
- Específicos, cuando se expresen en términos monetarios por unidad de medida,
- Mixtos, cuando se trate de la combinación de los dos anteriores.

El Art. 26 habla sobre la importación y tránsito de mercancías que se encuentran sujetas a las *normas oficiales mexicanas* de conformidad con la ley de la materia. También afirma que no podrá establecerse disposiciones de normalización a la importación, circulación o tránsito de mercancías diferentes a las normas oficiales mexicanas. Las mercancías sujetas a normas oficiales mexicanas se identificarán en términos de sus fracciones arancelarias y de la nomenclatura que les corresponda conforme a la tarifa respectiva.

La Secretaría determinará las normas oficiales mexicanas que las autoridades aduaneras deban hacer cumplir en el punto de entrada de la mercancía al país. Esta determinación se someterá previamente a la opinión de la comisión auxiliar correspondiente, y se publicará en el Diario Oficial de la Federación.

LEY DE PUERTOS

Con respecto a la política para las comunicaciones y transportes, el Plan Nacional de Desarrollo 1989 -1994 establece dentro uno de sus objetivos, el de mejorar

“...la planeación, control y ejecución de los desarrollos portuarios, y dada la magnitud de las inversiones que exige su modernización se prevé alentar una mayor participación de la inversión privada”.¹⁸

Para la realización del intercambio comercial marítimo entre las naciones es necesario tener una buena administración e infraestructura portuaria. La actividad en los puertos se regula en México por La Ley Puertos del 19 de julio de 1993

Dentro de sus disposiciones generales de la Ley de Puertos encontramos:

Art. 1. El objetivo de la Ley de Puertos es el de regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso y aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios. Dejando a un lado los puertos, terminales e instalaciones portuarias de carácter militar, destinadas a la Secretaría de la Marina, para el uso militar.

Según el Art. 2, se entenderá por:

- **Secretaría:** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- **Puerto:** Al lugar de la costa o ribera para la recepción, abrigo y atención de las embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna, con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordos de personas entre los modos de transporte enlazados.
- **Recinto Portuario:** La zona federal y determinada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y por la de Desarrollo Social en los puertos,

¹⁸ Ley de Puertos 1993, Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Pág. 4

- terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios
- **Terminal:** Es la unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, permite la realización íntegra de las operaciones portuarias.
- **Marina:** Es el conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua y tierra, al igual que la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.
- **Instalaciones Portuarias:** Las obras de infraestructura y superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, prestación del servicio portuario o a la construcción o reparación de embarcaciones.
- **Servicios Portuarios:** Son los que proporcionan los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias para atender las embarcaciones, como, la transferencia de carga y trasbordo de personas entre embarcaciones o con otro medio de transporte.
- **Zona de desarrollo portuario:** Es el área constituida con los terrenos de propiedad privada o del dominio de la Federación, en las entidades federativas o municipales, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios relacionados con la función portuaria.
- **Administrador portuario:** Es el titular encargado de la administración portuaria íntegral

El Art.3 señala que todo lo relacionado con la administración, operación y servicios portuarios, así como las actividades relacionadas a ésta, estarán sujetas a la competencia de los poderes federales.

Toda controversia que suscite con motivo de esta ley y de la administración y operación portuaria corresponderá a los tribunales federales el de someter a las partes a un procedimiento arbitral.

A falta de disposiciones expresas en esta ley o en los tratados internacionales se aplicarán las siguientes Leyes: la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, derogada por la Ley de Navegación, exceptuando los artículos 222 al 232 y 234 al 250; la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Leyes Generales de Bienes Nacionales. El Código de Comercio y; todas las disposiciones de la legislación común. (Art. 4).

Con respecto a los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, el Art. 9 señala que los puertos y terminales se clasifican:

Por su navegación en puertos de altura cuando se atienden personas, embarcaciones y bienes entre puertos o puntos nacionales e internacionales; y de cabotaje cuando sólo se atienden embarcaciones, personas y bienes entre puertos nacionales. El gobierno canadiense da la misma clasificación y definición para sus puertos

Por sus instalaciones y servicios en: comerciales dedicados específicamente al manejo de mercancías o pasajeros en tráfico marítimo; industriales relacionados al manejo de bienes con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal; pesquero cuando maneje embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera, y turísticos dedicados a la actividad de cruceros turísticos y marinas.

El Art. 12 estipula que los puertos mexicanos, en tiempo de paz, estarán abiertos a la navegación y tráfico de embarcaciones de todos los países, pero se puede negar la

entrada cuando no exista una reciprocidad con el país de la matrícula de determinada embarcación o cuando lo exija el interés público

Sobre la Autoridad Portuaria, la Ley de Puertos en su Artículo 16 decreta que la autoridad radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá a través de la Secretaría correspondiente, (en este caso la Secretaría de Comunicaciones y Transportes) En la constitución canadiense la autoridad recae en la Corona (la reina de la Gran Bretaña), pero el Primer Ministro de Canadá es la autoridad máxima y la ejerce el Ministro de Transporte. En México, el ejecutivo federal se les otorga las siguientes atribuciones

- Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional;
- Promover la participación de los sectores social y privado, al igual que los gobiernos estatales y municipales, en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias;
- Autorizar a las terminales de uso particular y marinas para uso de navegación de altura cuando no se encuentre otro puerto de altura,
- Determinar las áreas e instalaciones de uso público;
- Construir, establecer, administrar, operar y explotar obras y bienes en los *puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias,*
- En su caso, establecer las bases de la regulación tarifaria;
- Expedir las normas oficiales mexicanas en la materia, al igual que verificar y certificar su cumplimiento,

- Representar al país ante organismos internacionales e intervenir en las negociaciones de tratados y convenios internacionales en materia de puertos, en coordinación con las dependencias correspondientes, y;
- Integrar las estadísticas portuarias.
- De conformidad con el Art 17, en cada puerto existirá una capitania de puerto, encargada de ejercer la autoridad marítima, siendo sus funciones:
- Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones.
- Vigilar que la navegación, atraque, estancia de las embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos se realicen en condiciones de seguridad

La Armada de México, corporaciones federales, estatales y municipales de policías auxiliarán en la conservación del orden y seguridad dentro de las instalaciones portuarias, a solicitud de la capitania del puerto. (Art. 18).

El Art. 19 cita que la capitania de puerto, las autoridades aduanales, sanitarias migratorias o cualquier otra que ejerza sus funciones dentro de los puertos, se coordinarán en términos que establezca el reglamento.

Los demás artículos hablan sobre los permisos y concesiones para la explotación de los puertos, construcciones por particulares, la administración portuaria integral con sus derechos y obligaciones para los concesionarios.

Sobre las operaciones portuarias podemos mencionar el Art 44, relativo a la utilización de los bienes y las prestaciones de los servicios portuarios en las operaciones portuarias. Además, clasifica los servicios portuarios en Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, como pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje; Servicios de maniobras para la transferencia de

bienes o mercancías, como la carga, descarga, alijo, almacenamiento, estiba y acarreo dentro del puerto

El Art 61 nos habla de la regulación en tarifas y precios máximos para el uso de bienes o prestaciones de servicios específicos o conjuntos de estos, al igual que los mecanismos de ajuste y periodos de vigencia. Lo que permitirá la prestación de servicios y la explotación de los bienes en condiciones satisfactorias de calidad competitiva y de permanencia.

El Capítulo VIII trata de la verificación de las funciones de los puertos. El Capítulo IX se refiere a las sanciones e infracciones a esta Ley. En esta nueva Ley se derogan los artículos del 172 al 183, 190, 210, 298 y 299 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Los artículos 9º fracción I, incisos f, g, y h y IV; 11; 14-H; 14-I; 14-J; 17 fracciones I a IV; 18 fracciones III, IV y VIII; 27; 33; 35; 43; a 52; 272; 273 y 274 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, y queda sin efecto el artículo 110 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, sólo al que se refiere a puertos, marinas, terminales e instalaciones portuarias, así como a los servicios portuarios. Esta ley, como ya lo mencionamos, entró en vigor el 20 de Julio de 1993 y afecta directamente a los puertos en la descentralización de regulaciones y la privatización del sistema portuario.

Esta Ley juega un papel importante para el desarrollo económico del país y al *hacer más competitivos los puertos mexicanos, dando más concesiones a los inversionistas*. Los inversionistas privados pueden construir y operar terminales, marinas y terminales de cruceros.

CÓDIGO DE COMERCIO

El Código de Comercio fue publicado en el Diario Oficial de la Federación los días del 7 al 13 de octubre de 1889, siendo modificado por últimas veces por la Ley de Navegación, que como ya lo indicamos, fue publicada en enero de 1994, y por el Decreto por el que se reforman diversas disposiciones del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal; de la ley Orgánica de Nacional Financiera; del Código

de Comercio, de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito; y del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, publicado el 24 de mayo de 1996.

En el Art. 14 del Código de Comercio señala que todos los extranjeros comerciantes, en todos los actos de comercio en que intervengan, se sujetarán a este Código y demás leyes del país.

En el Art. 75, el Código de Comercio considera como acto de comercio, en lo referente a nuestro tema de estudio a las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua; y las empresas de turismo (Fracción VIII); y todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior (Fracción XV)

Fue derogado el Libro III del Código de Comercio referente al Comercio Marítimo con respecto a las embarcaciones y a los contratos, derechos y obligaciones de las partes contrayentes, por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 10 de enero de 1963, substituida a su vez por la ya aludida Ley de Navegación de 1983

LEY ADUANERA

La Ley Aduanera del 1o. de abril de 1996, reemplaza a la Ley Aduanera del 28 de diciembre de 1981. La ley, así como su Reglamento del 17 de junio de 1982, se ocupan del tráfico marítimo aduanero, tráfico fluvial; carga y descarga, trasbordo y conducción de las mercancías a través de embarcaciones, contenedores, desarrollos portuarios y aduanas marítimas. Menciona además lo que será considerado como mercancías peligrosas, entre otros aspectos

Destaca de manera particular el Capítulo Único, Art. 1 que indica que los impuestos generales de importación y exportación y las demás leyes y ordenamientos aplicables, regulan la entrada al territorio nacional y la salida del mismo de mercancías

y de los medios en que se transportan o conducen, el despacho aduanero y los hechos o actos que se deriven de éste o de dicha entrada o salida de mercancías.

Asimismo, indica que el Código Fiscal de la Federación se aplicará de acuerdo a lo dispuesto en esta Ley. Se emplearán las disposiciones de las leyes sin perjuicio de lo dispuesto por los tratados internacionales de los que México sea parte. Están obligados al cumplimiento de estas disposiciones quienes introducen mercancías al territorio nacional o las extraen del mismo, ya sean sus propietarios, poseedores, destinatarios, remitentes, apoderados, agentes aduanales o cualquier persona que intervenga en la introducción, extracción, custodia, almacenaje manejo y tenencia de las mercancías

Compete a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público el cumplimiento de esta Ley y su Reglamento

De conformidad con esta Ley, los impuestos al comercio exterior son los impuestos generales de importación y de exportación conforme a las tarifas de las leyes respectivas.

El Art. 4 se refiere a las personas que operan o administran los puertos de altura o aeropuertos internacionales y a los que presten servicios auxiliares de terminales ferroviarias de pasajeros y de carga, quienes deberán poner a disposición de las autoridades aduaneras las instalaciones adecuadas para las funciones propias del despacho de mercancías y las demás que deriven de esta Ley, así como cubrir los gastos y costos que implique el mantenimiento de dichas instalaciones

Las instalaciones deberán ser aprobadas previamente por las autoridades aduaneras y estar señaladas en el respectivo programa maestro de desarrollo portuario de la administración portuaria integral o, en su caso, en los documentos donde se especifiquen las construcciones de las terminales ferroviarias de pasajeros o de carga, así como de aeropuertos internacionales.

También indica que las funciones administrativas relativas a la entrada de mercancías al territorio nacional o a la salida del mismo se realizarán por las autoridades aduaneras.

“La entrada o la salida de mercancías del territorio nacional. las maniobras de carga - descarga, trasbordo 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”.¹⁹

La Secretaría mediante reglas, podrá autorizar 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.

Los preceptos del Art. 10 disponen que las mercancías podrán entrar al territorio nacional o salir del mismo mediante el tráfico marítimo, terrestre, aéreo y fluvial, y por la vía postal.

“El trasbordo de las mercancías de procedencia extranjera de una aeronave o embarcación a otra similar sin haber sido despachadas, se podrá realizar bajo la responsabilidad de la empresa transportista o utilizando los servicios de agente o apoderado aduanal, siempre que se cumplan los requisitos que establezca el reglamento.” (Art. 13).

El Art. 20, en la Fracción IV asegura que.

“Las empresas de transportación marítima y aérea, deberán proporcionar la información relativa a las mercancías que transporten en medios magnéticos,

¹⁹ Página en Internet del Congreso de la Unión <http://www.cddhcu.gob.mx/levinfo/26/7.htm>

en los términos que mediante reglas establezca la Secretaría.”

En el Art 36, Capítulo III sostiene los siguientes requisitos para la importación de mercancías.

- La factura comercial que reúna los requisitos y datos que mediante reglas establezca la Secretaría, cuando el valor en aduana de las mercancías se determine conforme al valor de transacción y el valor de dichas mercancías exceda de la cantidad que establezcan dichas reglas
- El conocimiento de embarque en tráfico marítimo o guía en tráfico aéreo, ambos revalidados por la empresa portadora o sus agentes consignatario.
- Los documentos que comprueben el cumplimiento de las regulaciones y restricciones no arancelarias a la importación, que se hubieran expedido de acuerdo con la Ley de Comercio Exterior, siempre que las mismas se publiquen en el Diario Oficial de la Federación y se identifiquen en términos de la fracción arancelaria y de la nomenclatura que les corresponda conforme a la tarifa de la Ley del Impuesto General de Importación.
- El documento con base en el cual se determine la procedencia y el origen de las mercancías para efectos de la aplicación de preferencias arancelarias, cuotas compensatorias, cupos, marcado de país de origen y otras medidas que al efecto se establezcan, de conformidad con las disposiciones aplicables.
- El documento en el que conste la garantía que determine la Secretaría mediante reglas, cuando el valor declarado sea inferior al precio estimado que establezca dicha dependencia.
- El certificado de peso o volumen expedido por la empresa certificadora autorizada por la Secretaría mediante reglas, tratándose del despacho de mercancías a granel en aduanas de tráfico marítimo, en los casos que establezca el Reglamento En el

caso de mercancías susceptibles de ser identificadas individualmente, deberán indicarse los números de serie, parte, marca, modelo o, en su defecto, las especificaciones técnicas o comerciales necesarias para identificar las mercancías y distinguirlas de otras similares, cuando dichos datos existan. Esta información podrá consignarse en el pedimento, en la factura, en el documento de embarque o en relación anexa que señale el número de pedimento correspondiente, firmada por el importador, agente o apoderado aduanal.

Con respecto a la exportación de mercancías, los requisitos son los siguientes:

- La factura o cualquier documento en el que se especifique el valor comercial de las mercancías.
- Los documentos que comprueben el cumplimiento de regulaciones y restricciones no arancelarias a la exportación, que se hubieran expédido de acuerdo con la Ley de Comercio Exterior, siempre que las mismas se publiquen en el Diario Oficial de la Federación y se identifiquen en términos de la fracción arancelaria y de la nomenclatura que les corresponda conforme a la tarifa de la Ley del Impuesto General de Exportación.

En el caso de la exportación de mercancías que hubieran sido importadas en los términos del Artículo 86 de esta Ley, así como de las mercancías que hubieran sido importadas temporalmente y que retornen en el mismo estado, susceptibles de ser identificadas individualmente, deberán indicarse los números de serie, parte, marca, modelo o, en su defecto, las especificaciones técnicas o comerciales necesarias para identificar las mercancías y distinguirlas de otras similares, cuando dichos datos existan. Esta información podrá consignarse en el pedimento, en la factura, o en relación anexa que señale el número de pedimento correspondiente, firmada por el exportador, agente o apoderado aduanal.

No se exigirá la presentación de facturas comerciales en las importaciones y exportaciones efectuadas por embajadas, consulados o miembros del personal

diplomático y consular extranjero, las relativas a energía eléctrica, las de petróleo crudo, gas natural y sus derivados cuando se hagan por tubería o cables, así como cuando se trate de menajes de casa

El agente o apoderado aduanal deberá imprimir en el pedimento su código de barras o usar otros medios de control, con las características que establezca la Secretaría mediante reglas.

El Art. 136 define lo que es la franja fronteriza. Se considera como franja fronteriza al territorio comprendido entre la línea divisoria internacional y la línea paralela ubicada a una distancia de veinte kilómetros hacia el interior del país.

Por región fronteriza se entenderá al territorio que determine el Ejecutivo Federal

El Art. 137 da poder a la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, previa opinión de la Secretaría determinará, por medio de disposiciones de carácter general, las mercancías que estarán total o parcialmente desgravadas de los impuestos al comercio exterior en la franja o región fronteriza. La propia Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, con base en la Ley de Comercio Exterior, determinará las mercancías cuya importación o exportación a dicha franja o región quedarán sujetas a regulaciones y restricciones no arancelarias.

El Art. 143 señala las atribuciones del poder Ejecutivo Federal en materia aduanera:

- Establecer o suprimir aduanas fronterizas, interiores y de tráfico aéreo y marítimo, así como designar su ubicación y funciones.
- Suspender los servicios de las oficinas aduaneras por el tiempo que juzgue conveniente, cuando así lo exija el interés de la nación.

- Autorizar el despacho de mercancías por las aduanas fronterizas nacionales, pueda hacerse conjuntamente con las oficinas aduaneras de países vecinos.
- Establecer o suprimir regiones fronterizas.

El Agente Aduanal es la persona física autorizada por la Secretaría, para realizar el despacho de las mercancías. El Art. 162 menciona las obligaciones del agente aduanal:

- En los trámites o gestiones aduanales, actuar siempre con su carácter de agente aduanal.
- Realizar el descargo total o parcial en el medio magnético, en los casos de las mercancías sujetas a regulaciones y restricciones no arancelarias cuyo cumplimiento se realice mediante dicho medio, en los términos que establezca la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, y anotar en el pedimento respectivo la firma electrónica que demuestre dicho descargo.
- Rendir el dictamen técnico cuando se lo solicite la autoridad competente.
- No podrá transferir ni endosar documentos que estén a su favor o a su nombre, sin la autorización expresa y por escrito de quien lo otorgó.
- Formar un archivo con la copia de cada uno de los pedimentos tramitados o grabar dichos pedimentos en los medios magnéticos que autorice la Secretaría y con los siguientes documentos:
 - a) Copia de la factura comercial.
 - b) El conocimiento de embarque o guía aérea revalidados, en su caso.

- c) Los documentos que comprueben el cumplimiento de las obligaciones en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias.
- d) La comprobación de origen y de la procedencia de las mercancías cuando corresponda.
- e) La manifestación de valor a que se refiere el Artículo 54, Fracción II de esta Ley.
- f) El documento en que conste la garantía a que se refiere el inciso e), fracción I del Artículo 36 de esta Ley, cuando se trate de mercancías con precio estimado establecido por la Secretaría.
- g) El documento que compruebe el encargo que se le hubiera conferido para realizar el despacho de mercancías

LEY DE METROLOGÍA

La Ley Federal de Metrología fue reformada el 1º Julio de 1992. Esta ley abarca las áreas de Metrología, normas y control de calidad de la economía. La Ley fue un giro tomado dentro de las principales cuentas y técnicas metrológicas avanzadas, usadas en los productos manufacturados, así bien como en la mercadotecnia, los procesos consultivos entre la industria y el gobierno y la necesidad para el desarrollo de una infraestructura para lograr una calidad de los productos

Las Secretarías de Gobierno que intervienen en las Normas Oficiales Mexicanas (NOMs), son: la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), Secretaría de Salubridad y Asistencia (SSA), Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos (SARH), Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (SEMARNAP), Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en sus áreas de Telecomunicaciones e Información Tecnológica Terrestre, Transporte Aéreo y Transporte Marítimo Comercial, entre otras.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene a su cargo el:

- Comité Nacional Consultivo en normas para el transporte marítimo.
- Comité Nacional Consultivo para las normas del transporte terrestre.

Asimismo, cuenta con los Subcomités de:

- Transporte terrestre de materiales peligrosos.
- Especificaciones para los vehículos, piezas de repuesto, componentes y elementos de identificación.
- Servicios de operaciones.
- Infraestructura férrea.
- Equipamiento de trenes.

1.3.2. CANADÁ

A continuación comentaremos brevemente su política marítima, las leyes que intervienen en el funcionamiento de los puertos, el transporte marítimo y comercio marítimo, y que contribuyen al desarrollo de la economía canadiense:

- La Política Marítima de Canadá
- Ley Marítima de Canadá (*Maritime Canada Act*)
- Ley sobre la Protección de las Aguas Navegables (*Navigable Water Protection Act*)

POLÍTICA NACIONAL MARÍTIMA

La política nacional marítima de Canadá se encarga de regular e implementar las leyes y reglamentos con el fin de lograr una infraestructura portuaria necesaria, que promueva la competitividad de Canadá y sus objetivos comerciales.

Canadá cuenta con una sólida base en su infraestructura marítima y en los servicios en su práctica internacional. Dentro de los lineamientos de la política nacional marítima canadiense se buscan los acercamientos compatibles con sus principales socios comerciales.

Los objetivos de la Política Marítima Nacional de Canadá son entre otros los de.

- Asegurar que los servicios de transporte marítimo sean organizados para satisfacer las necesidades de los usuarios y sean viables para y a un costo razonable para los usuarios,
- Proporcionar un nivel elevado de seguridad y de protección al medio ambiente;
- Ofrecer un alto nivel de autonomía en las administraciones locales y regionales de componentes del sistema de servicios e instalaciones portuarias a las necesidades y prioridades locales;
- Administrar la infraestructura marítima y los servicios en una razón comercial que favorezca y tome en cuenta y apoye a los usuarios

LEY MARÍTIMA DE CANADÁ

El Decreto C-44 de la Ley Marítima de Canadá (*Canada Marine Act*). La Ley Marítima favorece la competitividad del sistema portuario canadiense, de manera que sea eficiente y orientado comercialmente, promueve el establecimiento de la autoridad

portuaria y la diversificación de ciertos puertos y comisiones portuarias, para la comercialización de la vía marítima del San Lorenzo, los servicios de transbordadores, y de otros asuntos relacionadas con comercio y transporte marítimo, modificando la Ley de Cabotaje y se derogan y modifican ciertas leyes en consecuencia.

La Parte I de esta Ley se refiere a las Autoridades Portuarias Canadienses. Las siguientes definiciones se aplican en esta ley:

- **Ministro:** es el Ministro de Transportes

- **Agencia:** significa la oficina u organismo encargado del transporte canadiense de acuerdo con el Art. 7 de la *Ley del Transporte Marítimo*. En este caso el Ministerio de transporte.

- **Puerto:** significa las aguas navegables bajo la jurisdicción de una autoridad portuaria y de la propiedad pública que la autoridad portuaria administre, maneje u ocupe de conformidad con las cartas patentes (son permisos que se otorgan para realizar actividades en el puerto).

- **Instalación Portuaria:** es el terreno de utilización que comprende el puerto y toda su maquinaria, almacenes, edificios y personal situados en las aguas navegables, empleado como conexión con la navegación y cargamento.

- **Usuario:** con respecto a un puerto, significa una persona que utiliza el puerto con fines comerciales, o que recibe los servicios del puerto.

- **Dueño:** En el caso de un buque, el propietario o bien, en el carácter de agente nombrado por el dueño, en el caso de mercancías el que las envía o el contratista, así como los fletes de mercancías.

- **Mercancías:** incluye todas las mercancías personales distintas al buque

- **Honorarios:** incluye derechos, herramientas, intereses
- **Patentes:** Son concesiones que se le dan a los particulares para poder explotar una parte de las instalaciones portuarias. Las patentes son otorgadas por el Ministro de Transportes y la autoridad portuaria de cada puerto.
- **Persona:** se entiende como aquellas sociedades, asociaciones y personas morales
- **Nave:** todo género de buques, barcos o embarcaciones designadas, a la utilización y uso exclusivamente o parte para la navegación marítima
- **Vía Marítima** significa la vía en aguas profundas entre el puerto de Montreal y los Grandes Lagos construida y mantenida conforme al Acuerdo del 19 de Marzo de 1941 entre Canadá y los Estados Unidos para proveer el desarrollo de la navegación y la energía eléctrica; incluye los canales e instalaciones entre el puerto de Montreal y el Lago Erie, generalmente conocido como la vía marítima del Río San Lorenzo.

El Ministro bajo decreto, puede modificar el anexo y agregar los nombres de las autoridades portuarias que él a designado para la liberación de las cartas patentes. El Ministro puede deliberar las cartas patentes para la incorporación que toma efecto a la fecha que es señalada por una autoridad portuaria, sin capital de acción para la explotación de un puerto especificado en Canadá.

Las patentes son otorgadas por el Ministro y la Autoridad Portuaria de cada puerto. Ellas deben de precisar los siguiente datos: a) El nombre de la corporación de la administración portuaria; b) el lugar de registro de la autoridad portuaria; c) las aguas navegables que se encuentren dentro de su jurisdicción, d) los inmuebles federales que se encuentran bajo la dirección de la administración portuaria; e) los inmuebles que la autoridad portuaria la ocupe. Este tipo de cartas patentes no existe aun en México, ya que son concesiones para explotación del los puertos e instalaciones. Todavía nuestro

país se encuentra en el camino de la privatización de sus puertos. Aunque Canadá cuenta con puertos privados y públicos.

Con respecto a las autoridades portuarias, estas son seleccionadas de la siguiente forma:

Una autoridad es escogida por el Ministro de Transportes; otra autoridad es nominada por la municipalidad. Un administrador es designado por la provincia en donde se localice el puerto.

