

20421
16



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"ACATLAN"**

LA FLOTA MERCANTE MEXICANA DE ALTURA Y SUS
DESVENTAJAS FRENTE A SU SIMILAR DE LA UNION
EUROPEA CON LA ENTRADA EN VIGOR DEL TRATADO DE
LIBRE COMERCIO



T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A :

JULIO CESAR HERNANDEZ SALAZAR

ASESOR: DR. JOSE EUSEBIO SALGADO Y SALGADO



**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

MEXICO, D. F.

OCTUBRE DE 2003.

A



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.

PAGINACION

DISCONTINUA

**LA FLOTA MERCANTE MEXICANA DE
ALTURA Y SUS DESVENTAJAS FRENTE
A SU SIMILAR DE LA UNIÓN EUROPEA
CON LA ENTRADA EN VIGOR DEL
TRATADO DE LIBRE COMERCIO**

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

DEDICATORIAS

A mi Mamá,
Por tu incondicional apoyo y
confianza que han sido
fundamentales en la realización de
mi carrera profesional y de muchos
más proyectos de mi vida

A mi Papá,
Por atenderme y preocuparte por
mí desde el día de mi registro a la
universidad hasta la culminación de
ésta tesis.

A mi abuelo Manuel,
Por sembrar en mí el aprecio por
el estudio y tener toda la paciencia
del mundo, lo que ha sido
fundamental en mi vida como
estudiante.

A la familia Alonso Hernández,
Por su invaluable apoyo en la
realización de mi carrera
profesional.

A toda mi Familia,
Por estar siempre conmigo.

A mi Asesor y Maestro

José Eusebio Salgado y Salgado,

*De quien conté en todo momento de su
orientación y apoyo en la correcta realización
de ésta Tesis Profesional así como la
motivación para ir a fondo en el análisis de las
problemáticas de nuestra Flota Mercante.*

Con admiración, respeto y gratitud.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

A mi amada Laura,

Fuente de toda inspiración,

*Por tu paciencia y confianza en la realización de
mi Tesis,*

*Por tu credibilidad en mí para llevar a cabo
nuestros futuros proyectos,*

Por ser el amor de mi vida.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

AGRADECIMIENTOS

AL H. JURADO

Dr. José Eusebio Salgado y Salgado,
Gracias por los conocimientos que me dio al cursar importantes materias así como su orientación en mi formación profesional y motivarme para seguir más adelante.

Maestra Mercedes Eloisa Pereña Gilly,
Gracias por su atención y apoyo a ésta tesis profesional que contribuyen enormemente en la culminación de mis estudios universitarios.

Lic. Carlos Agustín Rentería Arballo,
Gracias por los conocimientos que me brindó en clase así como su atención y confianza en la realización de ésta Tesis.

A mis Sinodales
Lic. Eduardo Alfonso Rosales Herrera,
Gracias por su orientación tanto en clase como en la revisión de ésta tesis.

Lic. Ángel Santos Ledezma González,
Gracias por su apoyo en la revisión de ésta Tesis así como por los conocimientos brindados en clase que han sido importantes en la realización de este Trabajo.

***“ Un país que importa
alimentos y que no
cuenta con una Flota
Mercante es un país
condenado al
subdesarrollo “***

RICARDO TORRES GAYTÁN

INDICE

INDICE

III

INTRODUCCIÓN

VII

CAPÍTULO PRIMERO

HISTORIA DE LA FLOTA MERCANTE MEXICANA

Objetivo. Describir la evolución e importancia histórica que ha tenido la Flota Mercante para el desarrollo de nuestro país, así como la participación de las principales instituciones y actores para el sector.

1.1	PERIODO PREHISPÁNICO	3
1.1.1	Desarrollo Naval de los Pueblos Prehispánicos.	3
1.1.2	Trascendencia de la Flota de Cortés en la Conquista de Tenochtitlán.	4
1.2	LA COLONIA	6
1.2.1	La Nao de China (1565 – 1815).	9
1.2.2	La transportación entre Veracruz – Cádiz y viceversa	11
1.2.3	El surgimiento del transporte regular de los puertos de la Nueva España con otros Puertos de América	12
1.3	EL SIGLO XIX	14
1.3.1	La interrupción del comercio por motivo de la destrucción de la flota de la ex colonia española y la retirada de España.	14
1.3.2	La situación de la Flota Mercante en la primera mitad de siglo.	15
1.3.3	La aportación santanista a la Legislación Marítima Mercante.	17
1.3.4	Las aportaciones de Maximiliano de Habsburgo.	19
1.4	EL PORFIRIATO (1876 – 1911).	20
1.4.1	La fundación de la Escuela Naval Militar.	22
1.4.2	La inauguración del muelle fiscal y del malecón del Puerto de Veracruz, así como de los puertos de Tampico, Coatzacoalcos, Salina Cruz y Manzanillo.	22
1.5	EL SIGLO XX	23
1.5.1	El olvido de la Flota Mercante en la convulsión revolucionaria.	23

1.5.2	La aportaciones de la Constitución de 1917.	25
1.5.3	La evolución reciente de la flota Mercante Mexicana.	30
1.5.4	La problemática del crecimiento y el impulso al desarrollo marítimo portuario.	32
1.5.5	El periodo 1976-1982.	35
	1.5.5.1 Programa de Desarrollo de la Industria Naval.	36
	1.5.5.2 Perspectivas de la Demanda de Construcción Naval en los 80's.	41
1.5.6	El periodo 1982 – 1988.	42
1.5.7	El periodo 1988 – 1994.	46
1.5.8	Estado Reciente de la Flota Mercante.	53

CAPÍTULO SEGUNDO

TRATADO DE LIBRE COMERCIO MÉXICO – UNIÓN EUROPEA

Objetivo. Realizar una breve descripción de las etapas seguidas para la celebración del TLCUE, así como analizar las cláusulas referidas a la participación de la Flota Mercante Nacional en el intercambio de mercancías y servicios.

2.1	GENERALIDADES.	57
2.1.1	Las Grandes Fases Históricas.	59
2.1.2	Organización y Funcionamiento de la Unión Europea.	66
2.1.3	Ampliación de la Unión Europea.	76
2.1.4	Cronología de la Unión Europea.	78
2.2	NEGOCIACIONES DE MÉXICO CON EL MERCADO COMÚN EUROPEO.	84
2.2.1	Intercambio comercial reciente.	88
2.2.2	Panorama de Intercambio Comercial posterior a la entrada en vigor del TLCUEM	91
2.2.3	Gestiones previas para la realización del TLC con la Unión Europea.	92
2.3	REVISIÓN AL TRATADO DE LIBRE COMERCIO MÉXICO – UNIÓN EUROPEA	97
2.3.1	Cláusulas referentes a los medios de transporte de mercancías y de servicios.	98
2.3.2	Análisis de políticas nacionales europeas referentes a sus flotas mercantes.	102
2.3.3	Política de Transporte de la Unión Europea.	106
2.3.4	La Política del Transporte Marítimo acceso al mercado y competencia.	107
2.3.5	Política de la Construcción Naval en Europa.	114
2.3.6	Transporte Marítimo: normas de tráfico y seguridad.	117

CAPÍTULO TERCERO

SITUACIÓN ACTUAL DE LA FLOTA MERCANTE NACIONAL FRENTE A LA EUROPEA.

Objetivo. Describir las condiciones actuales de las principales flotas navieras que operan con pabellón nacional, haciendo énfasis en el caso particular de la naviera Transportación Marítima Mexicana (TMM) y en la importancia de PEMEX para la sobrevivencia del sector de cara a las grandes magnitudes y ventajas que guardan las flotas nacionales de los países miembros de la Unión Europea.

3.1	CAPACIDAD DE TONELAJE DE LA FLOTA MERCANTE NACIONAL	124
3.1.1	Situación de la Flota Mercante de Cabotaje.	124
3.1.1.1	El Cabotaje en Cifras.	126
3.1.1.2	La explotación del Cabotaje en México.	129
3.1.1.3	Reformas recientes a la Ley de Navegación en relación con el Cabotaje.	131
3.1.2	Situación de la Flota Mercante de Altura.	134
	3.1.2.1 Disminución del Registro de Buques con Pabellón Nacional.	138
	3.1.2.2 Problemáticas planteadas para la desaparición de la Flota Mercante de Altura.	139
3.2	SITUACIÓN ACTUAL DE LA FLOTA DE PEMEX	143
3.2.1	Desmantelamiento de la Flota de PEMEX.	143
3.2.2	Breve Historia de la Flota Petrolera.	144
3.2.3	Estado Reciente de la Flota Petrolera	146
3.2.4	Propuesta de reactivación de la flota petrolera por parte del S.T.P.R.M	147
3.2.5	La producción petrolera costa afuera.	149
3.2.6	El petróleo como reactivador de la Flota Mercante.	153
3.3	EL REGISTRO EN EL EXTRANJERO DE TMM.	158
3.3.1	Breve desarrollo de TMM.	158
3.3.2	Causas que motivaron la salida de TMM del registro nacional.	161
3.4	CAPACIDAD DE TONELAJE DE LA FLOTA MERCANTE EUROPEA.	165
3.4.1	Importancia de las principales Flotas Mercantes de la Unión Europea.	165
3.4.2	Registro de las Flotas Mercantes de los Nuevos Países Integrantes de la UE.	168
3.4.1	Industria Marítima Europea.	170
3.4.2	Estrategias nacionales para la conquista de los mercados.	171
3.4.3	Casos de pabellones de conveniencia.	176

CAPÍTULO CUARTO

ANÁLISIS ESTIMATORIO DE LA DERRAMA DE DIVISAS POR CONCEPTO DE PAGO DE FLETE DE MERCANCÍAS Y SERVICIOS.

Objetivo. Realizar un análisis estimatorio con el objeto de comparar los beneficios económicos del negocio de flete de buques tanto para la parte nacional como para su contraparte europea, así como la incidencia del pago de fletes a navieras extranjeras en la Balanza General de Pagos.

4.1	GANANCIAS GENERALES POR CONCEPTO DE FLETAMENTO.	183
4.1.1	El valor del Comercio Internacional de México y lo correspondiente al flete marítimo.	184
4.1.2	Ganancias obtenidas por las empresas navieras nacionales y extranjeras.	188
4.1.3	Análisis Comparativo.	191
4.2	INCIDENCIA DE LAS DIVISAS OBTENIDAS EN LA BALANZA GENERAL DE PAGOS.	195
CONCLUSIONES		202
BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS.		207
ANEXOS		212

INTRODUCCIÓN

En el contexto de una sociedad cada vez más globalizada, la interdependencia económica se acentúa con mayor profundidad, es decir se entrelazan de forma deliberada los nexos económicos y sociales por interés propio de los gobiernos de las diferentes naciones del orbe, quienes abren sus fronteras y entran al ámbito de la competencia que el mismo proceso global conlleva y exige, trayendo como resultado, la búsqueda de acuerdos y específicamente de Tratados de Libre Comercio a través de los cuales se aprovechen las ventajas comparativas del comercio que derive en crecimiento de las economías y un desarrollo económico.

En el caso del Tratado de Libre Comercio México - Unión Europea se buscan alcanzar los diversos beneficios resultado del libre intercambio de mercancías y servicios, así como del ámbito de la competencia que permitan elevar los niveles de eficiencia de nuestras empresas. Sin embargo en el plano de la competencia, nuestro país carece de una verdadera Flota Mercante, la cual es indispensable para participar en dicho intercambio de mercancías, y que debido a las distancias geográficas existentes, constituye prácticamente el medio de transporte básico para el establecimiento de dicha relación comercial.

Dicha problemática es analizada en el presente trabajo de Tesis, mismo que aborda los tres principales temas de estudio que son: la Flota Mercante Mexicana de Altura (por ser trasatlántico el intercambio comercial), el Tratado de Libre Comercio México UE, y las Repercusiones de Carácter Económico por la carencia de una eficiente Flota Mercante. Para poder desarrollar los anteriores tópicos, se presentan cuatro capítulos, en los cuales se esboza sucintamente el planteamiento de problema de esta tesis.

En el Capítulo Primero se aborda la Historia de la Flota Mercante Mexicana, dando inicio desde la época colonial, con una breve revisión de lo que hasta entonces se había hecho en los pueblos mesoamericanos en cuanto a navegación y construcción naval respecta, pasando por la etapa post independiente, siglo XIX, el porfiriato, las etapas revolucionaria y post revolucionaria, así como lo ocurrido en el siglo XX y los recientes acontecimientos del sector. Es de destacarse el que se analice a la Flota Mercante desde la época de la Colonia, puesto que es este periodo se encuentra la génesis de este sector con la necesidad de llevar los productos y riquezas del Nuevo Mundo a la Metrópoli. Otro aspecto de mención, es el referente a las aportaciones que hicieron a la Flota Mercante el Presidente Santa Anna, Maximiliano de Habsburgo, y del General Porfirio Díaz quienes a pesar de estar prohibidos en la Historia de México, fueron personajes que se ocuparon de manera cercana de los asuntos de la Flota y en general de la Marina Mercante. Se señalan también los más recientes acontecimientos en las gestiones post revolucionarias, enfatizando tanto a la Flota de PEMEX como a la de la ex armadora Transportación Marítima Mexicana como principales componentes numéricos de grueso naviero nacional, citando el registro tenido en años recientes el cual ha venido disminuyendo sin que las autoridades ni la iniciativa privada hagan algo por su rescate.

El Segundo Capítulo señala brevemente el desarrollo y evolución reciente de la Unión Europea, destacando el espíritu de integración, el cual coadyuvo al establecimiento del Tratado de Libre Comercio con nuestro país. Posterior a esto se analiza la evolución de las relaciones comerciales previas a la celebración del Tratado, así como su constante incremento. Se revisa el Tratado en la parte concerniente a los medios de transporte de mercancías y de servicios, en el cual se observa una total desatención a la inequidad existente entre las flotas de México y de la UE. Dicha condición expone a éste sector a ser avasallado, puesto que su situación es muy desventajosa en comparación con la Flota de la UE, que además de ser numerosa cuenta con una verdadera política de desarrollo.

A continuación, el Capítulo Tercero describe las condiciones actuales de la Flota Mercante, visto tanto desde el punto de vista del Cabotaje como del Tráfico de Altura. Este último, es el de más interés por ser el tipo de enlace utilizado en el comercio con la Unión Europea. Se revisan tanto a la Flota de PEMEX, que es vital para la reactivación de la Flota Mercante, así como la ex naviera Transportación Marítima Mexicana. El caso de la flota de PEMEX se vuelve de mayor interés, puesto que al tiempo de la realización de la presente Tesis, se desencadena un conflicto bélico en Medio Oriente en el cual está en juego el control de los hidrocarburos de la zona, con lo cual se presenta un momento coyuntural de aprovechamiento, razón que obliga a los encargados de la paraestatal a revisar la eficiencia de la flota, a fin de estar en condiciones para este tipo de acontecimientos y en posibilidad de aprovechar las ventajas que se pudieran presentar. Por último, se revisa el estado que presenta la Flota de la UE, revisando los TRB de cada uno, así como sus circunstancias, y el porque de inicio se tiene una desventaja que podría ser de consecuencias funestas si no se pone atención al problema.

En el Capítulo Cuarto se concluyen los esfuerzos de investigación y análisis de este Trabajo. Se analizan estimatoriamente los efectos económicos de la fuga de divisas que se da por el pago del servicio de fletes a navieras extranjeros en el intercambio comercial con la UE en el marco del TLC. Específicamente se estudia lo referente al año 2002. El porque de la fuga de divisas: por la falta de una verdadera flota mercante de altura, que se reduce a tan sólo dos buques azufreros propiedad de NAVIMIN. De tal suerte, que se revisa dicha fuga, estimada en 1,128.02 millones de dólares en la Balanza General de Pagos de nuestro país, durante el año 2002. Esta cifra se encuentra particularmente contabilizada en la Balanza de Servicios No Factoriales, por lo que se estudia a profundidad la incidencia que tiene en la Cuenta Corriente de la Balanza General de pagos. De lo anterior, se llega a entender las repercusiones que tiene la falta de una verdadera Flota Mercante en los desajustes económicos de las Cuentas Nacionales como lo

es la Balanza General de Pagos, y que de pronunciarse podría tener mayores implicaciones

CAPITULO PRIMERO

HISTORIA DE LA FLOTA

MERCANTE MEXICANA

I. HISTORIA DE LA FLOTA MERCANTE MEXICANA

Objetivo. Describir la evolución e importancia histórica que ha tenido la Flota Mercante para el desarrollo de nuestro país, así como la participación de las principales instituciones y actores para el sector.

El desarrollo de los conocimientos y técnicas del Mar, así como la creación de más y mejores embarcaciones, fueron factores determinantes que contribuyeron a la época de los grandes descubrimientos, y de manera particular en la consecución de los objetivos que se trazaron los hombres que arribaron al nuevo continente llamado América.

De la misma forma fue como se dió el inicio del proceso de conquista de los pueblos mesoamericanos, cuando el Viernes Santo 22 de abril de 1519 arribaron a las playas de Chalchihuecan a las órdenes del hidalgo español Hernán Cortés, y fundaron el primer ayuntamiento y puerto de nuestro país con el nombre de la Villa Rica de la Vera Cruz.¹

Respecto a la ubicación original del Puerto de Veracruz comenta José Eusebio Salgado y Salgado:

“ Como el lugar era malsano en julio de 1519 se trasladó a Quiahuixtlan, llamada luego Archidona, pero por los problemas del desembarco de las mercaderías en tal lugar se pasó la Villa Rica de la Vera Cruz el 5 de diciembre de 1525 a un punto hoy conocido como La Antigua, en la

¹ DÍAZ DEL CASTILLO, Bernal, HISTORIA VERDADERA DE LA CONQUISTA DE LA NUEVA ESPAÑA, 1568.

desembocadura del Río Huitzilapan, más tarde conocido como de Las Canoas".²

A partir de este momento se establecen en nuestro país las técnicas importadas del Viejo Continente dando inicio a una incipiente Flota Mercante, que en este puerto fundado por Cortés sentó sus primeros pasos de desarrollo.

Sin embargo, como bien es sabido, la Conquista conllevó la caída y destrucción de la gran Tenochtitlán y las zonas de dominación del Imperio Azteca. Situación muy necesaria para el establecimiento pleno de los futuros recintos portuarios, dando pasos decisivos hacia una intensa y necesaria comunicación marítima entre la Metrópoli y la Colonia, y la consiguiente existencia de una flota mercante que hiciera frente a ésta circunstancia.

Sin embargo, es necesario hacer una breve descripción de ésta fase de nuestra historia que muestra la importancia que tuvieron para la conquista de México, la utilización de artefactos navales y que tuvieron una superioridad determinante frente a los recursos navales con que contaban los antiguos mexicanos, mismos que fueron desarrollados en el periodo precortesiano y que a continuación se exponen brevemente.

1.1 PERIODO PRECORTESIANO.

1.1.1 Desarrollo Naval de los Pueblos Mesoamericanos.

Los códices y murales prehispánicos o elaborados durante la conquista son testimonios de la existencia de la navegación en el México antiguo, misma que fue utilizada, fundamentalmente para fines bélicos, aunque también como medio eficaz de comercio y comunicación entre aquellos pueblos.

² SALGADO y Salgado, José Eusebio, VERACRUZ Y LA MARINA MERCANTE, México, 2003, p.1.

Sobre la navegación marítima, se menciona que los pueblos costeros vivían de la pesca y de ella hacían su comercio habitual con las ciudades, conocían la navegación y no sólo costeaban, sino que sus ligeras canoas de dos proas atravesaban el Mar Bermejo de una a otra costa y en el Caribe, mantenían comercio entre la costa y las islas.³

Tenochtitlán estaba rodeada de agua y de ahí surge la ineludible práctica de la navegación en canoas o acallis para trasladarse de una a otra parte de ésta ciudad lacustre, centro de un poderoso imperio. A este respecto, Torquemada señala que Moctezuma II salía a pasear en una canoa grande, donde se acomodaban hasta 60 hombres. Las canoas eran de fondo plano, sin velas ni timón y las manejaban con grandes pértigas, cuyo extremo se hincaba en el fondo, en aguas someras o con remos, en aguas profundas.⁴

A pesar de estos avances, no se conocían en México embarcaciones semejantes a las europeas al momento de la llegada de Cortés, en 1519. Una de las mayores ventajas de las naves europeas respecto a los acallis aztecas, además de las armas de fuego y de su considerable mayor tamaño, fue sin duda alguna la utilización de las velas como medio de propulsión, por lo que la superioridad naval de los conquistadores, fue un elemento importante en la derrota del imperio azteca.

1.1.2 Trascendencia de la Flota de Cortés en la conquista de Tenochtitlán.

En este sentido es muy conocida la epopeya de Cortés durante los días de la conquista, por lo que en estas breves líneas sólo se anotarán sus actividades relacionadas con la construcción de los buques que utilizó en México.

³ ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA ENSEÑANZA DE LA INGENIERÍA EN MÉXICO, Ponencia del Ing. Francisco A. Valero Salas en la Mesa Redonda de la Academia Mexicana de Ingeniería presentada el 29 de septiembre de 1992.

⁴ Idem.

La historia registra el 10 de mayo de 1521, como el inicio de la primera batalla naval sostenida en el Nuevo Mundo. Ésta se desarrollo durante el sitio de Tenochtitlán, a 2,240 metros sobre el nivel del mar y se prolongó por 105 días.⁵

Cortés ya había fracasado en su primer intento de conquistar la gran Tenochtitlán y la derrota del 30 de junio de 1520, conocida como la “Noche Triste” le indicaba que sólo había un camino que ofrecía posibilidades de éxito: el ataque simultáneo por agua y por tierra. Pero para ello, era necesario contar con una flota de embarcaciones debidamente artilladas y de características adecuadas que le permitiera movilizarse fácilmente por la laguna.