En el caso del puerto de Vancouver, un administrador es nombrado por la provincia de la Colombia Británica y otro por las tres provincias de: Alberta, Saskatchewan y Manitoba, el primer dirigente es nombrado por los otros administradores, el resto de las autoridades son escogidas por el Ministro, previa consulta a los usuarios; y otras disposiciones que el Ministro juzgue apropiadas de incluir en las cartas patentes y que no sean compatibles con esta Ley.

En comparación con México, estas autoridades son elegidas por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, por medio de la Administración Portuaria Integral (API) de cada puerto.

La proroga de las Comisiones Portuarias es deliberada por el Ministerio de Transportes, puede deliberar a una comisión portuaria constituida de acuerdo a la Ley sobre las Comisiones Portuarias.

La Comisión Portuaria es una autoridad portuaria; las patentes de proroga son refutadas sobre las patentes de constitución o de incorporación de la comisión portuaria prorrogada. La denominación social "Administración Portuaria" reemplaza a la Comisión Portuaria en los contratos, convenios colectivos, arriendos, licencias, permisos y otros documentos con relación al puerto

Los derechos y obligaciones de la Autoridad Portuaria de los puertos no incorporados, de acuerdo con la Ley de Sociedad Canadiense de Puertos, son los siguientes:

- El nombre social "Administración Portuaria" cambia por el de Sociedad Canadiense de Puertos en todo contrato, convenio colectivo, arrendamiento, licencias, permisos y otros documentos
- Los bienes inmuebles y cualquier otro derecho relacionado al puerto en el cual la Sociedad Canadiense de Puertos administre o posea título en nombre de la Reina de Canadá, son propiedades de la Corona.
- La administración de los inmuebles federales y sus derechos mencionados en las cartas patentes es conferida a las autoridades portuarias.

El Ministerio de Transportes puede determinar los perímetros de los puertos no incorporados. Estos son manejados por una autoridad portuaria. La nominación de los directores o administradores, se hace de la siguiente forma:

- El Gobernador del consejo propone a un administrador escogido por el Ministerio
- La municipalidad local en las cartas patentes nombra a un administrador.
- La provincia en jurisdicción selecciona uno o dos administradores.
- El Primer Ministro designa a un administrador
- El Gobernador del Consejo nombra los otros candidatos escogidos por el Ministerio, en consulta con los usuarios

La Autoridad Portuaria, dentro de la Ley tiene una calidad de persona física. Tiene un poder limitado para la explotación de un puerto, se relaciona directamente con

la navegación, el transporte de pasajeros y mercancías, el manejo y almacenamiento de mercancías. Son las únicas funciones que la autoridad portuaria o administración portuaria puede realizar. El director de la administración portuaria debe tomar todas las medidas necesarias para ejercer su autoridad en los puertos y sus subsidiarias.

Al menos que una patente disponga lo contrario, los directores de la Administración Portuaria pueden, por resolución, tomar, modificar o revocar los reglamentos administrativos sobre los negocios u obligaciones de los empleados y oficiales de la administración portuaria.

De acuerdo a la carta patente, una autoridad portuaria puede explotar un puerto y contraer un préstamo a crédito. Pero no puede hipotecar la propiedad federal, solamente puede invertir los fondos reservados que no se requieran inmediatamente dentro de los valores inmobiliarios, bonos de garantía para el gobierno de Canadá o de sus provincias, municipalidades canadienses o miembros de la asociación canadiense de pagos. Además estas autoridades deben de preparar un estado financiero trimestral que será sujeto a una inspección. Los libros, sistemas de grabaciones y prácticas deberán guardarse y conservarse con el propósito de darle una seguridad en caso de necesidad.

Las funciones de la autoridad portuaria son: las de expedir las cartas patentes, cumplir y hacer que se cumplan los reglamentos en los puertos, captar el financiamiento para las instalaciones portuarias, los recursos humanos y un manejo de la economía del puerto y de una eficiente administración

Una autoridad portuaria puede rentar los inmuebles que le son confiados, que tiene a su cargo o que ocupa. Se trata de permisos con fines portuarios, únicamente por un periodo máximo de 60 años. A los seis meses después de la deliberación de las cartas patentes o permisos, las autoridades portuarias deben de desarrollar un plan detallado sobre el uso de la tierra que debe de contener objetivos y políticas para el desarrollo físico de los inmuebles que tiene a su cargo la administración y que toma bajo los factores sociales, económicos y los problemas de su medio ambiente.

La autoridad portuaria debe fijar los derechos a cobrar con respecto a:

- Buques, vehículos, aeronaves y personas que pasa o usan el puerto.
- Mercancías embarcadas y desembarcadas de los buques o transbordadores, dentro de los perímetros portuarios o que pasan por el puerto
- Cualquier servicio dado por la autoridad portuaria o cualquier derecho o privilegio conferido por ésta.
- Los honorarios o cargos portuarios fijados por la autoridad portuaria, los cuales deben permitir el financiamiento autónomo de sus operaciones básicas y deben ser justos y razonables

La jurisdicción de una autoridad portuaria comprende el amarradero, atracadero, áreas de carga y descarga de los barcos. El uso, mantenimiento y protección del medio ambiente del puerto es competencia de la administración portuaria. Al igual que la reglamentación o prohibición de los trabajos y actividades dentro de las instalaciones portuarias, el mantenimiento del orden, de la seguridad de las personas, de los bienes en el puerto; la reglamentación de personas, vehículos y aeronaves en el puerto; la reglamentación y prohibición de excavaciones, extracción y depósito de materiales o de otras actividades de esta naturaleza que afecten la navegación de un puerto o altere cualquier terreno adyacente al puerto, y la reglamentación y prohibición del transporte, de la manipulación y del almacenamiento en un puerto de explosivos o de otras sustancias que, en opinión del Gobernador del Consejo, constituya un peligro para las personas o los bienes materiales. La autoridad portuaria puede señalar los límites de las aguas navegables bajo su jurisdicción. Estos lineamientos se aplican a los puertos de las provincias de Canadá.

La Parte II se refiere a los Puertos Públicos:

Los puertos públicos son aquellos que se encuentran bajo el control directo del gobierno federal, dentro de este apartado el Gobernador puede, por reglamento:

- Designar por puerto público cualquier agua navegable dentro de la jurisdicción del Parlamento; define los límites del puerto público y designa públicas las instalaciones portuarias bajo la administración del Ministerio de Transporte.
- El Ministro define y señala los límites de las aguas navegables del puerto público.

El Ministerio de Transportes se encuentra a cargo de la administración de los inmuebles federales que forman parte de los puertos o instalaciones portuarias públicas. Pero no interviene en los inmuebles federales que están bajo la administración de otro miembro de ayuntamiento privado de la Reina.

Los puertos e instalaciones portuarias que, a la puesta en vigor del presente Artículo, eran puertos e instalaciones públicas regidos por la Ley sobre Puertos e Instalaciones Públicas Portuarias han sido contemplados en esta sección.

Para los propósitos de la Ley Federal de Propiedades Públicas (*Federal Real Property Act*), el Ministro de Transportes tiene la administración de las Propiedades Públicas Federales que forma parte un puerto público o las instalaciones públicas.

Dentro de los poderes del Ministro, están los de fijar los derechos a pagar con relación a:

- A buques, vehículos, aeronaves y personas que entran en los puertos públicos o dentro de las instalaciones públicas portuarias;

- La carga y descarga de mercancías de un barco dentro del límite de un puerto público. El movimiento y descarga de las mercancías a través de las instalaciones portuarias, y de servicios promovidos por el Ministerio de Transportes, cualquier derecho o privilegio conferido por el Ministro de esta institución en torno a las operaciones de un puerto público o el uso de sus instalaciones portuarias públicas;
- También designa los intereses a pagar por las demoras.

Asimismo, el Ministro puede:

- El Ministro de Transportes designa al Capitán de Puerto o Vigilante de Puerto, a toda persona que considere calificada, y determina sus responsabilidades en un período de seis años. El nombramiento del Capitán o guardián del puerto se encuentra en el Art. 11, Fracción 2.
- El Ministro de Transportes puede concluir acuerdos con cualquier persona u organismo con respecto al manejo y operaciones de un puerto público o instalación pública portuaria.
- Por derogación a la Ley Federal de Propiedades Públicas (*Federal Real Property Act*), el Ministro puede rentar los bienes inmuebles federales que forman o formaron parte de un puerto público o de las instalaciones públicas portuarias, de acuerdo a las licencias con respecto a la propiedad por 25 años o por períodos largos autorizados solamente por el Gobernador General del Ayuntamiento

La Parte III define la Vía Marítima. En esta Parte, "Autoridad" significa la Autoridad de la Vía Marítima del San Lorenzo de la Ley sobre la Administración de la Vía Marítima del San Lorenzo (*St. Lawrence Seaway Authority Act*).

Dentro de los objetivos de esta sección se encuentran:

- Promover el acercamiento comercial para las operaciones de la vía marítima del San Lorenzo.
- Proteger la integridad de la vía marítima.
- Proteger el funcionamiento a largo plazo y la viabilidad de la vía marítima como una parte integral de la infraestructura del transporte nacional canadiense.
- Promover la competitividad de la vía marítima.
- Proteger las importantes inversiones que el Gobierno de Canadá ha hecho con respecto de la vía marítima.
- Alentar la participación de los usuarios en la explotación de la vía marítima.
- Alentar nuevos arreglos de colaboración con los Estados Unidos para la administración de las instalaciones y servicios de transporte en la región de Los Grandes Lagos y el San Lorenzo.
- La Ley de la Administración de la Vía Marítima del Río San Lorenzo regula las actividades de la Vía Marítima y conjunta las actividades con la de los Estados Unidos.

Dentro de uno de los poderes del Ministro Transporte es el de adquirir terrenos para realizar los trabajos necesarios para la explotación y la cooperación de la vía marítima del San Lorenzo. En conjunto con la autoridad marítima de los Estados Unidos.

Asimismo, el Gobernador del Ayuntamiento puede construir, mantener y explotar cualquier obra con relación a la vía marítima.

El Ministro puede realizar acuerdos relativos a la totalidad o parte de la vía marítima. El acuerdo puede incluir cualquier término o medidas que el Ministro considere apropiadas.

Se fijan los derechos por el uso de cualquier bien bajo la administración del Ministro que forme parte de la vía marítima, todo servicio prestado o cualquier derecho, privilegio acordado en conexión con la vía marítima. Se tomará cualquier medida necesaria para los propósitos de cualquier acuerdo presente o futuro con respecto a la vía marítima.

Las Autoridades son relegadas de su cargo de acuerdo con la fecha acordada por el Gobernador del Ayuntamiento y todos sus elementos activos son remitidos a la Reina (Jefe de Canadá), bajo la administración del Ministro. El Gobernador del ayuntamiento por reglamento y en conjunto con la autoridad de los Estados Unidos competente con respecto con las vías marítimas, tienen el poder necesario para actuar conjuntamente con la autoridad competente de Canadá.

Esta Ley es de suma importancia para Canadá, porque comparte el Río San Lorenzo y los Grandes Lagos con los Estados Unidos. Al compartir esta vía marítima se forma una competencia entre sus puertos y los puertos estadounidenses.

El Gobernador del Ayuntamiento puede, por reglamento: regir y controlar la navegación de la vía marítima, así como regir los establecimientos, maquinaria o aparatos destinados a la carga y descarga de buques en un canal.

Los derechos y obligaciones sobre los cargamentos y envíos fijados bajo esta Ley a los buques y mercancías, deberán ser pagados por el dueño o persona en cargada del barco o el dueño de las mercancías, sin perjudicar ningún derecho de los dueños o personas.

La Autoridad Portuaria, el Ministro o la persona que ha concluido un acuerdo bajo estos lineamientos, es siempre el titular de la nave y sobre los procedimientos por esta disposición y otras que señala la Ley de la Marina Mercante de Canadá (*Canada Shipping Act*).

En el ejercicio de sus funciones y obligaciones, bajo esta Ley, el oficial que designe el Ministro de Transportes debe, sobre demanda, expedir certificados a los responsables de la nave, del vehículo, de la aeronave, de locales o cualquier mercancía con respecto con la acción del oficial. El oficial puede considerar necesaria la inspección de cualquier buque, vehículo, aeronave.

De acuerdo a los avances tecnológicos, es necesario implementar el uso de un sistema computarizado para los efectos de la inspección del lugar. Por lo cual, es necesario utilizar cualquier sistema computarizado o un sistema procesador de datos del lugar a examinar cualquier información contenida o viable, relativa a las actividades marítimas. Es una medida importante que debe de ser adoptada también por México, para la inspección rápida y confiable de los buques en cada puerto mexicano.

La presente Parte no afecta la aplicación de la Ley sobre el tratado Internacional de las Aguas Fronterizas (*International Boundary Water Treaty Act*) firmado con los Estados Unidos en 1983.

La Parte IV habla sobre los reglamentos y control de aplicaciones. Esta Parte define a la "Corte o Tribunal". Los tribunales que intervienen en esta Ley son:

- a) La Corte de Ontario (División General);
- b) La Suprema Corte de Québec;
- c) La sección de primera instancia de la Suprema Corte de la Isla Príncipe de Eduardo y Newfoundland;

- d) La Corte del Banco de la Reina para New Brunswick, Manitoba, Saskatchewan y Alberta;
- e) La Suprema Corte de Nueva Escocia y Colombia Británica;
- f) La Suprema Corte del territorio de Yukon y de los Territorios del Norte y Oeste;
- g) La Sección de la Primera Instancia de la Corte Federal

Las "Cortes de Instancia" se definen en el seno del Art. 2 del Código Criminal de la provincia en referencia, esto incluye la Corte Federal de Instancia.

El Gobernador del Municipio puede tomar reglamentos en materia de navegación y del uso de las aguas navegables de un puerto natural o artificial, incluyendo los reglamentos de seguridad de personas y buques en esas aguas. Estas regulaciones se aplican en las aguas navegables determinadas por el Gobernador.

La Parte V se refiere a los recursos humanos de la vía marítima, en la cual se aplica el Código del Trabajo Canadiense. Igualmente, se aplica a las Sociedades de Puertos Locales, a las Comisiones Portuarias y a los puertos no incorporados a la Sociedad Canadiense de Puertos.

Las modificaciones de la Ley de Acceso a la Información, en su título "Otras Instituciones Gubernamentales" abarca a la.

- Sociedad Canadiense de Puertos (*Canada Ports Corporation*)
- Autoridades de Cabotaje de los Grandes Lagos (*Great Lakes Pilotage Authority Ltd.*)
- Autoridades de la Vía Marítima del San Lorenzo (*St. Lawrence Seaway Authority*)

LEY SOBRE LA PROTECCIÓN DE LAS AGUAS NAVEGABLES

El Gobernador del Ayuntamiento puede regular el manejo, control, desarrollo y uso de los puertos públicos y de las instalaciones portuarias públicas, con respecto a:

- La navegación y uso de un puerto por naves, incluyendo el amarre, atraque, carga y descarga del buque.
- La reglamentación y prohibición de trabajos y actividades dentro de los perímetros del puerto públicos o cerca de sus instalaciones.
- La protección del ambiente del puerto y sus instalaciones.
- Mantener el orden y seguridad de las personas y bienes dentro de la jurisdicción del puerto y sus instalaciones.
- La reglamentación de toda persona, vehículo y aeronave dentro de los límites portuarios.
- La regulación y prohibición del transporte, manipulación de cargamento dentro de los límites portuarios, de explosivos o cualquier otro material considerado peligroso para las personas y bienes.

En México no existe una ley con la finalidad de proteger sus puertos, instalaciones y personal, solamente se menciona en proteger las aguas navegables, pero las aguas interiores se encuentran desprotegidas por que no existen ríos navegables para grandes embarcaciones.

Es conveniente comentar los cambios efectuados en la legislación canadiense a través de la Ley de Instrumentación del Tratado de Libre Comercio. A través de la Ley de Instrumentación del Tratado de Libre Comercio se modificaron ciertas leyes con el fin de cumplir con los compromisos adquiridos en el Tratado de Libre Comercio de

América del Norte Por lo cual fueron modificadas las siguientes leyes canadienses:

- *Bank Act*
- *Canada Mortgage and Housing Corporation Act*
- *Canada Post Corporation Act*
- *Canadian Intern'l Trade Tribunal Act*
- *Canadian Wheat Board Act*
- *Commercial Arbitration Act*
- *Cooperative Credit Associations Act*
- *Copyright Act*
- *Customs Tariff*
- *Importation and Intoxicating Liquor Act*
- *Industrial Design Act*
- *Meat Import Act*
- *Meat Inspeccion Act*
- *National Energy Board Act*
- *Patent Act*
- *Pest Control Products Act*
- *Special Import Measures Act*
- *Export and Import Permits Act*
- *Fertilizers Act*
- *Financial Administration Act*
- *Food and drugs*
- *Standards Council of Canada Act*
- *Trade-Mark Act*
- *Trust and Loan Companies Act*
- *Canada Lands Surveys Act*
- *Investment Canada Act*
- *Investment Companies Act*
- *Insurance Companies Act*

Los principales acontecimientos en el sistema de leyes y reglamentos canadiense respecto al transporte marítimo en 1997, fueron los siguientes.

En Octubre 1997, el Proyecto de Ley C-9 (*Bill C-9*) anteriormente *Bill C-24*, de la Ley Marítima de Canadá, fue introducida en la *House of Commons*. Su objetivo es el de implementar la Política Nacional Marítima de 1995, y facilitar el desarrollo de los puertos y los servicios marítimos e instalaciones a operar de acuerdo a principales negocios. La política incluye la disolución de la Corporación Portuaria Canadiense, la eliminación de los beneficios para las autoridades portuarias; despojo de los puertos regionales y locales, administración de la vía marítima del San Lorenzo por los intereses de los usuarios; comercialización del servicios de transbordadores, y la modernización del transporte de cabotaje

Las enmiendas a la Ley Marítima de Canadá (*BillS-4*), fueron llevadas al Senado en Octubre de 1997. Con esta Ley se espera un aumento a la compensación a las demandas públicas y privadas con respecto a los derechos marítimos en general, y en particular los daños de la contaminación por aceite o de combustible.

A continuación comentaremos las repercusiones legales que implicó para México su ingreso al GATT, así como la firma del TLCAN, en materia de transporte y en especial el transporte marítimo.

1.4 ACUERDO GENERAL DE ARANCELES ADUANEROS Y COMERCIO (GATT) Y LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO (OMC)

1.4.1. ACUERDO GENERAL DE ARANCELES Y COMERCIO.

El Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio, conocido por sus siglas en inglés como GATT (*General Agreement on Tariffs and Trade*), fue firmado el 30 de Octubre de 1947 por 23 países, en el cual por primera vez se negoció la reducción de impuestos aduaneros. De esas 23 naciones, 11 eran países en desarrollo, y tomo 39 años (1986) en reunir 94 naciones como miembros. El GATT es un Acuerdo multilateral, y a su vez es un instrumento internacional con el fin de regular el comercio entre los países miembros. El GATT ha liberado el comercio mundial y ha contribuido al desarrollo y crecimiento económico mundial.

Desde 1948, el GATT ha funcionado como el principal cuerpo internacional, concerniente a las negociaciones sobre la reducción de barreras arancelarias y otras medidas. Es a su vez, un código de reglas y un foro internacional en el cual los países discuten o tratan sus problemas comerciales con el fin de aumentar sus oportunidades comerciales. No hay otro marco legal que promueva el multilateralismo comercial entre los países, con cualquier tipo de sistema económico y en todas las etapas del desarrollo económico, a parte del GATT.

En sucesivas negociaciones multilaterales en el GATT, las normas han sido refinadas y los obstáculos reducidos. La junta ministerial de 1982 tomó dos importantes decisiones.

- a) Recomienda a cada una de las partes contratantes emprender un interés en los diferentes tipos de servicios. Un examen nacional de sus asuntos en ese sector comercial.
- b) Invita a las partes contratantes a intercambiar información bajo un formato uniforme acerca de sus problemas a través de organizaciones internacionales, como es el propio GATT.

En 1984 treinta naciones fueron estudiadas, entre ellas: Canadá, Dinamarca, los miembros de la Comunidad Económica Europea (CEE), Finlandia, República Federal Alemana (aún no unificada), Italia, Japón, Holanda, Noruega, Suiza, Suecia, Gran Bretaña, y Estados Unidos de América. En 1985 siguió Francia, Bélgica y Australia. Estos estudios fueron realizados en diferentes categorías: Bancos, Transporte, Aseguradoras, Telecomunicación, Negocios y Servicios, Turismo, Salud y Educación, además de otros servicios no especificados.

México es el miembro número 92 del GATT, teniendo importantes repercusiones.

"En 1986 México entra al GATT y se logra un incremento en las exportaciones hacia los Estados Unidos a más de 70 billones de dólares. El 70% de las importaciones mexicana vienen de los Estados Unidos y el 65% de las exportaciones mexicanas van a este país".¹⁹

¹⁹ Terry L. Anderson "NAFTA and the environment", Capítulo II escrito por Roberto Salinas León Pacific Research Institute for Public Policy, San Francisco. USA 1993.

Fue en la Reunión de la Ronda Uruguay de 1986 primeramente, pero fue hasta Abril de 1994 en Marruecos, donde se dio origen a la creación de la Organización Mundial del Comercio, OMC o en inglés World Trade Organization, WTO.

1.4.2. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO.

La Organización Mundial de Comercio inició sus funciones el primero de Enero de 1995, en sustitución del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, GATT. El acuerdo del GATT fue modificado e incorporado a los nuevos acuerdos de la OMC. El GATT sólo trato el comercio de mercancías mientras que los Acuerdos de la OMC abarcan también los servicios y la propiedad intelectual.

“La OMC es el único órgano internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países. Su núcleo está constituido por los Acuerdos de la OMC, que son las reglas jurídicas fundamentales del comercio internacional y las políticas comerciales. Los Acuerdos tienen tres objetivos principales: ayudar a que las corrientes comerciales circulen con la máxima libertad posible, alcanzar gradualmente una mayor liberalización mediante negociaciones, y establecer un mecanismo imparcial de solución de diferencias.”²⁰

Su objetivo principal es el de constituir un marco internacional común para el desarrollo de las relaciones comerciales entre los países miembros en los asuntos e instrumentos jurídicos conexos, contribuyendo así al crecimiento económico, al desarrollo y bienestar de las naciones. Asimismo, su propósito es el de ayudar a los productores de bienes y de servicios, los exportadores y los importadores a llevar adelante sus actividades.

Dentro de sus funciones se encuentra la de facilitar la ampliación, administración y funcionamiento de todos los Acuerdos Comerciales Multilaterales y Plurilaterales

²⁰ <http://www.wto.org/wto/spanish/aboutsp/facts01.htm>.

derivados de la Ronda Uruguay. Así mismo, servir de Foro para las negociaciones comerciales multilaterales de sus países miembros, administrar las normas y procedimientos para la solución de controversias comerciales; revisar continuamente las políticas comerciales de los países miembros, lograr una coherencia en la formulación de las políticas a escala mundial mediante la cooperación del Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (BM)

Los miembros de la Organización Mundial de Comercio reconocen la importancia del comercio de servicios para el crecimiento y desarrollo de la economía mundial, por tal motivo se aprobó el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios, AGCS

1.4.3 ACUERDO GENERAL SOBRE COMERCIO DE SERVICIOS, AGCS

Es el primer acuerdo multilateral que establece derechos exigibles jurídicamente en lo que respecta al comercio de todos los servicios. Incorpora el compromiso de continuar la liberalización mediante negociaciones periódicas y es el primer acuerdo multilateral mundial sobre inversiones, ya que no sólo abarca el comercio transfronterizo sino también todos los medios posibles de proporcionar un servicio, incluido el derecho a establecer una presencia comercial en el mercado de exportación. El AGCS se compone de 6 partes, cuenta con 29 artículos y anexos. En los anexos, existen uno que refiere al servicio de transporte aéreo y otro relativo a las negociaciones sobre el servicio del transporte marítimo. Su objetivo fundamental es el de liberar el sector servicios.

En el anexo sobre servicios de transporte aéreo, se toman medidas que afectan:

- a) A los servicios de reparación y mantenimiento de aeronaves. Son las actividades que se realizan en una aeronave mientras la nave está fuera de servicio.

- b) A la venta y comercialización de los servicios de transporte aéreo. Se entiende las oportunidades en vender y comercializar libremente sus servicios de transporte aéreo, pero no incluye la fijación de precios de este servicio.
- c) A los servicios de sistemas de reserva informatizados (SRI). Se refiere a los servicios prestados mediante sistema informatizados que contiene información acerca de los horarios de los transportistas aéreos, las tarifas y las reglas de tarificación por la cual se puede hacer la reserva o expedir billetes.
- d) Por derecho de tráfico, son los derechos de los servicios regulares y no regulares de operar y transportar pasajeros, carga y correo.

En el anexo sobre servicios de transporte marítimo, el trato de la nación más favorecida sólo entrara en vigor con respecto al transporte marítimo internacional y servicios auxiliares y al acceso a las instalaciones portuarias y utilización de la misma. Este anexo entró en vigor en la misma fecha en que se estableció la OMC. Para continuar con las negociaciones sobre el tema de transporte marítimo se formo el Grupo de Negociación sobre Servicios de Transporte Marítimo (GNSTM), en estas negociaciones tendrán participación todos los gobiernos, en el cual participaran México y Canadá, al igual que otras naciones como, Argentina, Estados Unidos, Suiza, Suecia, Polonia, Corea, entre algunos.

Se han realizado estudios, en los cuales se hacen notar que las regulaciones tradicionales en la actividad del transporte marítimo involucran acuerdos de envíos, sistema de tarifas certificadas y licenciadas. Existen regulaciones específicas con los tratados de cabotaje y mercancías transportadas por agua o por tierra y agua entre dos puntos en países dados por la construcción de barcos, banderas de navegación, o barcos registrados en un país documentados bajo sus leyes y por los dueños que sean ciudadanos de ese país.