Previamente, en octubre de 1520, Hernán Cortés había ordenado al carpintero Martín López, la construcción de trece bergantines en Tlaxcala. Para esto utilizó madera de los montes cercanos y la artillería, herrajes y jarriería de las naves que Cortés, en 1519, después de desmantelar, mandó “darles través” al difundir que los navíos, anclados en San Juan de Ulúa, estaban “comidos de broma”. Otras fuentes citan, sin embargo, que dichas naves fueron quemadas. Con este acto, Cortés comprometió a sus poco más de quinientos hombres, a la formidable empresa de la conquista de México.⁶

Los bergantines, una vez terminados y aún sin armar, fueron transportados por ocho mil hombres a Texcoco, en donde se construyó un astillero debidamente protegido, para ensamblar las naves. Tuvo que abrirse un canal para darles salida a la laguna y en tanto se construía ésta zanja, Cortés recorrió el Valle para reconocer el terreno.

⁵ Idem.

⁶ Idem.

El 28 de abril, fecha previa a la batalla antes mencionada, fueron puestos en la zanja los bergantines y botados en el lago de Texcoco, junto con otras diez y siete mil canoas guerreras. Cortés tomó para sí el mando de los bergantines y las canoas donde iban sus ejércitos y distribuyó los de tierra entre Pedro de Alvarado, Cristóbal de Olid y Gonzalo de Sandoval, quienes atacaron la metrópoli por distintos lugares, junto con otros jefes indígenas aliados. La lucha se prolongó diariamente hasta el 13 de agosto de 1521, fecha en que García Holguín capturó en su bergantín a la canoa en que huía Cuauhtémoc, el último emperador azteca, y lo llevó ante Cortés, concluyendo así el sitio de la gran Tenochtitlán.⁷

Fue así como en el altiplano mexicano, se desarrollaron las primeras acciones bélicas navales, en las que el ingenio y las técnicas importadas del Viejo Continente fueron clave en el éxito de la empresa de Cortés, dando inicio así a una nueva etapa en la historia de nuestro país.

1.2 LA COLONIA

Tras la caída de Tenochtitlán, dió inicio la etapa de la Colonia, misma en que se denominó a nuestro país como la "Nueva España", y a partir del cual pasó a ser parte del reino español. Atendiendo al desarrollo de la Marina Mercante y en sí a la flota, se puede decir que la problemática que hoy en día aqueja a la misma y en su conjunto a la Marina, data desde ésta época, tiempo en el que la circunstancia geográfica de dependencia, provocó la instrumentación de una eficiente flota de barcos que permitiera el movimiento marítimo, único medio posible de comunicación y transporte, y que partir de ese momento tendió a intensificarse.

⁷ Idem.

Desde un principio, el comercio de la Nueva España y su Metrópoli fue controlado y en buena medida mermado, puesto que se encontraba sometido a un monopolio estricto a favor de la Corona. De tal forma, que la Casa de Contratación de Sevilla fue la única institución con carácter oficial que se encargó del comercio con las Indias, lo referente a los pleitos mercantiles y la jurisdicción criminal sobre navíos en viaje.⁸

En ese entonces, los puertos hábiles para el tráfico comercial trasatlántico eran Cádiz y Sevilla en España, y Veracruz en la Nueva España del lado de la Costa Atlántica, únicos autorizados para comerciar con las colonias, y se dispuso que las naves empleadas en aquél tráfico fueran tripuladas por españoles y provistas de un papel especial.

En estas rutas de navegación, establecidas con cierta regularidad, encontramos ya un servicio con ciertas características específicas. De tal forma que dos veces al año zarpaban de Sevilla los barcos mercantes españoles, custodiados por naves de guerra para evitar que los piratas se apoderasen de ellos, y juntos hacían la travesía hasta llegar a Santo Domingo; allí se separaban, dirigiéndose a Veracruz la "flota", mientras que los galeones o "armada" seguían hasta Portobello en Panamá. De regreso a España, los galeones y la flota que llevaban el "tesoro real" seguían el mismo sistema; pero entonces el peligro era mayor porque los piratas de las Antillas los atacaban con más ahínco tratando de apoderarse de su valioso cargamento.

En lo que tocó al Pacífico, sólo Acapulco en México y Manila en las Islas de las Filipinas, estaban habilitados para ello. Esto significaba que la Nueva España se comunicaba con dichas Islas y con el Asia por medio de la denominada "Nao de China" o del "Galeón de Filipinas" que dos veces al año venía cargado de

⁸ En 1503 se fundó la Casa de Contratación en Sevilla, la cual era al comienzo una oficina de registro de mercaderías y de pasajeros que venían a las Indias; pero con el tiempo se convirtió en aduana, tribunal, cámara de comercio, correo, almacén y mercado, por donde pasaba todo lo que venía a la Nueva España, así como el oro que iba de América.

valiosas mercaderías orientales y desembarcaba en Acapulco su rico cargamento, en donde se organizaba una feria a la que concurrían comerciantes, no sólo de la Nueva España sino de varios lugares de América.

Cabe hacer mención que con el funcionamiento de éstas rutas comerciales de ultramar, se estableció el primer puente terrestre en América, Acapulco – México – Veracruz y de ahí a España, mismo que propició un incesante intercambio comercial.

De forma simultánea al desarrollo de las rutas de navegación, se dieron lugar importantes acontecimientos en referencia a la Flota mercante y a la construcción naval, como fue el hecho de que en Texcoco, en el Altiplano, el sitio donde existiera el primer astillero en tierra firme americana y Zacatula, en el Pacífico, donde fueron construidas las primeras embarcaciones en México. Por lo que hace al Golfo de México, Campeche dió al país, sus primeras construcciones navales.⁹

Como personajes relevantes por su aportaciones, está Diego García de Palacio, marino y jurisperito español del siglo XVI, nacido en Santander en el año de 1524, y que escribió la obra "Instrucción Náutica para el buen uso y regimiento de las naos, su traza y gobierno, conforme a la altura de México" que tiene el gran mérito de haberse publicado en la Nueva España, en 1587. De su obra, el libro IV es el más importante de todos, pues sus primeros XIV capítulos constituyen un verdadero tratado de construcción naval. Con ésta obra, el lector de la misma, se hallaba a la vanguardia, pues nada o casi nada había sido publicado sobre el tema hasta entonces. Asimismo fue autor de la obra "Diálogos militares de la formación e información de personas, instrumentos y cosas necesarias para el buen uso y de la guerra", escrita en 1553, lo que permitió que el séptimo Virrey de la Nueva España, Alvaro Manrique de Zúñiga, Marqués de

⁹ SALGADO y Salgado José E., HISTORIA DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL MEXICANA Y SU REGULACIÓN JURÍDICA, México, 2003. p. 4.

Villamanrique (1585-1590), le encomendara el mando de una expedición para buscar y desalojar al famoso pirata inglés Sir Francis Drake (1545-1596), que se había apoderado de Cabo San Lucas, atacando y tomando la "Nao de China" o "Galeón de Filipinas" en 1587, así como por varios ataques en contra de diversas poblaciones de la Nueva España a lo largo del litoral del Pacífico.¹⁰

1.2.1 La Nao de China.

Mención aparte merece el establecimiento de ésta ruta de comercio, puesto que la razón de la misma fue la de sostener a la Colonia que funcionaba en las Filipinas por los españoles. Este es uno de los hechos de mayor relevancia en la Historia Marítima Mexicana, puesto que se trazó la primera ruta comercial permanente entre América y el Lejano Oriente. Dicha travesía la inició el sacerdote agustino Andrés de Urdaneta, hábil navegante y cosmógrafo español, quien junto con Miguel López de Legazpi, partió de Barra de Navidad, actual estado de Jalisco, el 19 de noviembre de 1564 y regresó al puerto de Acapulco, el 3 de octubre de 1565. En ésta expedición, Miguel López de Legazpi pactó con los reyezuelos del lugar, ocupó las islas principales y fundo Manila, a la postre capital de la Colonia.

Con lo anterior se estableció esta ruta comercial, que trajo consigo un lucrativo comercio entre la Nueva España y el Lejano Oriente, en el que la Nao de China comercializaba productos, trayendo consigo especias, sedas, marfil, joyas, porcelanas, etc., y llevaba plata, oro, telas, cacao, etc.¹¹

Ante el creciente intercambio comercial entre las colonias españolas, y sus consiguientes ventajas por la disminución de los precios de los productos para los habitantes de la Nueva España, los comerciantes residentes españoles se vieron afectados en sus intereses debido a la caída de las ventas de los productos

¹⁰ Ibidem. p. 5.

¹¹ BONILLA, Juan de Dios, HISTORIA MARÍTIMA DE MÉXICO, México, Editorial litorales, 1962. p 91.

procedentes de España. Situación que llevó a que estos solicitaran y enviaran, junto con el Arzobispo de Sevilla al rey Felipe II una carta en la que le señalaban los peligros de la independencia económica que empezaba a adquirir la Colonia, con lo que se obligó a la Corona a detener mediante argucias legales el comercio entre colonias.

Las prohibiciones que se dictaron fueron las marcadas en la Real Cédula del 11 de enero de 1593, y en ella se prohibía tanto el Comercio de la Nueva España con las demás colonias, así como al mismo tiempo se le daba al virrey el nombramiento de Capitán General con plena jurisdicción sobre todas las embarcaciones que arribaran a la Nueva España para controlar el comercio que se suscitara.

La Real Cédula hacía las siguientes prohibiciones ¹²:

- El comercio entre colonias.
- El comercio con terceros países
- El que criollos, mestizos e indios se dedicaran al comercio y explotación de buques, y
- El que sólo los españoles peninsulares podrían explotar un buque.

Una medida más, fue la instauración del Tribunal del Consulado de la Ciudad de México, el 15 de junio de 1592, que tenía dependencia de la Casa de Contratación de Sevilla. Con la existencia del Consulado se daba preferencia al comercio de la Ciudad de México por encima del de otras ciudades, teniéndose que crear dos consulados más en Guadalajara y Veracruz. Dichos tribunales abordaban la resolución de litigios entre los comerciantes; pero no sólo atendía los asuntos de comercio, sino que también eran de su incumbencia los medios de

¹² Datos Proporcionadas en la Mensaje Inaugural del X Congreso de la Asociación Mexicana de Estudios Internacionales (AMEI) titulado " EL FUTURO DE LA MARINA MERCANTE Y DE LOS PUERTOS MEXICANOS", por el Presidente de la misma Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, celebrado los días 3 y 4 de septiembre de 2000 en el Puerto de Veracruz, Ver.

comunicación (caminos, puentes, etc.). Tenían además otras atribuciones de carácter administrativo, como cuidar del embarque y desembarque de las mercancías, valorizar y cobrar los derechos aduanales, y representar a los comerciantes de la Nueva España ante la Corona para defender sus derechos. Cabe hacer mención de que al inicio de la Era Independiente se estableció el consulado de la Ciudad de Puebla que fungió las mismas actividades que se han citado, y que había sido creado por Agustín de Iturbide, siendo este emperador.¹³

1.2.2 La transportación entre Veracruz y Cádiz y viceversa.

Otra ruta que mantuvo un tráfico regular fue la que hubo entre el puerto de Cádiz y el de Veracruz, ruta en la que la característica fue tanto el comercio como el transporte de pasajeros, algunos de ellos venían de la metrópoli a desarrollar diversas actividades designadas por el mismísimo rey de España. Durante poco más de dos siglos tanto Cádiz como Sevilla fueron los únicos puertos autorizados para comerciar con las Colonias, de tal manera que sólo ellos podían despachar lo que venía a América, o recibir lo que de ella iba, también en el Nuevo Mundo sólo Veracruz en la Nueva España estaba autorizado para el comercio de ultramar por el lado de la costa atlántica, mientras que Acapulco por el Océano Pacífico. Sin embargo, en el último tercio del siglo XVIII se suprimió esta ruta con su sistema de galeones y flotas, y se estableció un sistema mensual de "correos" entre España y sus colonias.

En lo que respecta al establecimiento del servicio regular de cabotaje, éste se puso en marcha en el año de 1580, fecha en la que el balandro "San Francisco" totalmente construido en el puerto de Campeche realizó su primer viaje llevando carga y pasaje a Veracruz.¹⁴

¹³ GONZÁLEZ Garcidueñas, Javier A. PROBLEMÁTICA DEL CABOTAJE EN MÉXICO, Ed. Porrúa, México, 2002, pp.19 y 20.

¹⁴ SALGADO y Salgado, José Eusebio EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA Y SUS PROBLEMAS INTERNOS E INTERNACIONALES, Tesis, Escuela Nacional de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México, 1967. p. 5

1.2.3 El surgimiento del transporte regular de los puertos de la Nueva España con otros Puertos de América.

Dentro de los aspectos que aquejaron al pleno cumplimiento del funcionamiento de la Flota Mercante de aquél tiempo, fue el que sufrieran mayores pérdidas por las prohibiciones y restricciones que ejercían los Consulados. Aunado a lo anterior y como una consecuencia de la intransigencia española en materia de comercio exterior, se ejerció en gran escala el "contrabando" por países como Francia, Inglaterra y Holanda; de manera que gran parte de las mercancías consumidas en la Colonia eran de procedencia ilegal. Otro enemigo del comercio monopolista español fueron los corsarios ingleses, franceses y holandeses que emprendían ataques contra las naves mercantes españolas despojándolas de cuanto llevaban, para lo cual contaban con la protección de los soberanos de sus propios países, quienes no veían con buenos ojos el enriquecimiento de España.¹⁵

Tal circunstancia ocasionó que el Rey en turno Carlos III, quien pertenecía a la Dinastía Borbón se interesara por sacar a España del estado de decadencia económica en que había caído. Como medida para obtener tal fin, autorizó la apertura de nuevos puertos para el comercio de Indias: Alcaques de Tortosa, Alicante, Almería, Barcelona, Cartagena, Coruña, Gijón, Málaga, Palma de

¹⁵ Para combatir los ataques de los piratas, tanto a las flotas como a las poblaciones costeras, se crearon dos "armadas", una en España, y otra en México; y desde el principio de la dinastía Borbónica se empezó la restauración de la Marina Española, que hizo más respetables los dominios españoles y acabó con el peligro de las incursiones filibusteras en América.

Para contrarrestar los ataques de corsarios y piratas en el Atlántico, España crea la Real Armada de Barlovento en el año de 1638 la cual operaría en el Mar Caribe y Golfo de México y cuyo apostadero fue el puerto de Veracruz. Los ataques más violentos que sufrieron los puertos mexicanos a manos de piratas y corsarios fueron los perpetrados por Lorenzo Jácome "Lorencillo" y su lugarteniente Nicolás de Grammont "Banovent" en Veracruz en 1683 y Campeche en 1685 respectivamente. La acción más importante en que fue empleada la Armada de Barlovento, fue la recuperación de la Isla de Santo Domingo en 1690 que se hallaba en manos de franceses. Dicha expedición constó de siete navios de línea, una fragata y 2,600 hombres de todas las armas. Las dificultades más apremiantes a que se enfrentó esta Armada son las relacionadas con la falta de recursos humanos, unidades de superficie así como de presupuesto. Esta Armada llega a su fin en 1748 con la defensa de la Isla de Cuba.

SALGADO y Salgado, VERACRUZ Y LA MARINA MERCANTE, p. 2.

Mallorca en las Baleares, Santa Cruz de Tenerife en las Canarias y Santander; los puertos anteriores por España. En el lado de la Nueva España, se habilitaron los puertos de Altamira (Tamaulipas), Campeche, La Paz Baja California, Matamoros, Mazatlán, San Blas, Sisal, Soto la Marina y Tlacotalpan.¹⁶ Otras medidas importantes fue el que se levantaran las restricciones al comercio, y de sumo valor el que se autorizara a las Colonias a comerciar entre sí y con algunas naciones europeas.¹⁷

Estas medidas mejoraron enormemente la situación de la flota mercante. Así lo menciona Miguel Lerdo de Tejada en su obra " Comercio Exterior de México desde la Conquista hasta hoy (1521 – 1853), en la que señala que "de 1728 a 1739, periodo final de las restricciones, sólo entraron a Veracruz 222 buques; en

¹⁶ Puertos instalados durante la Colonia.

Golfo de México

- El puerto de Veracruz fundado el 3 de mayo de 1519.
- El puerto de Coatzacoalcos fundado en el año de 1522.
- El Puerto de Campeche y Ciudad del Carmen, Campeche en el año de 1522.
- El Puerto de Tampico, Tamps., fundado en 1519.
- El Puerto de Altamira, que en su desarrollo urbano data de mediados del siglo XVIII.

Costas del Pacífico

- El Puerto de Ensenada, B. C. en el Siglo XVII.
- El Puerto de Mazatlán, Sin. en el Siglo XVII, fue habilitado para el Comercio Exterior en el año de 1820.
- El Puerto de Guaymas, Son. en el Siglo XVII, fue habilitado para el Comercio Exterior en el año de 1820
- El Puerto de Manzanillo, Col. fundado en 1525 por Hernán Cortés. Durante 353 años, no recibió los beneficios de ninguna obra portuaria sino hasta 1878 en el Gobierno de Don Porfirio Díaz.
- El Puerto de Acapulco, Gro. fue descubierto en el año de 1521 y comenzó a colonizarse en 1550, más tarde fue declarado como terminal de los buques de la ruta marítima entre las Islas Filipinas y la Nueva España.
- Las obras del puerto, pueden considerarse como entre las más antiguas del Litoral Occidente Mexicano, el crecimiento marítimo exigió para 1946 las construcciones de nuevos muelles de altura.
- El Puerto de San Blas, Nay. siendo este uno de los más importantes durante la Colonia.
- El Puerto de Salina Cruz, Oax. fue fundado en el Siglo XVII.

LOPEZ Enríquez, José. ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA ORGANIZACIÓN EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL, Centro Nacional de Enseñanza Técnica Industrial, México, 1977, Págs. 2-4.

¹⁷ SALGADO y Salgado, José Eusebio, Ob. Cit.. pp. 5 y 6.

tanto que en el mismo número de años, 1784 – 1795, del periodo de libertad para el comercio, ese número fue de 1142”.¹⁸

Sin lugar a dudas estas disposiciones hubieran tenido mayor efectividad si se hubieran puesto en práctica un siglo antes, pues la prosperidad y bonanza habrían podido ser mas duraderas. De tal manera que poco pudo hacerse para beneficiar el comercio y la marina mercante, ya que treinta años después de iniciada la nueva era de esta importante sector de la economía novohispana, estallaba el movimiento de independencia en la América española.

1.3 EL SIGLO XIX

1.3.1 La interrupción del comercio por motivo de la destrucción de la flota de la ex colonia española y la retirada de España.

Durante la Guerra de Independencia, en septiembre de 1816, ocurrió el primer combate naval en que se izó la bandera insurgente, cuando la goleta mexicana "La Patriota" logró capturar la embarcación española "La Numantina" frente a Coatzacoalcos, Veracruz, acción de gran significado y que marcó el inicio de la existencia de la Marina Mercante, independiente de la jurisdicción española.

A pesar de esto, la situación de la Marina Mercante era sumamente desalentadora al inicio de la etapa independiente. De hecho, en lo que se refería al comercio exterior, este se encontraba bloqueado, debido a que la flota existente hasta ese entonces, había sido hundida o destruida por los españoles, quienes se negaban a reconocer la independencia de la otrora Nueva España.

Caso aparte fue el que presentaba el Puerto de Veracruz, debido a que mucho tiempo después de consumada la Independencia se sostuvo en la

¹⁸ BRAVO Ugarte, José, HISTORIA DE MÉXICO, La Nueva España, México, Editorial Jus, 1953, Tomo Segundo, pp. 121 y 122.

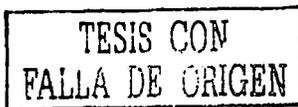
fortificación de San Juan de Ulúa un importante bastión de la Corona Española, con lo que se mantuvo a raya todo tipo de operaciones por parte de nuestro país en dicho puerto. Además de esto, los demás puertos se encontraban bloqueados en el comercio debido al control que de ésta actividad se ejercía desde Cuba, lo cual se sumaba a que tampoco los puertos estaban en condiciones de recibir un fuerte tráfico marítimo. De igual manera tampoco debe olvidarse que al marcharse los españoles se llevaron consigo todo el aparato marítimo con que contaba la Colonia.

1.3.2 La situación de la Flota Mercante en la primera mitad de siglo.

El estado en que se encontraba la flota mercante fue motivo de preocupación de los gobiernos de la etapa post independencia, quienes se interesaron por buscar la solución al problema planteado por la ausencia de la marina mercante y la deficiencia de la de guerra. Esto se confirma en el informe que presentó el Secretario de Guerra y Marina del Supremo Poder Ejecutivo Provisional José Joaquín de Herrera al Congreso el 13 de noviembre de 1823, que mencionaba que a la marina le correspondía consolidar y mantener la Independencia; y que para tener una marina de guerra floreciente era indispensable dar una protección total a la marina mercante de donde se tomarían los marinos necesarios para la guerra.¹⁹

Es de analizarse el criterio que dominaba en aquella época, en la que se consideraba que la mejor forma de preparar a los marinos era la marina mercante. Condición que se privilegiaba tanto para la marina mercante, como para la de Guerra. Sin tomar en cuenta que lo que de verdad se requería era la creación de escuelas e instituciones idóneas para la capacitación y formación de la gente del mar tanto de una como de otra área. En sí, el estado general de la Marina de

¹⁹ BONILLA, Juan de Dios, Ob. Cit. p. 221.



Guerra estaba caracterizada por su reducido número de navíos que consistía hacia el año de 1826 en un navío, una fragata, dos corbetas, cuatro bergantines, cinco goletas, cuatro cañoneras, dos correos de las Californias y cuatro balandras desarmadas, que inclusive eran utilizados muchas veces para el transporte de mercancías, pasajeros y valores, y que servían para mantener una escasa comunicación entre los principales puertos del país.²⁰

Otro aspecto que también fue motivo de preocupación por parte de los gobernantes de la época, fue el referente a la legislación naval existente, que propiciara el aprovechamiento de toda especie de industria y comercio marítimo por parte de nacionales. En este sentido, se debe hacer mención que durante las primeras seis décadas de vida independiente de nuestro país, fueron las Ordenanzas de Bilbao, heredadas de la época colonial, las que imperaron y rigieron en lo que al comercio marítimo correspondía.²¹ Sin embargo a estas condiciones favorables en cuanto a legislación se refería, se interponía el estado real que hizo ver en su informe al Congreso el 7 de enero de 1839, el general José María Tornel, Secretario de Guerra y Marina con respecto al estado lamentable de la marina de guerra y la inexistencia de una marina mercante:

“ La Marina aunque en pequeño, ha debido su existencia (sic) siempre precaria a los esfuerzos del Gobierno. Ni en lo material, ni en lo personal se ha organizado de una manera estable, porque en las naciones que carecen de marina mercante, que es la buena escuela de los marineros, es difícil, sino imposible, crear una que lo sea de la de Guerra ”²²

²⁰ SALGADO y Salgado, José Eusebio, Ob. Cit. Pp. 7 y 8.

²¹ La consumación de la independencia de México no trajo consigo la abrogación del Derecho Privado Español, por lo que continuaron en vigor las Ordenanzas de Bilbao.

MANTILLA Molina, Roberto, DERECHO MERCANTIL, 29ª Edición, Edit. Porrúa S.A. México, DF, 1997 p. 14

²² TORNEL, José María, MEMORIA DE LA SECRETARÍA DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y MARINA. Leída en la Cámara de Diputados el día 7 de enero de 1839 y en la de senadores en 8 del mismo mes y año. México. Impresa por Ignacio Cumplido, 1839. p. 38. Documentos de Estado 0-1-5-5 Biblioteca Nacional.

La situación prevaleciente en la Flota Mercante se vió profundamente agravada por los conflictos que nuestro país en aquellos primeros años de vida independiente, había sufrido. En primer término, la Guerra de Texas (1836), y después la Guerra de los Pasteles (1838 – 1839), que habían acabado con la escasa Marina de Guerra y con los Puertos del Golfo, principalmente los de Tampico y Veracruz. En el caso del segundo, se había encontrado bloqueado por los franceses y que más tarde lo ocuparon después de haberlo bombardeado. Debido a esto, los navíos mexicanos y las mercaderías que se ubicaban en el Puerto, cayeron en manos del invasor, causando con ello fuertes pérdidas al país. Por si esto fuera poco, se presentó la Guerra de 1847 con los Estados Unidos, hecho que vino a terminar con las pocas unidades navales que quedaban, y dejando un Puerto de Veracruz seriamente dañado, debido una vez más al bombardeo y a la ocupación de las tropas norteamericanas.

Tras la derrota de nuestro país en la Guerra del 47, se pensaba que con el pago recibido por los territorios arrebatados en el conflicto sería suficiente para cubrir nuestras deudas atrasadas. Sin embargo, el panorama era otro, puesto que el estado de la Hacienda Pública era ruinoso; esto lo demuestra el hecho de que en el período que va de 1848 a 1851, en el segundo gobierno de José Joaquín Herrera, hubo diez Secretarios de Hacienda.²³

1.3.3 La aportación santanista a la Legislación Marítima Mercante.

Durante el último período presidencial del general veracruzano Antonio López de Santa Anna (1853 – 1855), se llevó a cabo el primer esfuerzo encaminado a resolver las dificultades que había padecido hasta el momento la

²³ Mariano Riva Palacio, Antonio Icaza, Francisco de Paula Arangoiz y Berzábal, Bonifacio Gutiérrez, Francisco Iturbe y Arciola, Francisco Elorriaga, Melchor Ocampo, Bonifacio Gutiérrez y Manuel Payno. (3 de junio de 1848 a 13 de enero de 1851). SALGADO y Salgado, José Eusebio, Ob. Cit., p. 9.

Marina Mercante Nacional, creándose y poniéndose en vigor el "Acta de Navegación para el Comercio de la República Mexicana" el 30 de enero de 1854.²⁴ El objeto principal de dicha Acta, fue la de proteger y desarrollar la Marina Mercante. Para esto se establecieron en el citado documento, cuotas preferenciales para el pago de los derechos de exportación e importación a los productos que entraran o salieran en buques nacionales, reglas para conocer el pabellón del barco y estrictas órdenes para limitar el tráfico de cabotaje a las naves mexicanas. Cabe hacer mención que según datos estadísticos, de 1837 a 1854 llegaron a Veracruz tres mil 85 barcos y salieron dos mil 984; Tampico recibió dos mil 653 y dio salida a dos mil 593.²⁵

Otra de las aportaciones de la era santanista, fue el decreto a través del cual se organizaba la Marina de Guerra. De igual forma, el general Santa Anna decretó con fecha del 28 de diciembre de 1854, el establecimiento de una Escuela Náutica en la Isla del Carmen, con el objeto de promover la enseñanza entre la juventud que se destinara para el servicio de la Marina Nacional.

De relevante importancia fue la elaboración del Código Lares, cuya realización corrió a cargo del jurisconsulto don Teodosio Lares por comisión del presidente Santa Anna. Su promulgación fue el 16 de mayo de 1854 siendo el primer Código de Comercio Mexicano.²⁶ Asimismo la obra de Don Justo Sierra O'Reilly "Lecciones de Derecho Marítimo Internacional", publicada el 31 de mayo de 1854 fue una de las importantes aportaciones de la época realizada para la Escuela Nacional de Comercio.²⁷

²⁴ Ibidem p. 10.

²⁵ Sitio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en Internet.

http://www.sct.gob.mx/documental/hscst_la_insurgencia.htm

²⁶ El Código Lares, como suele llamarse en justo homenaje a su autor, consta de 1091 artículos, regula de manera sistemática, inspirado en buenos modelos europeos, la materia mercantil, y es, indudablemente, superior a las viejas Ordenanzas de Bilbao.

MANTILLA Molina, Roberto, Ob. Cit. pag. 15.

²⁷ SALGADO ySalgado, José E. DERECHO MARÍTIMO, Edit. Mc Graw Hill, Segunda Edición, México, 1999, p. 5

Todos estos alentadores esfuerzos se vieron detenidos, con motivo de la Revolución de Ayutla que depuso al general Santa Anna, y que triunfó de manera rotunda, el 9 de Agosto de 1855. El grupo liberal triunfante, encabezado por Benito Juárez reconoció que la empresa de reconstrucción de la Marina Mercante era costosa, admitiendo que en el aspecto naval se habían tenido decisiones desatinadas, y por consiguiente los más grandes despilfarros. Sin embargo, el mismo Juárez se dio cuenta que era vital para la total integración nacional, la comunicación entre los Estados de la Federación, la cual se facilitaría de manera sensible con la presencia activa de una eficiente Marina.

1.3.4 Las aportaciones de Maximiliano de Habsburgo.

De gran valor fueron las obras realizadas por el emperador Maximiliano de Habsburgo, quien a través de leyes, reglamentos y decretos, proporcionó a nuestro país la legislación más completa que ha tenido sobre todo lo referente a la navegación. Su interés por los asuntos y problemas del Mar, lo tenía desde antes de venir a nuestro país, debido a que había alcanzado los grados de Contralmirante y Comandante General de la Armada Austro – Húngara. Cabe hacer mención que en este encargo, cumplió con la rehabilitación de la Armada, dándole el nivel de las más importantes de la época. Otra importante actividad fue la de haber convertido al Puerto de Trieste, a pesar de su situación adversa, en el primero del Imperio Austro Húngaro, así como uno de los principales centros navales de toda Europa.²⁸

Los asuntos que abordaba la legislación del Imperio en lo que al mar referían, versaban sobre pagos, gratificaciones, alimentos y matrículas para el alistamiento de la gente del mar; la construcción de buques, un decreto para

²⁸ SALGADO y Salgado, José Eusebio, EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA Y SUS PROBLEMAS INTERNOS E INTERNACIONALES. Ob. Cit. pp. 11 y 12.

conceder primas a los navíos nacionales que hicieran viajes de altura; seguros marítimos, y varios asuntos más, que estaban encaminados a establecer un verdadero servicio de Marina Mercante. Aunado a lo anterior, encontramos que en el periodo imperial, el Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina tenía la instrucción de auspiciar y otorgar beneficios a quienes se dedicaran a la Marina Mercante.²⁹

Durante ésta época, el tráfico marítimo se encontraba a cargo de buques que portaban pabellones ingleses y norteamericanos en su mayoría. En la costa del Golfo de México, por parte de la Marina Mercante Real Inglesa, un vapor transportaba pasaje, correspondencia y mercancías de Veracruz a Londres, haciendo escala en La Habana. Otra ruta era la que funcionaba de Veracruz a Nueva Orleáns, en la que había dos viajes mensuales de buques estadounidenses. Por el lado del Pacífico, seis embarcaciones de la Línea Americana San Francisco – Panamá, tocaban cada mes Acapulco y dos de ellos entraban a Manzanillo. También la Marina Mercante Inglesa tenía operaciones en las costas del Pacífico mexicano, en las que tocaba los puertos de San Blas y Mazatlán.³⁰

1.4 EL PORFIRIATO. (1876 – 1911)

Al restaurarse la República en 1867, el país estaba en completa bancarrota económica, debido a los gastos derivados de la defensa de la República durante ocupación francesa, propiciada en buena parte por una aristocracia que no participaba en el fomento de la economía nacional, y mucho menos en el negocio marítimo.

Comprendiendo el general Díaz que el capital era indispensable para el resurgimiento económico del país, procuró atraer al capital extranjero para que

²⁹ BONILLA, Juan de Dios, Ob. Cit. Pp. 374 a 386.

³⁰ SALGADO y Salgado, José Eusebio, Ob. Cit.. p. 12.

acudiera a invertir en nuestro país, llenándolo de concesiones y privilegios. De tal manera, que la Marina Mercante Nacional recibió un impulso inusitado. Así sucedió en el área legislativa, actividad que se hizo adecuadamente para la época a través de los Códigos de Comercio del 20 de abril de 1884, y del 15 de septiembre de 1889 sobre materia marítima. Lo anterior, se dio como resultado de haber reconocido que la Marina Mercante se encontraba en una situación de abandono deplorable, carente de protección alguna y con demasiadas trabas que inclusive eran impuestas por el mismo gobierno.

Algunos acontecimientos de importancia durante ésta época se mencionan a continuación:³¹

- 1881, el 1 de enero se inaugura la Escuela Náutica de Mazatlán.
- 1882, el 1 de enero se inaugura la Escuela Náutica de Campeche.
- 1883, comienza a operar la Compañía Mexicana Transatlántica, que a la vez es comprometida a dar instrucción naval en sus buques a cuatro alumnos de la Escuela Náutica de Campeche.
- 1886, el servicio postal hacia el extranjero es prestado con la colaboración de quince compañías navales.
- 1889, el jefe del Departamento de Marina, de la Secretaría de Guerra y Marina, opina en 1889 que la creación de la Marina Mercante Nacional es una idea tan noble como levantada y por lo mismo, había que fomentar la construcción de astilleros y de barcos para ella.
- 1892, se giran instrucciones para que los barcos mercantes y los vapores-correos usen la bandera según lo previene la Ordenanza de Marina de Guerra.
- 1893, el 13 de diciembre se modifica el contrato relativo al establecimiento de una línea de vapores entre Londres, Amberes y Veracruz.
- 1894, el 30 de enero se inaugura el dique seco de Salina Cruz.
- 1902, el 7 de marzo, Porfirio Díaz inaugura muelle fiscal y malecón de Veracruz.
- 1903, el 9 de junio se aprueba el establecimiento de líneas de vapores entre puertos del Golfo de México, Mar Caribe y Puertos de Centro y Sudamérica.
- 1905 Fundación de la Liga de Oficiales Navales.

³¹ Sitio de la SCT en Internet.
<http://www.sct.gob.mx/documental/>

1.4.1 La fundación de la Escuela Naval Militar

Otro acontecimiento de gran relevancia ocurrió el 23 de abril de 1897, durante el gobierno del Gral. Porfirio Díaz, con el Decreto con el cual se daba paso a la creación de la Escuela Naval de Veracruz. Dicha acción tuvo su origen en la iniciativa del entonces Jefe del Departamento de Marina, Brigadier José María de la Vega González, el 19 de abril de 1897, fecha en que eleva la iniciativa de proyecto para erigir una escuela naval al Secretario de Guerra y Marina, General Felipe G. Berriozabal; dos días después, el proyecto, del Brigadier de la Vega fue aceptado por el Presidente de la República quien posteriormente dicta el Decreto anteriormente citado. Esta Escuela fue inaugurada el 1º de julio de 1897; y el capitán de navío Manuel F. Izaguirre fue el primer director de la Escuela Naval de Veracruz.³² En la fecha indicada abre sus puertas la Escuela Naval Militar de México, cuyo plantel ocupó una casa de madera de dos cuerpos y dos pisos con un patio intermedio; el buque que se destinó para realizar los viajes de práctica fue la corbeta " Zaragoza ". Posteriormente, en las calles de Landero y Coss, y Arista, en el Puerto de Veracruz se inició la construcción del local que sería la sede de la escuela.³³

1.4.2 La inauguración del muelle fiscal y del malecón del Puerto de Veracruz, así como de los puertos de Tampico, Coatzacoalcos, Salina Cruz y Manzanillo.

A principios del siglo, el Gobierno de Porfirio Díaz comprendió una vez más la necesidad de hacer de Veracruz un puerto debidamente equipado, con todas las facilidades necesarias correspondiendo a su importancia como primer puerto de América Latina en movimiento de carga. Fue así como el 7 de marzo de 1902,

³² Página Electrónica de la Secretaría de Marina: www.semar.gob.mx/herescna.htm

³³ Extraído del Comunicado de Prensa 089/01 de la Secretaría de Marina con fecha del 30 de Junio de 2001.

el general Díaz entrega formalmente el puerto, iniciando una nueva etapa para Veracruz.³⁴

La extensión del terreno ganado al mar en esas fechas, disponible para malecones, vías de ferrocarril, bodegas, edificios y parques públicos, fue de 100 hectáreas, la profundidad general del puerto a baja marea quedó en 9 metros y la profundidad en el costado del gran malecón alcanzó 11 metros. En total la extensión que abrigó el puerto en ese momento fue de 220 hectáreas.³⁵

De la misma forma el Gobierno Federal preocupado por el crecimiento del tráfico marítimo, se vió en la necesidad de acondicionar el puerto de Tampico, que fué totalmente construido en el lugar que se encuentra ahora; Manzanillo, Coatzacoalcos y Salina Cruz también fueron habilitados para dar un mejor servicio. Desgraciadamente y a pesar de su importancia, las obras no fueron suficientes. Todavía hoy en día se encuentran en servicio las obras realizadas por el Porfirismo, ya que las reparaciones y reconstrucciones hechas en la actualidad siguen los trazos originales.³⁶

1.5 EL SIGLO XX

1.5.1 El olvido de la Flota Mercante en la convulsión revolucionaria.

Al darse inició el movimiento armado de la Revolución Mexicana encabezado por Francisco I. Madero, la marina fue severamente afectada, ya que los buques destinados al negocio mercante fueron empleados para transportar

³⁴ El 7 de marzo de 1902 fueron inauguradas las obras del Puerto de Veracruz, en memoria de la misma fecha, pero del año de 1601, en la cual se trasladó de manera definitiva de la Antigua a Veracruz, el puerto, y por eso Porfirio Díaz quiso recordar ese día al inaugurar las obras de modernización del Puerto. Referente al traslado, éste fue autorizado mediante Real Decreto que firmó el rey Felipe II en 1598 poco antes de su muerte, y fue su hijo Felipe III el que ordeno se cumpliera dándosele al puerto el nombre de la Nueva Veracruz.

SALGADO y Salgado, José Eusebio, VERACRUZ Y LA MARINA MERCANTE. p. 1 y 9.

³⁵ Página Electrónica de la Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V.

www.puertodeveracruz.com.mx

³⁶ SALGADO y Salgado, José Eusebio, EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA Y SUS PROBLEMAS INTERNOS E INTERNACIONALES, p. 14.

tropas, dándose en ésta etapa la cuarta invasión norteamericana. La marina de guerra realizó actos heroicos, destacándose el de los cañoneros " Bravo ", "Zaragoza " y " Veracruz ", que se cubrieron de gloria frente a Tampico al iniciarse la Intervención Norteamericana de 1914.³⁷ Dicha Intervención causo grandes estragos a las obras portuarias del Golfo, en especial al puerto de Veracruz que fue atacado de manera artera y en desventaja. Así lo menciona Gastón García Cantú, en las Invasiones norteamericanas en México:

Abril 21 de 1914

" 29 barcos son anclados ante Veracruz; además, 10 transportes de guerra, dos de aprovisionamiento y tres buques hospitales. El desembarco se efectúa en la mañana. Unos 1500 soldados norteamericanos combaten inicialmente contra 100 soldados federales, alumnos de la Escuela Naval y grupos populares, casi desarmados. Al anochecer, se recogen más de 300 cadáveres de soldados y civiles muertos en la defensa del puerto." ³⁸

Los " marines " norteamericanos ocuparon Veracruz, y se apoderaron de mercaderías depositadas en los almacenes del puerto.

El pretexto para la invasión en el puerto de Veracruz el 21 de abril de 1914 fue el incidente ocurrido en Tampico con tripulantes del buque Dolphin. La estrategia norteamericana fue distribuir su flota naval tanto en el Golfo de México como en el Océano Pacífico. Sólo se efectuó el desembarco en Veracruz. En la flota naval estadounidense figuraron los nombres de Utah, Prairie, Texas; Montana, Dakota, Indianápolis, New York, Rochester, Florida, entre otros.³⁹

³⁷ Ibidem, Pp. 15.

³⁸ GARCÍA Cantú, Gastón, LAS INVASIONES NORTEAMERICANAS EN MÉXICO, Serie Popular Era, Primera Edición, México, 1971, p. 296.

³⁹ Página Electrónica de la SECRETARÍA DE MARINA consultada:
www.semarmar.gob.mx/historia/sinopsis2.htm#xx

Esta fecha es memorable en los anales de la historia de la Armada Mexicana, pues evoca la epopeya en donde la población civil del puerto de Veracruz y los Cadetes de la Escuela Naval Militar ofrendaron su vida por la soberanía del país. Es así que nombres como el del Teniente José Azueta Abad, los Cadetes Virgilio Uribe, Eduardo Colina y Ricardo Ochoa, junto con los de Jefes y Oficiales como del Comodoro Manuel Azueta, Capitán de Fragata Rafael Carrión, Teniente Ángel Corzo, Teniente Juan de Dios Bonilla son recordados como defensores de la patria.⁴⁰

1.5.2 Las aportaciones de la Constitución de 1917.

La Constitución de 1917 definió una nueva era para nuestro país, puesto que en ella se plasmaron un sinnúmero de principios que habían dado origen al movimiento revolucionario. Venustiano Carranza, presidente al momento de la promulgación, tuvo la decidida y afinada intención de promover la creación de una verdadera marina mercante nacional, para lo cual logró que se incluyera en la Constitución Política del país el requisito de ser mexicano por nacimiento para desempeñar cargos dentro de las funciones de los buques mercantes nacionales. Dicha disposición se consagró en el Artículo 32 de la Carta Magna.* Lo anterior, también fue el resultado del trabajo legislativo de los diputados Hilario Medina, Heriberto Jara, Francisco Mújica y Cándido Aguilar, este último expresaba que nadie ignoraba la importancia de la Armada en todo el país y que los elementos de

⁴⁰ Idem, página electrónica.

* Artículo 32.- Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de las circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones del Gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano. En tiempo de paz ningún extranjero podrá servir en el Ejército ni en las Fuerzas de policía o seguridad pública.

Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea, y desempeñar cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Ésta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practicaje y comandante de aeródromo, así como todas las funciones de agente aduanal.

ella, debían de estar siempre en manos de hombres de gran pundonor militar y de acendrado patriotismo, para que constituyeran una garantía de orden y estabilidad para el decoro nacional.

Con ésta medida se dio un avance significativo al desarrollo de una Marina Mercante Nacional, pues hasta entonces la mayoría de la tripulación en las embarcaciones nacionales eran de origen extranjero, y más aún en los principales puestos, donde las nacionalidades predominantes eran la española, la inglesa y la norteamericana. El 1 de junio de 1917 se da cumplimiento al artículo 32º al tomar posesión de los barcos mercantes nacionales capitanes mexicanos por nacimiento como José del Carmen Solís, Armando Ascorve, Luis G. Pliego, Luis Hurtado de Mendoza, Agustín Cendreras, Alberto Pawling, Agustín Guillén, Rafael Izaguirre Castañares; de los barcos México, Coahuila, Tamaulipas, Sonora, Jalisco, Tehuantepec, Puebla, Tabasco, respectivamente.