En algunos países nuevas actividades regulan las leyes de cabotaje, por ejemplo las actividades petroleras en las costas. Los asuntos de Seguridad Nacional y la promoción industrial de la Marina Mercante Nacional fungen como una razón primordial para la su regulación y aplicación.

La inversión extranjera en el transporte marítimo nacional podría restringirse por la ilegitimidad de los extranjeros, por el subsidio gubernamental o por limitaciones impuestas sobre los métodos de financiamiento en la construcción de barcos.

Diversos estudios han demostrado que para algunas naciones su objetivo principal en la política marítima internacional, es el de asegurar que ésta sea liberal, con varias excepciones. En la cual todos los barcos tienen acceso a cargamentos independientes y de justa competición a pesar de todos los tratados aplicables. Los exportadores son libres de hacer uso de las compañías navieras de su elección. En estas naciones, las compañías marítimas extranjeras son libres para establecerse y son reconocidas nacionalmente.

Otro de los Convenios Internacionales que regulan las leyes y reglamentos de la política marítima y a su vez el Comercio Marítimo de México y Canadá es el Tratado de Libre comercio para América del Norte.

1.5 TRATADO DE LIBRE COMERCIO PARA AMÉRICA DEL NORTE (TLCAN)

El 10 de junio de 1990 comenzaron las consultas preliminares para entablar las negociaciones sobre un tratado de libre comercio entre México y los Estados Unidos de América. En Febrero de 1991, Canadá se integra oficialmente a estas consultas preliminares con el fin de establecer los puntos medulares para formar un Tratado de Libre Comercio para América del Norte, TLCAN. El contenido del tratado está publicado en dos tomos, el primero consta de ocho partes y 22 capítulos que se refieren al comercio de bienes, propiedad intelectual, disposiciones administrativas e institucionales y variadas disposiciones. El siguiente tomo contiene notas, anexos con

disposiciones para interpretar las reglas de origen, y las reservas y excepciones de los tres países con respecto a la inversión, servicios financieros y al comercio transfronterizo de servicios.

"El TLCAN se puede clasificarse del más avanzado en su género. Por una parte, reconoce la globalización creciente y la interdependencia económica al vincular el intercambio de bienes, el comercio de servicios y los movimientos de capital y, por otra, fortalece los principios del multilateralismo, establecidos en el GATT, al que proponerse de un espacio económico amplio y abierto al resto del mundo."²¹

Las partes deciden, entre otros asuntos: reafirmar sus lazos de amistad y cooperación, contribuir al desarrollo del comercio mundial y a la cooperación internacional, reducir las barreras en el comercio, crear un mercado amplio y seguro para la inversión y los servicios de su territorio, fortalecer la competitividad de sus empresas en el mercado internacional. Los tres objetivos más importantes del Tratado son.

- La eliminación de obstáculos en el comercio y favorecer la circulación fronteriza de bienes y servicios entre los países socios;
- Promover condiciones de competencia en la zona de libre comercio;
- Aumentar las oportunidades de inversión entre estos países.

Los tres países juntos forman la zona más grande de libre comercio en el mundo con 350 millones de personas y con un crecimiento interno bruto de casi un total de \$7 trillones de dólares estadounidenses anualmente.

²¹ SECOFI, Tratado de Libre Comercio para América del Norte, Tomo I, Pág. 4.

Para México, el TLCAN es un paso importante, combinado con las negociaciones para la firma con los acuerdos con Centro y Sur América, con el propósito de buscar una apertura económica del país para su desarrollo industrial, económico y social.

Para los Estados Unidos de América es importante este acuerdo tanto político, como económicamente. Políticamente es de suma importancia para el gobierno de los Estados Unidos para asegurar el crecimiento de su economía.

Para Canadá, su rol es poco significativo en comparación con los Estados Unidos. Las relaciones con México son modestas.

“El tratado bilateral entre México y Canadá equivale solamente a \$2.3 billones (can) en 1990 con exportaciones canadienses hacia México , aproximadamente de \$603 millones y de importaciones mexicanas hacia Canadá de \$1 7 billón, esto representa el 0.5 % del total de sus exportaciones y el 1% del total de sus importaciones. La mayoría de las mercancías que entraron a Canadá tuvieron una tarifa de impuestos baja o de libre impuesto (un 2.4% en promedio).”²²

Algunos consideran a Canadá como el segundo socio después de los Estados Unidos, pero de acuerdo a los datos otorgados por la Embajada Canadiense, podemos observar que en comparación con nuestro vecino del norte estas son mayores, mientras para Canadá son mínimas sus exportaciones

El TLCAN permite a Canadá utilizar una mano de obra barata disponible en México Esto ayuda a la industria continuar competitivamente. Las compañías canadienses requieren de grandes cantidades de mano de obra, y esto le permite participar en la economía mexicana.

²² Comercio Exterior, Vol.44, núm.2, México, Feb. 1994 Pág. 149.

El Tratado puede ayudar a sostener el proceso económico mexicano por medio de cuatro fundamentales caminos: reducir los costos de transacción, diversificar el sector de las exportaciones, dejando su dependencia del petróleo y lograr un crecimiento en las exportaciones de sus productos manufacturados.

La competitividad de los productos mexicanos en el mercado mundial es de suma importancia. El TLCAN da las reglas que facilitaran las bases a largo término y el acceso para desarrollar su tecnología, y lograr un balance en el capital necesario para las economías descapitalizadas. Las reformas económicas en México han incrementado significativamente su competitividad internacional y el Tratado de Libre Comercio esencialmente no ha modificado esto, pero ha acelerado este proceso.

Después de que empezaron las consultas para las negociaciones del tratado de libre comercio, empresarios canadienses enviaron representantes a México para investigar las oportunidades de sus negocios. Los empresarios consideran que las compañías canadienses tienen un potencial significativo en la ingeniería y la construcción, en electrónicos, tecnología, servicios financieros y energía. Se observa un potencial en términos de ensamble y la manufactura. Canadá incrementará sus exportaciones como un resultado de este acuerdo y la búsqueda de nuevos mercados. Sus relaciones comerciales con otros países no serán afectadas por el TLCAN.

Sobre las reglas de origen, el TLCAN contiene más de 190 páginas del texto. Estas son de vital importancia porque en ellas se determinan las mercancías que son elegidas en la reducción de tarifas o de libre impuesto en el comercio con otra región. Los beneficios de los países miembros con respecto a la reducción de tarifas, la promoción de los recursos y la producción, se reflejan en los productores regionales de mercancías terminadas y en las compañías que producen partes y componentes.

El TLCAN es uno de los primeros tratados en el área de libre comercio. Al igual que el GATT, pero con más eficacia promueve la eliminación de todas las tarifas al interior de la región en no más de un año, particularmente las restricciones de las

mercancías manufacturadas serán eliminadas mucho más rápido, muchas las hicieron inmediatamente después de la entrada en vigor del Tratado, e 1º de Enero de 1994

Los servicios de transportes de autotransporte, aéreo, ferroviario y marítimo fueron excluidos del acuerdo. Canadá deja fuera del Tratado los contratos en los servicios de transporte, almacenamiento y comunicaciones. México excluye todos los contratos de estos servicios, así como la reparación de su equipo. Mientras que los Estados Unidos de América excluye los servicios de transportes y similares; mantenimiento, modificación, reparación y reconstrucción de barcos no nucleares, y el dragado. Pero más tarde, se trata de tomar medidas con respecto a los transportes.

El único medio de transporte que fue tratado más específicamente fue el Autotransporte. En el Capítulo XII "Comercio Transfronterizo de Servicios". El Art 1201.

1) Se refiere a las medidas que se adopten sobre el comercio transfronterizo de servicios que realicen los proveedores de servicios relativos a.

- a) La producción, distribución, comercialización, venta y prestaciones de un servicio;
- b) La compra, uso o el pago de un servicio,
- c) El acceso y uso de sistemas de distribución y transporte relacionados con la prestación de un servicio;
- d) La presencia en su territorio de un proveedor de servicios de otra Parte

2) No se refiere a:

- b) Los servicios aéreos, incluidos los de transportación aérea nacional o internacional, con y sin itinerario fijo, así como las actividades auxiliares de apoyo a los servicios aéreos.

El Artículo 1203 trata sobre el principio de la Nación más Favorecida: cada una de las Partes otorgará a los proveedores de servicios de otra Parte, un trato no menos favorable que el concedido en circunstancias similares, a proveedores de servicios de cualquier otra de las Partes o de cualquier país que no sea parte de este acuerdo.

El Artículo 1213 hace referencia a los gobiernos federales estatales o provinciales, e incluye a los organismos no gubernamentales que ejerzan facultades reglamentarias, administrativas u otras de carácter gubernamental que le hayan sido delegadas por esos gobiernos.

El transporte transfronterizo es la prestación de un servicio del territorio de una de las Partes al territorio de otro por personas de un lugar a otro. Los servicios profesionales son los servicios que requieren una educación superior especializada, adiestramiento o experiencia equivalentes y que su ejercicio es autorizado o restringido, por una Parte, pero no se incluyen los servicios proporcionados por los tripulantes de barcos mercantes y aeronaves.

Las Instituciones de Transportes de Canadá, Estados Unidos y México tratan de armonizar el número de camiones y vagones standard.

Además, cada una de las partes se compromete a instalar centros de información sobre los servicios de transporte terrestre en lo que se refiere a la autorización para operar, los requisitos de seguridad, impuestos, estadísticas, estudios y tecnología, para ayudar a los interesados a establecer contacto con los órganos gubernamentales competentes.

Actualmente el problema del servicio transfronterizo se debe a la negativa de los Estados Unidos en efectuar este servicio, exponiendo que sería peligroso para su país dejar circular a los chóferes mexicanos en su territorio, porque no se encuentran capacitados y las unidades camioneras se encuentran deterioradas, y no presentan las condiciones necesarias para realizar el recorrido al interior de los Estados Unidos,

considerándose como una amenaza para este país. Se reunirán en 1999, los tres países miembros para aceptar o modificar este Artículo del TLCAN.

El transporte ferroviario mexicano está limitado a su operación, administración y control de tráfico, supervisión y administración del derecho de vía, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura básica ferroviaria. Se ha efectuado un avance en este servicio, se está estudiando y planeando un mecanismo que permita el paso de nuestros ferrocarriles al territorio mexicano y viceversa, al igual de los Estados Unidos a Canadá.

Respecto a los puertos mexicanos, el Tratado de Libre Comercio de América del Norte da una nueva oportunidad para su desarrollo. En principio, las negociaciones del TLCAN acuerdan en no tratar el tráfico marítimo, sino las actividades portuarias, al igual que sus servicios de carga y descarga de mercancías y su infraestructura. Los servicios marítimos no están incluidos en el Tratado de Libre Comercio, pero afecta directamente los puertos mexicanos con respecto a su liberación a la inversión en las actividades portuarias. Así, es declarado al sistema portuario nacional mexicano como la llave para el desarrollo económico del país.

Es necesaria la inversión en los puertos para obtener una infraestructura adecuada para dar un buen servicio portuario a los usuarios de este servicio

El Gobierno mexicano ha logrado mejorar los puertos, también ha decretado la nueva Ley de Puertos, con el fin de atraer nuevas inversiones privadas, nacionales y extranjeras, como son las canadienses y estadounidenses al país. La nueva Ley de Puertos, podemos decir, que se complementa con las disposiciones del TLCAN, con respecto las inversiones de estos países en las actividades portuarias mexicanas. Asimismo, el gobierno canadiense ha modificado sus leyes que conciernen al transporte marítimo

Desde la puesta en vigor del TLCAN, México permitió el 49 por ciento de las inversiones extranjeras en las instalaciones y servicios portuarios, como son grúas,

muelles, terminales y estiba, para empresas que manejen su propia carga. Si estas empresas manejan cargas de terceros tiene que ser 100 por ciento de inversión canadiense y estadounidense únicamente con previa autorización de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras Canadá y Estados Unidos seguirán permitiendo la inversión mexicana irrestricta en estas actividades. Esto se encuentra en proceso de revisión. (21-10-95)

"Con la firma del TLCAN, se ha proporcionado una reducción de tarifas logrando un fuerte impulso al intercambio de mercancías entre México y Canadá. En solo tres años en práctica del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, el comercio entre México - Canadá ha aumentado un 58.8% comparado con \$4.5 billones en 1993, alcanzando un valor estimado de \$7.2 billones canadienses".²³

El TLCAN es un instrumento clave para la recuperación económica de México, mientras que para Canadá es de suma importancia en su búsqueda de nuevos mercados y en la integración económica de todo el continente Americano. Se dio un aumento del 61.5% en las exportaciones mexicanas con Canadá.

Desde 1993, ha sido un importante elemento en el ritmo acelerado de la recuperación económica, y ha ayudado a la reducción del déficit en la cuenta corriente, que ha sido un factor determinante para la crisis de Diciembre de 1994. Las exportaciones para Canadá fueron de automóviles y electrónicos en 1996, alcanzando un valor estimado de \$6 billones, comparado con \$3 7 billones de 1994.

Como resultado de la reducción de tarifas del TLCAN, se ha dado un importante crecimiento en el comercio bilateral de México y Canadá en diferentes sectores. En los últimos 5 años, el comercio de ambos países se incrementó en un 17% anual. México

²³ Embajada Mexicana en Ottawa <http://www.gob.mx/embaj/>

ha dejado de ser un exportador de petróleo, a un exportador competitivo de varios productos.

"Aunque el tratado muestra un superávit importante de \$4 8 billones para México, las importaciones mexicanas de Canadá para 1996 alcanzan un total de \$1.2 billones, un incremento de 46.7% en comparación con 1993. Un aspecto importante de las exportaciones canadienses para México es que a pesar de la recesión en 1995 donde importaciones de los E.U. y de la Unión Europea fueron reducidas 2% y 25%, respectivamente, mientras que las de Canadá aumentaron 5.4%. Para el comercio exterior canadiense, México representó en 1994 el 1.33%, en 1995 el 1.35% y en 1996 el 1.44%. Las exportaciones mexicanas para Canadá representaron el 2.07% del total de las importaciones canadienses en 1994, en 1995 el 2.1% y en 1996 el 2.25%".²⁴

A los cinco años de haber entrado en vigor el Tratado de Libre Comercio, los tres países han decidido establecer un comité de funcionarios gubernamentales para realizar consultas sobre la efectividad de la liberación en el sector de transporte terrestre, los problemas específicos de la industria del auto transporte en cada país y los efectos no anticipados de la liberación de ese sector.

Los resultados de estas consultas se remitirán a la Comisión de Comercio del TLC, quien tomará las medidas conducentes

El Tratado ha causado una demanda en aumento de la producción industrial y las importaciones crecientes en los años recientes, por lo cual los sistemas de transporte se han visto congestionados. Esto ha producido que nuestro país dirija fuertes inversiones en el mejoramiento y construcción de sus carreteras, vías ferroviarias, patios e instalaciones portuarias y aéreas. Recientemente se ha permitido

²⁴ Embajada Canadiense México <http://www.gc.ca>

la inversión privada en carreteras para acelerar su modernización. La red de carreteras que ha sido construida por el gobierno federal, comprende poco menos de 90,000 km. Actualmente se está utilizando capital privado. Canadá no necesita mejorar sus instalaciones portuarias y aéreas, pero es preciso mantenerlas con un equipo modernizado y abrir rutas con horarios fijos hacia México.

El transporte marítimo es el principal medio de traslado para el comercio exterior de México. La iniciativa privada ha empezado a operar las instalaciones en los principales puertos marítimos, como Altamira y Veracruz, ya que son algunos de los puertos que tienen terminales para contenedores. El puerto de Veracruz es probablemente uno de los puertos más competitivos y prósperos de México, será un puerto beneficiado del TLCAN, pero se necesita también apoyar a los otros puertos menores. La nueva infraestructura y productividad de los puertos mexicanos, al igual que sus nuevas leyes e inversiones darán la oportunidad de mejorar los puertos mexicanos, y otros medios de transporte.

Al finalizar el año de 1996, el sistema ferroviario transportó aproximadamente un 20% de toda la carga que se mueve en México, con cerca de 25,600 Km de vías. El año pasado empezó la privatización de este servicio.

En el transporte aéreo las principales ciudades del país se encuentran vinculadas a los servicios de aerolíneas nacionales y extranjeras, y muchas comunidades de menor tamaño e importancia reciben el servicio de aerolíneas nacionales.

CAPÍTULO II. ORGANISMOS ENCARGADOS DEL COMERCIO MARÍTIMO

2.1. ORGANISMOS ENCARGADOS DEL COMERCIO MARÍTIMO

2.1.1. MÉXICO

En este capítulo nos referiremos a los principales organismos gubernamentales y no gubernamentales de México y Canadá. Después citaremos los organismos internacionales que participan en la formación de la legislación internacional del comercio marítimo y a su vez al transporte marítimo.

En la Ley de Navegación mexicana del 4 de Enero de 1994 "la máxima autoridad radica en el Ejecutivo Federal" (Art. 6), y quien se encarga de ejercerla es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, conforme a las atribuciones que le confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal del 29 de Diciembre de 1976.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es el instrumento encargado del funcionamiento de los medios de transporte en nuestro país. Con respecto al transporte marítimo la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM), la Dirección General de Marina Mercante estudia, regula y dirige la flota mercante del país; la Dirección General de Capitanías funge como autoridad en cada uno de los puertos del país y el Fideicomiso de Formación y Capacitación para Personal de la Marina Mercante Nacional forma y capacita a los marinos, al personal subalterno de los buques, así como a los pescadores, estos últimos en supervivencia de la vida humana en el mar y prevención y combate de incendios

Por su parte, la Dirección General de Puertos, al igual que las anteriores dependientes de la CGPMM, está encargada de la modernización y funcionamiento de los puertos mexicanos. Bajo su supervisión están las Administraciones Portuarias Integrales

La nueva Ley de Puertos establece un nuevo organismo administrativo, la Administración Portuaria Integral (API), que tiene la responsabilidad del financiamiento de las operaciones, planeación de estrategias, promoción y construcción de la infraestructura básica. El inversionista extranjero podrá participar con un 49 por ciento del total de la inversión. Pero en las corporaciones mexicanas se le permite al inversor extranjero el 100 por ciento de la participación en la construcción y operación de las terminales e instalaciones, así como en el suministro de servicios del puerto. Este organismo opera con utilidades y no recibe subsidios, pagan impuestos, cubren una contraprestación al Gobierno Federal por el uso de la infraestructura con recursos propios, lo cual aumenta los activos propiedad de la nación. A la fecha de este trabajo, se contaba ya con las Administraciones Portuarias Integrales de Acapulco, en el Estado de Guerrero; Altamira y Tampico en Tamaulipas; Ensenada, Baja California Norte; Guaymas, Sonora; Mazatlán y Topolobampo en Sinaloa; Puerto Madero, Chiapas; Puerto Vallarta, Jalisco; Salina Cruz, Oaxaca; Coatzacoalcos, Tuxpan y Veracruz en el Estado de Veracruz

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), interviene por medio de su Dirección General de Aduanas, junto con la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), a través de sus normas de comercialización para regular las normas de calidad de los productos mexicanos y entrada de productos extranjeros al país.

De igual forma, el Banco de Comercio Exterior (BANCOMEXT), juega un papel importante también ya que tiene una representación en cada ciudad importante de México y el extranjero, para apoyar las exportaciones mexicanas, y proporciona asesoría al extranjero que desee exportar a México. BANCOMEXT otorga créditos y da garantía a la exportación. Además cuenta con servicios de asesoría para promover el comercio exterior.

La Secretaría de Salud participa en el control de sanidad de los productos, equipo y personal en las embarcaciones, aeronaves, ferrocarriles y camiones que entran al país por cualquier modo de transporte

2.1.2 CANADÁ

Al igual que México, la Autoridad máxima radica en el Primer Ministro de Canadá, y su autoridad se ejerce por el Ministerio de Transporte de Canadá (*Transport Canada Ministry*). *Transportes Canadá (Transport Canada)* se ha modernizado debido a las necesidades de la sociedad canadiense, por lo cual es capaz de soportar el comercio, turismo y la creación de empleos. Además, su objetivo es desarrollarse y mantener al día sus políticas de transporte y su legislación, y conservar un alto nivel de seguridad.

Por medio de la Ley de Transportes de Canadá, se crea la Agencia de Transportes de Canadá (*Canada Transportation Agency [CTA]*), que reemplaza a la Agencia Nacional de Transporte (*National Transportation Agency*). Su objetivo es el de administrar las leyes de transporte y las políticas gubernamentales y ayudar a llevar a cabo un eficiente y accesible sistema de transportes, esencial por medio de la educación, consulta y regulación del sistema de transportes. La CTA es responsable de la regulación económica de la empresa del transporte. La Agencia está compuesta por dos ramas: a) la férrea y marítima, y b) la Aérea.

También participan activamente en el transporte marítimo de Canadá la Cámara de Comercio Marítimo (*Chamber of Maritime Commerce*), el Servicio Marítimo de Cuotas u Honorarios (*Marine Services Fees [MSF]*), así como la Comisión Permanente sobre Pesca y los Océanos (*Standing Committee on Fisheries and Oceans [SCFO]*).

Sin dejar a un lado la Corporación de Puertos de Canadá (*Canada Ports Corporation*), tienen la misión de desarrollar y administrar sus políticas, leyes y servicios para un mejor sistema de transporte.

Mención especial merece la Asociación Canadiense de Armadores (*Canadian Shipowners Association [CSA]*), cuyo objetivo general es el de promover la economía canadiense y la competitividad en la industria de transporte marítimo. La Asociación soporta la política nacional que conduce al desarrollo y mantenimiento de la bandera

canadiense en la flota mercante en las aguas interiores, costeras, y del Ártico de Canadá y de la bandera canadiense en la flota mercante de altura

La CSA monitorea: a) las legislaciones y acciones reguladoras de los gobiernos canadienses y estadounidenses; b) las iniciativas por varias organizaciones marítimas internacionales; c) las tendencias políticas y las políticas públicas relacionadas con la navegación, seguridad y el medio ambiente del transporte marítimo canadiense. Además que busca el bienestar de los miembros que la integran.

En 1992 se formó el Centro Internacional Marítimo (*International Maritime Centre* [IMC]), con sede en Vancouver, su objetivo es el de buscar nuevas oportunidades para las operaciones marítimas internacionales.

2.2 ORGANISMOS INTERNACIONALES

2.2.1 CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO (UNCTAD)

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) fue creada en 1964 como entidad intergubernamental. Es el principal órgano de la Asamblea General de las Naciones Unidas en el área del comercio y desarrollo. Su objetivo principal es aumentar al máximo las oportunidades de comercio, inversión y progreso de los países en desarrollo. Este organismo persigue sus objetivos realizando investigaciones y análisis de políticas económicas y de desarrollo, y la cooperación técnica. Su sede se encuentra situada en Ginebra, Suiza.

A la fecha, la UNCTAD cuenta con 188 países miembros, además existen organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales consultivas participando en sus diversos foros y grupos de trabajo.

La UNCTAD colabora estrechamente con los siguientes organismos internacionales El Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (DAES) de las Naciones Unidas, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el Centro de Comercio Internacional, la Organización Mundial del Comercio (OMC) antes GATT, la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización de las Naciones para el Desarrollo Industrial (ONUDI), así como otras organizaciones multilaterales como el Banco Mundial, el FMI y las comisiones económicas regionales.

La UNCTAD también contribuye con las organizaciones de cooperación económica, como la OECD, y agrupaciones de integración regional de los países en desarrollo, así como los 132 países en desarrollo miembros del Grupo de los 77, y otras organizaciones nacionales e internacionales.

"La UNCTAD realiza análisis de políticas macroeconómicas en el contexto de la interdependencia entre los países y los sectores de la economía. Analiza problemas concretos y experiencias positivas de desarrollo y saca las correspondientes conclusiones para los países en desarrollo y los países en transición hacia una economía de mercado".²⁵

Así es como la UNCTAD ayuda a los países en desarrollo a aumentar la eficacia de sus servicios al comercio mediante programas de cooperación técnica. Apoya la creación de políticas y reglamentos nacionales adecuados que fomenten la infraestructura de servicios para el desarrollo, así como la facilitación y la eficiencia del comercio

Las Naciones Unidas, mediante la UNCTAD, han logrado mostrar su preocupación y su interés en formar una ley y política internacional sobre el transporte marítimo. A partir de la UNCTAD III en Santiago de Chile, se han realizado algunos trabajos cruciales en las áreas de:

²⁵ <http://www.unctad.org/sp/aboutorg/aboutors.htm#vib1>

- El Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.
- Desarrollo tecnológico en embarques combinado con el transporte internacional de mercancías
- El desarrollo de puertos
- El desarrollo de la Marina Mercante, esta es el área de mayor interés para los países en desarrollo.
- Cooperación en el transporte mercante

Canadá es miembro de este organismo internacional y se encuentra en el grupo B

2.2.2. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE COMERCIO MARÍTIMO (IMCO)

En un inicio, la Organización Internacional del Comercio Marítimo (IMCO), era sólo un club de agentes marítimos, pero poco a poco fue cambiando su forma hasta volverse un organismo internacional. Para 1980 se encontraba compuesto de 116 países miembros, todos con el mismo interés marítimo. IMCO ha participado en 21 Convenciones Internacionales. La IMCO concentra sus recursos en áreas de importancias de las leyes y políticas internacionales sobre el transporte marítimo, como son:

Las cargas voluminosas y químicas, el transporte de mercancías peligrosas, facilitación en el viaje y transporte, seguridad de los buques por incendios, desarrollo de equipamiento de salvavidas en los buques, la contaminación marina, la navegación, procedimiento para el control de buques, radio comunicaciones, búsqueda y rescate, diseño y equipamiento de buques, cooperación técnica, subdivisión, estabilidad y líneas de carga, entrenamiento y certificación

Algunos organismos internacionales que participan en el desarrollo del transporte marítimo son, entre otros:

La Unión Internacional de Transporte (ITU), el Banco Internacional para la Reconstrucción y Desarrollo (BIRD); Asociación Internacional de Desarrollo (IDA); Corporación Internacional de Finanzas (IFC). Estos organismos influyen en el impacto del desarrollo de los puertos y en el sistema de transporte del mundo. Así mismo, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (UNDP), es la principal agencia de las Naciones Unidas que implementa los proyectos del sector marítimo que propician la IMCO, UNCTAD, la Organización Mundial de Meteorología (WMO), al igual que otros más.

También contribuyen al estudio y regulación del transporte marítimo la UNESCO a través de la Organización de las Naciones Unidas en Ciencia, Educación y Cultura. Esta organización promueve estudios, investigaciones y la enseñanza dentro de la materia marítima. Por medio de la Comisión Internacional de Oceanografía (IOC), la Comisión de Investigación Científica del Océano (SCOR), Unión Internacional del Consejo Científico (*International Council of Scientific Union* [ICES]). Organización Mundial de Meteorología (WMO). La Organización Internacional del Trabajo (ILO), la Organización Mundial de la Salud (WHO) que estudia las epidemias y monitorea la cualidad de las aguas costeras y apoya los proyectos de control de la contaminación. La Agencia Internacional de Energía Atómica (IAEA), vigila el transporte de materiales radiactivos, así como, el de las operaciones de buques nucleares.

Fuera del sistema de las Naciones Unidas existen otras organizaciones regionales como la Organización Económica para la Cooperación y Desarrollo (OECD), que toma gran interés en el aspecto de comercio marítimo.

El Comité Marítimo Internacional, es uno de los organismos privados más importantes en el proceso de unificar las reglas y costumbres marítimas, para formar sus leyes marítimas internacionales. La Cámara Internacional de Comercio (ICC) también merece ser citada aquí, ya que su papel fundamental es el de promover el comercio internacional y la inversión para alentar el crecimiento económico nacional. Su objetivo es

la integración de los negocios de la comunidad para un acercamiento al progreso económico y sus problemas mundiales. La ICC ha realizado estudios sobre Transporte Marítimo y el Transporte Aéreo. Existe un Comité de Transporte Marítimo, creado el 22 de Julio de 1947, y participa con la OECD. El Comité es ahora un foro internacional para los armadores y los fletadores en el cual se discuten los problemas comunes, las dificultades y la armonización de sus políticas en el mundo del transporte marítimo.

La principal contribución de la ICC a la comunidad comercial y marítima internacional son los *International Commercial Terms (INCOTERMS)*, cuyo objetivo es el de establecer un conjunto de reglas internacionales para la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional.

La Cámara Internacional de Transporte Marítimo (*International Chamber of Shipping [ICS]*), es la organización industrial del transporte marítimo. Otras organizaciones, como la Federación Internacional de transporte Marítimo (*International Shipping Federation [ISF]*), la Unión Internacional Seguridad Marina (IUMI); y el Forum Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF).

Todas las organizaciones internacionales antes mencionadas tienen en común su dedicación al estudio del transporte marítimo, sus leyes, y la búsqueda para la solución de problemas del comercio internacional en cuestiones de transportes

2.2.3. ORGANIZACIÓN DE COOPERACIÓN Y DESARROLLO ECONOMICO (OCDE)

La Organización de Cooperación y Desarrollo Económico, OCDE, fue creada en 1948, por la Organización para la Cooperación Económica Europea, que tuvo el objetivo de administrar el Plan Marshall para la reconstrucción europea. En 1960, el Plan Marshall había cumplido su cometido y los países miembros acordaron invitar a Estados Unidos y Canadá en la creación de una organización que coordinara las políticas entre los países

occidentales. La nueva organización recibe el nombre de Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos con sede en París.

Los objetivos de la OCDE consisten en:

- Realizar estudios para la expansión de la economía y el empleo en los países miembros, manteniendo la estabilidad financiera y contribuyendo así al desarrollo de la economía mundial.
- Contribuir a la expansión económica de los países miembros, así como a los no miembros, en vías de desarrollo económico.
- Contribuir a la expansión del comercio mundial sobre una base multilateral y no discriminatoria, conforme a las obligaciones internacionales.

Los países miembros de la OCDE se comprometen a:

- Promover la utilización eficiente de sus recursos económicos;
- En el terreno científico y técnico, promover el desarrollo de sus recursos, fomentar la investigación y favorecer la formación profesional;
- Diseñar políticas para lograr el crecimiento económico y la estabilidad financiera interna y externa, y evitar que aparezcan situaciones que pudieran poner en peligro su economía o la de otros países;
- Continuar los esfuerzos por reducir o suprimir los obstáculos a los intercambios de bienes y de servicios, a los pagos corrientes, mantener y extender la liberalización de los movimientos de capital.

En el sector del transporte marítimo la OECD creó el Comité de Transporte Marítimo (MTC), como una parte de su iniciativa de regular y eliminar el proteccionismo y medidas

promocionales en el sector del transporte marítimo. Además, el Comité trabaja como un foro para la discusión de política marítimas para todos los países.

En mayo de 1994, México es aceptado como miembro en la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico. México es el miembro número 25

Durante 1988 y 1993 se observó que el PIB del país rebasó el nivel de otros países industrializados miembros de la OCED. La liberación a la inversión extranjera, la desregulación del sistema económico de México, la reestructuración de las empresas públicas y la liberación del comercio, todo en conjunto son los elementos estratégicos para lograr una estabilidad económica y a su vez un crecimiento económico. La rehabilitación de la economía mexicana se ha logrado por los cambios de sus leyes y reglamentos donde ponían obstáculos a la inversión privada y extranjera. En el sector del transporte marítimo mexicano se ha logrado una reestructuración legislativa y poner las instalaciones a la venta y concesión con el fin de atraer inversionistas y, a su vez, lograr una modernización de sus puertos para dar un adecuado servicio a la carga y descarga de mercancías.

CAPITULO III. PUERTOS Y EMPRESAS MARÍTIMAS

3.1. IMPORTANCIA DE LOS PUERTOS

Los puertos son una parte fundamental para el apoyo del crecimiento económico de una nación, pues en ellos se realizan las actividades de comercio marítimo, industriales, pesqueras y turísticas convirtiéndose en un punto clave del desarrollo. Por lo cual, es de suma importancia dar estímulo al mejoramiento y construcción de los puertos. Estos cambios han variado de acuerdo a la historia de cada país y a las necesidades económicas, políticas y sociales de cada momento histórico.

Para poder profundizar en el tema de puertos, partamos del concepto de puerto:

"Puerto es definido como un lugar constituido por estructuras físicas y servicios humanos, localizados en un área de mar y tierra con cierta situación geográfica, normalmente especializada por estipulaciones legales. El puerto está compuesto por una infraestructura básica y superestructura para las operaciones. Los servicios humanos pueden ser proporcionados por organizaciones gubernamentales o privadas, son los encargados de los trabajos administrativos, de protección, tráfico y operaciones en toda el área del puerto."²⁶

Así pues, los puertos son un eslabón de la cadena del sistema de transportes, pero en particular del transporte marítimo. Cada país, de acuerdo a las necesidades que tiene para trasladar sus mercancías de los puntos de producción a los mercados, crea una demanda interna de los servicios de transporte; por lo cual los sistemas y redes de transporte se relacionan con la economía, la producción y su desarrollo económico. La demanda del transporte es derivada de una necesidad de abastecimiento de diversas

²⁶ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Organización portuaria 1996, Colección Académica. SCT.
Pág. 2.

mercancías, tales como combustible y alimentos, entre otros y el transporte se convierte, así, en un costo necesario para la obtención de dichos productos

La infraestructura del transporte de cada país se determina de acuerdo a su geografía, orografía, clima, economía y su desarrollo. La función del transporte es la de llevar productos y pasajeros a un destino y es usado en el lugar, momento, extensión y tipo que se adecue a la actividad de producción. Los principales medios que se utilizan son autotransporte, ferrocarril (conformando el transporte terrestre), aéreo y marítimo. Estos servicios se complementan a su vez, pero compiten entre sí. Los usuarios de estos transportes no deben sólo tomar en cuenta el costo del transporte, ya que existen tarifas que varían de producto a producto y así mismo en sus rutas

3.1.1. PRINCIPALES PUERTOS MEXICANOS

"México cuenta con una excelente ubicación geográfica que lo convierte en un vínculo natural entre América del Norte, Centro y Sudamérica, así como las Cuencas del Pacífico y del Atlántico, lo cual nos da la oportunidad de comunicarnos con cualquier parte del mundo México cuenta con un sistema portuario localizado estratégicamente a lo largo de más de 10 mil kilómetros de litoral en el Pacífico, Atlántico y Caribe; sus 18 largos puertos comerciales manejan el 80 % del comercio exterior total del país Se puede decir que el transporte marítimo mexicano sigue siendo uno de los principales medios de transporte para el comercio exterior del país."²⁷

El transporte marítimo internacional de México se efectúa a través de los puertos de altura, y son conectados al exterior por líneas marítimas nacionales o extranjeras de conferencia o no, así como por los buques sin ruta fija conocidos como "tramps".

Para México es de suma importancia este servicio portuario para la expansión de la economía y su desarrollo local Hacia el exterior, el incremento de este servicio va en

²⁷ Bravo Díaz Mauro, Carmona Padrón Azucena, (varios autores), Cómo exportar por vía marítima. Primer grado del Premio Nacional de Administración Pública 1996. SCT, Pág. 166

relación con el volumen del comercio exterior y es a la vez un factor importante para el desarrollo de la economía. Los puertos son necesarios para la apertura comercial y su recuperación económica, además es un eslabón de la comercialización.

El crecimiento del comercio exterior puede provocar una crisis en el sistema portuario mexicano por la falta de un desarrollo en su infraestructura. Para poder competir en el mercado internacional, el sector industrial requiere de un sistema de transporte moderno, integrado y eficiente, comparable con el resto del mundo.

El gobierno ha empezado a realizar cambios legislativos como es: la desregulación del autotransporte federal de carga, del transporte multimodal, y de los servicios de maniobras en las zonas federales terrestres que logran tener una mayor competencia en estos servicios.

Sin embargo, los puertos con todo y las inversiones realizadas por el Estado, no han alcanzado un nivel de productividad y eficiencia satisfactorio. El gobierno sigue alentando la construcción y la compra del equipo portuario necesario, la modernización del sistema portuario debe continuar hasta lograr el standard requerido.

Actualmente el proceso de modernización de la economía mexicana se ha enfocado especialmente en el mejoramiento y expansión de las comunicaciones y de la infraestructura del transporte. La participación de la inversión privada se ha concentrado en la modernización del sistema de telecomunicaciones y de la construcción de más de 4 mil kilómetros de autopistas y puentes, también en mejoramiento de aeropuertos, así como en líneas férreas y servicios en puertos.

El gobierno mexicano, a través de las APIs, como antes lo hiciera con la extinta institución llamada Puertos Mexicanos, se encarga de su administración, fomenta la inversión privada mexicana y extranjera, para tomar parte en la reestructuración y privatización del sistema portuario mexicano. El objetivo es tener puertos de alto nivel de productividad para el beneficio del comercio exterior mexicano.

Los puertos juegan un papel fundamental en la modernización del transporte y las comunicaciones. Nuestro país cuenta con un considerable número de puertos e instalaciones de muelles en ambos litorales. Se tiene registrado que más del 80 por ciento del comercio exterior y más de 30 millones de toneladas, sin tomar en cuenta los cargamentos de petróleo, tiene paso obligado por los puertos. El 75 por ciento corresponden al tráfico de altura, el resto es de cabotaje. Entre las mercancías sobresalientes que se movilizan hacia el interior y exterior por vía marítima, destacan el petróleo y sus derivados, el acero en diferentes modalidades, sal, yeso, cemento, azufre, petroquímicos, automóviles, sorgo, soya, trigo y maíz.

LOS PUERTOS MEXICANOS DE ALTURA

PACÍFICO	GOLFO DE MÉXICO Y EL CAIBE
ENSENADA, BAJA CALIFORNIA NORTE	ALTAMIRA, TAMAULIPAS
GUAYMAS, SONORA	TAMPICO, TAMAULIPAS
TOPOLOBAMPO, SINALOA	TUXPAN, VERACRUZ
PICHILINGUE – LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR	VERACRUZ, VERACRUZ
MAZATLAN, SINALOA	COATZACOALCOS, VERACRUZ
PUERTO VALLARTA, JALISCO	PROGRESO, YUCATÁN
MANZANILLO, COLIMA	CONZUMEL, QUINTANA ROO
LAZARO CARDENAS, MICHOACAN	
ACAPULCO, GUERRERO	
SALINA CRUZ, OAXACA	
PUERTO MADERO, CHIAPAS	

Son cuatro los principales puertos de nivel internacional para el movimiento de carga estándar. Altamira y Veracruz en el Golfo de México, Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Océano Pacífico, todos equipados con alta tecnología, eficiente para el manejo de contenedores, como se ha dicho, su ubicación es estratégica para servir en su zona de mayor dinámica económica. Pero esto no quiere decir que los otros puertos no sean competitivos internacionalmente, como es el caso de Salina Cruz que es un puerto de nivel internacional standard para movimiento de carga; Tuxpan tiene el mayor movimiento de contenedores, Tampico, Coatzacoalcos, Ensenada, Guaymas, Mazatlán y Acapulco también operan con terminales internacionales. Las principales terminales

especializadas en contenedores están ubicadas como ya lo hemos dicho en los puertos de Veracruz, Altamira, Lázaro Cárdenas y Manzanillo. Los cuatro puertos principales manejaron el 61 por ciento de la carga total transportada en 1993, empleando a 14,000 personas involucradas en las actividades portuarias (terminales, marinas, agentes aduanales y las compañías de importaciones y exportaciones).

Características de cuatro de los puertos principales:

- a) Manzanillo es un puerto eficiente, maneja contenedores y cuenta con instalaciones especializadas para las terminales de granel, agricultura y mineral. Tiene acceso a los principales puertos de la costa oeste de los Estados Unidos y Canadá, Japón, Corea, Australia, Nueva Zelanda y Chile.
- b) Tampico es un puerto comercial para el manejo de carga general. Se conecta con la parte sudeste de Canadá, la costa este de los Estados Unidos y la costa este de Europa y África.
- c) Veracruz es un puerto de alta eficiencia comercial para el manejo de carga general y contenedores, sus instalaciones se especializan en agricultura, minerales y líquidos. El puerto provee al país principalmente un acceso a la costa este de Norteamérica, Central y Sur América, así como a Europa y Asia.

A continuación se muestran dos tablas, en las que contienen los movimientos de carga para la exportación e importación, durante el período de 1986-1997 registrado por los puertos de altura del Pacífico y los del Golfo de México y el Caribe

MOVIMIENTO DE CARGA POR LOS PUERTOS DEL PACIFICO 1986-1997

(Millones de Toneladas)

AÑO	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	TOTAL
1986	4' 287,878	15' 886,016	20' 173,894
1987	5' 623,449	16' 609,928	22' 233,377
1988	6' 981,182	17' 374,065	24' 355,247
1989	8' 307,425	16' 744,438	25' 051,863
1990	7' 842,662	19' 631,327	27' 473,989
1991	7' 185,529	18' 818,788	26' 004,317
1992	7' 380,880	17' 729,286	25' 110,166
1993	7' 923,000	18' 645,000	26' 568,000
1994	8' 619,000	21' 619,000	30' 238,000
1995	7' 862,000	22' 662,000	30' 524,000
1996	9' 900,850	25' 410,299	35' 311,149
1997	12' 720,000	25' 410,000	38' 130,000

Fuente: Anuario Estadístico de 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991 y 1992.

Dirección General de Marina Mercante, SCT. México, D.F.

Movimientos de carga, pasajeros y buques 1996 Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT, 1997

Los Puertos Mexicanos en Cifras 1991-1997. Dirección General de Puertos, SCT, México D.F., 1998.

En donde se percata que los puertos ubicados en el Océano Pacífico hubo un aumento considerable en el manejo de mercancías de exportación. En los años anteriores a 1993, la exportaciones atendidas en esos puertos variaron. A partir de ese año se puede ver que hay un aumento constante y a veces acelerado de las mercancías transportadas al extranjero. Mientras que en las importaciones, se puede decir que hubo una variación en el manejo de toneladas durante estos doce años de estudio. En 1989 hubo un aumento considerable de las importaciones, cabe resaltar que fue en este año que se iniciaron las negociaciones para la firma del TLCAN, pero hubo una disminución en los años de 1990 a 1993. En 1997 se dio un aumento considerable de las importaciones, en tanto que las exportaciones no aumentaron, sino al contrario se registro una ligera disminución.

MOVIMIENTO DE CARGA POR LOS PUERTOS DEL GOLFO DE MÉXICO Y EL CARIBE

(Toneladas)

AÑO	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	TOTAL
1986	5' 288,400	70' 491,436	75' 779,835
1987	6' 122,649	74' 033,798	80' 156,447
1988	6' 830,692	75' 716,169	106' 902,108
1989	9' 090,536	70' 346,970	79' 437,506
1990	11' 176,576	69' 266,089	80' 442,665
1991	11' 883,008	72' 621,274	87' 504, 282
1992	11' 644,252	76' 972,357	88' 626,609
1993	12' 318,000	83' 043,000	95' 361,000
1994	12' 899,000	79' 137,000	92' 036,000
1995	12' 046,000	80' 967,000	93' 013,000
1996	17' 632,000	92' 188,000	109' 820,000
1997	20' 738,000	101'671,000	122' 409,000

Fuente: Anuario Estadístico de 1986 hasta 1992. Dirección General de Marina Mercante, SCT. México, D.F. Movimientos de carga, pasajeros y buques 1996. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT, 1997.

Los Puertos Mexicanos en Cifras 1991-1997. Dirección General de Puertos, SCT, México. 1998.

En los puertos del Golfo de México y del Caribe se observa que las exportaciones manejadas por vía marítima durante el período de estudio señalado, mostraron un crecimiento, a excepción de los años de 1989 y 1990 que registraron una disminución en el manejo de productos para el exterior del país. En 1997 se observa un aumento considerable. A lo que se refiere a las importaciones, su manipulación fue de un crecimiento lento. En 1996 y 1997 registraron un incremento considerable en estos años.

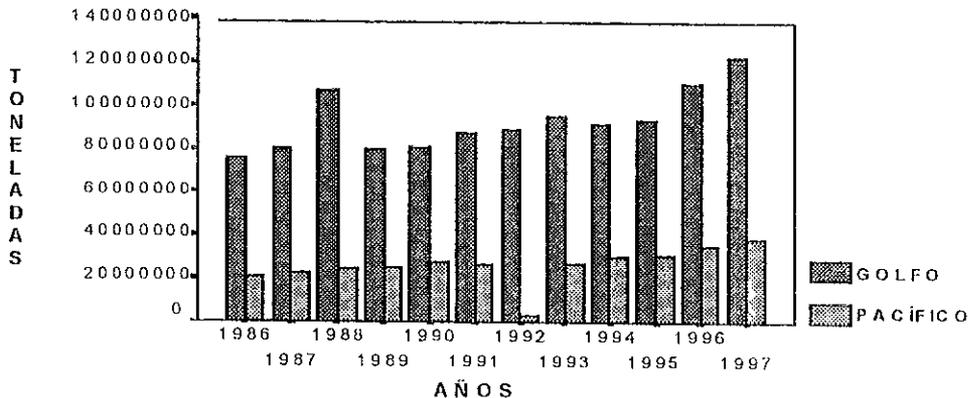
En la siguiente tabla de datos se muestra el total de carga maniobrada en los años de 1986-1997 en nuestro país. El resultado de este movimiento de carga representa el comercio exterior del país por vía marítima.

COMERCIO EXTERIOR MEXICANO VÍA MARÍTIMA (Toneladas)

AÑO	TOTAL GOLFO	TOTAL PACÍFICO	TOTAL
1986	75779835	20173894	95953729
1987	80156447	22233377	102389924
1988	106902108	24355247	106902108
1989	79437506	25 051863	104483352
1990	80442665	27473989	107916654
1991	87504282	26004317	113504599
1992	88626609	2510166	113736775
1993	95361000	26568000	121929000
1994	92036000	30238000	122274000
1995	93013000	30524000	123537000
1996	109820000	35311149	145131149
1997	122409000	38130000	160539000

Fuente: Datos recopilados de la Dirección General de Marina Mercante

COMPARACIÓN DEL MOVIMIENTO DE CARGA DEL PACÍFICO Y EL GOLFO



Se puede observar mas claramente en esta gráfica en la que se hace una comparación de los movimientos en los puertos del Pacífico, del Golfo y el Caribe, la evolución de los movimientos de las importaciones y exportaciones por vía marítima en México de 1986 - 1997. Definitivamente, los puertos del Golfo y el Caribe son los que

manejaron más carga en el país. Los años de 1988 y 1997 fueron los que mostraron una mayor cantidad de mercancías movilizadas por esta vía de transporte. Pero siguen siendo los puertos del Golfo y del Caribe los que llevan a cargo la mayor actividad en el manejo de mercancías.

Lo principal es que el transporte marítimo presenta un desarrollo favorable, pero es necesario continuar apoyando y promoviendo este medio de transporte tanto en el país como en el extranjero, sin dejar a un lado la constante modernización de su equipo de *operación e infraestructura*. Tal vez creando más rutas del extranjero hacia el país, por medio de organismos representativos nacionales o por compañías nacionales o extranjeras en los países de interés, asimismo buscar la introducción de los productos mexicanos en nuevos mercados.

Resulta interesante observar los resultados de un estudio sobre las oportunidades y amenazas externas en el sistema portuario realizado por la Dirección General de Marina Mercante.

OPORTUNIDADES	AMENAZA
Entorno Político	
<ul style="list-style-type: none"> - Descentralización de las funciones en materia portuaria. - Facilidades de inversión privada en el sistema de transportes. - Entorno laboral estable. 	<ul style="list-style-type: none"> - Entorno político incierto a mediano plazo. - Presiones políticas por parte de los Gobiernos Estatales. - Presiones de grupos ecologistas. - Falta de recursos a la Marina Mercante.
Entorno Económico	
<ul style="list-style-type: none"> - Localización geográfica estratégica. - México, Canadá y los Estados Unidos forman uno de los Mercados más grandes del Mundo con el Tratado de Libre Comercio para América del Norte. - Crecimiento del Sistema Portuario externo del 5% anual. 	<ul style="list-style-type: none"> - Altos índices inflacionarios en la economía. - Competencia internacional desleal. - Reacción tardía por parte de los órganos de decisión ante las necesidades del mercado. - Planeación a corto plazo por entornos inestables.

Entorno Legal y Reglamentario	
- Nuevo Marco Jurídico (Leyes y Reglamentos)	- Falta de atención a segmentos de mercado que no prevé la Ley.
Entorno Tecnológico	
- La iniciativa privada participa activamente en la modernización de los diversos modos de transporte	- Riesgos que la modernización no sea uniforme a las necesidades del mercado.
Entorno Social	
- Activación de las economías locales (creación de empleos y derrama economía)	- Imagen negativa de los puertos como lugar contaminado
Entornos Industriales y Comerciales Servidos	
- Levantamiento del embargo atunero. - Interés de grupos empresariales para la participación en inversiones de capital.	- Industria de transformación escasa.

Fuente: Modernización del Sistema del Transporte Marítimo, SCT. Págs. 89-94

Su fortaleza y debilidades internas del sistema portuario. La Secretaria de Comunicaciones y Transportes se encuentra trabajando en conjunto con otras dependencias gubernamentales, organismos internacionales para lograr disminuir "las debilidades" de nuestro sistema portuario. Para fortalecer al comercio marítimo y a su vez al comercio exterior.

FORTALEZAS	DEBILIDADES
- 11,000 Km de litoral. - 106 Km de muelles. - Autosuficiencia financiera y de gestión de las APIS. - Estructuras administrativas flexibles. - Existe competencia entre los prestadores de servicios en los diferentes puertos. - Crecimiento sostenido de los volúmenes de carga.	- Alta dependencia a ciertos productos. - Ausencia de sistemas modernos de procedimientos de información. - Altos costos de dragado. - Falta de vinculación de la gestión portuaria con el mercado. - Insuficientes conexiones con corredores ferroviarios. - Falta de visión empresarial por parte de las APIS. - Desconocimiento de mercados potenciales. - Ausencia de oferta de nuevos

	productos por las APIs. - Ausencia de controles de gestión por parte de las APIs.
--	--

Se ha hablado de puertos como parte fundamental del transporte marítimo, pero también es necesario mencionar su medio de transporte que son los buques. Los buques pueden ser:

- De carga general a granel (*bulk carrier*). Los buques a granel tienen una capacidad de tonelaje de cualquier tipo de buque, ellos prestan servicios a las compañías salineras, cementeras, de fertilizantes, productoras de almidones, granos alimenticios, leguminosas y productos a base del maíz, petróleo crudo y sus derivados y otros productos químicos. Ellos son los más utilizados en el país e internacionalmente.
- Los porta contenedores (*container ship*), transportan partes de automóviles y camiones, maquinaria y equipo de cómputo y televisión, enlatados o empaquetados (como leche en polvo) en los diferentes tipos de contenedores que existen, como los planos y refrigerados, entre otros. Se observa un aumento en la carga contenedorizada año tras año por la facilidad en el manejo de los contenedores y su conexión con otros medios de transporte, al igual que la carga general, pero esta cantidad es poca comparada con los países de América del Norte y comparada igualmente con el transporte terrestre de carga por camiones.
- De carga general (*cargo linen ship*), se transportan: textiles, ropa, fruta y hortalizas enlatadas, jugos concentrados, licores y aguardientes, cerveza y vinos, manufactura de vidrio y cristal, medicamentos y productos químicos.
- *Car Carriers*, dedicados al transporte de vehículos.
- *Roll on - roll off*, mejor conocidos como ro-ro, que permiten el paso de vehículos por sus propios medios.