Con la nueva Constitución se dio paso a una serie de acciones que contribuyeron de forma indudable a la creación de una verdadera Marina Mercante Nacional. De tal forma, que con la nueva Ley de Secretarías de Estado del 25 de diciembre de 1917, se separó a la Dirección de Marina Mercante de la Secretaría de Guerra y Marina, y se le incorporó a la estructura administrativa de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Otro aspecto importante fue el referente a la creación de una institución adecuada para preparar a la gente del mar. Dicha inquietud fue asumida por los capitanes Fernando Siliceo y Torres; y Tristán Canales, quienes apoyados por la Cámara de Comercio de Veracruz, fundaron la Escuela de Comercio y Náutica, que se inauguró en el mes de enero de 1919 en el Puerto de Veracruz, y la cual "contó con subvenciones de la Secretaría de Comunicaciones, hoy de la de Marina, y del Gobierno del Estado"⁴¹. Actualmente dicha institución lleva el nombre

⁴¹ SALGADO y Salgado, José Eusebio, Ob. Cit. p. 16.

de Fernando Siliceo y Torres en memoria de uno de los fundadores de la Escuela Náutica.

En la época posterior a la promulgación de la nueva Carta Magna, la Marina Mercante si bien tuvo un avance significativo con respecto a la situación que había tenido, más adelante las circunstancias post revolucionarias no le fueron favorables, debido a que los gobiernos se preocupaban más por asegurar su situación política interna y el reconocimiento exterior de las grandes potencias, que por los grandes problemas nacionales. Tal situación la puso de manifiesto el presidente Lázaro Cárdenas en su primer informe al Congreso de la Unión el 1º de septiembre de 1935, afirmando que no existía la marina mercante y que ello constituía uno de los problemas más grandes de su gobierno.⁴² Dicha situación empeoró tras los problemas derivados de la expropiación petrolera en 1938, debido a que la nacionalización del petróleo estuvo a punto de provocar un conflicto armado con la Gran Bretaña, que se evitó gracias a la amistosa tendencia que tuvo para tal gesto el presidente Franklin D. Roosevelt de los Estados Unidos y la tensa situación europea en la víspera de la Segunda Guerra Mundial.

Durante ese período, el gobierno limitó su participación en el desarrollo mercante a la adquisición de un grupo de buques-tanque, los cuales fueron entregados a la nueva empresa creada para administrar el nacionalizado sector energético: Petróleos Mexicanos –PEMEX-.⁴³ Dichos buques-tanque se utilizaron para distribuir el preciado hidrocarburo a los principales centros marítimos que los necesitaban con urgencia. La paraestatal virtualmente centralizó la mayor parte de la actividad marítima del país, coordinó de igual forma las actividades navales y asumió en principio la responsabilidad de elaborar los planes para el desarrollo de una marina mercante mexicana, bajo la responsabilidad de una dependencia estatal que fue el Departamento Autónomo de Marina.

⁴² Idem.

⁴³ http://www.sct.gob.mx/documental/hscst_maritimo.htm

El 30 de diciembre de 1939 el General Lázaro Cárdenas, presidente de la República, expide la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, donde nacen, fusionados en el Departamento de Marina diversos servicios como la Marina Mercante, Obras Marítimas, Pesca, Alumbrado Marítimo, Zonas Marítimas y otros, con el firme propósito de lograr el progreso efectivo de una rama tan importante en la administración pública.

Se designa como titular el primero de enero de 1940, al Comodoro Maquinista Naval Roberto Gómez Maqueo, a la vez que actúa como Secretario General el Teniente de Navío Antonio Vázquez del Mercado, hasta el momento en que el Departamento se convierte en Secretaría de Estado el 31 de diciembre de 1940, siendo ya presidente el General Manuel Ávila Camacho. Es entonces nombrado Secretario de Marina, el General Heriberto Jara Corona, como Subsecretario el Contralmirante Othon Pompeyo Blanco y como Oficial Mayor el Comodoro Ángel del Corzo Castillo. Con lo que al elevarse al rango de Secretaría de Estado a la Marina se busca mejorar e incrementar la fuerza naval y acrecentar la flota mercante.

La situación de incertidumbre provocada por la guerra y la inexistencia de buques adecuados para mantener un verdadero tráfico comercial marítimo, llevaron al gobierno a decretar el 8 de abril de 1941, la incautación de los barcos pertenecientes a los países en estado de guerra, que se encontraban inmovilizados en puertos nacionales invocando el Derecho de Angarria que en aquel momento y por las circunstancias se llegó a ejercer.⁴⁴ Los barcos incautados

⁴⁴PIETRO, Verni, DICCIONARIO DE DERECHO INTERNACIONAL DE LOS CONFLICTOS ARMADOS.- LETRA A

Consulta en página electrónica:

<http://www.icrc.org/ihrcspaspa.nsf/22615d8045206c9b41256559002f7de4/bd0aad0df0f6b39741256674003a3cc9?OpenDocument#23>

ANGARRIA: Medida emanada del principio general según el cual los beligerantes pueden realizar actos que estarían prohibidos según las normas que rigen las relaciones en tiempo de paz. La

en su mayoría buques – tanque, fueron entregados a Petróleos Mexicanos, mientras que los de carga y pasaje, fueron entregados a la Compañía Mexicana de Navegación S. de R. L., la cual desapareció años más tarde debido al hundimiento de uno de sus vapores, el alquiler de otro, la venta del tercero e inutilidad del cuarto.⁴⁵

La Segunda Guerra Mundial desencadenada en 1939, arrastró a México que se vió envuelto en el conflicto, cuando los países del Eje atacaron a nuestro país en 1942 con el hundimiento de barcos, como el Potrero del Llano y Faja de Oro, entre otros, por permitir que los barcos e hidroaviones de los aliados permanecieran en aguas nacionales. Motivo por el cual México hace la declaratoria de guerra contra los países del Eje Berlín-Roma-Tokio. Al término de la guerra, nuestra Marina pierde un total de siete unidades (seis barcos tanques y un mercante) y 63 hombres mueren.⁴⁶

Paralelamente a estos acontecimientos, de suma importancia para la Marina Mercante fue la expedición del Reglamento para la Navegación de Cabotaje, el cual regulaba la participación de barcos ingleses y americanos en esa modalidad de tráfico ante la ausencia de una flota nacional que movilizara nuestros productos en tan delicada situación internacional. Asimismo, en 1946, se

angaria consiste en un derecho reconocido a los beligerantes de someter a requisa la propiedad neutral, ya sea que ésta se encuentre en su propio territorio o en territorio enemigo ocupado. El derecho de angaria sólo puede ejercerse mediante indemnización por el daño sufrido y siempre que lo exija una necesidad militar imperiosa.

El derecho internacional vigente ofrece igualmente a un Estado beligerante la posibilidad de requisar de los ferrocarriles material procedente del territorio de un Estado neutral. En tal caso, el Estado neutral puede, asimismo, requisar material ferroviario procedente del territorio del Estado beligerante en cuestión.

Además de la requisa, frecuentemente se ha visto, en la práctica, la destrucción o la inutilización (por ejemplo, el corte de cables submarinos) de propiedades neutrales. Aunque en tales casos no puedan invocarse normas de derecho positivo, son numerosos los países beligerantes que no han tenido en cuenta los derechos normales de los países neutrales y han justificado las acciones cometidas invocando la necesidad militar. La legitimidad de tales acciones sólo se ha cuestionado cuando se ha considerado inexistente toda necesidad militar.

⁴⁵ SALGADO y Salgado, José Eusebio, Ob. Cit. p. 18.

⁴⁶ <http://www.semar.gob.mx/inicio.htm>

fundó la Escuela Náutica de Tampico, destinada a la preparación de oficiales mexicanos acordes con las necesidades de la nación.⁴⁷

1.5.3 La evolución reciente de la flota Mercante Mexicana.

A partir de 1949, la iniciativa privada decidió asumir una participación en el desarrollo de la Marina Mercante, con la instalación de la Compañía de Servicios Marítimos. Su interés por incorporarse activamente derivó en la construcción de diversas obras portuarias y en apoyos para la Escuela Náutica de Mazatlán.⁴⁸

En la década de los cincuenta, las autoridades federales mostraron una preocupación creciente hacia los problemas imperantes en la estructura marítimo portuaria del país, fortaleciendo la presencia estatal en el subsector, mediante proyectos de carácter nacional.

El presidente Adolfo Ruiz Cortines, con el propósito de fortalecer dicho perfil estableció como meta de su gobierno el desarrollo y consolidación de esa actividad. Ante tal objetivo, presentó en su primer informe el Programa de Progreso Marítimo, también conocido con el nombre de "La Marcha al Mar", por sus planteamientos explícitos.

El plan era muy ambicioso y consistía en trasladar los excedentes de población del altiplano y centro del país a las costas; aprovechar las riquezas del mar; integrar la red nacional marítimo portuaria con los sesenta puertos del país distribuidos a lo largo de los 10,000 kilómetros de litorales del mismo; acondicionar y construir astilleros; sanear las zonas costeras así como mejorar las comunicaciones y transportes entre los puertos, las principales ciudades y centros

⁴⁷ http://www.sct.gob.mx/documental/hscj_maritimo.htm

⁴⁸ SALGADO y Salgado, José Eusebio, Ob. Cit. p. 19.

industriales; así como establecer las bases para el desarrollo inmediato de la marina mercante.

A pesar del amplio proyecto poco se pudo hacer en la realidad, pues si bien se contaba aparentemente con la cooperación de la iniciativa privada, ésta finalmente mostró desconfianza en la seguridad de sus intereses, lo que estancó el proyecto.

Al reorganizarse varios años después la Secretaría de Marina, el Programa de Progreso Marítimo fue rehabilitado a instancias gubernamentales. Simultáneamente desapareció la Compañía Naviera Turística Mexicana, que dio paso al surgimiento de la empresa Transportación Marítima Mexicana –TMM- en 1958, cuya política de expansión propició la fundación de la Compañía Marítima Mexicana, con la finalidad de cubrir los servicios en el Pacífico.⁴⁹

Posteriormente la Compañía Marítima Mexicana y Servicios Marítimos Mexicanos se unieron con TMM, para formar la Línea Mexicana del Pacífico. El gobierno del presidente Adolfo López Mateos apoyó con capital esta empresa naviera, y para ello suscribió parte del capital, 30%, a través del Banco de México, S.A., Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A. y Nacional Financiera, S.A., correspondiendo a cada uno el 10%; lo que permitió afirmar en su informe presidencial en 1962, que la Marina Mercante del país consolidaba su desarrollo en el plano internacional.⁵⁰

Dentro de la marina mercante nacional destacó la flota estatal, integrada principalmente por buque tanques, mientras el sector privado estaba conformado básicamente por buques para carga general. Mediante el establecimiento de

⁴⁹ Ibidem Pag. 21.
Sitio de Grupo TMM en Internet. Historia.
<http://www.tmm.com.mx/esp/somos/historia/Default.asp#50>
⁵⁰ Idem

disposiciones legales de Reserva de Carga, la flota contó con los volúmenes necesarios para desplegar operaciones rentables en algunas rutas regulares de carga.

Estas reservas se obtuvieron a través del control estatal en la asignación de carga, a fin de destinar una parte importante de los fletes a la Marina Mercante Nacional. Esa protección contribuyó a transportar una proporción, cada vez mayor, del comercio marítimo del país en embarcaciones de bandera nacional, de acuerdo con el crecimiento programado de la flota.

Lo anterior permitió establecer las bases para el desarrollo del transporte marítimo y de la Flota Mercante Nacional; contribuyó a evitar la fuga de divisas por pago de fletes; impulsó las exportaciones; generó fuentes de trabajo y ayudó a promover el desarrollo de la industria mexicana de la construcción naval.

1.5.4 La problemática del crecimiento y el impulso al desarrollo marítimo portuario

El transporte marítimo ha representado un elemento básico para desarrollar el comercio exterior del país, toda vez que un gran porcentaje del intercambio de bienes con el extranjero se realiza por esa modalidad de traslado.

Por ello, la política sectorial ha estado orientada a acrecentar la capacidad del sistema marítimo portuario y a mejorar las condiciones de su operación, para satisfacer las crecientes necesidades de transporte de mercancías y personas.

El Decreto Presidencial del 6 de abril de 1972 modificó la estructura orgánica de la Secretaría de Marina, creándose la Dirección General de Operación Portuaria cuyas funciones eran: Operar las instalaciones portuarias de uso público, estudiar los sistemas de operación y aplicar los adecuados a cada uno de los

puertos, regular el tráfico marítimo, asignar el uso de las instalaciones, coordinar los medios de transportes en los recintos portuarios, etc. La Dirección General de Operación Portuaria ejercía sus funciones por conducto de los superintendentes que ella nombraba en cada uno de los puertos principales del país.⁵¹ Al concluir el gobierno del presidente Luis Echeverría el 30 de noviembre de 1976, México tenía entonces cerca de 3,000,000 de toneladas de arqueo de registro bruto.⁵²

Hasta 1976, la Secretaría de Marina tuvo a su cargo la administración de puertos y la construcción de la infraestructura portuaria. A partir de 1977, se incorporaron a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes todas las actividades relacionadas con el fomento de la marina mercante, la provisión de la infraestructura, así como la administración y operación portuarias.⁵³

La prestación de los servicios a los usuarios de los puertos nacionales requirió establecer sistemas integrados de organización, regulación y operación. Con dichos sistemas, las tareas ejecutivas incrementaron su rendimiento como consecuencia del ordenamiento de los métodos de trabajo, la mayor disponibilidad de maquinaria y equipo de maniobras, el mejoramiento de las instalaciones y de los sistemas de control y manejo de las cargas.

A fin de elevar la eficiencia en la operación de los servicios, se tomaron medidas para mejorar la vialidad interna de los puertos y se realizaron adecuaciones para asegurar que la recepción, clasificación y despacho de la carga en patios y bodegas, se efectuara ágilmente. Además se optimizó el sistema de ayudas a la navegación marítima, con el objeto de aumentar la seguridad del tráfico.

⁵¹ LOPEZ Enríquez, José. Ob. Cit. p. 198.

⁵² SALGADO y Salgado, José, DERECHO MARÍTIMO, Ob. Cit. pp. 17 y 18.

⁵³ Idem.

La introducción al proceso modernizado fue paulatino, habilitando terminales especializadas en la medida que el tráfico lo requería. Se promovió el desarrollo de sistemas operacionales para permitir el flujo expedito de los contenedores en dichas terminales, así como la capacitación de los trabajadores portuarios.

Estas acciones contribuyeron de manera sustantiva a perfeccionar la operación marítima y sus mecanismos de enlace con el transporte terrestre, incluyendo las obras físicas, el equipamiento y la organización necesarios para fortalecer el sistema portuario nacional y el desarrollo integral de la marina mercante mexicana. En este sentido y ante la creciente demanda del transporte marítimo, tanto de altura como de cabotaje, se puso el mayor empeño en rehabilitar y ampliar la infraestructura portuaria mediante los Programas de Puertos Comerciales y, de Puertos Industriales

Con la ejecución del Programa de Puertos Comerciales, se logró el crecimiento de longitud de atraque, se incrementó la capacidad del área de almacenamiento y de los accesos, así como la modernización y ampliación del señalamiento marítimo. Para completar estas acciones, los puertos fueron dotados con equipo especial para el manejo de mercancías y se sistematizaron los métodos de trabajo, logrando que las tareas operativas incrementaran su rendimiento.⁵⁴

Mención aparte merece el Programa de Puertos Industriales, con el cual se pensó en contribuir a la desconcentración de las actividades fabriles creando nuevos polos de desarrollo y fomentando el asentamiento de nuevas industrias en áreas cercanas al mar. Dicho programa es un penoso ejemplo del pasado en el que se siguieron equívocas políticas portuarias que no estaban basadas en nuestra propia organización, imitando el modelo inglés, modelo que como

⁵⁴ http://www.sct.gob.mx/documental/hscst_maritimo.htm.

mencionara José Eusebio Salgado y Salgado, “fue eliminado por la Señora Margaret Hilda Thatcher, Primera Ministra de la Gran Bretaña, tan pronto ocupó su cargo en mayo de 1979, puesto que consideró que con tal sistema se habían arruinado los puertos del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte....”.⁵⁵

1.5.5 El Periodo 1976-1982.

La industria naval del país se dividió en dos grandes grupos de astilleros: privados y paraestatales.

En el grupo de los astilleros privados, existían aproximadamente 25 astilleros, en el año de 1982, que eran los más importantes dentro de esta industria. La producción de embarcaciones con casco de acero representó más del 90% de la producción realizado por los astilleros privados.

En el grupo de los astilleros del sector paraestatal se contemplaban cuatro y representaban los astilleros de mayor capacidad a nivel nacional a finales de 1982, de tal manera que al entrar al Gobierno de México, Miguel de la Madrid Hurtado, nuestro país contaba con una importante infraestructura de Astilleros paraestatales, heredados del Gobierno de López Portillo, siendo estos:

1. Astilleros Unidos, S.A. (AUSA), del que dependían los siguientes astilleros subsidiarios:
 - a) Astilleros Unidos de Veracruz, S.A. (AUVER).
 - b) Astilleros Unidos de Ensenada, S.A. (AUENSA).
 - c) Astilleros Unidos de Guaymas, S.A. (AUGUSA).

⁵⁵ Datos Proporcionadas en la Mensaje Inaugural del X Congreso de la Asociación Mexicana de Estudios Internacionales (AMEI) titulado " EL FUTURO DE LA MARINA MERCANTE Y DE LOS PUERTOS MEXICANOS", por el Presidente de la misma Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, celebrado los días 3 y 4 de septiembre de 2000 en el Puerto de Veracruz, Ver.

2. Astillero Madero 2000, perteneciente a Petróleos Mexicanos, ubicado en el Puerto de Tampico.
3. Dirección General de Construcciones Navales, Secretaría de Marina, que puede reparar buques de hasta 25,000 TPB, con diques y varaderos en Tampico, Salina Cruz, Guaymas, Acapulco, Coatzacoalcos y Veracruz.⁵⁶

Es importante mencionar que los astilleros de la Secretaría de Marina, participaron durante la última década en la construcción de todo tipo de embarcaciones, debido al incipiente desarrollo de esta industria; sin embargo y de acuerdo a lo establecido en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, artículo 30, los astilleros de esta Secretaría se abocarán a construir, mantener y reparar los buques de la Armada de México.⁵⁷ De lo anterior, desde hace más de una década dichos astilleros sólo se encargan de la construcción y reparación de buques de guerra.

1.5.5.1 Programa de Desarrollo de la Industria Naval.

ASTILLEROS OBJETIVOS

Nacionales :

- Participar en la oferta de bienes, cuya demanda no es cubierta suficientemente por la iniciativa privada, debido a la magnitud y riesgo de las inversiones, los plazos de maduración y su escaso rendimiento financiero.
- Modernizar su organización, elevar sus niveles de productividad y propiciar su reestructuración de acuerdo a la dotación interna de factores y a las condiciones actuales de la economía.
- Promover el desarrollo regional del país, descentralizando la operación de sus unidades a las zonas del territorio nacional más propicias a su naturaleza productiva, con objeto de

⁵⁶ SALGADO y Salgado, HISTORIA DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y SU REGULACIÓN JURÍDICA, México, 2003, pp. 3 y 4.

⁵⁷ MAURO Ibañez, Cipriano, ANÁLISIS DE LA POLÍTICA PÚBLICA EN EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL PARAESTATAL 1983-1985, INAP, México, 1987. Págs. 41-43.

que fortalezcan la estructura de los mercados regionales, a través del efecto multiplicador que la inversión en la industria naval provoca desde el inicio de la construcción de los astilleros y que alcanza su mayor efecto de éstos en plena operación.

Sectoriales:

- Industrialización eficiente y competitiva para lograr un crecimiento autosostenido; lo cual implica reducir la vulnerabilidad externa conformando un sector industrial integrado hacia adentro, articulado con la economía nacional y competitivo en el exterior.
- Crecimiento más autónomo de la producción; lo que exige impulsar el desarrollo tecnológico nacional vinculado a la planta productiva que supone la adquisición y desarrollo de tecnología, acrecentar el potencial de los recursos humanos a través de la capacitación y aprovechar la capacidad de las empresas mediante una mejor organización de la estructura industrial.
- Descentralización en el territorio de las actividades industriales, ésta como resultado de fomentar la desconcentración industrial no dispersa con aprovechamiento de los recursos naturales, humanos y de infraestructura regionales, para desembocar en una especialización regional de la producción.
- Desarrollo industrial bajo el liderazgo de empresarios nacionales, que requiere aprovechar plenamente las potencialidades y creatividad de los sectores públicos, privado y social. Ello logrará dentro de un marco de coordinación, complementariedad y respeto al cumplimiento de los compromisos adquiridos, confianza y libertad para comprender, impulsando la concentración conjunta de acciones dentro de una planeación participativa.

Institucionales:

- Estructurar las actividades de construcción y reparación naval de manera racional, congruente y eficiente, mediante la programación del desarrollo y operación de esta rama, que tiene como objetivo principal participar dinámicamente en el Sector Industrial Sustitutivo de Importaciones (SISI).
- Coadyuvar a la integración y autosuficiencia en el transporte marítimo, creando la infraestructura necesaria para la reparación de los buques que forman la flota nacional; así como para la construcción de aquellas más comúnmente demandadas en el mercado nacional.