- De carga combinada (*combination carriers*). Los buques mixtos se usan para atender las cargas fraccionadas de granel y contenedores. Se puede observar más adelante en la siguiente tabla el aumento de la carga movida por los puertos de altura concentrando tres cuartas partes de su comercio de altura

En relación con la transportación de pasajeros, cabe citar que esta se concentra en una quinta parte del mercado mundial de cruceros, por el apoyo de las terminales portuarias dedicadas a la actividad turística

El extinto Puertos Mexicanos se estableció un periodo (de 1989 a 1992) para el proceso de modernización de la red nacional de puertos, con el fin de intensificar el movimiento portuario a escala nacional en el contexto de los acuerdos comerciales de México con otros países y la distribución nacional de esta red.

En 1993 se redefine el sistema portuario a fin de incrementar su capacidad, eficiencia y competitividad, y en una respuesta al libre comercio y sustancialmente al crecimiento económico

A través de estos mecanismos, el gobierno mexicano está llevando a cabo un programa de reestructuración y privatización, este programa se basa en los tres siguientes puntos:

- Descentralización de la administración, concediendo licencias a corporaciones.
- Promoviendo una inversión privada en la infraestructura, terminales y servicios generales del puerto.
- Esquemas financieros de estructuración tendientes a promover la autosuficiencia sobre una competencia básica

El principal interés de México en este sector es el de ofrecer un eficiente servicio en los puertos y crear las condiciones apropiadas para el establecimiento de una industria de

transporte marítimo y de terminales especializadas, con el propósito de promover el comercio nacional y de incrementar las llegadas de mercancías extranjeras a los puertos mexicanos y aumentar el nivel de empleo.

Se ha logrado un aumento de las exportaciones por vía marítima y un incremento gradual de las importaciones por esta vía, por lo cual se debe promover más este medio de transporte en el extranjero, tal vez creando más rutas del extranjero hacia el país, por medio de representaciones de empresas nacionales en esos países de interés, así mismo buscar la introducción de los productos mexicanos en nuevos mercados.

En los principales puertos de nuestro país se han efectuado fuertes cambios estructurales en sus instalaciones y equipo para lograr su modernización, y poder captar un mayor volumen de cargamentos para su exportación o su importación. Desde años atrás, el principal puerto de México fue Veracruz, pero a partir de 1991, se ha dado un aumento constante de fletes por año. Pero varios puertos han logrado una especialización de su equipo y sus instalaciones, uno de ellos es el puerto de Lázaro Cárdenas que ha registrado un aumento en su tráfico de altura considerable en comparación con el puerto de Veracruz, mientras que el puerto de Manzanillo ha experimentado altas y bajas en el movimiento de cargas en tráfico de altura; Altamira ha logrado un aumento lento, pero constante. Esto puede ser porque el tráfico de mercancía se realiza más por el Pacífico hacia los Estados Unidos y Canadá, Sudamérica, América Central, Asia y Oceanía. Mientras que para Europa y el Caribe se realiza por el Golfo de México, y aunque se comercializa con los Estados Unidos y Canadá por esta zona es menor

El comercio marítimo entre México y Canadá se comunica a través de los Estados Unidos, los transbordos se efectúan en Nueva York y en los puertos de California, principalmente. Un ejemplo sería de Halifax a Miami o Nueva York-Cuba-Veracruz o Halifax-Miami o Nueva York-Veracruz-Cuba.

Si los puertos de altura mexicanos son modernizados y tecnificados rápidamente, con un creciente número de líneas marítimas nacionales y extranjeras, y con buques adecuados para todo tipo de carga, al igual que un sistema de transporte moderno,

ayudaría a reafirmar el papel que tienen en el comercio exterior del país y un apoyo a los acuerdos internacionales, como es el caso del TLCAN y la OCDE, implementando su intercambio comercial con Canadá, para lograr un comercio marítimo directo sin intermediarios, pero todo depende también del aumento de sus exportaciones hacia ese país y viceversa.

Los primeros pasos se fueron realizados durante 1986-1992, la inversión privada en los puertos de estrategia comercial alcanzó un billón de dólares. Estas inversiones fueron canalizadas a la construcción y operaciones de 79 terminales especializadas de carga y 17 marinas. Se estima una cantidad de 560 millones de dólares para el desarrollo de la infraestructura básica en los cuatro puertos principales del país (Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Altamira), esta inversión no considera las terminales, pero según la Subsecretaría de Infraestructura de la SCT se estima la misma cantidad, además otro monto considerable para los puertos regionales de mayor actividad del país (Puerto Madero, Cozumel, Progreso, Ensenada y Topolobampo).

Otras medidas tomadas son las de eliminar los trámites innecesarios en los procedimientos administrativos; identificar los objetivos que impactan el desarrollo de los puertos; revisar los alcances de la privatización y consolidar la autosuficiencia de las APIs. La descentralización implementada por el establecimiento de administraciones autónomas y autosuficientes por puerto, o conjunto de puertos, se ha logrado mediante el concesionamiento de 22 administraciones portuarias integrales (APIs), constituidas a partir de 1994.

Se puede decir que para lograr un adecuado sistema de transporte marítimo que logre captar la mayoría del comercio exterior es necesario la privatización de los puertos, la reedificación de la ley de puertos, la integración de los diferentes modos de transporte que apoyen con eficiencia al transporte marítimo, y el uso esencial de contenedores para incrementar el movimiento eficaz y rápido de los cargamentos a través del país y adoptar las prácticas internacionales.

3.1.2. PUERTOS CANADIENSES

Canadá tiene una enorme extensión marítima viable para el comercio marítimo, su costa es de 58,500km. Canadá cuenta aproximadamente con 300 puertos grandes y pequeños. Algunos de ellos cuentan con una gran influencia del clima y su topografía.

Por lo que hacen a Canadá ser uno de los países con mayor comercio de altura en el mundo, sus ríos y los océanos juegan un papel fundamental. Por lo cual, este país es considerado como una nación marítima. Para facilitar el comercio marítimo el país ha establecido una elaborada infraestructura portuaria, asimismo ha impuesto restricciones en las operaciones de buques.

Los principales puertos canadienses son: Vancouver, Sept-Iles, Montreal, Port Cartier, Québec, Halifax, Saint John, Thunder Bay, Príncipe Rupert y Hamilton. Se puede clasificar el puerto Thunder Bay como el más largo en el mundo para el almacenamiento de grano fresco. El puerto de Vancouver es el puerto más grande para almacenamiento de carga seca en la Costa Este de toda América. Vancouver ha tenido un crecimiento en la carga de contenedores y una fuerte demanda a escala mundial de los recursos del oeste canadiense, manejando alrededor de 73.5 millones de toneladas de carga el año pasado, superando el año de 1996 por 1.5 millones de toneladas.

Montreal es el puerto al interior del hemisferio norte, cuenta con un servicio regular de buques todo el año, y con instalaciones para todo tipo de carga, especialmente para carga conténerizada. Halifax tiene un excelente puerto natural y una excelente ubicación. Los puertos canadienses son demasiados y diversos en el manejo de las mercancías, algunos son multifuncionales y otros dimensionales

La Comisión de Puertos (*Harbour Commision*) y Puertos de Canadá (*Ports Canada*) con veinticuatro puertos en total, manejaron en 1989 el 60 % de toda la carga en los puertos canadienses. De los cuales algunos puertos manejaron la mayoría de la carga, lo cual nos muestra que la mayoría de los puertos son pequeños y limitados en sus

funciones Pocos puertos como Vancouver, Montreal y Halifax son puertos internacionales, nacionales y regionales de gran interés para el país. La mayoría son puertos pequeños porque sirven para el comercio local. Los grandes puertos son importantes para la economía nacional, pero la mayoría de los pequeños puertos son también esenciales para el transporte doméstico de Canadá.

Anteriormente los puertos canadienses fueron administrados por comisiones portuarias independientes. Cada puerto experimentó su propio desarrollo y expansión. Aunque se dieron fuertes inversiones en apoyo a la infraestructura portuaria canadiense, varios puertos no pudieron cumplir las necesidades de sus usuarios. Debido a la competencia entre ellos mismo y las excesivas inversiones captadas por los puertos de mayor utilización para el comercio exterior. Algunos puertos se vieron con la necesidad de recurrir al financiamiento del Gobierno Federal, este fue un paso para la administración de los puertos autónomos por el Gobierno canadiense, así se estableció el Consejo Nacional Portuario integrado por los puertos de: Montreal, Québec, Trois Rivières, Chicoutimi, Halifax, St John y Vancouver primeramente, después se integraron ocho puertos: Baie de Ha Ha, Prescott, Prince Rupert, Port Colborne, Sept-Iles, Belledue, Churchill y Saint John

"Los puertos son administrados directamente por el gobierno federal por un lado, y por las corporaciones públicas y comisiones portuarias locales por el otro lado, y las instalaciones portuarias existentes en estos puertos continúan bajo la administración directa del gobierno federal o concesionadas a las empresas privadas. Las concesiones a las empresas privadas suman el 50% de la capacidad total en corporaciones públicas o puertos locales autónomos. Las funciones portuarias pueden ser clasificadas como de tipo de Equipo y de Operaciones, "La Corporación de la Corona de Canadá" es una corporación pública autosuficiente, independiente del gobierno, pero el gobierno designa su dirección"²⁸

El Ministro de Transportes administra alrededor de 200 puertos públicos de acuerdo con la Ley Marítima Canadiense de 1994, Art. XII. Los principales puertos públicos

²⁸ Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA) y SCT. La Organización Portuaria 1996. Colección Académica. Pág. 136

canadienses son: Hawkesbury, Sydney, Corner Brook, Dalhousie, Bair Comesau, Sorel, Sarnia, Sault Ste Marie, Victoria, Powell River. Como se había mencionado en el Capítulo II, los puertos públicos definen su área marítima, mientras los capitanes de puerto o autoridades portuarias son designados por el Ministro de Transportes.

"El objetivo de la política portuaria es el de crear un sistema portuario que sea un instrumento de apoyo para la realización de los objetivos del Comercio Exterior canadiense, la economía nacional y los objetivos sociales; proporcionar accesibilidad y trato equitativo en el transporte de mercancías y personas para los usuarios de los puertos; proporcionar puertos autónomos para el manejo y operación de los mismos puertos, consistentes con la responsabilidad del Ministro de Transportes para asegurar la integridad y eficiencia del sistema nacional portuario; en coordinación con otras actividades marítimas, terrestre y aéreo."²⁹

Para Canadá la infraestructura portuaria es vital para su economía, tal y como se observa en los siguientes factores económicos de 1989:

- La transportación por vía marítima, manejó más exportaciones por un valor de \$32 billones de dólares canadienses que por tren (\$27 billones) o por avión (\$9 billones)
- El transporte marítimo maneja un valor de \$28 billones de dólares de las exportaciones canadienses hacia otros países (sin contar a los Estados Unidos) y un total de 36 billones en total con todos los medios de transporte.
- La Corporación de Puertos de Canadá (*Canada Ports Corporation*) se encarga de los manejos de los puertos canadienses (15 puertos en total) crearon alrededor de 65,000 empleos; en 1990 cerca de 400,000 empleos canadienses fueron relacionados a la industria y su cargamento fue embarcado por el sistema de la Corporación de Puertos de Canadá.

²⁹ Op. cit Pág 145.

El desarrollo de la infraestructura portuaria canadiense entre los años de 1986-1989 presento los siguientes problemas. no todos los puertos crecieron de la misma forma, algunos se expandieron; otros declinaron su actividad portuaria; algunos cesaron sus operaciones, y otros mostraron un rápido crecimiento en la recepción de fletes. También han ocurrido cambios en su distribución geográfica provocado por varios factores: una tendencia de concentrar los cargamentos en pocos puertos y los cambios en su administración. Dentro de este período, existían en 1986 235 puertos y para 1989 pasaron a ser solamente 238 puertos

El sistema portuario canadiense es vasto y se encuentra sujeto a cambios. En las pasadas cuatro décadas los puertos de Canadá han expandido su esfera de influencia y han tenido que enfrentarse con el aumento de la competencia de sus puertos nacionales, de los puertos estadounidenses e internacionales. La prosperidad canadiense depende mucho de su habilidad de comerciar, para lograr esto debe de existir una elaborada infraestructura de transporte.

Aunque Canadá cuenta con una flota mercante fuerte y eficiente, su comercio marítimo internacional no es mucho, ya que su principal socio comercial es su vecino del sur, para lograr un aumento en su comercio marítimo, la mayor parte depende de la participación de los productos canadiense en otras regiones. Al expandir su comercio en la economía mundial, se provocará una demanda en su transporte marítimo

Se presenta la siguiente tabla las Exportaciones e importaciones canadienses en los años de 1986-1997. Asimismo se muestra el comercio exterior por vía marítima

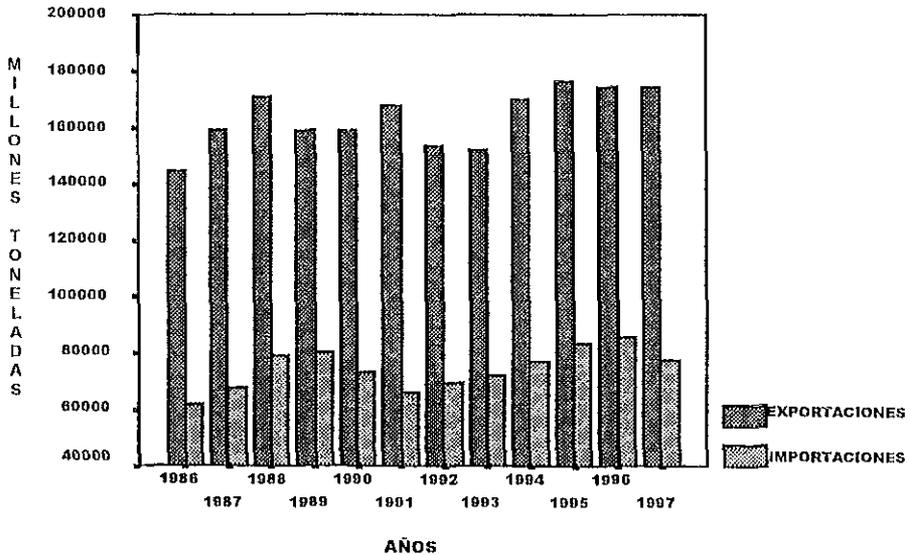
COMERCIO EXTERIOR POR VÍA MARÍTIMA
(millones toneladas)

Años	Exportaciones	Importaciones	Total
1986	144561	62013	206574
1987	158994	68026	227020
1988	171065	78913	249978
1989	158965	80296	239261
1990	159042	73297	232339
1991	168010	66118	234128
1992	153787	69370	223157
1993	152152	72009	224161
1994	169878	77191	247069
1995	176663	83307	259970
1996	174306	85792	260098
1997	174298	77462	251760

Fuente: Datos obtenidos de la página de Internet: <http://www.tc.gc.ca/tfact/statFor/marine>

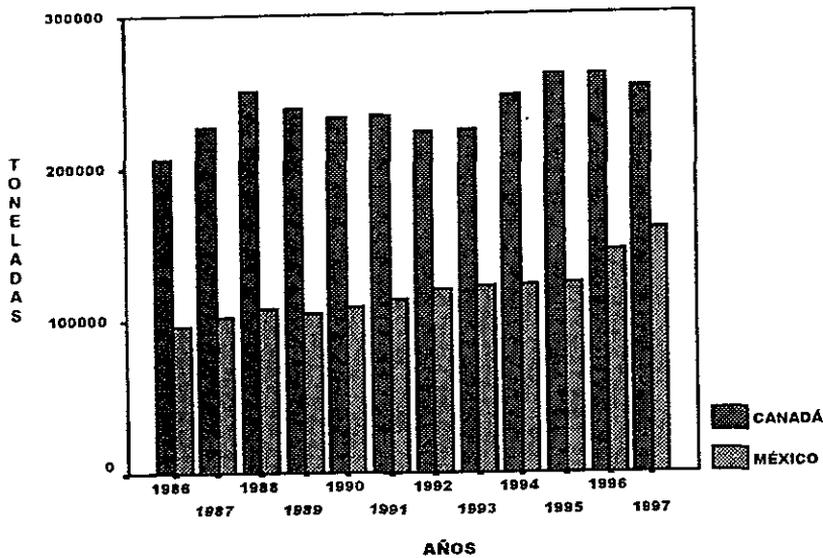
Esta tabla de datos y su gráfica sobre el comercio marítimo de Canadá, nos muestra que las importaciones son más constante, mientras que las exportaciones fueron menos estables. Las exportaciones fueron mayores que las importaciones, esto quiere decir que los productos canadienses fueron más solicitados en el extranjero. En el período 1993 - 1995 se mostró un aumento regular. Después de 1995, se puede observar que las exportaciones no tuvieron un incremento, esto fue por la devaluación del dólar canadiense en estos años.

COMERCIO MARÍTIMO DE CANADÁ



Ahora bien, si comparamos la carga marítima de altura movilizada por los puertos de mexicanos con los puertos canadienses, podemos observar en la gráfica siguiente que Canadá manejó en el período de 1986 - 1997 un mayor volumen de mercancías en comparación con México. También podemos decir que el tráfico de altura mexicano no presentó grandes cambios, su año más bajo se registro en 1989, mientras que su mayor aumento fue en los años de 1996 y 1997. En los que respecta a Canadá, su año más bajo fue 1986 comparado con demás años, mientras que 1995 y 1997 representan sus mejores años

COMPARACIÓN DEL COMERCIO MARÍTIMO DE MÉXICO - CANADÁ



3.3. EMPRESAS MARÍTIMAS

3.3.1. DEFINICIÓN

Las empresas marítimas son otra parte fundamental del transporte marítimo, ya que son ellas las que se encarga de realizar todos los tramites de exportación e importación. Estas compañías ofrecen sus servicios a las empresas productoras para transportar sus mercancías de un lugar a otro. Ellas son una parte importante del comercio exterior y en especial marítimo. Para México y Canadá la definición de la empresa marítima es la misma.

“Las empresas marítimas son personas físicas o morales dedicadas a la explotación comercial de las embarcaciones en el tráfico marítimo”³⁰

El titular de las empresas navieras es el Naviero, que se dedica a la explotación del buque; el naviero puede ser o no el propietario de las embarcaciones, pero debe tener una actividad como comerciante marítimo, corriendo con los riesgos, beneficios, y en algunos casos las pérdidas.

Estas empresas funcionan con personal marítimo o embarcado, y personal terrestre de la agencia marítima.

El personal embarcado lo conforman aquellas personas que se ocupan de la expedición marítima determinada (Tripulación).

El personal terrestre de la navegación, son las personas que conectan con la actividad marítima y portuaria. En este grupo se encuentra el agente marítimo. Las funciones que desempeña este personal son de suma importancia, son los que dan una mayor explotación del buque para un mayor beneficio.

Para México el agente marítimo es una persona física o moral con el carácter de mandatario mercantil, en el territorio nacional, por cuenta y orden de un naviero, teniendo operaciones relativas a diversos buques de su representado, celebra contratos de transporte por aguas para personas, mercancías, en términos de la carta de encargo expedida por la empresa naviera. Mientras para Canadá no existe una definición clara, se considera al agente marítimo como la persona en cargada de lograr el transporte de mercancías de un punto de origen a un punto de destino, en nombre de su cliente (la persona que solicita el servicio para exportar o importar sus productos), utilizando cualquier modo de transporte para su fin.

³⁰ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Manual para el Usuario del Transporte Marítimo, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, Primera Edición, 1982. Pág. 247

Para nuestro país la definición clara de un agente marítimo es la siguiente

“El agente marítimo es identificado como el representante de la empresa armadora que se encarga de atender la recepción y distribución de la carga y, eventualmente, del avituallamiento del buque; de concertar contratos de fletamento, por cuenta del naviero, o simplemente la persona que de modo estable, o en cada caso, se encarga en un puerto del cumplimiento de las operaciones relativas al arribo del buque o a su salida.”³¹

Pero creo que es adecuado decir que el agente marítimo es eso y más, por que puede representar a su (s) cliente(s) ante cualquier autoridad gubernamental y financiera, puede conseguir la tarifa más económica en el mercado internacional para su cliente, puede utilizar los buques de la compañía o representar a varias compañías a su vez. Por esta razón pienso que el agente marítimo no solo esta encajonado en el área marítima sino que esta relacionado y vinculado con los demás modos de transporte. Esta aseveración es fuerte, pero al igual que el mundo cambia, todo debe cambiar.

Las funciones principales que desarrolla el agente marítimo que son las mismas para Canadá son:

- A la llegada del buque al puerto, el agente debe tramitar las autorizaciones y documentación necesaria, preparar los medios de descarga y carga adecuadas para que las operaciones se realicen lo más rápido posible.
- Efectúa los trámites necesarios con las autoridades correspondientes para la entrada del buque, contratar los servicios de remolcadores, prácticos, etc.
- La excepción es que el agente marítimo, también hace los arreglos necesarios con los bancos para el pago de su cliente al recibir el comprador sus mercancías.

³¹ Op. cit. Pág. 248.

3.3.1. MÉXICO

Las empresas marítimas que ofrecen sus servicios regulares entre los principales puertos mexicanos y canadienses, son:

- *Canadian Transport Co Ltd* Su rutas son de Vancouver, Canadá – Guaymas, México -- Amberes, Bélgica.
- *Gebbens International Delfin and Company S.A.* Su ruta Topolobampo, México Puerto Quetzal, Guatemala – Vancouver, Canadá.
- *Hoegh Lines* (cada 11 días) sus rutas son Jakarta, Surabaya, Indonesia – Singapur, Singapur – Belawan, Padang, Indonesia – Colombo, Sri Lanka – Halifax, Canadá – New York, Norfolk, Savannah, New Orleans, Estados Unidos de Norteamérica – Tampico, México – Houston, New York, Estados Unidos de Norteamérica – Halifax, Canadá – Port Said, Egipto – Jeddah, Arabia Saudita – Colombo, Sri Lanka – Singapur, Singapur – Jakarta, Surabaya, Belawan, Indonesia.

Como se pueden percatar todas las empresas marítimas son extranjeras, la mayor empresa mexicana Transportación Marítima Mexicana todavía no ha podido entrar en el mercado canadiense

3.3.2. CANADÁ

Existen un sin fin de empresas marítimas en todo Canadá, sería eterno nombrarlas todas, pero por lo menos Montreal cuenta con 59 empresas navieras, y en cada puerto debe de existir un gran número de empresas marítimas. Canadá comercializa principalmente con los puertos mexicanos de Altamira, Coatzacoalcos, Guaymas, Progreso, Tampico y Veracruz. En nuestro estudio localizamos las empresas que llevan mercancías a México desde cualquier puerto marítimo de Canadá, estas son.

- **Seanautic Marine** con destino al puerto de Altamira, Guaymas, Progreso, Tampico, Tuxpan y Veracruz.
- **Bermar** va a los puertos de Altamira, Progreso, Tampico y Veracruz.
- **Montship Inc.** al Puerto de Tampico.
- **Protos Shipping** hacia Tampico y Veracruz.
- **Redbum** destino Tampico.
- **Zim Israel** a los puertos de Tampico y Veracruz.
- **Maersk** al Puerto de Veracruz.

CAPÍTULO IV. COMERCIO BILATERAL ENTRE MÉXICO Y CANADÁ 1986 - 1997

4.1. COMPARACIÓN DE LAS EXPORTACIONES-IMPORTACIONES DE MÉXICO Y CANADÁ

Como ya se ha mencionado, el intercambio comercial entre México y Canadá era poco significativo en años anteriores. Su comercio bilateral se ha desarrollado a partir de 1986. Se señala este año, por ser el inició a la apertura comercial mexicana, que marca la entrada de México al antiguo GATT (hoy WTO) a partir de la entrada de México al GATT y la firma del FTA (Free Trade American) entre Canadá y Estados Unidos, poco después se presento la idea de adherir a Mexico a este acuerdo y años más tarde la firma del TLCAN por estos tres países.

Así pues, Canadá representa el segundo mercado de oportunidades tomando en cuenta el dinámico aumento de las exportaciones mexicanas hacia ese país. Después de la firma de TLCAN, el comercio bilateral se ha incrementado, dentro del período de 1986-1992 las exportaciones mexicanas hacia su segundo socio registraron un incremento de 135%, mientras que las exportaciones canadienses a México crecieron un 94%. En el período de 1993 - 1997, se ha dado una presencia de las exportaciones mexicanas en el mercado canadiense. Las primeras relaciones comerciales con Canadá se realizaron a través de las provincias de Ontario y Québec, actualmente existe un intercambio comercial con las diez provincias canadienses, lográndose un aumento del 43% en el intercambio bilateral. Las exportaciones mexicanas a Canadá crecieron en un 51%, mientras que las exportaciones canadienses a México se incrementaron en un 36% partir de la entrada en vigor del TLCAN.

4.1.1. LAS EXPORTACIONES -- IMPORTACIONES MEXICANAS

De acuerdo a nuestra investigación los tipos de productos que se transportan por vía marítima son los siguientes: los gráneles minerales y agrícolas, fluidos (petróleo y derivados) y las cargas generales incluyen la carga suelta y contenedorizada, otros fluidos y perecederos

La distribución por tipo de carga generalmente a favorecido al petróleo y derivados, cuyo monto en 1986 fue de 83 por ciento del monto de tráfico de las exportaciones y represento el 25 por ciento de las importaciones. En 1997 disminuyo la cantidad de los productos petroleros en un 64 por ciento del total. Le siguen los gráneles minerales, la carga general y por último la carga agrícola.

Sobre las exportaciones mexicanas a Canadá se encuentran concentradas en el sector automotriz y auto partes (más de un 50%) y son mayoritariamente producidas por las grandes empresas. Esta situación hace necesaria una diversificación del sector exportador mexicano respecto a Canadá, tanto en productos como en tipo de empresa, de modo que haya una mayor participación del pequeño y mediano exportador y se diversifique la oferta

Durante el período de 1986 a 1997, se observa un aumento en las importaciones especialmente en la de petróleos, minerales y carga general, registrándose una disminución en la carga agrícola, por su parte. El tráfico de exportación presentó un mínimo descenso, por lo que se mantiene una distribución equilibrada entre las importaciones y exportaciones. Así mismo, el movimiento portuario de altura conserva un incremento constante año con año, de lo que se puede resumir que el comercio marítimo es una parte activa de la economía nacional y un fuerte eslabón del comercio exterior mexicano. En la siguiente tabla de datos se puede ver mas claramente los cambios que se dieron durante el período de 1996 - 1997.

EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO PORTUARIO DE ALTURA SEGÚN TIPO DE CARGA

(Miles de Toneladas)

Tipo de Carga	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997*
Carga General 1/	6468	2737	4700	5443	7271	3454	3447	4100	5056	8214	8518	8935
Granel Agrícola	5967	4899	4698	5692	6247	38	24	54	172	532	200	578
Granel Mineral	20147	7091	17020	15812	17463	12739	14487	16047	15529	10705	24183	22453
Petróleo y derivados	117881	111151	78604	91136	74619	76284	77520	80473	78000	72218	82805	91994
Otros Fluidos	2315	2699	1880	2090	2317	1774	1650	1014	2000	1687	1892	1711
Perecederos	31	427	*	*	*	151	338	**	**	**	**	**
Total	152809	129004	106902	120173	107917	94440	97464	101688	100756	103355	117598	125671

Fuente: Los puertos mexicanos en cifras 1991-1997. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. SCT. Manual estadístico del Sector Transportes 1994. Instituto Mexicano del Transporte. SCT, Querétaro. 1996

1/ Incluye carga general suelta y contenerizada.

** Cifras preliminares

* Incluidos en carga general

Las principales exportaciones mexicanas hacia Canadá fueron los vehículos y motores al igual que el sector de electrónicos que constituye el 55.5% del total de las exportaciones, las cuales representaron un crecimiento en los años pasados y continúan siendo el componente más importante en el comercio bilateral entre Canadá y México.

"Las importaciones mexicanas tuvieron un aumento de 86.9% por los tres primeros años del TLCAN (NAFTA), las exportaciones alcanzaron \$2.3 billón de dólares canadienses en 1996 con un incremento del 3.7% en 1996 y un 30.4%

desde la firma del Tratado de Libre Comercio (NAFTA). En 1996, el crecimiento en este sector fue menor al de 1995, con crecimiento de 17.2% a un 4.6% para 1996.³⁷

Los productos exportados mayormente a Canadá a parte de vehículos son los siguientes

1. Productos Agrícolas, Alimentos y Bebidas.

Dentro del sector de productos agrícola, alimentos y bebidas, los productos mexicanos que obtuvieron los mejores resultados durante el último año fueron frutas y vegetales (+47%) y pescado (+26%), mientras que en el caso de las bebidas son las cervezas las que obtienen los mejores crecimientos (17.11% de incremento global de importaciones, y 23.25% de crecimiento de las importaciones provenientes de México en el último año) En este sector se presentan buenas oportunidades principalmente en productos alimenticios elaborados que incorporen mayor valor agregado

2. Productos Textiles, de Cuero, y Artículos de Vestir.

En el sector de textiles: prendas de vestir y artículos de cuero, los exportadores mexicanos están obteniendo muy buenos resultados a pesar de que el nivel de importaciones global se ha establecido en el último año

Con unas exportaciones totales a Canadá de \$ 30 millones de dólares, los productos de cuero y manufacturas del mismo (zapatos, maletas, bolsas, etc.) procedentes de México han aumentado sensiblemente su cuota de mercado gracias al crecimiento de sus exportaciones en un mercado estabilizado. En caso de los productos textiles, destacan las alfombras y moquetas como productos mexicanos que tienen más presencia, alcanzando unas exportaciones a Canadá de más de 30 millones de dólares en 1995

³⁷ Datos de la Embajada canadiense en México. Estadísticas Canadá, 1997

También es interesante hacer notar el subsector de textiles para el hogar, el cual, hasta ahora no ha alcanzado grandes volúmenes, está experimentando un importante crecimiento de demanda en este país.

En lo referente a los artículos de vestir, las exportaciones mexicanas a Canadá crecieron en un 71% respecto a 1995 y un 250% respecto a 1993 en un sector donde las importaciones globales parecen haberse estancado.

3. Manufacturas Metálicas y Maquinaria Eléctrica y No Eléctrica.

Aparte de la categoría de máquinas de tratamiento de datos, el mercado canadiense en este sector presenta interesantes oportunidades para fabricantes mexicanos de herramientas, cuberterías, válvulas metálicas, equipamiento industrial eléctrico y cableado. Las importaciones procedentes de México de productos como herramientas, cuberterías y válvulas metálicas, crecieron entre un 145% y un 185% en el último trienio, mientras que maquinaria no eléctrica como compresores y bombas también obtuvieron excelentes tasas de crecimiento, alcanzando un total de \$50 millones de dólares exportados a Canadá en 1996.

En cuanto a la maquinaria eléctrica y electrónica, aún cuando el subsector está claramente dominado por la exportación de aparatos de tratamiento de datos, también son de destacarse los resultados de las exportaciones de equipamiento industrial eléctrico (incluimos transformadores) y las de cableado para energía y comunicaciones

4. Equipamiento para el Hogar.

En la categoría de muebles y accesorios, las exportaciones a Canadá en 1996 crecieron un 99% respecto a 1993, prácticamente doblando la cuota de mercado de los productores mexicanos y alcanzando un volumen total de \$14 millones de dólares.

En el caso de grandes y pequeños electrodomésticos, las exportaciones a Canadá en 1996 superaron los \$ 44 millones de dólares, mientras que en accesorios de iluminación la cuota de mercado mexicana ha obtenido un crecimiento de más de un 54 % desde 1993

5. Otras Industrias.

Dentro de este apartado de industrias variadas, cabría destacar la de equipos científicos y de uso profesional que el pasado año exportó a Canadá por valor de \$76 millones de dólares, juguetes y juegos de mesa con unas exportaciones de \$25 millones de dólares y otras industrias que, aunque con menores volúmenes absolutos de ventas, en los últimos años han obtenido crecimientos importantes, como los productos oftalmológicos, joyería y artículos deportivos

Considerando las exportaciones a Canadá de \$115,700 millones de dólares durante 1996, México pasó de tener una cuota de mercado del 4.07% en 1994 al 5.783% en 1996 (respecto a importaciones no originarias de los E.U.A) obteniendo una importante ganancia de 1.64 puntos porcentuales.

En conclusión, podríamos decir que el mercado canadiense da oportunidades comerciales a los productos mexicanos, especialmente aquellos donde México tiene una ventaja comparativa frente a otros países productores por su precio, calidad, diseño, tecnología y cercanía

Otras Oportunidades Comerciales. Los siguientes productos constituyen otras posibles oportunidades comerciales para las exportaciones de México a Canadá:

- Flores
- Cueros curtidos
- Frutas y vegetales
- Zapatos
- Pescado
- Accesorios piel

- Alimentos preparados
- Artículos de vestir
- Cervezas
- Alfombras/moquetas
- Textiles hogar
- Herramientas
- Equipo industrial eléctrico
- Válvulas metálicas
- Transformadores
- Manufacturas metálicas
- Cableado de energía y comunicaciones
- Circuitos impresos
- Manufacturas de vidrio y cerámica
- Componentes electrónicos
- Joyería
- Juguetes y juegos educativos
- Muebles y accesorios
- Artículos de iluminación
- Cuberterías
- Equipos científicos y de uso profesional
- Aparatos de grabación
- Adhesivos y selladores
- Plásticos
- Sillas de ruedas y muletas.

4.1.2. EXPORTACIONES - IMPORTACIONES CANADIENSES

Las exportaciones por vía marítima son dominadas por las cargas de granel seco, especialmente minerales, hierro, trigo y carbón, después les siguen la cebada, gypsum, potasa (utilizada para el blanqueo de jabones, medicinas, la limpieza de pinturas, etc) y materiales similares.

El principal producto en granel seco hasta 1989 fue el hierro, pero en 1990 las exportaciones de hierro descendieron. El carbón fue el mineral más exportado por vía marítima. Las minas de hierro se encuentran en Labrador, Québec y es transportado a través del puerto Cartier y Sept-Iles, la mayor parte fue manejada por los puertos del Atlántico y la vía marítima del río San Lorenzo.

Canadá es exportador e importador de carbón, sus importaciones son movidas a través de Los Grandes Lagos (Great Lakes) para Ontario. Las minas se encuentran ubicadas en la provincia de Colombia Británica y Alberta, sus exportaciones salen por la costa del oeste canadiense. Se exporta a Brasil, México, Europa y a los Estados Unidos (este último por ambas costas).

Las áreas de trigo se encuentran en las provincias de Alberta, Saskatchewan y Manitoba, y es transportada por camiones y trenes a los puertos de Thunder Bay, Montreal y Prince Rupert para su exportación.

Acerca de los envíos por contenedores, podemos decir que fueron introducidos en Canadá en el año de 1968 al puerto de Montreal, después al puerto de Québec, Halifax, Vancouver, Saint John. En el año de 1986 se exportaron 144.6 toneladas y por contenedores 4.8 toneladas en un total en las exportaciones de 3.3%. Montreal es un puerto importante y sobre todo en el tráfico contenedores en Canadá, maneja el 45% en toneladas en las exportaciones marítimas.

Las importaciones canadienses a granel son las más importantes y sus principales cargas son: las de petróleo crudo y carbón, después le sigue la bauxita, minerales de hierro y petróleo combustible. Las mejores refinerías procesadoras de crudo están localizadas Montreal, Levis, San Juan (Saint John) y Halifax.

Dentro de las principales exportaciones canadienses a México se encuentran los siguientes productos: motores de vehículos, transmisiones, partes para motores de automóviles, leche en polvo, trigo, semillas de colza, partes y parachoques.

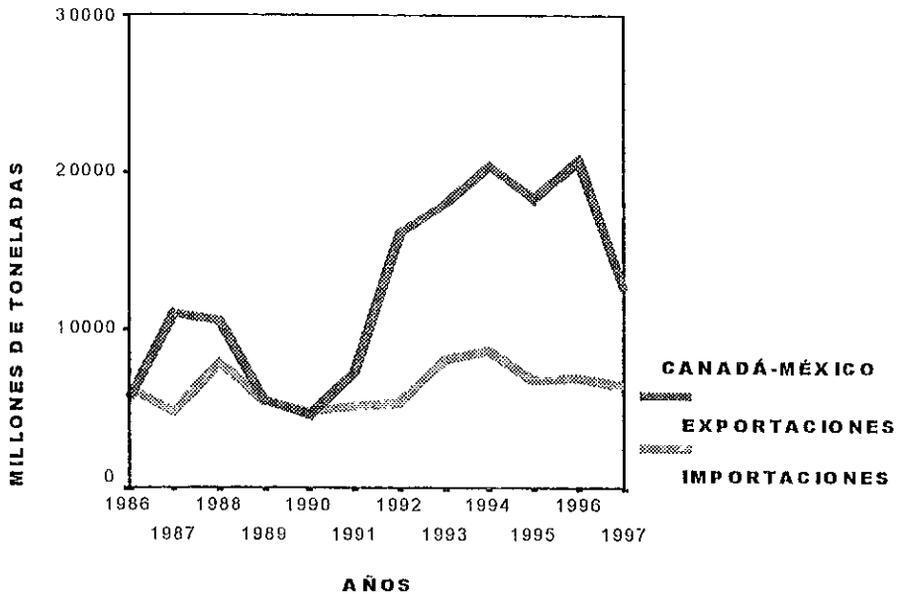
COMERCIO MARITIMO ENTRE CANADÁ Y MÉXICO
1986 - 1997
(Millones de Toneladas)

	DE CANADÁ	HACIA MÉXICO	DE MÉXICO	HACIA CANADÁ	
Años	Exportaciones		Importaciones		Total
1986		5624		6218	11842
1987		11013		4801	15814
1988		10541		7862	18403
1989		5538		5509	11047
1990		4622		4799	9421
1991		7330		5170	12500
1992		16137		5355	26024
1993		17967		8057	29139
1994		20459		8680	29139
1995		18318		6793	25111
1996		20705		6898	27603
1997		12569		6377	18946

Fuente: <http://www.tc.ca/facts/statFor/marne>.

Nota: El año de 1997 es un dato estimado de los once años anteriores, con un nivel de confianza del 95% y una desviación estándar de 1.25, ya que no fue posible obtener las cantidades precisas para poder hacer la interpretación correspondiente.

De esta tabla se puede observar que el año más bajo de exportaciones e importaciones de Canadá a México fue en 1990. Se puede notar que las exportaciones canadienses hacia nuestro país fueron mayores, que las exportaciones mexicanas a Canadá. En promedio durante los años de 1986 - 1997 se exportó 12568 millones de toneladas de Canadá hacia México, mientras que para nuestro país representan importaciones. Cruzando esta información se podría ver que la cantidad de 6376 millones de toneladas importadas por Canadá y para México lo contrario. Se muestra a continuación la grafica del comercio marítimo entre ambos países en los años de 1986-1997, donde se puede percibir más claramente la trayectoria de las exportaciones-importaciones por vía marítima.



Cabe mencionar que el comercio marítimo canadiense con México creció considerablemente a partir del año 1990, alcanzando su mayor punto entre los años de 1995 - 1996, pero a mediados de 1996 y 1997 hubo un descenso considerable. Comparado con México, se muestra en la gráfica el incremento en el comercio marítimo. Mientras que para México representó un lento aumento en comparación con Canadá.

Por último, se compararán las importaciones y exportaciones de los países del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, en donde se podrá ver con más claridad qué país a sido mayormente beneficiado por dicho acuerdo.

La tabla de datos nos muestra primeramente que las exportaciones e importaciones estadounidenses son mayores con relación a las canadienses y mexicanas. Mientras que

la participación del comercio exterior mexicano dentro del TLCAN es mínima comparada con la de Canadá y los Estados Unidos. Este último es el más beneficiado por dicho acuerdo. Los datos en las importaciones nos indica que nuestro país ya no es un país más importador que exportador.

EXPORTACIONES-IMPORTACIONES DEL TLCAN (Millones de Dólares)						
AÑOS	EXPORTACIONES			IMPORTACIONES		
		E.U.A.			E.U.A.	
1986	90	227	16	90.30	227.20	16.30
1987	98	254	21	98.20	254.10	20.90
1988	117	322	21	117.10	322.40	20.80
1989	122	364	23	121.80	363.80	23.00
1990	128	394	27	127.60	393.60	27.10
1991	127	422	27	127.20	421.70	27.30
1992	134	448	28	134.40	448.20	27.70
1993	145	465	30	145.20	464.80	30.20
1994	165	513	35	165.40	512.50	34.50
1995	192	585	48	192.20	584.70	48.40
1996	280	224	1.3	279.70	223.50	1.30
1997	301	245	1.3	301.10	244.90	1.30

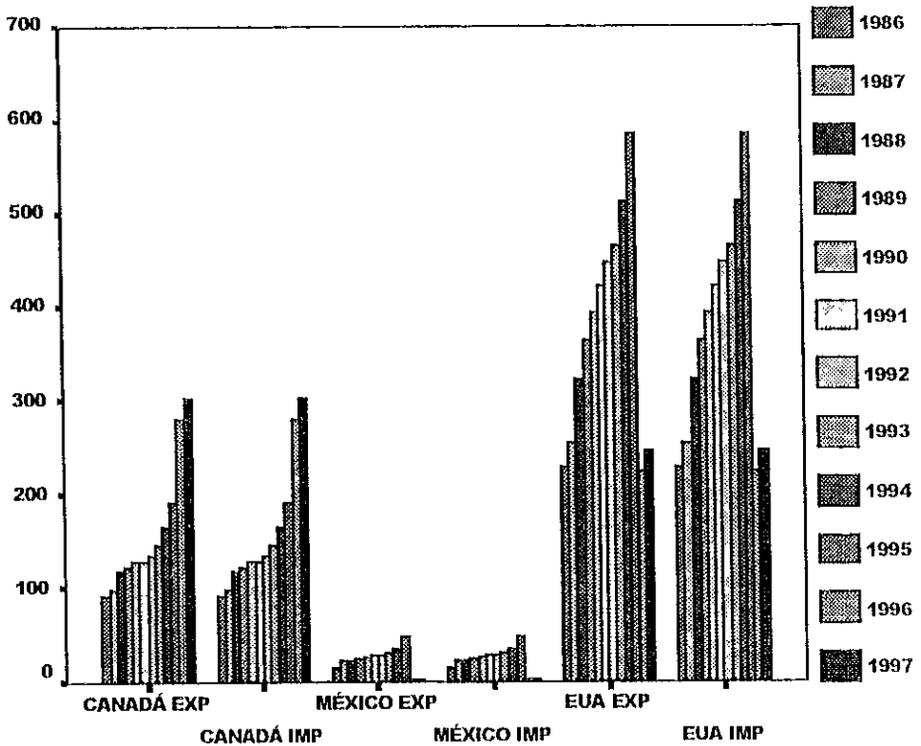
Fuente: Datos recopilados por la OCDE y BANCOMEXT.

La evolución del Comercio Exterior entre los socios del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, se puede observar más claramente en la siguiente gráfica. En ella se muestra la gran diferencia que existe entre el comercio de cada país y nos hace recapacitar sobre la gran capacidad de cada nación en el desarrollo de su sistema de transporte, la efectividad de sus vías de comunicación, de la modernidad, especialización y equipamiento adecuado para el manejo de mercancías, su oferta y demanda de productos, su industria y sus leyes y reglamentos que apoyan al comercio exterior de cada país.

Así pues, México necesita mas cambios en su política económica, para lograr la reestructuración sus vías de comunicación, sistema de transporte, industria

IMPORTACIONES - EXPORTACIONES DE LOS PAÍSES DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE

(Millones de dólares)



TLCAN

4.2. COMPARACIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DE MÉXICO Y CANADÁ

En este apartado se realizará un análisis comparativo de la comercialización por vía marítima y los medios de transportes de México y Canadá durante el período 1986 – 1997, con el fin de saber si hay cambios significativos en la comercialización por vía marítima entre México y Canadá en los años que se han establecido para el estudio y si hay diferencias significativas en la comercialización vía marítima en comparación con otras vías de comunicación. Se presentan dificultades en nuestro estudio, ya que el transporte se desarrolla de acuerdo a las características específicas de cada país. Entre los factores que influyen en el desarrollo del transporte, podemos nombrar: las dimensiones y orografía del país, la extensión de sus costas, los lagos y ríos navegables, la ubicación de los recursos naturales y de la población, la estructura económica, política y social, la composición de su industria productiva y de su comercio, y sobre todo, su infraestructura en su sistema de transportes.

Los medios de transporte se clasifican en aéreos, terrestres en el cual se encuentra los medios por vía férrea y por carretera o autotransporte, y por vía marítima.

A) AUTOTRANSPORTE

Sus principales ventajas son: rapidez en el recorrido en distancias cortas e intermedias; flexibilidad para transportar lotes algo pequeños y facilidad en la adecuación al tipo y tamaño de la carga, ya que se cuenta con unidades de varias capacidades y tipos, y las especializadas que transportan contenedores o vehículos con o sin caja, con rampas, con tanques, con refrigeración, entre otros. Proporciona el servicio de puerta a puerta, sin que la carga sufra manejos intermedios.

En sus desventajas se puede decir que no son muy económicos en recorridos largos en comparación con otros medios de transporte, por ejemplo el ferrocarril y el transporte marítimo. También que en algunas centrales camioneras no se cuenta con el equipo necesario para la carga y descarga de algunas mercancías.

Las rutas que sirven están establecidas y no pueden modificarlas ni salirse de ellas sin el permiso de la autoridad correspondiente, al igual que sus tarifas son registradas y autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes aquí en México y el Ministerio de Transportes en Canadá

B) FERROCARRILES

Entre sus características se puede decir que son eficientes para el transporte de gráneles, porque se encuentran equipados para movimientos masivos y de diferentes tipos de carga, tienen capacidad para grandes volúmenes y sus tarifas son más bajas que otros medios de transporte. Existen carros para el servicio de carga como: correo – exprés, furgones, jaulas, refrigeradores, plataformas, góndolas, tolvas, tanque, plataformas, piggy back y remolques

"En México existen ramales y troncales del sistema ferroviario que permiten la comunicación de las zonas industriales del país con los puertos nacionales Dentro de sus desventajas se encuentran los lentos transbordos y en ocasiones no existe la disponibilidad de espacios"³³

Se prevén mejoras considerables a corto plazo, gracias al proceso de privatización de los ferrocarriles mexicanos, recientemente iniciado por el Gobierno Federal

C) TRANSPORTE AEREO

Este transporte es también eficiente para las cargas perecederas o de alto valor. Pero tiene sus limitaciones en la capacidad de la carga, las tarifas son relativamente más altas en comparación con otros medios de transporte y con frecuencia requieren de trasbordo Si la carga es pesada y voluminosa es difícil encontrar en las terminales aéreas un equipo adecuado para manejarlas y generalmente éstas están distantes de las terminales portuarias.

³³ Salomón Álvarez Johanna María Jazmín. El transporte marítimo en el desarrollo económico de México, un caso la empresa TMM. UNAM. ICPyS. México, 1994.

D) TRANSPORTE MARITIMO

Las características de este medio de transporte son: su gran capacidad de carga y su adaptación para transportar toda clase de productos, de volumen y de peso. Actualmente, este servicio ha sufrido grandes cambios, por la demanda internacional, propiciando la modernización de sus instalaciones, su capacidad de carga y la rapidez, así como su especialización. El bajo costo, comparado con los otros servicios de transporte, en lo que se refiere a grandes volúmenes y largas distancias, permite que sea el medio de transporte más común para la comercialización internacional de los productos. El transporte marítimo se encuentra sujeto a la oferta y la demanda; su demanda depende de los productos que son transportados por vía marítima, y a su vez están supeditados a su naturaleza y a las condiciones del mercado.

Podemos encontrar varios tipos de buques que se adecuan a las necesidades de la carga, como son los de bodegas de ventilación o refrigeración, para las mercancías perecederas, graneleros, buques tanque, cementeros, por citar algunos, o los buques que son para varias cargas distintas como los buques OBO (ore, bulk y oil), que pueden cargar mineral, granel y petróleo, o aquellos que llevan un tipo de carga en un sentido de la ruta y cargar otra para el regreso.

Las terminales portuarias cuentan con equipo para el manejo de los productos y cargas especializadas, pero la mayoría de los puertos requieren grandes inversiones para la adquisición de equipo y la modernización o restauración de su infraestructura, ampliar una eficiente conexión entre el transporte terrestre y los puertos.

4.2.1. MEDIOS DE TRANSPORTES EN MÉXICO

A) AUTOTRANSPORTE

El transporte terrestre es un medio importante para transportar cargas, aproximadamente el 82% de la carga es movida por camiones.

"En el se moviliza el 59.3% de la carga total del país, seguido por el transporte marítimo con el 32.2% y el 8.4% del sistema ferroviario."³⁴

Este medio de transporte presentaba un esquema normativo, en el cual se limitaba el acceso a inversionistas, no existía una flexibilidad en la operación de servicios: la tarifa era fija y no sujeta a negociación, lo que provocaba un bajo nivel de calidad y seguridad. La política de modernización se da con la desregulación de los servicios, la liberación del mercado y la competencia.

Hasta 1989 la industria camionera tenía un pesado reglamento, existían demasiadas barreras legales a la entrada de cargamentos y para la obtención de licencias para operar que eran otorgadas por concesiones. Los nuevos reglamentos de Julio de 1989 cambiaron todos esos trámites. En enero de 1990, el Gobierno emitió el Reglamento para el servicio de maniobras en zonas federales terrestres en el que se establece la normatividad aplicable a las maniobras de carga y descarga en puertos fronterizos, marítimos y aéreos. El mayor logro consistió en la eliminación de los precios de restricción en el transporte por carretera.

Una rápida desregulación se hizo posible a través de la liberación del comercio y esto provoca una alta demanda del transporte para mover todo tipo de carga a cualquier destino. El 22 de Diciembre de 1990, se publica la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, actualizando el marco legal de caminos y puentes, y los servicios

³⁴ Macro Asesoría Económica, Panorama Sectorial 1997-1998, México 1997, Pag. 67

de autotransporte en que ellos operan. En Enero de 1994, se expidió el reglamento sobre peso y dimensiones de los vehículos. Pero todavía se necesita modificar innumerables leyes y reglamentos que deben ser escritos nuevamente o cambiados, en los cuales se incluya en la agenda la privatización

Con la desregulación del autotransporte los beneficiados han sido los usuarios, quienes cuentan con servicios de transporte más seguros, eficientes y con mejores niveles de calidad. Así mismo, los transportistas disponen de mayor flexibilidad en la operación. En el área de la transportación del gas natural, el Gobierno está permitiendo a las compañías construir sus propias pipas de suplemento.

El grupo de trabajo sobre el Transporte Fronterizo México - Estados Unidos es un organismo de consulta sobre las relaciones de comercio e inversión entre estos países.

"Existe un memorándum para la integración de México a la alianza de seguridad de vehículos comerciales Estados Unidos - Canadá. Con relación al TLCAN señala la apertura del cruce Transfronterizo del autotransporte y la inversión extranjera en empresas de autobuses y de transporte de carga internacional"³⁵

En 1995, debió entrar en vigor el memorándum anteriormente mencionado, en el cual se permite la entrada de los transportistas de los tres países a los Estados fronterizos. Estados Unidos suspendió unilateralmente esta disposición en su territorio, argumentando que el ingreso del transporte mexicano a sus estados fronterizos, traería consigo problemas de inseguridad y contaminación, por la falta de capacitación de los chóferes y las condiciones de los vehículos. Sigue el grupo de trabajo de Transporte Fronterizo de los socios del TLCAN.