- Contribuir a la expansión de la Marina Mercante Nacional, satisfaciendo los requerimientos de transporte marítimo de altura y cabotaje que plantea el desarrollo nacional, y reducir los gastos al exterior por concepto de adquisiciones de embarcaciones al exterior.
- Cubrir íntegramente la demanda tanto de construcción como de reparación naval de embarcaciones pesqueras, destinadas a mantener y modernizar la flota pesquera que permita cubrir las metas de captura señaladas en el Programa Nacional de Pesca y Recursos del Mar. 1984-1986.
- Coadyuvar al desarrollo e integración de la estructura industrial del país, promoviendo la ampliación de una rama insuficientemente atendida.
- Desarrollar una industria de alta productividad, capaz de sustituir importaciones y exportar en etapas sucesivas.⁵⁸

Los objetivos antes planteados serían alcanzados mediante el desarrollo de tres grandes etapas: despegue en 1978-1982, consolidación en 1983-1987, y desarrollo.

Por otra parte, para impulsar el desarrollo del transporte marítimo de pasajeros, en 1979 se creó el órgano desconcentrado Servicio de Transbordadores adscrito a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con el objeto de programar, operar y conservar los transbordadores y sus servicios complementarios y conexos; a partir de ese momento se destinaron los recursos necesarios para mejorar el mantenimiento de unidades e incrementar la flota, a fin de ampliar la capacidad y calidad del servicio.

Las acciones encaminadas a regular las actividades del transporte marítimo incluyeron la inspección y supervisión del trámite de los permisos para la

⁵⁸ Tabla realizada en la División Política Social del Servicio de Investigación y Análisis del Sistema Integral de Información y Documentación (SIID), Dirección de Bibliotecas de la H. Cámara de Diputados, LVIII Legislatura, México, Febrero del 2000.

navegación y construcción de embarcaciones, tomando en cuenta los requisitos y especificaciones técnicas aprobados por la autoridad marítima; asimismo, se creó el Registro Público Marítimo Nacional que constituye una importante ayuda para el desarrollo de la Marina Mercante, al facilitar las operaciones mercantiles. Se implantaron también los sistemas para captar y procesar la información sobre los programas de operación de los usuarios del transporte marítimo y las condiciones de arrendamiento y fletamento de buques, lo que contribuyó a mejorar nuestro comercio exterior.

Por otro lado, para enfrentar la situación de estancamiento en el crecimiento de la Marina Mercante Nacional, con base en los lineamientos de la política y programa para el desarrollo marítimo nacional, mediante la preparación apropiada de recursos humanos que supere la escasez de tripulaciones y la instrumentación de una política de apoyo gubernamental en los campos comercial y fiscal; y con el objetivo de que al mismo tiempo, para alentar la formación y ampliación de empresas navieras mexicanas que prestaran sus servicios de transporte de mercancías en tráfico de cabotaje o de altura, así como para estimular la contratación de los servicios de tales empresas, el 26 de noviembre de 1980, se expidió el Decreto Presidencial que estableció los estímulos fiscales que se requerían en dicha etapa del desarrollo de la flota naviera del país.

Estas medidas contribuyeron a colocar a nuestra Marina Mercante en condiciones de igualdad con las flotas de numerosos países que recibían un importante apoyo gubernamental.

De este modo, con base en los objetivos y lineamientos de la política en materia de Marina Mercante e industria naval, durante la Administración del Presidente López Portillo se expidió la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, que respondió a la necesidad de agrupar alrededor de un

solo ordenamiento todos los elementos fundamentales de una política marítima global; estos elementos incluyeron principalmente:

- El marco jurídico para programar el abanderamiento de embarcaciones de acuerdo con la disponibilidad de personal calificado,
- La celebración de convenios bilaterales marítimos con los principales países en el comercio exterior de México y,
- El otorgamiento de estímulos que favorecen el desarrollo de la flota mercante mexicana y de la Industria Nacional de Construcción Naval.
- La reserva de cargas para los buques mexicanos.
- En el Reglamento de dicha Ley se estableció todo un procedimiento para obtener los beneficios que se otorgaban con las reservas de carga.

La Marina Mercante Nacional contaba así a finales de 1982, con 99 embarcaciones, destacando la flota estatal que se integraba en forma predominante por buques tanque que representaban el 64.3% del total de embarcaciones del sector público, lo cual reflejaba la preponderancia del Estado en la transportación de fluidos, principalmente productos petroquímicos y petróleo crudo; le seguían en importancia los transbordadores que representaban el 16.1% del total de embarcaciones de la flota estatal. En la composición de la flota correspondiente al sector privado, destacó la importancia de los buques para carga general que constituyen el 72.1% del total, seguidos por los buques tanque con el 16.3%.⁵⁹

⁵⁹ ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y CONDICIONES DE DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA. Localizado en la página electrónica: www.cddhcu.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm

Por lo que hace a la capacidad de servicio, la flota mexicana alcanzaba en 1982 un total de 1'736.006 toneladas de peso muerto (TPM), estimándose un crecimiento durante el período 1976-1982 a una tasa anual de 17.2%; de este total, al sector privado se le asignó el 39.2% restante. En términos de tonelaje de registro bruto, al sector público le correspondió el 57.4% y el 43.6% al sector privado; por tipo de embarcación, los buques tanque concentraban el 70.2% del tonelaje de peso muerto total, con una capacidad de 1'2181.948 toneladas, de las cuales el sector público adquirió el 70.2%; le seguían en importancia los buques de carga general con 261,303 toneladas de peso muerto, es decir, un 15.1% del total, en donde el sector privado disponía del 93.3% de la capacidad. Por último, las embarcaciones generales representaban 14.0% de tonelaje de peso muerto, correspondiendo al sector privado el 33.7% de las embarcaciones.⁶⁰

1.5.5.2 Perspectivas de la Demanda de Construcción Naval en los 80's.

Respecto a las expectativas que se tuvieron en el año de 1982 de la necesidad de buques, se presentó en enero de ese año, un análisis elaborado por la Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval, llamado "Monografía de la Demanda Oferta Nacional de Construcción Naval", consistente en dos volúmenes, el primero de ellos dedicado al análisis del problema, el segundo nos da un detallado levantamiento de las instalaciones e infraestructura existentes de cada uno de los astilleros nacionales, por supuesto los más importantes, asimismo este trabajo reviste significativa importancia puesto que nos menciona las necesidades de existencia de buques.

A este respecto, recurre en su análisis, en la confrontación de las cifras de la Demanda/ Oferta de Construcción Naval Mayor, obteniendo que la demanda

⁶⁰ Página electrónica citada.

esperada ascendía a 4,571,500 TPM, mientras que la oferta correspondiente resultó de sólo 2,468,000 TPM, planteando entonces una demanda insatisfecha de 2,103,500 TPM lo cual equivalió al 46 % del total de la demanda durante el periodo 1981-1990.⁶¹

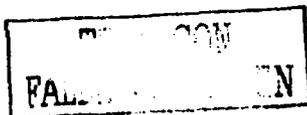
Lo anterior puede ser observado en la tabla que a continuación se presenta y que fue tomada del trabajo antes citado.

BALANCE DE LA DEMANDA / OFERTA NACIONAL DE CONSTRUCCIÓN NAVAL MAYOR *

TIPO DE BARCO (TPM)	DEMANDA		OFERTA		DEMANDA INSATISFECHA	
	No. de barcos	T.P.M.	No. de barcos	T.P.M.	No. de barcos	T.P.M.
BARCOS						
MERCANTES						
Buque						
Tanque 8,000	9	72,000			9	72,000
Buque						
Tanque 30,000	20	612,000	10	306,000	10	306,000
Buque						
Tanque 45,000	19	855,000	15	675,000	4	180,000
Buque						
Tanque 80,000	21	1,680,000	16	1,280,000	5	400,000
Barco						
Granelero 27,000	13	351,000	5	135,000	8	216,000
Barco						
Granelero 35,000	8	280,000			8	280,000
Barco						
Granelero 60,000	4	240,000			4	240,000
Barco de						
Carga Gral. 4,500	6	27,000			6	27,000
Barco de						
Carga Gral. 8,000	9	72,000	9	72,000		
Barco de						
Carga Gral. 16,500	15	247,000			15	247,000
Barco de						
Carga Gral. 22,500	6	135,000			6	135,000
TOTAL	130	4,571,500	55	2,468,000	75	2,103,500

FUENTE: MONOGRAFÍA DE LA DEMANDA OFERTA NACIONAL DE CONSTRUCCIÓN NAVAL.
 * Algunas cifras del TPM obtenido en las Columnas de Demanda y de Demanda Insatisfecha, pueden variar por tomarse en cuenta el tonelaje exacto de las embarcaciones, lo cual hace que no sean uniformes los tonelajes de todos los buques.

⁶¹ MONOGRAFÍA DE LA DEMANDA OFERTA NACIONAL DE CONSTRUCCIÓN NAVAL, Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval, SCT, Volumen 1, enero de 1982, p. 349.



Debido que en los últimos 20 años ha aumentado considerablemente el volumen del comercio exterior de nuestro país, en buena parte como resultado de los tratados comerciales a los que México pertenece, se puede decir con certeza de la necesidad de cuando menos de 5,000,000 TPB, cifra que ya en 1982 se preveía como necesidad de flota mercante.

1.5.6 El periodo 1982-1988.

En este sexenio, apoyada en los lineamientos de política y en el programa para el desarrollo de la flota respectiva, la Marina Mercante Nacional basó su acción en tres soportes fundamentales: carga, buques y recursos humanos, de los cuales a continuación se hace la mención secuencial.

Hechos registrados en la Marina Mercante entre 1982 y 1983.

En materia de tráfico marítimo, se dio un incremento del 34% del tonelaje bruto al llegar a los tres millones 39 mil 206 toneladas; fueron abanderadas mil 371 toneladas brutas de registro, propiedad de distintas empresas navieras mexicanas y se autorizó la baja de 574 embarcaciones, con un total de 13 mil 258 toneladas brutas de registro.

Se otorgaron 11 concesiones, ocho permisos y ocho autorizaciones para la construcción, instalación, uso y explotación de bienes del dominio marítimo y obras relacionadas con las vías de comunicación por agua.

Por lo que hace a la reserva de carga, se transportaron por vía marítima, 143.3 millones de toneladas; de ese total, 83 millones se movieron en tráfico de altura y el resto de cabotaje.

En navegación de altura se transportaron 2.4 millones de toneladas en embarcaciones nacionales y 80.5 millones en extranjeras; en la de cabotaje, 36.1

millones de toneladas en buques de Bandera Mexicana y 34.2 millones en buques de bandera extranjera. Con estos datos, se demuestra que desde entonces la falta de una flota mercante eficiente, ocasionaba que la mayor parte de nuestro tráfico, en el caso de altura, quedara al aprovechamiento de navieras extranjeras.

Hechos registrados en la Marina Mercante entre 1983 y 1984.

Se alcanzaron tres millones 235 mil 550 de toneladas brutas de registro en el tráfico marítimo, o sea, hubo un aumento del 6.46% con relación al período anterior.

Se expidieron 357 permisos especiales a embarcaciones extranjeras para realizar tráfico de altura y cabotaje. Con apego a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se autorizaron tres permisos para la actuación de agencias consignatarias de buques de ambos tráficos; con ello, hubo 369 agencias para facilitar los trámites de entrada y salida de embarcaciones a nuestros puertos.⁶²

Por mar se transportaron 144 millones de toneladas de carga, correspondiendo 87 millones 10 mil a tráfico de altura y 56 millones 900 mil toneladas al de cabotaje.⁶³

Hechos registrados entre 1984 y 1985.

La Flota Mercante Mexicana registró una capacidad de carga de tres millones 100 mil toneladas de peso muerto. La inscripción de buques en el Padrón de abanderamiento Mexicano llegó a 57 embarcaciones, con un tonelaje total de un mil 198 millones de toneladas.

⁶² ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y CONDICIONES DE DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA. Localizado en la página electrónica: www.cddhcu.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm

⁶³ Idem.

Se aprobaron las bases constitutivas de 101 empresas navieras, lo que representó un incremento del 33%. A PEMEX se le autorizaron divisas por 45 millones de dólares y 117 mil marcos alemanes para pagar servicios de fletamento a compañías extranjeras.

Se concedieron permisos especiales de navegación a empresas navieras mexicanas para realizar tráfico de cabotaje con buques extranjeros, continuar removiendo embarcaciones hundidas y varadas en los puertos nacionales, y se expidieron seis mil libretas de mar.⁶⁴

Cabe hacer mención de que a pesar de algunas modificaciones, en ésta etapa comienza la disminución de la capacidad de tonelaje de la Flota Mercante Nacional, ya que diferentes acontecimientos propiciaron el inminente declive del Registro Marítimo Nacional.

Hechos y datos arrojados en el período de 1985 a 1986.

La flota mercante nacional presentó una capacidad de 2.2 millones de TPM en embarcaciones de más de 500 TPM; a esto se suman un millón de toneladas de la flota menor, es decir, la capacidad fue de 3.2 millones de toneladas de peso muerto.⁶⁵

Se transportaron 166.6 millones de toneladas de carga: 104 correspondientes a tráfico de altura y 61.9 al de cabotaje. En embarcaciones de Bandera Nacional se movilizaron tráfico de altura 3.8 millones de toneladas en 100.9 en buques de bandera extranjera, siguiendo la obligada tendencia a utilizar buques extranjeros, por las razones aducidas en párrafos anteriores.

⁶⁴ Idem.

⁶⁵ Idem.

Hechos y datos arrojados durante el Periodo de 1986-1987.

La flota mercante mexicana estaba integrada al llegar al período 1986-1987, por 160 buques con un total de dos millones 73 mil 699 toneladas de peso muerto y un millón 391 mil toneladas de registro bruto.⁶⁶

En el Padrón de Abanderamiento Mexicano estaban inscritas 46 embarcaciones con 822 mil 500 toneladas de peso bruto y 501 mil 473 toneladas de registro bruto.

El Registro Público Marítimo Nacional y Matriculas recaudó 111 millones 147 mil 64 pesos 79 centavos, por diversos servicios prestados.⁶⁷

1.5.7 El Período 1988-1994.

La crisis de los ochenta y la falta de recursos llevó a la Marina Mercante a una situación de rezago en varios campos de su desempeño; las instalaciones estaban en deterioro y se hacía sentir el rezago en las embarcaciones y en la carga y descarga eficiente de productos.

A principios de la administración salinista, la regulación vigente no contribuía a una rápida mejora de esta situación; se tenía capacitación, se tuvo una fuerte presencia en eventos de carácter internacional con la visión de participar en el concierto de los procesos de integración económica, pero se careció de recursos suficientes y de una mayor percepción de los problemas nacionales para implementar los cambios. En el sector portuario, había que hacer frente a la necesaria descentralización para dar mayor autonomía y permitir así un desarrollo sostenido de cada puerto, logrando eficacia y menos burocracia.

⁶⁶ Idem.

⁶⁷ Datos registrados en ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y CONDICIONES DE DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA. Litorales de México y su extensión por estados: de la página electrónica consultada.

Esta administración tuvo que enfrentarse a esta situación e implementar programas en consecuencia, promoviendo la participación de la iniciativa privada y el mejoramiento en la prestación de servicios, que carecieron de una política conciente de las necesidades del sector.

Funcionamiento eficiente de los puertos.

Con el objeto de tener un panorama de las cifras y datos representativos del sexenio de Carlos Salinas en lo que a la Marina Mercante se refiere, a continuación se hace un breve análisis de las inversiones realizadas, que permitirán entender la intención de grandes transformaciones, que por desgracia distaron en mucho de favorecer al sector.

El presupuesto ejercido en el Sector Portuario y de Marina Mercante alcanzó un monto de 22, 000 millones de nuevos pesos en el período de 1988-1993, en 1994 se iniciaron las obras de 62 concesiones otorgadas en los meses de agosto, octubre y diciembre de 1993; la inversión programada fue de 12,761 millones de nuevos pesos, estas obras se realizaron en los puertos de Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Manzanillo, Coatzacoalcos, Progreso, Mazatlán, Zihuatanejo y pequeños puertos en Quintana Roo; la inversión estuvo orientada a la modernización del sector y a enfrentar los problemas de rehabilitación de instalaciones como consecuencia del mantenimiento diferido, resultado de la falta de recursos en este renglón desde principios de la década de los ochenta.⁶⁸

Por lo que se refiere al gasto corriente, la reestructuración del sector planteada al principio de la actual administración evolucionó, procurando un adecuado equilibrio entre los ingresos del sistema y dicho gasto. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes concluyó en 1994 el denominado "proceso de reestructuración del

⁶⁸ Idem.

Sistema Portuario Nacional", y que como ya se ha mencionado no se sensibilizó con muchas de las necesidades del sector.

Con base en la Ley de Puertos emitida en 1993, quedaron constituidas 24 Administraciones Portuarias Integrales que tenían por objeto que la planeación, administración y desarrollo de los puertos se realizara a nivel local con autonomía de gestión, participación de los usuarios, así como de los Gobiernos Estatales y Municipales, también se planteó que se ampliara la participación de la inversión privada.

El llamado "proceso de modernización" del sector requirió de un cambio muy significativo en la regulación de la actividad portuaria y de la Marina Mercante, separando en dos instrumentos jurídicos dicha regulación:

En primer término, la Ley de Puertos promulgada el 19 de julio de 1993 planteó un marco de operación portuaria, mediante el cual se propiciaría la promoción y fomentó de la inversión privada nacional y extranjera, tanto en la administración de los bienes que integran los recintos portuarios como en lo que atañe a la eficiencia en la prestación de los servicios que se requieren en los puertos, actividades que anteriormente habían sido asumidas por el Gobierno Federal, por el conducto de sus órganos y entidades paraestatales. La Nueva Ley de Puertos planteó entre otras cosas, la creación de la Administración Portuaria Integral (API) constituida legalmente como una sociedad mercantil, que asume todas las funciones administrativas dentro de un puerto incluyendo planeación, promoción y construcción de infraestructura.⁶⁹ Respecto a ésta Ley, se debe

⁶⁹ La ley de Puertos crea la figura de la Administración Portuaria Integral (API) para que en uno o varios puertos se les otorgue concesión. En 1994 se otorgaron 62 concesiones portuarias y entraron en operación 19 APIS con el propósito de descentralizar la administración de los puertos, procurar su autonomía de gestión y para favorecer su autosuficiencia financiera. Para abrir paso a la administración portuaria privada, en 1994 se inició la desaparición de los Puertos Mexicanos (organismo desconcentrado que se creó a fines de marzo de 1989 para asumir la administración directa de los 22 principales puertos mexicanos).

mencionar que reproduce en muchos aspectos el sistema español de la Administración Portuaria Integral (API), que aminoró la rentabilidad económica de los puertos de ese país, a tal punto que en 1997, el Presidente José María Aznar se vería obligado a la derogación de la Ley de Puertos por su ineficacia.

El otro instrumento jurídico conjunto, es la Ley de Navegación vigente, del 23 de diciembre de 1993, Diario Oficial de la Federación (DOF) del 4 de enero de 1994, así como su Reglamento del 10 de noviembre de 1998, DOF del 16 siguiente y en vigor 30 días después de su publicación, la cual nació con graves errores de técnica jurídica.

Ésta Ley tuvo sus motivaciones en el hecho de querer promover el desarrollo de la Marina Mercante a través de la simplificación, flexibilización y liberación de requisitos para incrementar la flota nacional en sus servicios de altura y cabotaje, consideraciones que afectaron a nuestra flota mercante; igualmente, en lo relativo a los trámites de arribo y despacho de embarcaciones con lo cual se abrieron posibilidades de participación para los particulares en el señalamiento marítimo, ayuda a la navegación y a la inspección de embarcaciones; se trató con amplitud y claridad lo referente a la contaminación marina y al rezago de embarcaciones, con ello se intentó dar certidumbre a la actividad comercial marítima mediante reglas claras para las distintas acciones y contingencias para la formación y capacitación de las tripulaciones, así como para la definición de la personalidad jurídica y las funciones de la tripulación; se intentó precisar, pero de manera incorrecta las funciones de la autoridad marítima y se liberalizaron el pilotaje y los servicios marítimos portuarios. Muchas de estas disposiciones carecieron de una concienzuda revisión, a éste respecto señala mi maestro José Eusebio Salgado y Salgado:

“ ..el reglamento va más allá que la Ley al incluir disposiciones de cuestiones no previstas en la Ley, con lo que se viola el orden jerárquico de las leyes que establece nuestra Constitución Política en su artículo 133, en combinación con los artículos 16,103 y 124 del mismo ordenamiento jurídico, quedando como sigue:

- I. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- II. Leyes Constitucionales y Tratados Internacionales.
- III. Normas Federales y Normas Locales.

.....

Así mismo encontramos que dicha Ley se opone a Convenios Internacionales a los que México se ha adherido o bien ratificado....”⁷⁰

El Transporte Marítimo en México en la Primera Mitad de los Noventa.

En México debido a los rezagos que existían en la infraestructura y servicios portuarios al inició de la Administración Zedillista, la economía enfrentaba una oferta limitada de transporte marítimo en tráfico de altura y los servicios eran poco competitivos en precio, frecuencia y rutas, misma que continua hasta la fecha, puesto que el 70% de nuestras importaciones llegan a través de puertos norteamericanos para productos de Asia: San Diego, Los Ángeles, San Pedrito y Long Beach. Para productos de Europa: Brownsville, Corpus Christi, Galveston, Houston y Nueva Orleans.⁷¹

Las principales líneas internacionales de servicio regular no arribaban a nuestros puertos, pues su estadía era mayor a la requerida por sus itinerarios, y el bajo dinamismo de los volúmenes de carga operados los hacía poco atractivos.

⁷⁰ Datos proporcionadas en la Mensaje Inaugural del X Congreso de la Asociación Mexicana de Estudios Internacionales (AMEI) titulado “ EL FUTURO DE LA MARINA MERCANTE Y DE LOS PUERTOS MEXICANOS”, por el Presidente de la misma Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, celebrado los días 3 y 4 de septiembre de 2000 en el Puerto de Veracruz, Ver.