³⁵ Secretaría Comunicaciones y Transportes, Memoria 1988-1994. Octubre 1994. Pág. 128

B) FERROCARRILES

La red ferroviaria mexicana cuenta con una extensión de 26,613 km, de los cuales 20,688 km corresponden a vías principales (77.7%); 4,300 km vías secundarias (16.5) y 1546 km vías particulares (5.8%). La red transporta anualmente 52 millones de toneladas, el 37.9% corresponde al comercio exterior. El gobierno también está logrando impulsar el sistema ferroviario en la participación de la demanda nacional e internacional, por medio de una modernización y reorganización en su estructura, con el objeto de lograr una mayor eficiencia, productividad y coordinación con otros modos de transporte. En el año de 1993 se han revisado y actualizado diversas leyes y reglamentos en materia ferroviaria, a través de las cuales se abre este sector a la iniciativa privada.

La privatización de los ferrocarriles y los puertos están procediendo legalmente como se ha citado. Su objetivo es el de lograr mejorar la calidad de los servicios y una nueva infraestructura en su red ferroviaria. El 25% de la carga por vía férrea, tiene conexiones a los puertos de Manzanillo, Mazatlán y Guaymas, enlazados a la Ciudad de México, Monterrey y extensivas conexiones en la frontera con los Estados Unidos y emplea alrededor de 15,000 trabajadores.

En lo que se refiere al transporte fronterizo, se han desarrollado trabajos para lograr el aumento en la calidad y seguridad de los servicios internacionales por esta vía entre México - Estados Unidos - Canadá. Dentro de los avances logrados se encuentra la instrumentación de mecanismos operativos para la agilización del tráfico de carga y la aplicación conjunta de normas técnicas y de seguridad.

El Programa Nacional de Modernización del Transporte 1990-1994, señala la necesidad de implementar las políticas tarifarias que cubran los costos variables, cuidando que se dé una relación adecuada con el autotransporte. Para 1993 se autorizó la desregulación tarifaria de los servicios de carga y pasaje. En 1995 se permite la inversión privada nacional y extranjera.

C) AÉREO

En México, se cuenta con terminales aéreas en los principales puertos. Al igual que los otros medios de transporte, el sistema aéreo tendía a la protección y no permitía su desarrollo, pero fue hasta 1998 cuando se estableció una nueva política y para la modernización del sector aéreo.

El Programa Nacional de Modernización de Transporte 1990-1994, sobre transporte aéreo señala acciones y políticas reguladoras en la seguridad aérea, mayor apertura a la competencia con la creación de nuevas empresas en servicios troncal, regional y de fletamento, el impulso al tráfico internacional sin restricciones a las líneas aéreas extranjeras, así como modernizar y ampliar la capacidad de la flota de las empresas nacionales.

Asimismo, celebrar nuevos convenios que permitan aumentar el flujo de pasajeros y el turismo, al igual que incrementar los vuelos de fletamento. De esta política se puede decir que se dieron cambios de la apertura y la eliminación de la exclusividad de servicios. Por la cual, se crearon 29 aerolíneas de las que 6 son troncales, 12 regionales, 10 en servicio de fletamento y una exclusiva para la carga.

La aviación mexicana ha logrado una modernización en sus equipos de vuelo y cuenta con el equipo adecuado para operar competitivamente.

"El tráfico internacional se ha impulsado a través de convenios bilaterales, buscándose eliminar la mayor parte de restricciones de frecuencia y capacidad"³⁶

El Gobierno anunció en Abril de 1998 la venta de una parte del sistema mexicano de aeropuertos en tres o cuatro paquetes regionales, incluyendo solamente los más viables económicamente (México, Cancún, Tijuana, Puerto Vallarta y Acapulco) y otros 13 más. Este plan involucra aproximadamente de 35 a 58 aeropuertos. El aeropuerto de la Ciudad

³⁶ Op. cit. Pág. 111.

de México, que recibe el 40% de todo el tráfico aéreo del país, podría ser vendido como un paquete por sí sólo

D) MARÍTIMO

La crisis de los años 80 y la falta de capitales provocó un rezago y deterioro en las instalaciones, y un retraso en la carga y descarga eficiente de los productos

Dentro del período de 1988-1993 se le otorgó al transporte marítimo un presupuesto de \$200 millones de pesos para el sector portuario y la marina mercante, pero el transporte marítimo requiere de una gran inversión, en la infraestructura de los puertos marítimos nacionales. Por ejemplo, se requiere de la adquisición de maquinaria moderna y adecuada. Además, es necesario complementarlo con una amplia y eficiente transportación terrestre de y hacia los puertos, para que los grandes volúmenes se movilicen adecuadamente.

En cuanto a los buques se refiere, el impuesto del 2% al activo fijo ha mermado sensiblemente a las empresas navieras, en virtud del alto costo de las embarcaciones

La privatización y desregulación en los sectores claves han retardado los detalles de las nuevas reformas. La reducción de restricciones a los dueños de las compañías de transportes, a la explotación de los medios de comunicación y a las actividades comerciales son imperativas para que los inversionistas extranjeros puedan operar libremente

"La participación de la inversión privada permitió la modernización y mejoras de la infraestructura en materia de terminales e instalaciones especializadas, de cruceros turísticos y de marinas. En 1995, las inversiones se concentraron en las terminales especializadas en el manejo de granel agrícola, minerales y fluidos"³⁷

³⁷ Op.cit. Pág. 166.

Las terminales de contenedores de los cuatro principales puertos del país serán operados por empresas privadas, así como el dragado en las terminales marítimas, por ejemplo el Grupo Internacional de Servicio de Contenedores Filipinos ganó la concesión de usos múltiples en el Puerto de Ensenada.

A las compañías que operan bajo la figura jurídica de API, tienen una concesión de 25 a 50 años. El Gobierno ha puesto a la venta varias APIs como: Puerto Vallarta, Topolobampo, Mazatlán y Guaymas. Resulta mejor para algunas APIs, como las que se encuentran en los puertos de Campeche, Tabasco, Quintana Roo, Yucatán y Baja California del Sur, mantenerlas bajo el control del Estado. Es de resaltar los logros alcanzados en la simplificación del sistema de tarifas.

Se puede concluir que la apertura de la economía mexicana a partir de 1986, el proceso de desregulación de los servicios de transporte y la revisión de las leyes y reglamentos que regulan el comercio marítimo, la participación de los inversionistas en este sector y los convenios comerciales firmados por México en busca de nuevos mercados internacionales, se han logrado una modernización en la infraestructura de las vías de comunicación y equipamiento adecuado para la prestación de estos servicios en el manejo eficiente de las mercancías, contribuyendo a una participación activa en el comercio exterior.

MOVIMIENTO DEL COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO POR MODO DE TRANSPORTE 1986 - 1997

(En miles de toneladas)

AÑOS	AÉREO	FERROVIARIO	CARRETERO 38	MARÍTIMO
1986	66000	57183	290559	95954
1987	79000	58124	296088	102390
1988	92000	57354	298870	106902
1989	106000	53890	309803	104483
1990	101000	50960	314675	107916
1991	107000	46404	327773	113508
1992	124000	49850	314070	118984
1993	195526	50400	324873	121929
1994	105530	52100	324567	122675
1995	131648	21700*	234567	123052
1996	129492	28600**	345678	145131
1997	130793	28591*	213465	159129

Fuente: ³⁹Datos de INEGI. * Dato estimado ** Dato de la Marina Mercante.

Como se observa en la tabla de datos sobre el movimiento de mercancías de exportación e importación, el servicio aéreo en el año de 1993 transportó 195,526 toneladas. El mejor año que registro el servicio de transporte por camión fue en 1991 donde se transportó 327,773 toneladas. Por ferrocarril su mejor año fue en 1996, durante el cual transportó 417 222,911 toneladas Para el transporte marítimo su mejor año fue en 1997, movilizándose 159,129 toneladas

También se puede ver que el transporte marítimo y aéreo mantuvieron un incremento constante en los servicios de carga y descarga internacional Asimismo, se

³⁸ En el sector carretero los datos son estimados de acuerdo a SCT y el IMT El que presenta este transporte para el control de sus estadísticas es la descentralización y privatización de este sector, esto de acuerdo a fuentes verbales obtenidas de la Subdirección de Estadísticas de la Dirección General de Autotransporte de la SCT

³⁹ Con respecto a los datos de carga por ferrocarriles, los datos no son muy fiables, ya que se encontró la variación de datos por las dependencias que manejan estos datos como son. BANAMEXT, INEGI, SECOFI, IMT y SCT Esto se debe a que Ferrocarriles Nacionales de México se encuentra en reestructuración a partir de su privatización

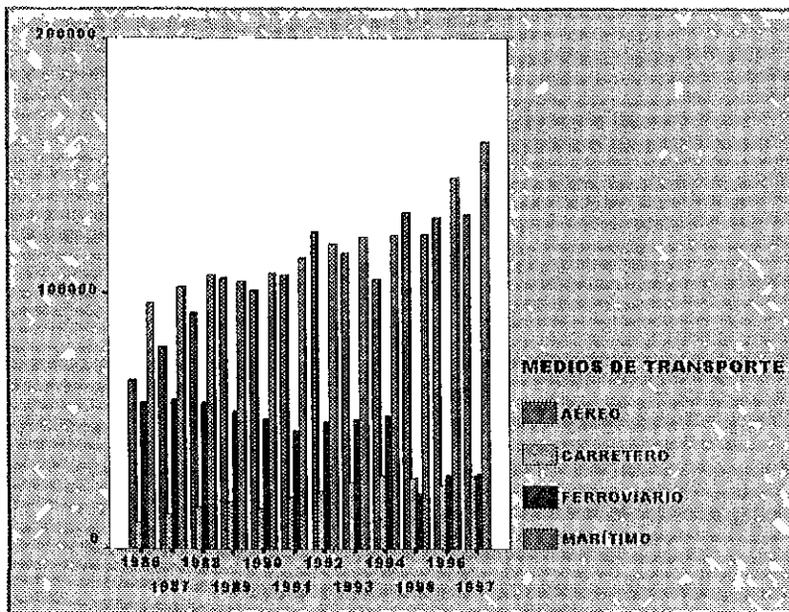
muestra que el transporte por agua es el modo más utilizado por los exportadores e importadores del país

Mientras que el transporte por carretera y ferrocarril muestra altas y bajas en la utilización de estas vías de comunicación. Existen varios factores que afectan a los servicios de transportes, por ejemplo el aumento de las exportaciones, la necesidad de productos de importación para satisfacer las necesidades del país, la demanda de los servicios de transporte de acuerdo a sus precios de fletes, entre algunos, sin contar los aspectos económicos y políticos del país, y los factores internacionales.

Se encuentra en reestructuración Ferrocarriles Nacionales. A partir de su privatización, la Dirección de Control Estadísticos desapareció, aunque el INEGI es la institución que maneja todo lo referente a datos y estadísticas, su información fue general, por lo cual se tomaron en cuenta los datos obtenidos de la Dirección General de Marina Mercante, ellos manejan datos sobre las importaciones y exportaciones transportadas en el país.

Se puede decir que el transporte por vía aérea y marítima presenta una tendencia favorable para el sector transportes. Mientras que para el transporte por carretera y ferrocarril se muestran altas y bajas en la utilización de estas vías de comunicación. Existen varios factores que afectan a los servicios de transportes, por ejemplo el aumento de las exportaciones, la necesidad de productos de importación para satisfacer las necesidades del país, la demanda de los servicios de transporte de acuerdo a los precios de los fletes, entre algunos, sin contar los aspectos económicos y políticos del país, y los factores internacionales.

MOVIMIENTO DE CARGA INTERNACIONAL POR LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE DE MÉXICO ENTRE 1986 A 1997



4.2.2. MEDIOS DE TRANSPORTES EN CANADÁ

La historia de Canadá esta fuertemente ligada a la historia del transporte. La orografía, hidrografía y extensión territorial de Canadá ha hecho esencial el contar con una red de transporte eficiente para mantener unido al país, permitir la movilización de personas y bienes, así como para transportar la mercadería canadiense a los mercados internacionales.

Para construir y mantener dicha red, los canadienses han tenido que superar enormes barreras naturales. En el invierno, la nieve debe ser retirada constantemente de las carreteras, pistas de aeropuertos, vías férreas y en los puertos se debe quebrar el hielo para la entrada de las embarcaciones, mientras que en sus instalaciones portuarias se

debe de remover la nieve. En muchas regiones, los canales navegables se abren solamente durante el verano. Por todo esto, Canadá ha desarrollado un sistema de transporte sofisticado.

Para lograr el buen funcionamiento de su infraestructura, la industria del transporte canadiense ha logrado hacer una conexión aérea y terrestre entre el este y el oeste, el norte y el sur de Canadá. La vía férrea es reconocida como un sistema de transporte, el cual ha ayudado a la apertura de su desarrollo industrial y a la agricultura. El transporte aéreo es un servicio con alcances a casi cualquier punto del país.

Canadá cuenta con más kilómetros de carreteras y vías férreas por persona que el resto de los países, incluidos los Estados Unidos. El sistema incluye 900 mil Km de carreteras, una vasta ruta ferroviaria, alrededor de 300 puertos comerciales y la vía marítima del San Lorenzo, y 646 aeropuertos certificados.

La mayoría de los centros industriales y comerciales se encuentran cerca de modernos aeropuertos con conexiones a servicios aéreos internacionales. Una industria marítima especializada florece en ambas costas del sistema de los Grandes Lagos y del Gran Canal de San Lorenzo. Los científicos e ingenieros canadienses han desarrollado las tecnologías que hacen posible esta red del sistema de transportes canadiense y que han convertido a Canadá en un líder mundial en la solución de problemas de transporte

El sector de transportes se encuentra unido a la producción de mercancías, más que al total de la actividad económica canadiense. Los movimientos de mercancías canadienses son alrededor de dos tercios de toda la actividad de transportes. Por su parte, la producción de mercancías es más afectada por el ciclo de negocios que por el sector servicios

Los cambios en el flete del transporte de son ocasionados por los cambios en la producción, el valor total de la producción de mercancías y los servicios prestados en el país en un año, es el elemento clave del entendimiento del impacto en los factores de la economía. Durante la recuperación y expansión del período 1993-1997, la actividad del

servicio de transportes creció más rápidamente que el total de la actividad económica, logrado por el fuerte impulso del crecimiento del comercio canadiense.

El fuerte crecimiento de la economía en 1997 empujó la actividad del transporte a un alto nivel, comparado con 1996, el PIB del transporte en 1997, aumento 5.4% en términos reales. Los medios de transporte por camión y ferrocarril han mostrado un gran aumento, con 9.3 y 9.0 por ciento respectivamente, seguido por el transporte aéreo y marítimo con 5.9 y 3.2 por ciento. La inversión en transporte, incluye los gastos del Gobierno en la infraestructura del transporte, como el de la construcción de carreteras; negocios y gastos del Gobierno en maquinaria y equipo, como autos y camiones. En transportes, usualmente la inversión ocurre en intervalos irregulares e involucra cuantiosas cantidades de dinero.

Este sistema de transporte doméstico e internacional, juega un papel importante en el comercio canadiense. Como una economía abierta, Canadá depende del transporte de las mercancías captadas de los mercados extranjeros. El transporte es también importante en el comercio doméstico. El comercio entre las provincias es vital para la economía regional. *Cada provincia tiene su propia economía y es dueña de su industria específica que hacen del transporte un eslabón crucial.* El flujo total aumenta el 40% entre 1988 y 1996. Durante el mismo período, el total de mercancías de exportación aumentó 30%, mientras la demanda doméstica lo hizo en un 27%.

El dinámico sector comercial de Canadá incrementa el nivel de actividad y la importancia relevante del transporte. Para Canadá, el transporte es una parte clave en los negocios y en la generación de empleos. Desde principios de los años 60, su economía ha experimentado cambios estructurales en la industria y sus servicios de transportes.

"En 1997, la producción de mercancías aumentó 4.8% comparado con 3.9% de la economía. El sector se recuperó de la recesión de 1990-1991, alcanzando cerca del 33% del total de la producción en 1997. Muchas industrias fabrican productos para exportar, lo cual significa negocio para el sector transportes. Por

ejemplo, es exportado casi el 76% de la maquinaria no eléctrica. 89% del equipo eléctrico y 84% de equipo de transporte."⁴⁰

Las importaciones de mercancías son importantes en términos de la demanda doméstica para el transporte. El transporte es vulnerable por la variación en el ciclo de los negocios, también por los cambios estructurales a largo plazo. Con sus demandas, el transporte crece cuando la economía crece, y se detiene durante los altibajos de la economía. El sector transportes se encuentra ligado a la producción de mercancías, los movimientos de productos representan cerca de dos tercios de toda la actividad de transportes de Canadá.

Cada elemento de la infraestructura del transporte es una propiedad pública, la cual requiere de un mantenimiento e inversiones, para las necesidades requeridas para su crecimiento. Para sostener su infraestructura y modernización en el sistema de transportes, es necesaria la participación de la inversión. El gobierno participa en la infraestructura del transporte, como el de la construcción de carreteras; negocios y gastos del gobierno en maquinaria y equipo, como autos y camiones.

A) AUTOTRANSPORTE

La construcción de carreteras y camiones se inició hasta este siglo. La súper carretera *Trans-Canada*, es la autopista nacional más larga del mundo, con 7,775 Km de longitud. La infraestructura de este transporte es una vasta red que cubre toda la superficie del país, la cual se extiende a 9 millones de Km. Las carreteras también proporcionan una de las formas más utilizadas para el transporte de mercancías. El desarrollo ferroviario relega al transporte por carretera a principios del siglo XX, tomando el rol de agente de entrega de envíos locales y la recolección de estos. Pero fue hasta el año de 1950 que esta utilización del transporte comenzó a desarrollarse por sí solo, mientras que el equipo del sistema ferroviario quedó pasado de moda. Mientras que el transporte carretero desarrolló una súper autopista, técnicas en la ingeniería automovilística y el consumo de diésel barato. Siendo capaz de mover un cargamento de alto tonelaje a una tarifa

⁴⁰ http://www.tc.gc.ca/tfacts/anrel1997/annual97/TC97_C09.HTM

competitiva. Así como, el ofrecer un servicio de puerta a puerta, sin depender de un horario fijo, ofreciendo un servicio a los lugares más remotos del país, con una variedad de equipo para manejar cualquier cargamento. Existen gigantescos camiones que transportan toneladas de madera, carbón, materiales de construcción y otras cargas pesadas. En Canadá este servicio es regulado por la jurisdicción de cada provincia, lo que hace difícil el tránsito de cargamentos por cada una de las provincias canadienses. Pero es un modo de transporte auxiliar en el comercio internacional.

El tráfico doméstico e internacional del transporte por carretera ha crecido desde 1992. El transporte doméstico se incrementó un 50 por ciento, mientras el internacional aumentó un 98 por ciento.

B) FERROCARRILES

El transporte ferroviario ha jugado un papel muy relevante en la historia de Canadá. Su expansión hacia el Oeste, más allá de los Grandes Lagos, se basó en el ferrocarril. La empresa canadiense Canadian Pacific Railway fue el instrumento en moldear el destino y futuro de la nación. A mediados del siglo XIX, había pocas líneas férreas en el país y estaban ubicadas en el este. Para ese entonces su población era de cuatro millones de habitantes y el dominio era por sus cuatro provincias: Nova Scotia, New Brunswick, Québec y Ontario. Al oeste se encontraba la inmensa pradera y las áreas montañosas, accesibles solo por canoa o a caballo. Para canadienses fue de vital importancia unir sus provincias, por lo cual fue esencial la creación de vías férreas desde el Atlántico hasta el Pacífico, para formar un Canadá fuerte, unido y desarrollado. Además de evitar la anexión de sus territorios (Manitoba, Colombia Británica, Saskatchewan y Alberta) a los Estados Unidos. Construyéndose en dos fases la vía férrea transcontinental: la primera de Callander en el Lago de Nipissing a Thunder Bay (antes Fort William) en el Lago Superior. La segunda cubrió la pradera y las montañas de Winnipeg al Lago Kamloops en la Colombia Británica, más de 700 km fueron construidos a través de las montañas de la parte sur de Alberta y la Colombia Británica. Aunque su tecnología no era tan avanzada en el siglo XIX como la de hoy en día, la vía férrea transcontinental fue construida en 54 meses. Así pues, Canadian Pacific (CP) es considerado como "El Gran Padre" de las líneas ferroviarias y fue oficialmente reconocida el 16 de Febrero de 1881.

Canadian National (CN), es la segunda compañía ferroviaria creada en 1918 por el gobierno canadiense para operar pequeñas compañías ferroviarias. Actualmente CN tiene una red ferroviaria en toda la nación. No se puede comparar CP con CN por que las dos son los colosos de Canadá. Pequeñas compañías independientes han sido absorbidas por algunas de las dos compañías. Pero existen todavía pequeñas compañías que trabajan independientemente pero son de uso domestico solamente como es el caso de Northern Alberta Railway (N.A.R.) que corre de Edmonton a Waterways y Fort McMurray, Great Slave Railway (G.S.L.) que tiene conexión con NAR, y otras compañías ferroviarias que seria extenso nombrarlas.

De acuerdo con la *Railway Association of Canada*, la red ferroviaria tiene actualmente casi 71,133 Km de vías. El ferrocarril sigue siendo uno de lo principales medios de transporte de carga.

"El Canadian National Railway y el Canadian Pacific Railway operan la mayoría de los servicios nacionales de carga por ferrocarril. Los principales productos transportados por riel incluyendo trigo y otros granos, carbón, potasio, azufre, cobre, níquel, hierro, arena y piedra, piggyback y trafico de contenedores, automóviles y camiones, productos forestales, gas licuado, productos petroleros, químicos y fosfato. El servicio de pasajeros lo proporciona VIA Rail Canada."⁴¹

Este medio de transporte se conecta con el transporte marítimo o el transporte multimodal. Este ultimo es otro tema a estudiar, por lo cual se decidió no hablar de él en este trabajo. La mayoría de los puertos canadienses tienen servicio con CN y CP sus principales instalaciones de encuentran en: Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montreal y Halifax. Por lo cual, se provoca una competencia entre estas dos compañías Pero existen puntos en donde solamente tiene control un de estos dos colosos. La modernización y ampliación ferroviaria continua siendo vital para Canadá. Actualmente existe el proyecto Rogers Pass en la Colombia Británica, asimismo, se busca la

⁴¹ Canadian International Freight Forwarders Association Inc., Professional Education Course. Vol. I. Third Ed 1999, pág. 37.

modernización en su equipo de carga, una mayor velocidad, la computarización y la tecnología en sus locomotoras.

A continuación se muestra el movimiento de carga para exportación y de importación durante el período de 1986 – 1997. En la cual se puede observar que las exportaciones fueron mayores que las importaciones. Asimismo, se muestra un aumento considerable a partir de 1992

MOVIMIENTO DE CARGA POR FERROCARRIL 1986 - 1997

(Millones de Toneladas)

Año	Importaciones	Exportaciones	Total
1986	9508	32636	42144
1987	9891	33862	43753
1988	9503	36028	45531
1989	10274	35598	45872
1990	10620	36171	46791
1991	11479	35938	47417
1992	11362	41788	53150
1993	12482	44496	56978
1994	14503	51549	66052
1995	15390	52446	67836
1996	16473	54416	70889
1997	17580	55550	73130

Fuente <http://www.cta.otc.qc.ca/eng/>

C) AÉREO

La industria de la aviación canadiense ha crecido considerablemente en los últimos 25 años. Con la introducción del Boeing 707 y el DC8, la transportación aérea comenzó a ser más popular. Pero fue a principios de los 70's, que la industria aérea tomó un camino adelante en la construcción de todo tipo de aviones para cargamento. El número de aeronaves registradas se incrementó cerca de un 206% entre 1968 y 1992. Sobre las pasadas décadas el transporte aéreo a ganado importancia. Hoy en día, millones de toneladas de mercancías son enviadas anualmente a cualquier parte del mundo. La industria de carga aérea, representa una parte vital del sistema de transporte internacional, esencial para el comercio global.

La evolución de las empresas de transporte aéreo a crecido naturalmente con la industria aérea. Canadá cuenta con varias aerolíneas internacionales, sus dos principales aerolíneas son *Air Canada* y *Canadian Airlines International*. El número de pasajeros que transporta cada año estas líneas comerciales a crecido aproximadamente en un 250%. Cerca de 860 transportistas aéreos locales autorizados proporcionan servicios programados y tipo chárter en todo el país.

El transporte aéreo es de especial importancia en las comunidades del Norte de Canadá, ya que muchas de estas comunidades son inaccesibles por otros medios y dependen de los servicios aéreos para sus abastecimientos básicos. El movimiento de cargas por este medio de transporte es muy delicado y se necesita personal y equipo capacitado y especializado para la carga y descarga de las mercancías. Esto es porque se puede poner en riesgo la vida de miles de personas por donde transitan estas aeronaves. Por lo cual Canadá tiene leyes y reglamentos para el manejo de mercancías dudosas y peligrosas. Algunas de las ventajas de este sistema son, la rapidez de la llegada de las mercancías al lugar de destino, sus tarifas son bajas y se cuenta con servicios de puerta a puerta también.

El sistema aéreo canadiense se encuentra regulado por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (en inglés International Air Transport Association, IATA) Dentro de sus funciones esta la de organizar los horarios de las aerolíneas en el comercio mundial y asimismo, el tráfico doméstico de pasajeros y cargamentos.

D) MARÍTIMO

El transporte marítimo de Canadá abarca 59,509 Km de costas que incluyen 3,000 km de canales interiores (sin contar las costas de sus islas). Las rutas navegables juegan un papel dominante en la red de transporte. En 1992, se cargaron y descargaron 351 millones de toneladas de mercancías en los puertos canadienses.

El sistema de puertos federales está conformado por 14 puertos operados bajo el sistema de *Ports Canada*, nueve comisiones costeras prácticamente autónomas y aproximadamente 300 puertos públicos administrados por la Guardia Costera Canadiense (*Canadian Coast Guard*) Además, existen aproximadamente 100 puertos privados y dos puertos provinciales o municipales. La mayoría de los puertos de gran capacidad se encuentran en las costas oriental y occidental y a lo largo del Gran Canal del San Lorenzo

El Gran Canal de San Lorenzo, es un triunfo de la ingeniería, permite a los trasatlánticos internarse en el continente Es uno de los canales interiores más largos del mundo Con 3,700 km de extensión, el Canal de San Lorenzo va del Océano Atlántico al extremo oeste del Lago Superior Es navegable en su totalidad aproximadamente nueve meses del año y, desde 1970, los rompehielos de la Guardia Costera Canadiense han mantenido abierto el río San Lorenzo hasta Montreal durante todo el año. Los canadienses son líderes en tecnología marina, al producir cargueros que son de auto descarga y rompehielos que pueden navegar en el Ártico.

"En 1996, los totales de movimientos de la carga internacional fue de 260 1 millones de toneladas, aproximadamente \$83 billones de dólares (excluyendo los cargamentos por los puertos vía Estados Unidos). Las exportaciones canadienses tienen un valor de \$44 billones de dólares y cerca de \$39 billones de dólares de las importaciones. Del total de toneladas internacionales que se manejan en los puertos canadienses, el 67% son exportaciones " ⁴²

Los principales socios comerciales por vía marítima son Japón, China, Corea del Sur, el Reino Unido y otras naciones de Europa del Oeste. Juntos representaron el 60% del total del comercio marítimo internacional canadiense en 1996.

"En 1996, el comercio marítimo de altura (excluyendo el comercio de Canadá - E U) fue valuado aproximadamente en \$74billones de dólares canadienses, estimando las exportaciones en \$38 billones y las importaciones de \$36 billones El

⁴² <http://www.tc.gc.ca/facts/amcl1997/annual97/TC97C09.htm>

transporte marítimo fue el que dominó los fletes de altura, seguido por el transporte aéreo".⁴³

MOVIMIENTO DE CARGA INTERNACIONAL POR LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE EN CANADA DE 1986-1997				
Año	MARITIMO	FERROVIARIO	CARRETERO	AEREO
1997	251760	73130	55550	205500
1996	260098	70889	47054	195584
1995	259970	67836	43515	183743
1994	247069	66052	40750	169102
1993	224161	56978	33018	154514
1992	223157	53150	26383	139933
1991	234128	47417	24139	154375
1990	232339	46791	24919	170320
1989	239261	45872	27176	168262
1988	249978	45531	31326	156099
1987	227020	43753	25087	148300
1986	206574	42144	24345	149100

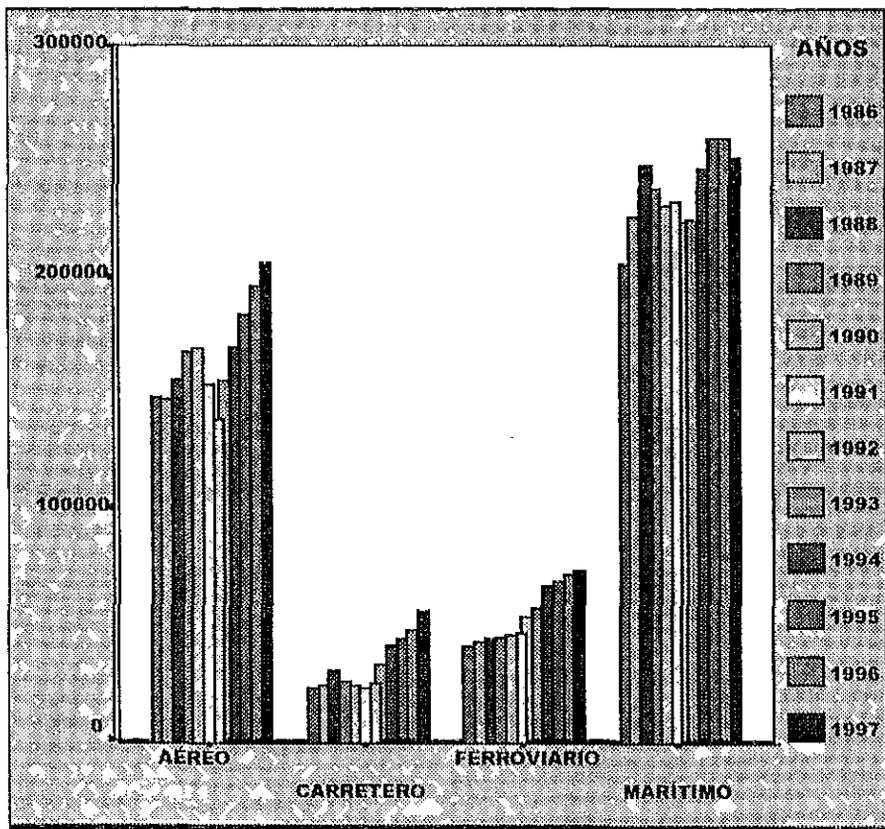
Fuente: estadísticas de Canadá pagina de Internet: <http://www.tc.gc.ca/facts/statfor>

En este cuadro de datos, se muestra la participación de los modos de transportes canadienses en el flujo internacional de productos por volumen. Se observa que el transporte marítimo fue el más requerido en el envío de sus mercancías al exterior. Le sigue el transporte aéreo, por ferrocarril y por último por carretera. Además, se muestra un incremento regular en comercio exterior canadiense.

A continuación, la gráfica nos permite realizar una comparación entre los cuatro medios de transportes. En donde se puede observar la utilización de los modos de transporte más utilizados para el movimiento de los productos canadienses. Además, se puede confirmar con estos datos que el transporte marítimo para Canadá es el más viable y confiable para la movilización de sus mercancías.

⁴³ Idem

COMPARACIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTES DE CANADÁ (Toneladas)



CONCLUSIONES

Las relaciones diplomáticas y comerciales entre México y Canadá se establecieron por primera vez en 1946. Recientemente se han acercado más por diferentes factores internacionales como son: el proceso de globalización, los acuerdos de libre comercio regionales, diferentes convenios bilaterales, el quebrantamiento de algunos sistemas políticos (la unificación de Alemania y la desintegración de la antigua URSS). Aunque esta relación se ha estrechado en los últimos doce años, de ello se han encontrado algunos cuestionamientos que sirven para presentar posibles soluciones, propuestas y mejoras en sus relaciones comerciales.

Con lo que respecta al Sector Transportes la historia siempre nos ha demostrado que el es uno de los pilares fundamentales de la economía de los países. A tal grado que para México representa un 7 por ciento del Producto Interno Bruto; aparentemente este porcentaje se observa como mínimo, pero es representativo en la economía general del país. Por esta razón es importante apoyar, mejorar y reformar constantemente a este Sector.

Dentro de los diferentes medios de transporte, el marítimo juega un papel importante en el Comercio Internacional. Esto se puede demostrar a través de la historia y de la confirmación de ciertos autores que hacen hincapié en que este medio es el eje central del comercio en todos los sentidos de la palabra. Por lo cual, se debe continuar con la modernización y especialización de todos los elementos que participan en el comercio exterior.

Al analizar la relación bilateral de los países en estudio, con respecto al comercio internacional y al transporte por agua, tenemos como resultado la igualdad que se representa como un "Análisis Comparativo del Comercio Marítimo entre México y Canadá en los años de 1986 - 1997". De esto es posible obtener las siguientes conclusiones que son el resultado de la investigación y de algunos puntos de vista particulares del autor.

Se puede observar que ambos países obtuvieron cambios significativos de la comercialización por vía marítima en el periodo de estudio y se notó principalmente en los años de 1993 a 1997. Si se hace una revisión de los hechos, podemos ver que 1986 abrió un nuevo campo para el comercio exterior mexicano. Estos cambios se muestran en el movimiento de mercancías que cada país realizó por vía marítima. En las gráficas se muestra que creció notablemente el comercio marítimo para ambos países.

Para poder aceptar que existen diferencias significativas en la comercialización por vía marítima en comparación a los otros medios de transportes, de acuerdo a la tabla de datos y gráficas sobre los medios de transportes, estas nos muestran que el transporte marítimo es el medio más utilizado para el comercio exterior entre los dos países. Después le siguen en importancia el transporte aéreo, ferroviario y por último, el carretero. Aunque no debemos subestimar a los otros medios de transporte y en especial al servicio aéreo que por su rapidez en el envío de cargamentos y la construcción de nuevos aviones para cargas especiales, puede ser el medio más competitivo para el transporte marítimo. Por otro lado, es adecuado que todos los modos de transportes estén conectados entre sí, para lograr un mejor funcionamiento del sistema de transporte y un apoyo al comercio exterior.

Al comparar el volumen de mercancías transportadas por estos medios, vimos que Canadá tiene un mayor comercio exterior que México. Ahora bien, ocurrieron cambios considerables dentro de nuestro periodo de estudio, como son los años de 1989, 1993, 1996 y 1997. Si hacemos una revisión de los hechos históricos podemos comprender el por qué los aumentos o disminuciones del comercio exterior en esos años. Por citar algunos factores internacionales, destaca la entrada de México al GATT, la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, la entrada de México a la OECD, la devaluación del precio del petróleo, entre algunos otros aspectos. Para Canadá la firma del TLCAN es un paso en la búsqueda de nuevos socios comerciales y a la vez es un acercamiento con los países latinoamericanos. La devaluación del dólar canadiense a finales de 1996 y 1997, provocó un desequilibrio en su comercio exterior.

Estos hechos han influido en varios aspectos a México y a Canadá por ejemplo la firma del GATT llevó a México a una apertura en su economía y con el TLC los tres países socios modificaron sus legislaciones nacionales para poder hacer cumplir dicho pacto. El TLCAN no solo se ha quedado ahí, Canadá, México y los Estados Unidos se encuentran trabajando en lograr una integración económica del Continente Americano. Se espera que para el 2005 se finalice y se firme este acuerdo de gran magnitud.

También se llegó a la conclusión de que Canadá reconoce el valor estratégico del sistema de transportes y es un país dedicado a su comercio por vía marítima y aérea, mientras que para México, la parte estratégica reside en las carreteras y en los puertos y no así en el negocio marítimo propiamente dicho. Muestra de ello es que tan solo el 0.44% del comercio exterior mexicano es transportado por buques de bandera mexicana, el resto lo hace a través de buques extranjeros.

Por último, las perspectivas que presenta el comercio marítimo entre México y Canadá son altas, pero se debe considerar que son a largo plazo. Se prevé un comercio marítimo mayor entre ambos socios comerciales, dependiendo de la demanda de los productos a exportar o a importar, y esta demanda a su vez depende de los proyectos para *promover las exportaciones*, y de igual forma de los programas para el mejoramiento y modernización de la infraestructura del sistema de transportes.

BIBLIOGRAFIA

ARTICULOS DE INTERNET

A. Gantz, David
Rules of Origin under NAFTA.
Internet búsqueda en NAFTA

Anderson, Stella and L. Rogge, Sandra
Mexican Ports: New Opportunities under N.A.F.T.A. and the new mexican law .
Noviembre. E-mail: mexis@onramp.net.

Canadian Shipowners Association and the Chamber of Maritime Commerce
A competitive Vision for the Great Lakes – St. Lawrence Waterway
Octubre, 1997.
[Http://www.shipownera.ca](http://www.shipownera.ca)

Canada, the North American Market and NAFTA (cont'd).
<http://www.dfait-maeci.gc.ca/english/TRADE/INVEST/60070b.htm>.

Cross – Border Trade in Services
Documento del TLCAN.
Capítulo 12
[http. // the – tech.mit.edu/Bulletins/Nafta/12.services](http://the-tech.mit.edu/Bulletins/Nafta/12.services)

Department of Foreign Affairs and International Trade,
Canada, the North American market and NAFTA .
"The North American Market", "Canada-US Trade: A Tradition of Preferential
Access", "North-south Transportation Links", "Future Directions"
December 1996.
[Http://www.dfait-maeci.gc.ca/english/trade/invest/60070.htm](http://www.dfait-maeci.gc.ca/english/trade/invest/60070.htm)

Department of Foreign Affairs and International Trade Mexico Division.
<http://exportsource.gc.ca80/cgi-b>

Embassy in Ottawa
"Mexican Ports"
<http://www.docuweb.ca/mexico/1-engl/ports>

Exportaciones Mexicanas a Canadá
Cita Internet. Embajada de Canadá, Ligas Canadienses,
Relaciones Comerciales México-Canadá.
(Búsqueda Específica de Contactos[Canadá])

North American Free Trade & Investment Report.
"NAFTA at five. trade growth exceeds expectations".
Word Trade Executive, Inc. 1999.
Ruta: <http://www.wtexc.com>

Servicios Portuarios.
<http://www.nafta.net/TLC.15.htm>
Ultima version 21/10/95

U.S.A: Department of Commerce
NAFTA General Definitions.
Ruta <http://strategis.ic.gc.ca>

ARTICULOS Y REVISTAS

Agricultura y Agri-food Canada,
Agri - Food Export Market Assessment Report on Mexico.
Agri-food Canada, Junio 1996.

Canadian Sailings
"Latin America Trade Survey"
Revista mensual
Monday, July 20, 1998
pp 40-54.

Comercio Exterior,
Información Dinámica de Consulta.
Carpeta GEA (Información Económica Oportuna),
Agosto 1997 México

GEA Economic
Información Económica Oportuna.
Grupo de Economista y Asociados.
Núm.97 Al. Enero 1999
México

G. Hall, Kevin,
"La prensa internacional comenta, El Boom Comercial Mexicano"
Journal of Commerce. p.9 - 10
Capitanía de Puerto, Mensual, Septiembre 1995.
Manzanillo, México.

Defegación Comercial Mexicana, Documento sin autor
NAFTA works for Mexico-Canada Trade 1993-1996.
Montreal-Quebec. Canada,1997

E.I.U. The Economist Intelligence Unit.
Canada, Country Report.
EIU, 4ª Parte 1997. Pp.27
Canada

López Gutiérrez, Hector
"La Cultura Marítima del México del Siglo XXI".
Revista Puertos Mexicanos. Puerto Vallarta, Jal.
Puertos Mexicanos, Julio/Agosto 1992
Año III, No. 26, p.7 - 8

Rojas, Hector,
"El Transporte Marítimo".
Puertos Mexicanos. Año III, No.3
México, Marzo, 1992

Ortiz Dietz, Hugo
México Banco de Datos.
Publicación El Inversionista Mexicano.
1997

Revista Comercio Exterior.
Vol 44, Núm.1,
México, Enero, 1994.

Revista Comercio Exterior.
Vol 44, Núm.2,
México,
Febrero, 1994.

LIBROS

Affaires exterieures et Commerce exterieur
Les services de Transport Guide de l'exportador
Canadá, 1992.

Alcázar Estrella, Lilia
Comercio Exterior y Transporte Marítimo, caso TMM
Ciencias Políticas y Sociales UNAM. 1995
Pp.65

Asia Sources group of Trade Magazine,
Importing from Mexico.
Published by Trade Media Ltd.
USA, 1991

Banco de México,
The Mexican Economy.
Mexico, 1992

Banco de México,
The Mexican Economy.
Mexico, 1995

Banco de Mexico
Mexican Economy 1996.
México, 1997.

BANCOMEXT
Informe Anual 1986.
México, 1987. Pp.95

BANCOMEXT.
México y su nueva era económica.
Septiembre 1990.
México, Pp.16

BANCOMEXT.
Programa de Actividades Promocionales en el Exterior 1999 Norteamérica.
México, 1998.

Cameron Duncan & Watkins Mel,
Canada under free trade....
James Lorimer & Company Publisher,
Toronto, 1993. Pp. 320

Canadian International Freight Forwarders Association,
Professional Education Course, Volume I,
CIFFA, Interim Edition,
Third Edition, 1999.
Streetsville, Ontario, Canada.

Canadian Transportation Agency
The Canada Transportation Act 1997 and The Rail and Marine Transportation
Branch.
Canada, 1997

Comisión Nacional de Fletes Marítimos.
Manual para el Usuario del Transporte Marítimo.
Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
Mexico, 1982
Pp. 382.

Constitución de los Estados Unidos de Mexicano, de 1917.
México

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante
Los puertos mexicanos en cifras 1991 - 1997.
Secretaría de Comunicaciones y Transportes,
México, 1998

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.
Movimiento de Carga, pasajeros y buques, 1996.
Secretaría de Comunicaciones y Transportes,
México, 1997.

Dirección General de Marina Mercante.
Modernización del Sistema del Transporte, Transporte Marítimo 1989 - 1994.
Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
México, 1995

Dirección General de Organismos Internacionales, BANCOMEXT
"Mexico in the OECD establishing new partnerships for growth"
Subsecretaría de Negociaciones Comerciales Internacionales
BANCOMEXT, 1997.

Dirección Planeación e Investigación
Relaciones Comerciales entre México y América del Norte.
Estudios Económicos Internacionales.
BANCOMEXT.
México, 1990.

E. Branch Alan,
Economics of Shipping Practice and Management
Chapman and Hall
London 1982.
Pp 242

F. Arias Gerardo
Las Relaciones Bilaterales México- Canadá 1944-1990.
UNAM Facultad de Ciencias Políticas y Sociales.
México, 1991

Gold, Edgar
Maritime Transport.
Lexington Books
Toronto, Canada 1981.
Pp.425

Grimwade, Nigel,
International Trade Policy a Contemporary Analysis.
Edition Routledge.
London and New York. 1996.
Pp.306.

Heaton Herbert.
The Story of Trade and Commerce with special reference to Canada.
Editorial: Thomas Nelsons & Sons. Canada, Lte.,
Toronto, Canada. 1955.

Instituto Mexicano de Comercio Exterior
Mercado de Canadá.
Colección Mercados/1. (IMCE),
México. 1988. Pp. 38

Instituto Mexicano del Transportes.
Manual Estadístico del Sector Transportes 1994.
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Sanfandila, Querétaro. México, 1996.

Kindleberger. Charles P, PhD.
International economics.
Ed Irwin-Dorsey Limited.
Pp.525

Jones Ronald W,
International trade: Essays in Theory...
North Holland Publishing Company.
New York, 1979.

L. Anderson, Terry,
"NAFTA and the Environment... Pacific"
Research Institute for Public Policy.
San Francisco, USA 1993.

Leamer, Edward E
The Heckscher-Ohlin Model in Theory and Practice
International Finance Section, Dept of Economics, Princeton University
New Jersey, USA,
February 1995. Pp. 50

Ley de Aduanas del 1º de Julio 1996.
México.

Ley de Comercio Exterior del 1º de Abril 1996
México.

Ley de Navegación del 4 de Enero de 1994
México.

Ley de Puertos.
Secretaria de Comunicaciones y transportes.
México. 1993
Pp 24

Ley Federal del Mar 1993
México.

Ley Federal de Metrología del 1º de Julio 1992
México

Ley de Sociedades Canadienses de Puertos, 1994.
Ottawa, Canadá

Ley Marítima de Canadá, 1994
Ottawa, Canadá

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 1994.
México

Lustige, Nova.
Mexico , the remaking of an Economy.
The Brookings Institute.
Washington, D.C.,USA 1992.

Laurier Trade Development Centre.
Mexico: A primer for canadian business.
Wilfrido Laurier University Center, Waterloo,
Ontario, Canada.
Primera Edición, Junio 1992

Macro Asesoría Económica,
Panorama Sectorial 1997-1997,
México 1997.

Marcué Diego, Laura Elena / Semán Chahín, Grissell.
El intercambio comercial México- Canadá.
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM.
México, 1979.

Mendoza Ortiz, Rosendo Rene.
La transición del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y
Comercio (GATT) a la Organización Mundial de Comercio (OMC).
Ciencias Políticas y Sociales, UNAM. 1996.
Pp. 80

Mexican Investment Board (MIB)
The Infrastructure series, Ports, Mexico, your partner for growth.
Subsecretaria de Infraestructura, Secretaria de Comunicaciones y Transportes.
México, Noviembre 1994. Pp.20

Ministere de Affaires International,
Le Quebec et l'accord de libre - exchange Nord – Americain.
Quebec. 1993. Section 2.

McCalla, Robert J.
Water Transportation in Canada.
Formac Publishing Co. Lte.
Halifax, Canadá, 1994, Pp 259.

O'Loughlin Carleen,
The Economics of Sea Transport
Pergamon Press London, 1967.

OECD,
Maritime Transport
Paris, 1993.

Oikawa Cathy, Pelkola Douglas, White Daniel.
Services de Transport entre le Canada et le Mexique.
Affaires extérieures et Commerce extérieur du Canada
Juillet, 1993

Olascoaga Ortega, Hilda V.
Entre las diferencias y los intereses comunes: las relaciones México - Canadá en el
contexto del TLCAN.
Ciencias Políticas y Sociales, UNAM.
1996 Pp.97

Price Waterhouse,
Doing business in Canada.
Canada. 1993.

Puertos Mexicanos.
Work schedule for 1992.
(Sector Comunicaciones y Transportes)
Secretaria de Comunicaciones y Transportes
México, 1993

Puertos Mexicanos,
The Mexican Ports Investment for the future
México, 1993.

R. Fischer, Lewis/W. Sager Eric
Merchant Shipping and Economic Development in Atlantic Canada.
Maritime History Group Memorial University of Newfoundland,
Canada, 1982

Reglamentos interior de Secretaria de Comunicaciones y Transportes.
Diario Oficial de la Federación 28-11-89.
México

Reglamento para el Servicios de Maniobras en Zonas Federales Maritima-
portuarias.
Diario Oficial de la Federación 01-06-91.
México

Ricklefs, John Edward Ph.D
Regional Port Programming and the Great Lakes, St. Lawrence Seaway System.
University Microfilms International.
Canada, 1982.
Pp.245

Riordan Roett. Lynne Rienner
Mexico's Extenal Relations in the 1990's.
Boulder & London.
USA, 1991. Pp.279.

Ryden, Inger, Christopher von Schirach-Szmigiel,
Shipping and ship for the 1990's.
Editorial Stockholm School of Economics,
Handelshogskolan, Istockholm,
Sweden, 1980.

S. Gottlieb, Richard.
Preliminary analysis of certain aspects of the proposed North American Free
Trade Agreement (NAFTA).
Gottlieb & Pearson.
Toronto, Canada.
Septiembre 29, 1992

Salomón Álvarez, Johanna María Jazmín.
El transporte Marítimo en el Desarrollo Económico de México, un caso
la empresa TMM.
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. UNAM.
México 1994
Pp. 92

SECOFI,
Documento de NAFTA.
"Free and Fair Trade "Legal Framework of Doing Business in Mexico".
Representante en Canadá SECOFI,
México, 1994

SECOFI
Texto del Tratado de Libre Comercio entre América del Norte. Tomo I.
México, 12 Agosto, 1993

Secretaria de Comunicaciones y Transportes
¿Cómo exportar por vía marítima?
Primer grado del Premio Nacional de Administración Pública 1996.
México, 1997, Pp 207.

Secretaria de Comunicaciones y Transportes,
La Organización Portuaria 1966,
Colección Académica
SCT, México, 1997.
Pp.247.

Subsecretaria de Transporte. Dirección General de Autotransporte Federal.
Estadísticas del Autotransporte Federal 1997
Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Junio 1997.
México.

Transport Canada
Policy overview. "Bill C-14 Canada Transportation Act".
Novembre, 1996

U N. – UNCTAD
Trade and Development Report, 1987.
United Nations,
New York, USA, 1987.

UNCTAD
Review of Maritime Transport 1995
United Nations
New York and Geneva, 1996

UNCTAD.

Informe sobre Comercio y el Desarrollo 1988.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

Naciones Unidas. Nueva York, 1990. Pp.259

Varios Autores,

Canada's Adjustment record.

Canada Study.

Canada, 1989.

Varios Autores.

Memoria 1988-1994.

Secretaria Comunicaciones y Transportes

México, 1994. Pp. 332.

Varios Autores,

Mazimizing the Regional Benefits of North American Economic Integration.

SECOFI. México.

Junio, 1994

Vázquez Bobadilla, Mireya.

Relaciones Comerciales entre México y las Provincias Canadienses a partir del TLCAN.

Ciencias Políticas y Sociales. UNAM.

México, 1996. Pp.85

Velázquez Suazo, Juan.

Sistema Portuario, elemento fundamental del Comercio Exterior en México.

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM.

México, 1992

W. Blake, Suen C. Assistant trade Commissioner transportation Services and Communication Division (EMT).

Transportation Services Between Canada and Mexico.

Canada, September 1991.

Sydney Weintraub.

Free Trade Between Mexico and U.S.?

Ed. The Brookings Institute.

Washington, D. C., 1994.

Pp.205

World Trade Organization
International trade trends and statistics, 1995
WTO. Geneva, 1996.

Yannopoulos G N,
Shipping policies for an open world economy, (GATT)
Routledge London and New York,
USA, 1989. Pp.205

PAGINAS DE INTERNET

<http://www.infoexport.qc.ca/viewdocument-e.asp>

<http://canada.gc.ca/depts/major/depind>

http://www.tc.gc.ca/canadashipping.act/english/intro_e.htm

<http://juno.concordia.ca/services/govsource.html>

<http://www.spin.com.mx/noticias.html>

<http://www.ineqi.gob.mx/>

<http://www.mexonline.com/websites.htm>

<http://www.dfait-maeci.gc.ca/>

<http://www.gc.ca/>

<http://www.statcan.ca/start.html>

<http://rtn.net.mx/ocde.html>

http://www.tc.gc.ca/nov1_96/index

<http://www.tc.gc.ca/lfact/statfor/marine>

<http://www.tc.gc.ca/PortPrograms/English/AnnualReport96-e.htm>

<http://rtn.net.mx/ocde.html>

<http://www.portvancouver.com>

http://www.tc.gc.ca/lfacts/anre1997/annual97/tc_97-c11.htm