⁷¹ Datos proporcionados por mi maestro el Dr. Salgado y Salgado, en clase de Derecho Marítimo, de la Licenciatura en Relaciones Internacionales de la ENEP Acatlán, UNAM.

En materia de cabotaje, se observaba un estancamiento en los servicios de transporte de carga comercial y un crecimiento moderado en el manejo de hidrocarburos. De manera particular se registraba un mayor dinamismo en los servicios y tráfico conocido como costa afuera, básicamente destinados a apoyar la operación de las plataformas de PEMEX en la Sonda de Campeche.

Respecto a la Marina Mercante del país que entre 1982 y 1983, alcanzó el mayor número de embarcaciones con Bandera Nacional de más de dos millones de toneladas de registro bruto (TRB) y la más alta capacidad de la flota con Bandera Nacional medida en TRB; esta situación que tuvo su origen en el crecimiento en las actividades de Petróleos Mexicanos (PEMEX) y en la política aplicada por la paraestatal entre 1975 y 1982 en el sentido de ampliar la capacidad de la flota que estaba destinaba a la distribución de sus productos, así como al aprovechamiento por parte de algunas navieras mexicanas de los estímulos fiscales, crediticios, combustibles baratos, entre otros apoyos otorgados por el Gobierno Federal y las leyes de la materia en esos años.

A partir de la segunda mitad de la década de los ochenta, como resultado de la eliminación de los estímulos fiscales antes mencionados, así como el hecho de que PEMEX lograra hacer más eficientes sus actividades y distribución con el uso de oleoductos y gasoductos, dió como resultado el que las navieras nacionales que realizaban tráfico de altura decidieran acogerse a banderas de conveniencia, observándose entonces un decremento del tonelaje de las embarcaciones de más de 1 millón de toneladas de registro bruto (TRB) que portaban Bandera Mexicana, que incidió en la capacidad de tonelaje de la Flota Nacional y que para la década de los 90's presentó un constante estado de involución con la indiferencia de las autoridades del área, que como se ha analizado, dieron mayor atención a otros asuntos.

La situación del Transporte Marítimo y Marina Mercante Nacional al inicio del Siglo XXI.

Para impulsar el crecimiento de su comercio exterior, México abrió su economía y celebró Acuerdos de Libre Comercio (TLCAN, países de Centroamérica, Colombia, Venezuela, Costa Rica, Chile, Israel más recientemente). Entre estos acuerdos, está el celebrado con la Unión Europea el cual habrá de ser analizado en las siguientes páginas.

La apertura comercial y el crecimiento del comercio exterior demandó Transporte Marítimo y Puertos Eficientes; en este contexto es indispensable contar con servicios de transporte marítimo eficientes y competitivos en calidad y precio, para ello, durante las últimas décadas se realizaron acciones como:

La reforma portuaria que con el fin de contar con infraestructura más moderna y eficiente, y para lograr que la oferta de servicios de transporte marítimo fuera suficiente, segura y competitiva en calidad y precio, se adoptó la política de apertura a la operación de las líneas internacionales; sin embargo, estas acciones han sido nulificadas por el entorno externo, con la salida de fletes, los seguros marítimos, pago a puertos extranjeros, transporte terrestre a través de los Estados Unidos y sus carreteras, y otros gastos, hacen que salga del país anualmente alrededor de US\$ 30,000 millones de dólares, lo cual es exorbitante.⁷²

Tendencias Internacionales del Transporte Marítimo.

Desde fines de los ochenta, en el ámbito mundial se observa que el transporte marítimo se ha realizado en forma creciente por líneas navieras globalizadoras que cuentan con embarcaciones, tecnologías y sistemas logísticos

⁷² Datos proporcionados por mi maestro el Dr. Salgado y Salgado, en clase de Derecho Marítimo, de la Licenciatura en Relaciones Internacionales de la ENEP Acatlán, UNAM.

altamente desarrollados que les permiten cubrir los principales centros de producción y consumo del mercado mundial.

En consecuencia y con objeto de aprovechar las ventajas que ofrece la nueva organización internacional de rutas y puertos, en términos de calidad, precios, frecuencia y disponibilidad de servicios en prácticamente todos los países, se ha seguido una política de apertura a la operación de las líneas internacionales en tráfico de altura.

Por lo que toca al abanderamiento de embarcaciones en el ámbito mundial, se observó una tendencia a la disminución de las flotas con bandera del país en donde las navieras tienen su domicilio fiscal. Este proceso se explica por la existencia de los llamados "paraísos fiscales" o países de bandera de conveniencia que tienen tasas impositivas muy bajas y costos reducidos en materia de seguridad social. A este fenómeno algunos Gobiernos han respondido mediante el establecimiento de segundos registros de embarcaciones y programas que compensan dichos diferenciales de costos.

Paralelamente a lo anterior se pudo observar que el comercio por vía marítima se realiza de manera creciente en barcos con bandera distinta a la del país exportador o importador, y que las líneas navieras se orientan a participar en el mercado mundial más que a atender el comercio de un sólo país; por ejemplo, Estados Unidos participa con el 20% del comercio mundial y su flota mercante sólo mueve el 30% de su comercio exterior, mientras que otro 70% de su Flota tiene pabellón de Panamá, Liberia y Bahamas; otro caso es el de Noruega, donde el 90% de los barcos que llevan su bandera participan en la industria internacional de transporte marítimo y rara vez tocan puertos de ese país; asimismo, siendo Grecia el principal país naviero, su comercio exterior es poco significativo y una parte importante de su flota esta abanderada en el exterior.

Para impulsar el comercio y el crecimiento de los países, el GATT, la OMC y la OCDE recomiendan desde entonces, la apertura de las líneas internacionales.

1.5.8 Estado reciente de la Flota Mercante.

Una muestra del estado reciente que observa la Flota Mercante Mexicana la encontramos en el 5º informe de gobierno del presidente Ernesto Zedillo, en lo que aparentemente constituye una omisión, no se encuentra prácticamente ninguna mención alentadora respecto a la marina mercante nacional, ni respecto a su estado histórico y actual, sus perspectivas, o para el caso, el planteamiento de un programa que fomente su desarrollo en forma efectiva, se señalan los avances en el incremento del auto transporte, ferrocarriles y aviones, sin embargo, destaca por su ausencia, la información relativa a la marina mercante nacional: los buques de carga de bandera mexicana.⁷³

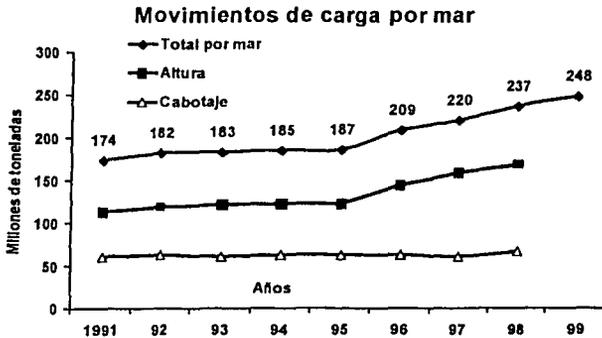
Se informa que los puertos marítimos nacionales han mejorado su productividad, lo cuál agiliza las operaciones de carga y descarga de mercancías de exportación e importación por mar.

Sin embargo, estos cargamentos van y vienen a bordo de buques fletados de banderas extranjeras generando una salida de divisas por concepto de fletes a un ritmo anual de miles de millones de dólares americanos; parte de esas divisas deberían estar amortizando la estructuración de una nueva flota mercante nacional propia, acorde a la situación y potencial internacionales de nuestro país.

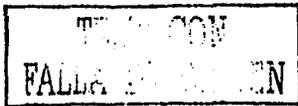
Si el Tráfico Marítimo de Altura con embarcaciones mexicanas ha ido en un declive constante, el cabotaje no ha escapado a ésta situación. Así lo podemos

⁷³ La versión completa del 5º informe de gobierno, se encuentra en la dirección Internet: <http://www.presidencia.gob.mx>

observar en la gráfica que a continuación se presenta, en la que se puede ver como el uso del transporte marítimo en cabotaje no ha sido promovido, los movimientos de carga por mar no solo no han crecido sino que tienden a disminuir. El cabotaje podría coadyuvar al descongestionamiento de carreteras y vías ferroviarias ya que por su economía de escala es mas ventajoso, además de que ahorra tiempo y energéticos al país.



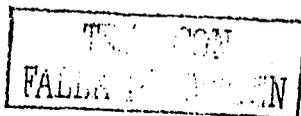
FUENTE: Gráfica elaborada con información de la página 89 en la publicación: Los Puertos Mexicanos en Cifras 1991-1997 de la SCT.



CAPITULO SEGUNDO

TRATADO DE LIBRE COMERCIO

MÉXICO – UNIÓN EUROPEA



II. TRATADO DE LIBRE COMERCIO MÉXICO – UNIÓN EUROPEA

Objetivo. Realizar una breve descripción de las etapas seguidas para la celebración del TLC México UE, así como analizar las cláusulas referidas a la participación de la Flota Mercante Nacional en el intercambio de mercancías y servicios.

2.1 GENERALIDADES

La Unión Europea (UE) con sus 15 entidades nacionales conformantes, constituye un mercado de consumo que supera en muchos aspectos al del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Su población con aproximadamente 379 millones de personas, está repartida en 15 países: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Reino Unido y Suecia, que abarcan una superficie de 3,236,657 km² alberga a la primera potencia comercial del mundo que concentra a una quinta parte del total del comercio mundial.⁷⁴(Ver anexos I y II).

Los antecedentes de mayor importancia de la UE, se remontan al 18 de abril de 1951, cuando Bélgica, Francia, Italia, Luxemburgo, Países Bajos y la República Federal de Alemania deciden firmar el Tratado de París para formar la primera de las tres comunidades Europeas: La Comunidad Europea del Carbón y del Acero, CECA. Su principal objetivo fue el de constituir un mercado común de estos productos a fin de asegurar su abastecimiento en la región.⁷⁵ Dicho Tratado CECA contó con cuatro elementos fundamentales:

⁷⁴ ALMANAQUE MUNDIAL 2003, Edit. Televisa, Año 49, No. 49, Fecha de Publicación 21/08/02.

⁷⁵ Página-Electrónica de la Secretaría de Economía: www.economia_snci.gob.mx/

- Creación de un mercado común en el sector del carbón y del acero.
- Libre circulación de factores en el mismo ámbito sectorial.
- Aspiración política de contribuir al desarrollo de África (como elemento de recuperación del antiguo potencial colonial y de extensión hacia un área estratégica).
- Creación de una federación europea (meta última que provocó el desacuerdo y la no incorporación del Reino Unido).

También se crearon cuatro instituciones supranacionales: **Un consejo de ministros**, una **Alta Autoridad**, una **Asamblea Parlamentaria** y un **Tribunal de Justicia**.⁷⁶

Para el 25 de marzo de 1957, estos seis países firmaron el Tratado de Roma, mismo que entró en vigor el 1 de enero de 1958, y que instituyó la Comunidad Económica Europea (CEE) y la Comunidad Europea de la Energía Atómica (EURATOM). Esta última tiene como objetivo favorecer en Europa la utilización de la energía nuclear con fines pacíficos.⁷⁷

El objetivo básico del Tratado fue la creación de un ente supranacional con personalidad propia, de tal forma que la CEE estableció una Unión Aduanera y desmanteló las barreras comerciales para el libre flujo de mercancías entre los Estados Miembros, además de asegurar la libre circulación de personas, capitales y servicios. Al mismo tiempo, estableció un arancel exterior para la formación de un mercado común a lo largo de un período transitorio de doce años (1958-1970) dividido en etapas: defensa de la competencia intracomunitaria; adopción de una política comercial común frente a terceros, políticas comunes en los sectores de la agricultura y los transportes; coordinación de las políticas económicas y prevención de los desequilibrios de las balanzas de pagos; acercamiento de las

⁷⁶ Ibidem, página electrónica consultada.

⁷⁷ TAMAMES, Ramón, ESTRUCTURA ECONÓMICA INTERNACIONAL, Alianza Editorial, 19ª. Edición, Madrid, 2001. pp. 225 y 237.

legislaciones nacionales en la medida necesaria para el funcionamiento del Mercado Común; asociación de los países de ultramar; creación de un Fondo Social para mejorar las posibilidades de empleo en los trabajadores y elevar su nivel de vida y, por último, la constitución de un Banco Europeo de Inversiones, para facilitar la expansión de la comunidad.⁷⁸

2.1.1 Las Grandes Fases Históricas.

Antes de que se concretara en un verdadero proyecto político y de que se convirtiera en un objetivo permanente de la política gubernamental de los Estados miembros, la *idea europea*, de acuerdo con Pascal Fontaine, quedó circunscrita al círculo de los filósofos y de los visionarios. La perspectiva de unos Estados Unidos de Europa debería seguir la fórmula de Víctor Hugo, que correspondía a un ideal humanista y pacifista que fue brutalmente desmentido por los trágicos conflictos que destrozaron al continente durante la primera mitad del siglo XX.⁷⁹

De tal manera que la concretización de la CEE encontró en las reflexiones surgidas de los movimientos de resistencia al totalitarismo, durante la Segunda Guerra Mundial, su génesis misma para ver aparecer el concepto de una organización del continente capaz de superar los antagonismos nacionales. Altiero Spinelli, federalista italiano, y Jean Monnet, inspirador del Plan Schuman, por el que se creaba la primera Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA) en 1950, dieron origen a las dos principales corrientes de pensamiento que dieron cuerpo al proceso de integración comunitaria: el proyecto federalista, basado en el diálogo y en una relación de complementariedad entre los poderes locales, regionales, nacionales y europeos, y el proyecto funcionalista, basado en la

⁷⁸ Ibidem, p. 225.

⁷⁹ FONTAINE, Pascal, DIEZ LECCIONES SOBRE EUROPA, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Tercera Edición, Serie Documentación Europea, Impreso en Bélgica, 1998, p. 5.

progresiva delegación de parcelas de soberanía desde el ámbito nacional al ámbito comunitario.⁸⁰

Ambas tesis confluyeron en la convicción de que, junto a los poderes nacionales y regionales, debe existir un poder europeo asentado en unas instituciones democráticas e independientes, capaces de regir aquellos sectores en los que la acción común resulta más eficaz que la de los Estados por separado: el mercado interior, la moneda, la cohesión económica y social, la política de empleo, la política exterior y de defensa y la creación de un espacio de libertad y de seguridad.⁸¹

De tal forma que la UE es, en 1998, el resultado de los esfuerzos realizados desde 1950 por los promotores de la Europa comunitaria, constituyendo la organización más avanzada de integración multisectorial con vocación de actuar tanto en los sectores económico, social y político como en el de los derechos de los ciudadanos y de las relaciones exteriores de los quince Estados miembros. El Tratado de París, por el que se creó la CECA en 1951, y posteriormente el de Roma, por el que se crearon la CEE y la EURATOM en 1957, modificados en 1986 por el Acta Única Europea, en 1992, por el Tratado de la Unión Europea, aprobado en Maastricht, y por último en 1997 por el Tratado de Ámsterdam, son las bases constitucionales de ese conjunto que crea entre los Estados miembros unos vínculos jurídicos que van mucho más allá de las relaciones contractuales entre Estados soberanos. La UE genera por sí misma una legislación que se aplica directamente a los ciudadanos europeos y crea unos derechos específicos en favor de éstos. En este sentido es importante señalar la importancia de la supranacionalidad de los Tratados firmados. En este caso, desde el mismo Tratado de Roma, el carácter de supranacionalidad está en el procedimiento por

⁸⁰ *Ibidem*, pp. 5 y 6.

⁸¹ *Ibid.*, p. 6.

medio del cual se generan las decisiones comunitarias, en las cuales no restaba absolutamente ninguna soberanía a sus miembros.⁸²

Limitada en su primera realización a la apertura del mercado común del carbón y del acero entre los seis Estados fundadores (Bélgica, República Federal de Alemania, Francia, Italia, Luxemburgo y Países Bajos), la Comunidad ha sido ante todo una empresa de paz, puesto que consiguió asociar en un conjunto institucional regido por el principio de igualdad a los vencedores y a los vencidos de la última guerra intraeuropea.

A partir de 1957, después de que el proyecto de ejército europeo chocara en 1954 con la negativa de ratificación de la Asamblea Nacional Francesa, los seis Estados miembros decidieron construir una comunidad económica sobre la base de la libre circulación de las mercancías, los servicios y los trabajadores. Los derechos de aduana e industriales quedaron totalmente eliminados el 1 de julio de 1968, y las políticas comunes, principalmente la política agrícola y la política comercial, se crearon durante esa década.

Debido al éxito de los Seis miembros iniciales de la CEE en el proceso de integración, el Reino Unido, Dinamarca e Irlanda tomaron la decisión de unirse a ellos, tras unas difíciles negociaciones en las que la Francia del general De Gaulle opuso su veto en dos ocasiones, en 1961 y en 1967. La primera ampliación, que hizo que la Comunidad pasara de seis a nueve miembros en 1973, se efectuó al mismo tiempo que profundizaba en sus tareas, a través de la puesta en práctica de nuevas políticas (social, regional y de medio ambiente).

Desde comienzos de la década de los setenta, se impuso la necesidad de la convergencia de las economías y de la unión monetaria cuando la suspensión de la convertibilidad del dólar en oro daba paso a una era de gran inestabilidad

⁸² TAMAMES Ramón, Ob. Cit. p. 227.

monetaria mundial, agravada por las consecuencias de los choques petrolíferos de 1973 y 1979. La creación en 1979 del sistema monetario europeo contribuyó a estabilizar las relaciones de cambio y a inspirar a los Estados miembros una política de rigor que les permitiera mantener entre sí los vínculos de solidaridad y la disciplina de un espacio económico abierto.

Las adhesiones de Grecia; y luego de España y Portugal en 1981 y 1986 respectivamente, reforzaron el flanco sur de la Comunidad, haciendo al mismo tiempo más necesaria la puesta en práctica de unos programas estructurales destinados a reducir las disparidades de desarrollo económico entre los Doce. Paralelamente, la Comunidad se afirma en el plano internacional, al reforzar los vínculos contractuales establecidos con los países del sur del Mediterráneo y con los de África, el Caribe y el Pacífico, asociados gracias a los sucesivos Convenios de Lomé (1975/1989: Lomé I, II, III y IV).⁸³

El acuerdo firmado en Marrakech el 14 de abril de 1994, entre todos los miembros del GATT ha hecho entrar al comercio mundial en una nueva fase de desarrollo. La UE, actuando como un solo organismo, ha tenido un papel destacado durante las negociaciones para imprimir su marca y hacer prevalecer sus intereses, como lo fue en el caso de la creación de la Organización Mundial de Comercio (OMC) que siguió al GATT.

La Unión Europea, primera potencia comercial mundial, se encuentra inmersa en el proceso de dotarse de los instrumentos que le permitan afirmar su identidad en la escena internacional y limita sus ambiciones a la aplicación de una política exterior y de seguridad común.

El "europesimismo" reinante al inicio de los años ochenta, alimentado tanto por los efectos de la crisis económica mundial como por la difícil discusión interna

⁸³ FONTAINE Pascal, Ob.Cit. p. 7

sobre el reparto de las cargas financieras, dio paso, a partir de 1985, a una nueva esperanza de relanzamiento de la dinámica europea. Sobre la base de un Libro Blanco, presentado en 1985 por la Comisión, presidida por Jacques Delors, la Comunidad decide completar la construcción del gran mercado interior para el 1 de enero de 1993. Esta fecha movilizadora y las disposiciones legislativas que hicieron posible la concreción de un objetivo tan ambicioso quedaron consagradas en el Acta Única Europea, firmada en febrero de 1986 y que entró en vigor el 1 de julio de 1987.⁸⁴

La caída del muro de Berlín, a la que siguió la reunificación alemana, el 3 de octubre de 1990, y la democratización de los países de Europa Central y oriental liberados de la tutela de la Unión Soviética, también enfrentada a su propia disolución en diciembre de 1991, han transformado profundamente la estructura política del continente. Los Estados miembros han iniciado un proceso de profundización de su unión mediante la negociación de un nuevo Tratado cuyas líneas directrices fueron fijadas por el Consejo Europeo de Maastricht, los días 9 y 10 de diciembre de 1991.

El Tratado de la Unión Europea, que entró en vigor el 1 de noviembre de 1993, fija a los Estados miembros un programa ambicioso: Unión monetaria de aquí a 1999, nuevas políticas comunes, ciudadanía europea, política exterior y de seguridad común, y seguridad interior. Una cláusula de revisión fijada en el Tratado de Maastricht condujo a los Estados miembros a negociar un nuevo Tratado, firmado en Amsterdam el 2 de octubre de 1997, que modifica y refuerza las políticas y los medios de la Unión, en particular en los ámbitos de la cooperación judicial, de la libre circulación de personas, de la Política Exterior y de la salud pública. Al Parlamento Europeo, expresión democrática directa de la

⁸⁴ Ibidem p. 7.

Unión, se le asignan nuevas competencias que confirman su función de colegislador.

El 1 de enero de 1995 se incorporaron tres nuevos países a la Unión Europea. Austria, Finlandia y Suecia, que enriquecieron a la Unión con su especificidad y le abrieron nuevas dimensiones en el corazón de la Europa Central y de la Europa septentrional. Dos grandes desafíos se presentaban a la entonces Unión de los Quince:

- El lograr la ampliación a los diez países de Europa Central y Oriental y a Chipre, con quienes el Consejo Europeo de Luxemburgo de 13 de diciembre de 1997 decidió iniciar negociaciones de adhesión a partir de la primavera de 1998;
- Explotar la dinámica de la Unión monetaria que, sobre la base de la creación del euro, el 2 de mayo de 1998, deberá garantizar a las economías de los Estados miembros una mayor convergencia y las condiciones para un crecimiento duradero generador de empleo.

Estos dos desafíos no se superarán sin esfuerzo, a lo que surgieron las siguientes interrogantes: la del que como se podría hacer funcionar a una Unión de más de veinticinco miembros sin reforzar los mecanismos de toma de decisión, sin garantizar que las políticas de solidaridad y las políticas de acción comunes se beneficiarán de una financiación tanto eficaz como equitativa. Y la otra interrogante, respecto a como, de forma más general, mientras que la ampliación aumentará la heterogeneidad de intereses y de percepciones en la Unión, se

podría mantener el consenso de los Estados sobre los grandes objetivos que deben fijar juntos los europeos, y sobre los medios para realizarlos.

La Comisión Europea, presidida por Jacques Santer, presentó en julio de 1997 su "Agenda 2000", sobre cuya base los Gobiernos se comprometieron a realizar una amplia revisión de las políticas estructurales y de la política agrícola común.

En lo posterior y retomando lo mencionado por Pascal Fontaine en "Diez Lecciones sobre Europa", la Unión Europea no tiene otra opción sino avanzar por el camino de una organización a la vez eficaz y democrática, capaz de decidir y de actuar preservando al mismo tiempo la identidad de sus Estados. Sin el refuerzo de sus estructuras y la racionalización de sus mecanismos decisorios, la Unión se vería enfrentada a la amenaza de la disolución o a la de la parálisis, por lo que "La Gran Europa" que se está gestando, sólo podrá ser una potencia organizada si se estructura y se expresa unitariamente en relación con todos los asuntos de la actualidad.⁸⁵

El casi medio siglo de construcción europea ha marcado profundamente la historia del continente y la mentalidad de sus habitantes, y ha modificado los equilibrios del poder. Los Gobiernos de los Estados miembros, cualquiera que sea su tendencia política, saben que la era de las soberanías nacionales absolutas está superada, y que sólo la unión de las fuerzas y la visión de un "destino compartido", según la expresión de la declaración de Robert Schuman, permitirán a las antiguas naciones continuar con el progreso económico y social y mantener su influencia en el mundo.⁸⁶

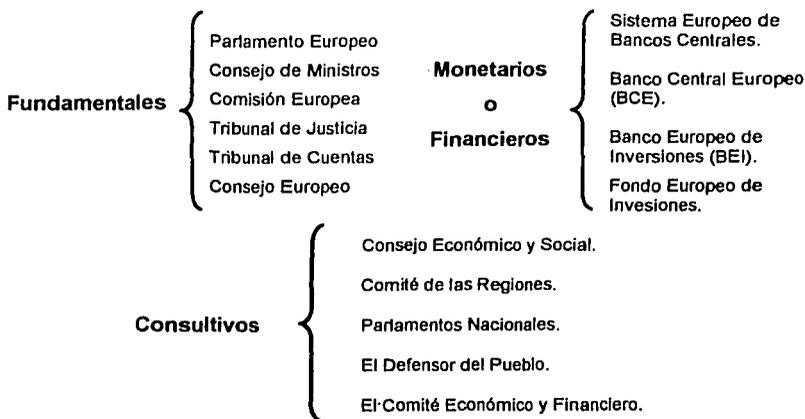
⁸⁵ Ibidem p. 8.

⁸⁶ Idem:

El método comunitario basado en el diálogo permanente de los intereses nacionales y el interés común, respetando las diversidades nacionales y creando al mismo tiempo una entidad propia de la Unión Europea, no ha perdido en absoluto su valor inicial. Dicho método, inventado para superar los antagonismos seculares y eliminar el espíritu de superioridad y el recurso a la fuerza que caracterizaba las relaciones entre Estados, ha permitido la cohesión de la Europa democrática, apegada a los valores de la libertad, a lo largo de la guerra fría. La desaparición del antagonismo este-oeste y la reunificación política y económica del continente constituyen la victoria del espíritu europeo, ese espíritu que los pueblos necesitan más que nunca para construir su propio futuro.

2.1.2 Organización y Funcionamiento de la Unión Europea.

La forma de organización política de la Unión Europea, sigue un esquema de integración que comprende diferentes órganos, con funciones y atribuciones propias. A continuación se esbozan dichos órganos clasificados de la siguiente manera: Fundamentales, Consultivos, y Monetarios o Financieros.



De acuerdo a la anterior esquematización, se encuentran los órganos fundamentales, cuyas funciones son de suma importancia para el desarrollo de la Unión Europea.

ÓRGANOS FUNDAMENTALES

1. El Parlamento Europeo es el órgano de expresión democrática y de control político de las Comunidades Europeas, que participa también en el proceso legislativo.

Elegido por sufragio universal desde junio de 1979, el Parlamento Europeo cuenta actualmente con 626 diputados, elegidos cada cinco años: 99 diputados procedentes de Alemania, 87 de Francia, Italia y Reino Unido, 64 de España, 31 de los Países Bajos, 25 de Bélgica, Grecia y Portugal, 22 de Suecia, 21 de Austria, 16 de Dinamarca y Finlandia, 15 de Irlanda y 6 de Luxemburgo. Con la perspectiva de la ampliación de la Unión Europea, el número de escaños fue limitado por el Tratado de Amsterdam a 700.⁸⁷(Ver anexo III).

El Parlamento celebra normalmente sus sesiones plenarias en Estrasburgo. Sus veinte comisiones, que preparan los trabajos de las sesiones plenarias, así como los grupos políticos, se reúnen la mayoría de las veces en Bruselas. Su Secretaría General está instalada en Luxemburgo.⁸⁸

El Parlamento ejerce conjuntamente con el Consejo una función legislativa, dado que participa en la elaboración de las directivas y reglamentos comunitarios, pronunciándose sobre las propuestas de la Comisión Europea, a la que se invita a modificar dichas propuestas de acuerdo con la posición del Parlamento:

⁸⁷ TAMAMES Ramón, Ob. Cit. p. 242.

⁸⁸ FONTAINE Pascal, Ob. Cit. p. 11.

- El Acta Única, que revisó los Tratados europeos, estableció un procedimiento de dos lecturas en el Parlamento y en el Consejo de Ministros. Tal procedimiento, denominado "de cooperación", refuerza los poderes legislativos del Parlamento en un gran número de materias, tal como la realización del mercado interior europeo.
- El procedimiento de cooperación fue suprimido por el Tratado de Ámsterdam (excepto para algunos asuntos del capítulo consagrado a la Unión económica y monetaria) en aras de la simplificación de los procedimientos legislativos y de la ampliación del procedimiento de codecisión.
- El Tratado de Maastricht ha reforzado el papel legislativo del Parlamento, al otorgarle un poder de codecisión con el Consejo en algunos sectores concretos, tales como la libre circulación de los trabajadores, la libertad de establecimiento, la libertad de prestación de servicios, el mercado interior, la educación, la investigación, el medio ambiente, las redes transeuropeas, la salud, la cultura y los consumidores. En aplicación de dicho poder, el Parlamento puede rechazar, por mayoría absoluta de sus miembros, la posición común aprobada por el Consejo y poner fin al procedimiento. No obstante, el Tratado prevé un procedimiento de conciliación.
- El Tratado de Ámsterdam reforzó el papel legislativo del Parlamento Europeo, ampliando el procedimiento de codecisión con el Consejo a nuevas materias como la salud pública, la política de transportes, la libre circulación de los ciudadanos, y algunas disposiciones de la política social y la política de empleo. En adelante, la adopción de un acto decidido según el procedimiento de codecisión (artículo 249 - antiguo artículo 189 B del Tratado) únicamente puede producirse con el acuerdo expreso del Consejo y del Parlamento, o en ausencia de oposición de este último.

Finalmente, el Acta Única sometió la celebración de acuerdos internacionales de asociación y de cooperación, así como cualquier nueva ampliación de la Comunidad, a la ratificación ("el dictamen conforme") del Parlamento. Dicho dictamen conforme se amplió en Maastricht a la ley electoral uniforme y a la ciudadanía europea, así como a los Fondos estructurales. El Tratado de Ámsterdam prevé también su aplicación para la adopción de sanciones en caso de violación grave y persistente por un Estado miembro de los derechos fundamentales.

El Parlamento comparte también con el Consejo el poder presupuestario al aprobar el presupuesto de la Comunidad. El Parlamento tiene también la

posibilidad de rechazarlo, tal como ha ocurrido ya en varias ocasiones. En tal caso, debe volver a empezarse todo el procedimiento presupuestario.

El presupuesto, preparado por la Comisión, va y viene entre el Consejo y el Parlamento, las dos instituciones que constituyen la autoridad presupuestaria. Para los gastos denominados "obligatorios" en su mayoría gastos agrícolas, la última palabra corresponde al Consejo. Por lo que se refiere a los demás, los gastos "no obligatorios", corresponde al Parlamento, que puede modificarlos en las condiciones establecidas en el Tratado.

El Parlamento ha utilizado plenamente sus poderes presupuestarios para influir en las políticas comunitarias. La función de impulso político del Parlamento resulta esencial. Como representante de aproximadamente 379 millones de ciudadanos, el Parlamento, foro europeo por excelencia y crisol de las sensibilidades políticas y nacionales de los Quince, es, naturalmente, fuente de iniciativas. El Parlamento pide regularmente que se amplíen o modifiquen las políticas ya existentes o que se pongan en marcha otras nuevas. Así, por ejemplo, el proyecto de Tratado de la Unión Europea, que se aprobó en 1984, fue el catalizador decisivo que condujo a los Gobiernos a firmar el Acta Única. Asimismo, es el Parlamento quien solicitó y obtuvo la convocatoria de las dos conferencias intergubernamentales sobre la unión económica y monetaria y sobre la unión política. Gracias a la presencia de dos observadores, estuvo estrechamente asociado a la negociación del Tratado de Amsterdam. Sin embargo, reclama una mayor implicación en las futuras modificaciones de los Tratados.

Finalmente, el Parlamento es el órgano de control democrático de la Comunidad, dado que aprueba la designación del Presidente de la Comisión, y dispone del poder de derribar a la Comisión aprobando una moción de censura por mayoría de dos tercios. El Parlamento se pronuncia sobre el programa de la Comisión y le remite sus observaciones.

El Tratado de Ámsterdam establece que el Parlamento Europeo elaborará un proyecto con el fin de organizar su elección mediante sufragio universal, según los "principios comunes a todos los Estados miembros".

El Parlamento controla la buena marcha de las políticas comunitarias, basándose sobre todo en los informes del Tribunal de Cuentas. Asimismo, controla la gestión cotidiana de las políticas, en particular planteando preguntas orales y escritas a la Comisión y al Consejo. Por último, el presidente en ejercicio del Consejo Europeo informa al Parlamento de los resultados conseguidos por dicho órgano.

2. Consejo de Ministros de la Unión Europea. Es la principal institución decisoria de la UE. El Consejo reúne a los ministros de los quince países según la materia inscrita en el orden del día: Asuntos Exteriores, Agricultura, Industria, Transportes, Medio Ambiente, etc. El Consejo que representa a los Estados Miembros, aprueba los actos jurídicos, es decir, los reglamentos, las directivas y las decisiones. El Consejo dispone de un poder casi legislativo que comparte con el Parlamento Europeo. El Consejo ejerce asimismo con el Parlamento, el poder presupuestario y aprueba los acuerdos internacionales previamente negociados por la Comisión. Los temas del Consejo de Ministros los prepara el COREPER, esto es, el Comité de los Representantes Permanente de los Estados Miembros, que celebra encuentros semanales.⁸⁹

Con arreglo al artículo 202 del Tratado CE, el Consejo garantiza la coordinación de las políticas económicas generales de los Estados miembros.⁹⁰

⁸⁹ TAMAMES Ramón, Ob. Cit. p. 245.

⁹⁰ Los artículos del Tratado citados se refieren a la versión de los "Tratados consolidados" tras la firma del Tratado de Ámsterdam el 2 de octubre de 1997. Esta numeración únicamente será efectiva tras la entrada en vigor de este Tratado, una vez tengan lugar las ratificaciones nacionales) (antiguo artículo 145).

El artículo 205 (antiguo artículo 148) del Tratado CE introduce una distinción entre las decisiones adoptadas, según se adopten por mayoría simple, por mayoría cualificada (al menos 62 votos de 87) o por unanimidad.

Para las decisiones por mayoría cualificada (al menos 62 votos), los votos se atribuyen de acuerdo con la siguiente ponderación: Alemania, Francia, Italia y Reino Unido, diez votos; España, ocho votos; Bélgica, Grecia, Países Bajos y Portugal, cinco votos; Austria y Suecia, cuatro votos; Dinamarca, Irlanda y Finlandia, tres votos; Luxemburgo, dos votos. (Ver Anexo III).

El Tratado de Ámsterdam amplía el ámbito de aplicación de la mayoría cualificada a nuevos ámbitos. La mayoría cualificada se aplicará así a la mayoría de las nuevas disposiciones del Tratado CE: medidas de iniciativa en materia de empleo, igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, lucha contra la marginación social, salud pública, medidas antifraude, transparencia, cooperación aduanera, estadísticas, regiones ultra periféricas, así como al programa marco de investigación, para el cual hasta ahora se requería la unanimidad. La unanimidad se reserva fundamentalmente a los ámbitos de carácter "constitucional" (modificación de los Tratados, adhesión de un nuevo Estado) o a determinados ámbitos sensibles como la fiscalidad.⁹¹

Cada país de la Unión ejerce la presidencia por rotación, por un periodo de seis meses. Las decisiones del Consejo las prepara el Comité de Representantes Permanentes de los Estados Miembros, asistido por unos grupos de trabajo compuestos por funcionarios de los ministerios nacionales. El Consejo dispone asimismo de una Secretaría General, establecida en Bruselas, que prepara y ejecuta las decisiones.

⁹¹ FONTAINE Pascal, Ob. Cit. p. 10.

3. La Comisión Europea. Es uno de los órganos clave del sistema institucional comunitario. Tras el Tratado de fusión de los ejecutivos, que entró en vigor el 1 de julio de 1967, la Comisión se convirtió en una institución común a las tres Comunidades Europeas, la CECA, la CEE y el Euratom. La Comisión, que se compone de 20 miembros desde el 5 de enero de 1995 (dos miembros por Francia, Alemania, Reino Unido, Italia y España, y uno por cada uno de los demás países), nombrados por cinco años de común acuerdo por los Estados miembros, está sujeta a una doble votación de investidura del Parlamento (Ver Anexo III). El Tratado de Ámsterdam prevé que el Presidente de la Comisión sea designado de común acuerdo por los Gobiernos de los Estados miembros, y sometido a la aprobación del Parlamento Europeo. A continuación, los Gobiernos de los Estados miembros, conjuntamente con el Presidente designado, nombran a los demás miembros de la Comisión. Por último, el órgano colegiado en su conjunto se somete a una votación de aprobación del Parlamento.

La Comisión Europea goza de una gran independencia en el ejercicio de sus atribuciones. La Comisión encarna el interés comunitario y no debe someterse a ninguna orden de ningún Estado miembro. La Comisión, guardiana de los Tratados, vela por la aplicación de los reglamentos y de las directivas aprobadas por el Consejo y puede recurrir judicialmente ante el Tribunal de Justicia para hacer aplicar el Derecho comunitario. Dispone del monopolio de la iniciativa legislativa y puede intervenir en cualquier momento para facilitar un acuerdo en el Consejo, o entre éste y el Parlamento. Como órgano de gestión, la Comisión ejecuta las decisiones adoptadas por el Consejo, por ejemplo en el sector de la política agrícola común. Dispone de amplios poderes para la gestión de aquellas políticas comunes cuyos presupuestos se le encomiendan, tales como la de investigación y tecnología, la de ayuda al desarrollo, la de cohesión regional, etc.

La Comisión está obligada a presentar su dimisión colectiva cuando el Parlamento Europeo, ante el cual es responsable, aprueba una moción de censura (hasta ahora, tal moción de censura no ha sido nunca aprobada).⁹²

La Comisión está asistida por una administración cuya sede se reparte principalmente entre Bruselas y Luxemburgo. Las veinticinco direcciones generales constituyen otros tantos sectores especializados en la puesta en práctica de las políticas comunes y en la gestión administrativa general. A diferencia de las secretarías de las organizaciones internacionales clásicas, la Comisión, en su calidad de guardiana de los tratados, ejerce sus prerrogativas con total independencia.

4. El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. Con sede en Luxemburgo, está compuesto por quince jueces y asistido por nueve abogados generales, nombrados de común acuerdo por los Gobiernos de los Estados miembros por un período de seis años prorrogable en el que su carácter de independiente se encuentra garantizado. La función del Tribunal es garantizar el respeto del Derecho en la interpretación y aplicación de los Tratados.⁹³

A tal fin, el Tribunal puede comprobar el incumplimiento por parte de un Estado miembro de alguna de las obligaciones que le incumben en virtud de los Tratados, controlar la legalidad de los actos de las instituciones a través del recurso de nulidad o constatar los casos de omisión del Parlamento Europeo, el Consejo o la Comisión.

El Tribunal de Justicia es también el único órgano competente para pronunciarse, a petición de las jurisdicciones nacionales, sobre la interpretación de los Tratados y la validez y la interpretación de los actos adoptados por las

⁹² FONTAINE Pascal, Ob. Cit. p. 13.

⁹³ TAMAMES Ramón, Ob. Cit. p. 247.

instituciones. Así, cuando se plantea una cuestión de este tipo ante las jurisdicciones de los Estados miembros, tales jurisdicciones pueden, y en algunos casos deben, solicitar al Tribunal de Justicia que se pronuncie sobre esa cuestión. Este sistema garantiza la interpretación uniforme y la aplicación homogénea del Derecho comunitario en toda la Comunidad.

El Tratado de Ámsterdam permite explícitamente al Tribunal de Justicia declararse competente para comprobar que los actos comunitarios respetan los derechos fundamentales. Asimismo, amplía sus competencias en el ámbito de la libertad y de la seguridad de las personas.

Por su parte, el **Tribunal de Primera Instancia** creado en 1989 y compuesto por quince jueces es competente para tratar, siempre y cuando se presente ante el Tribunal de Justicia un recurso de casación limitado a las cuestiones de derecho, los recursos contra la Comunidad interpuestos por personas físicas o jurídicas, así como los recursos presentados contra la Comisión en virtud del Tratado CECA y en materia de litigios entre la Comunidad y sus funcionarios y agentes.

5. El Tribunal de Cuentas. Fue creado por el Tratado de 22 de julio de 1975, se encuentra compuesto por 15 miembros designados de común acuerdo por los Estados miembros cada seis años, previa consulta al Parlamento Europeo. Dicho Tribunal verifica la legalidad y la regularidad de los ingresos y los gastos de la Comunidad, así como la correcta gestión financiera. Su actividad global se materializa en la elaboración de un informe anual que se realiza tras el cierre de cada ejercicio. El Tratado de la Unión Europea firmado en Maastricht eleva al Tribunal de Cuentas al rango de quinta institución de la Comunidad.⁹⁴

⁹⁴ FONTAINE Pascal, Ob. Cit. p. 14.

El Tratado de Amsterdam le reconoce el derecho a recurrir al Tribunal de Justicia para defender sus prerrogativas y amplía su poder de control a los fondos comunitarios administrados por organismos externos.

6. El Consejo Europeo. Nació de la práctica, iniciada en 1974, de reunir regularmente a los jefes de Estado o de Gobierno de la Comunidad Europea. Dicha práctica quedó institucionalizada por el Acta Única Europea en 1987. Desde entonces, el Consejo Europeo se reúne al menos dos veces al año y cuenta, como miembro de pleno derecho, al Presidente de la Comisión. En todos los Consejos Europeos se escucha al Presidente del Parlamento Europeo. En principio se trataba de dar un carácter regular a las cumbres que habían sido convocadas, a partir de 1961, por iniciativa de un Estado miembro.

La creciente importancia de los asuntos comunitarios en la vida política de los Estados justificaba el que se diera a los jefes del ejecutivo la oportunidad de reunirse y de estudiar juntos los asuntos más importantes tratados en la CEE. El Tratado de Maastricht consagró el papel del Consejo Europeo, que es al mismo tiempo el centro impulsor de las principales iniciativas políticas de la Unión y el órgano de arbitraje de las cuestiones conflictivas sobre las que no haya podido alcanzarse un acuerdo en el Consejo de la Unión Europea. El Consejo Europeo adquirió rápidamente una dimensión pública, gracias a la notoriedad de sus miembros y a la extraordinaria importancia de algunos de los temas de los que ha tenido que ocuparse. El Consejo Europeo aborda asimismo los problemas de actualidad internacional a través de la Política Exterior y de Seguridad Común (PESC), mecanismo de aproximación y de expresión concertada de la diplomacia de los Quince.⁹⁵

⁹⁵ Ibidem p. 10.

2.1.3 Ampliación de la Unión Europea

La Unión Europea ha preparado en la actualidad el proceso de ampliación más ambicioso de los emprendidos hasta la fecha, con el objeto de reunificar al continente europeo, para así consolidar la paz y la democracia y permitir que los pueblos que la forman compartan los beneficios del progreso y el bienestar que se derivan de la integración.

Dentro de este proceso, han sido trece los países que han solicitado su adhesión a la UE, siendo diez los aceptados de acuerdo a la decisión de Atenas el pasado martes 15 de abril de 2003, fecha en la cual fue aceptada la entrada de los siguientes países: Letonia, Lituania, Estonia, República Checa, República Eslovaca, Polonia, Hungría, Chipre, Malta y Eslovenia (Ver Anexo IV). El ingreso de estos países a la UE ha quedado sujeta a la ratificación de los respectivos parlamentos de dichos Estados, que de confirmarse, su ingreso formal a la UE sería el primero de mayo 2004. Como resultado, los nuevos miembros ocuparán inmediatamente sus escaños como observadores en las reuniones regulares de la UE.⁹⁶

En este proceso de integración, la UE ha ayudado a los países candidatos a modernizar sus sociedades mediante la fórmula de las "asociaciones para la adhesión", que incluyen un apoyo financiero importante de la UE y un intercambio de experiencia y conocimientos. Con el fin de favorecer el impulso de integración del continente, la Unión ha formalizado acuerdos de asociación específicos con países de Europa central y oriental y con los Estados bálticos que prorrogan y amplían las acciones emprendidas en el marco del programa PHARE (Polonia y Hungría: ayuda a la reconstrucción de las economías). Estos "Acuerdos Europeos", cuya base jurídica es el artículo 310 (antiguo artículo 238) del Tratado,

⁹⁶ EL UNIVERSAL, PONEN FIN A DIVISIÓN EN VIEJO CONTINENTE, Jueves 17 de abril de 2003, Internacional, p. 2, Agencias.

son acuerdos de carácter mixto, que abarcan tanto sectores de competencia nacional como de competencia comunitaria.⁹⁷

Los principales objetivos de estos acuerdos son los siguientes:
diálogo político

- libertad de intercambios y libre circulación.
- cooperación económica.
- cooperación financiera.
- cooperación cultural.

Con esta serie de esfuerzos, la UE ha consolidado sus proyectos de ampliación acercándose cada vez más al ideal de una Europa unida, consolidándose como una de las potencias más importantes a nivel mundial.

⁹⁷ FONTAINE Pascal, Ob. Cit. p. 42.

2.1.4 Cronología de la Unión Europea.

1950 - 9 de mayo

Robert Schuman, ministro francés de Asuntos Exteriores, propone, en un discurso inspirado por Jean Monnet, poner en común los recursos de carbón y de acero de Francia y de la República Federal de Alemania en una organización abierta a los demás países de Europa.

1951 - 18 de abril

Los Seis firman en París el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA).

1952 - 27 de mayo

Firma en París del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de Defensa (CED).

1954.- 30 de agosto

La Asamblea Nacional francesa rechaza el Tratado sobre la CED.

20 a 23 de octubre

Acuerdos de París tras la conferencia de Londres, en los que se precisan las modalidades de ampliación del Tratado de Bruselas, que se convierte en la Unión Europea Occidental (UEO) .

1955 - 1 y 2 de junio

Reunidos en la conferencia de Mesina, los ministros de Asuntos Exteriores de los Seis deciden ampliar la integración europea a toda la economía.

1957 - 25 de marzo

Firma en Roma de los Tratados constitutivos de la CEE y del Euratom.

1958 - 1 de enero

Entrada en vigor de los Tratados de Roma e instalación en Bruselas de las Comisiones de la CEE y del Euratom.

1960 - 4 de enero

Firma del convenio de Estocolmo por el que, a iniciativa del Reino Unido, se crea la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC).

1962 - 30 de julio

Entrada en vigor de una Política Agrícola Común (PAC).

1963 - 14 de enero

El general De Gaulle anuncia, en una conferencia de prensa, que Francia veta la entrada del Reino Unido en la CEE.

20 de julio

Firma, en Yaundé, del Convenio de Asociación entre la CEE y dieciocho países africanos.

1965 Abril

Firma del Tratado de fusión de los ejecutivos de las tres Comunidades por el que se constituyen un Consejo y una Comisión únicos. Dicho Tratado entró en vigor el 1 de julio de 1967.

1966 29 de enero

Compromiso denominado "de Luxemburgo". Francia acepta volver a ocupar su silla en el Consejo como contrapartida del mantenimiento de la regla de la unanimidad cuando estén en juego "intereses muy importantes".

1968 1 de julio

Eliminación, con un año y medio de antelación, de los últimos derechos de aduana intracomunitarios para los productos industriales y creación del arancel aduanero común.

1969 1 y 2 de diciembre

Cumbre de La Haya. Los jefes de Estado o de Gobierno deciden pasar de la fase transitoria a la fase definitiva de la Comunidad, adoptando los reglamentos agrícolas definitivos y estableciendo el principio de que la CEE debe disponer de recursos propios.

1970 22 de abril

Firma en Luxemburgo del Tratado por el que se permite la financiación progresiva de las Comunidades mediante recursos propios y por el que se amplían los poderes de control del Parlamento Europeo.

30 de junio

Apertura en Luxemburgo de las negociaciones con los cuatro países candidatos a la adhesión (Dinamarca, Irlanda, Noruega y Reino Unido).

1972 22 de enero

Firma en Bruselas de los Tratados de adhesión de los nuevos miembros de la CEE (Dinamarca, Irlanda, Noruega y Reino Unido).

24 de abril

Constitución de la "serpiente monetaria". Los Seis deciden limitar al 2,25 % los márgenes de fluctuación de sus monedas entre sí.

1973 1 de enero

Entrada de Dinamarca, Irlanda y el Reino Unido en la CEE (referéndum negativo en Noruega).

1974 9 y 10 de diciembre

Cumbre de París, en la que los nueve jefes de Estado o de Gobierno deciden reunirse regularmente en Consejo Europeo (tres veces por año), proponen la elección del Parlamento Europeo por sufragio universal y deciden la creación del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

1975 28 de febrero

Firma en Lomé de un convenio (Lomé I) entre la Comunidad y cuarenta y seis Estados de África, del Caribe y del Pacífico.

6 y 7 de julio

Cumbre de Bremen. Francia y la República Federal de Alemania proponen el relanzamiento de la cooperación monetaria mediante la creación de un sistema monetario europeo (SME) que sustituirá a la "serpiente".

1979

28 de mayo

Firma del Acta de adhesión de Grecia a la Comunidad.

7 y 10 de junio

Primera elección por sufragio universal de los cuatrocientos diez miembros del Parlamento Europeo.

31 de octubre

Firma en Lomé del segundo convenio (Lomé II) entre la CEE y cincuenta y ocho Estados de Africa, del Caribe y del Pacífico (ACP).

1981 1 de enero

1982 Entrada de Grecia en la Comunidad Europea.

1984 28 de febrero

Adopción del programa "Esprit", Programa estratégico de investigación y desarrollo en tecnologías de la información.

14 y 17 de junio

Segundas elecciones europeas.

8 de diciembre

Firma en Togo del III Convenio de Lomé entre los Diez y sesenta y seis países de África, del Caribe y del Pacífico (ACP).

1985 Enero

1986 Jacques Delors es nombrado Presidente de la Comisión de las Comunidades Europeas.

a 4 de diciembre

Consejo Europeo de Luxemburgo. Los Diez acuerdan revisar el Tratado de Roma y relanzar la integración europea mediante la redacción de un "Acta Única Europea".

1986

1 de enero

Entrada de España y de Portugal en la Comunidad Europea.

17 y 28 de febrero

Firma en Luxemburgo y en La Haya del Acta Única Europea.

1987

14 de abril

Candidatura de Turquía a la CEE.

1 de julio

Entrada en vigor del Acta Única.

27 de octubre

Adopción en La Haya por la UEO de una plataforma común sobre seguridad.

1987 Febrero

1988 Reforma de la financiación de las políticas de la CEE. Programación plurianual de los gastos para 1988-1992. Reforma de los Fondos estructurales.

1989 Enero

1990 Renovación del mandato por cuatro años de Jacques Delors como presidente de la Comisión.

15 y 18 de junio

Tercera elección por sufragio universal directo del Parlamento Europeo.

17 de julio

Solicitud de adhesión de Austria a la CEE.

9 de noviembre

Calda del muro de Berlín.

9 de diciembre

Consejo Europeo de Estrasburgo en el que se decide convocar una conferencia intergubernamental.

15 de diciembre

Firma del IV Convenio de Lomé con los países de África, del Caribe y del Pacífico.

1990

29 de mayo

Firma de los acuerdos por los que se crea el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD).

19 de junio

Firma de los acuerdos de Schengen.

4 y 16 de julio

Solicitudes de adhesión de Malta y Chipre.

3 de octubre

Unidad alemana.

14 de diciembre

Apertura en Roma de las conferencias intergubernamentales sobre la Unión Económica y Monetaria y sobre la Unión Política.

1991

1 de julio

Solicitud de adhesión de Suecia.

21 de octubre

Acuerdo sobre la creación del espacio económico europeo (EEE) que asocia a la Comunidad con sus vecinos de Europa Occidental.

9 y 10 de diciembre

Consejo Europeo de Maastricht.

1992

7 de febrero

Firma del Tratado de la Unión Europea en Maastricht.

18 de marzo

Solicitud de adhesión de Finlandia.

25 de marzo

Solicitud de adhesión de Noruega.

2 de mayo

Firma del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE), en Oporto.

2 de junio

Dinamarca rechaza el Tratado de Maastricht mediante referéndum.

20 de junio

Irlanda aprueba el Tratado de Maastricht mediante referéndum.

20 de septiembre

Francia aprueba el Tratado de Maastricht mediante referéndum.

11 y 12 de diciembre

Consejo Europeo de Edimburgo.

1993

1 de enero

Establecimiento del mercado único.

18 de mayo

Segundo referéndum en Dinamarca: aprobación del Tratado de Maastricht.

1 de noviembre

Entrada en vigor del Tratado de Maastricht.

1994

1 de abril

Solicitud de adhesión de Hungría a la Unión Europea.

8 de abril

Solicitud de adhesión de Polonia a la Unión Europea.

15 de abril

Firma del Acta final de las negociaciones de la Ronda Uruguay del GATT en Marrakech.

9 y 12 de junio

Cuartas elecciones directas al Parlamento Europeo.

Austria aprueba mediante referéndum el Tratado de Adhesión.

24 y 25 de junio

Consejo Europeo de Corfú.

Firma de las actas de adhesión a la Unión Europea por parte de Austria, Finlandia, Noruega y Suecia.

16 de octubre

Finlandia aprueba mediante referéndum el Tratado de adhesión.

13 de noviembre

Suecia aprueba mediante referéndum el Tratado de adhesión.

27 y 28 de noviembre

Referéndum negativo sobre la adhesión en Noruega.

9 de diciembre

Consejo Europeo de Essen.

1995

1 de enero

Entrada de Austria, Finlandia y Suecia en la UE.

23 de enero

Entrada en funciones de la Comisión presidida por Jacques Santer (1995-2000).

26 de marzo

Entrada en vigor del Convenio de Schengen.

2 de junio

Primera reunión del grupo de reflexión sobre la Conferencia Intergubernamental encargada de revisar los Tratados.

12 de junio

Acuerdos europeos con Estonia, Letonia y Lituania.

22 de junio

Solicitud de adhesión de Rumanía.

26 y 27 de junio

Consejo Europeo de Cannes. Mandato otorgado al grupo de reflexión encargado preparar la Conferencia Intergubernamental.

27 de junio

Solicitud de adhesión de Eslovaquia.

27 de octubre

Solicitud de adhesión de Letonia.

24 de noviembre

Solicitud de adhesión de Estonia.

27 y 28 de noviembre

Conferencia euromediterránea de Barcelona.

8 de diciembre

Solicitud de adhesión de Lituania.

14 de diciembre

Solicitud de adhesión de Bulgaria.

15 y 16 de diciembre

Consejo Europeo de Madrid.

1996

16 de enero

Solicitud de adhesión de Eslovenia.

17 de enero

Solicitud de adhesión de la República Checa

29 de marzo

Apertura de la Conferencia Intergubernamental en el Consejo Europeo de Turín.

21 y 22 de junio

Consejo Europeo de Florencia.

13 y 14 de diciembre

Consejo Europeo de Dublín.

1997

17 de febrero

Intervención de Jacques Santer sobre la encefalopatía espongiforme bovina (EEB) en el Parlamento Europeo.

16 y 17 de junio

Consejo Europeo de Amsterdam.

16 de julio

Presentación de Agenda 2000 al Parlamento Europeo.

2 de octubre

Firma en Amsterdam del Tratado "consolidado".

20 y 21 de noviembre

Cumbre sobre el empleo en Luxemburgo.

12 y 13 de diciembre

Consejo Europeo de Luxemburgo.

1998

1 de enero

Inicio de la Presidencia británica.

30 de marzo

Lanzamiento del proceso de adhesión de los diez Estados candidatos de Europa Central y Oriental y de Chipre, seguido de conferencias intergubernamentales bilaterales en un principio con Chipre, Hungría, Polonia, Estonia, la República Checa y Eslovenia.

31 de marzo

Schengen: supresión del control de las personas en las fronteras terrestres para Italia.

1 al 3 de mayo

Consejo de Ministros de Hacienda de los Quince y Consejo Europeo. Decisión sobre los Estados preparados para entrar en la 3ª fase de la UEM.

15 y 16 de junio

Consejo Europeo de Cardiff.

1 de julio

Inicio de la Presidencia austriaca.

1999

1 de enero

Inicio de la Presidencia alemana.

Primavera

Elecciones europeas.

1 de julio

Inicio de la Presidencia finlandesa.

1 de diciembre

Entrada de Grecia en el espacio Schengen

2000

1 de enero

Inicio de la Presidencia portuguesa.

1 de julio

Inicio de la Presidencia francesa.

2002

1 de enero

Puesta en circulación de las monedas y billetes de euro.

1 de julio

Retirada de las monedas y billetes de moneda nacional.

2003

15 de Abril

Se oficializa la ampliación de la Unión Europea con el ingreso de: Letonia, Lituania, Estonia, República Checa, República Eslovaca, Polonia, Hungría, Chipre, Malta y Eslovenia.

FUENTE CRONOLÓGICA:

PASCAL FONTAINE, 10 LECCIONES SOBRE EUROPA, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Tercera Edición, Serie Documentación Europea, Impreso en Bélgica, 1998, 63 pags.

2.2 NEGOCIACIONES DE MÉXICO CON EL MERCADO COMÚN EUROPEO.

Como ya se ha mencionado, actualmente la Unión Europea es una gran potencia comercial y uno de los mercados más grande del mundo, puesto que los 15 países que conforman a la Unión Europea (UE) en conjunto, cuentan con una población de más de 379 millones de habitantes, que en el año de 1998 realizaron compras al exterior por más de 800 mmd. El PIB comunitario en ese año fue de 8.3 billones de dólares, y equivalió al de EE.UU, además de que la UE concentró alrededor de la quinta parte del comercio mundial.

Por los indicadores expuestos, así como por la importancia de la participación de nuestro país en el comercio global, el Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea alcanza repercusiones de primer orden para la economía nacional. En este sentido es necesario revisar esbozadamente la evolución sostenida por nuestro país con la UE tanto en el ámbito comercial como en otros rubros, con lo cual se reafirma la obligada tradición comercial con esa zona estratégica del planeta. Al respecto, se puede observar que desde la Conformación de la CECA, hasta nuestros días, una larga lista de Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México de manera bilateral con países integrantes de la UE que han sido un firme precedente del Tratado de Libre Comercio México UE. A continuación se presenta una secuencia cronológica de dichos Tratados:

- Convenio Comercial, con Países Bajos firmado el 27 de enero de 1950.
- Unión Económica Belgo – Luxemburguesa. Acuerdo Comercial firmado el 16 de septiembre de 1950.
- Convenio de Pagos, con la República Federal de Alemania firmado el 2 de octubre de 1950.
- Acuerdo Comercial con Francia firmado el 29 noviembre de 1951.
- Convenio sobre los transportes aéreos regulares, con Francia celebrado el 17 de abril de 1952

- Convenio para el establecimiento de los servicios de telecomunicaciones con Honduras Británica con Gran Bretaña, firmado el 12 de junio de 1952
- Protocolo adicional al convenio de pagos con República Federal de Alemania firmado el 14 de julio de 1952.
- Acuerdo sobre transportes aéreos, con Países Bajos celebrado el 13 de octubre de 1952.
- Acuerdo que modifica el acuerdo sobre transportes aéreos celebrado por canje de notas del 13 de octubre de 1952, con Países Bajos celebrado el 17 y 24 de abril de 1953.
- Acuerdo que modifica los dos últimos párrafos del anexo al acuerdo sobre transportes aéreos regulares del 17 de abril de 1952 con Francia, celebrado el 7 de enero de 1954.
- Convenio Consular con Gran Bretaña firmado el 20 de marzo de 1954.
- Acuerdo sobre supresión de visas con Suecia celebrado el 21 de abril de 1954.
- Convenio para la protección de los Derechos de Autor de las obras musicales de sus nacionales con República Federal de Alemania firmado el 4 de noviembre de 1954.
- Canje de notas relativo a reciprocidad en materia de asistencia jurídica, con República Federal de Alemania celebrado el 4 de octubre y 18 de diciembre de 1956.
- Arreglo que modifica el itinerario número I del anexo al acuerdo sobre transportes aéreos del 13 de octubre de 1952, modificado por canje de notas del 17 y 24 de abril de 1953, con Países Bajos, celebrado el 28 y 29 de octubre de 1957.
- Acuerdo sobre supresión de visas con Bélgica celebrado el 18 de marzo de 1958.
- Convenio sobre visas gratuitas con Luxemburgo celebrado el 25 y 26 de abril de 1958.
- Acuerdo sobre supresión de visas con Austria celebrado el 6 de junio de 1958.
- Acuerdo sobre abolición de visas con Gran Bretaña celebrado el 13 de noviembre de 1959.
- Acuerdo sobre abolición de visas con República Federal de Alemania celebrado el 19 de noviembre de 1959.
- Acuerdo sobre supresión de visas con Francia celebrado el 13 y 30 de noviembre de 1959.
- Acuerdo sobre abolición de visas con Noruega celebrado el 10 de diciembre de 1959.
- Acuerdo para la supresión de visas, con Finlandia, celebrado el 4 de agosto de 1964.
- Acuerdo que prorroga el convenio sobre transportes aéreos del 24 de agosto de 1961, con Países Bajos, celebrado el 24 de agosto de 1964.
- Acuerdo que prorroga el convenio sobre transportes aéreos del 24 de agosto de 1961, prorrogado el 24 de agosto de 1964, con Países Bajos celebrado el 22 y 24 de septiembre.
- Acuerdo sobre la cooperación de la federación de industrias metálicas y transformadoras de metales al patronato del centro nacional de enseñanza técnica industrial (CENETI), con Francia, celebrado el 1º de octubre de 1964.

- Convenio Cultural con Bélgica, firmado el 19 de noviembre de 1964.
- Acuerdo para facilitar la exportación de animales vivos y de carnes congeladas de México hacia Italia, con Italia, celebrado el 30 de marzo de 1965.
- Acuerdo de Cooperación técnica y científica con Francia, firmado el 22 de abril de 1965.
- Acuerdo para la supresión de visas, con Italia, celebrado el 7 de junio de 1965.
- Convenio de Intercambio cultural con Italia firmado el 8 de octubre de 1965.
- Convenio sobre transportes aéreos con Bélgica firmado el 21 de octubre de 1965.
- Acuerdo de asistencia técnica para la realización de diversos proyectos de programación industrial, con República Federal de Alemania, celebrado el 3 de noviembre de 1965.
- Convenio sobre transportes aéreos, con Italia, firmado el 23 de diciembre de 1965.
- Acuerdo que proroga por dos años la cooperación técnica para investigaciones pecuarias con Países Bajos, celebrado el 21 de mayo y 20 de junio de 1966.
- Acuerdo para la instalación y funcionamiento de un centro de preparación técnica en México, con República Federal de Alemania, celebrado el 18 de noviembre de 1966.
- Acuerdo adicional al acuerdo de asistencia técnica para la realización de diversos proyectos de programación industrial del 3 de noviembre de 1965, con República Federal de Alemania celebrado el 3 y 25 de enero de 1967.
- Convenio sobre Transportes Aéreos con República Federal de Alemania, firmado el 8 de marzo de 1967.
- Acuerdo sobre cooperación para el desarrollo agrícola de la región del Río Balsas con República Federal de Alemania celebrado el 27 de abril de 1967.
- Acuerdo que proroga el acuerdo sobre asistencia técnica para la realización de diversos proyectos de programación industrial, del 3 de noviembre de 1965, adicionado por canje de notas del 3 y 25 de enero de 1967 con República Federal de Alemania, celebrado el 26 de julio de 1967.
- 1975 – México y la Comunidad Europea establecieron un marco legal a sus relaciones comerciales al firmar un Acuerdo de Cooperación Comercial.
- 1991 - México y la Comunidad Europea firman el Acuerdo Marco de Cooperación, que sustituye al Acuerdo de 1975.
- Convenio para evitar la doble imposición e impedir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta con Bélgica firmado el 24 de noviembre de 1992.
- Convenio con Bélgica relativo al Otorgamiento de una Ayuda Financiera a México firmado el 24 de noviembre de 1992.

- Convenio para evitar la Doble imposición en Materia de impuestos sobre la renta y sobre el Patrimonio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Federal de Alemania firmado el 23 de febrero de 1993.
- Acuerdo sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Francesa firmado el 18 de mayo de 1993.
- Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Federal de Alemania para ampliar el "Fondo de Estudios y Expertos Destinado a la Protección del Medio Ambiente" (Fondo Medio Ambiente) de la suma actual de 12,900,000 Marcos Alemanes a 13,900,000 Marcos Alemanes, firmado el 20 de julio y 17 de septiembre de 1993.
- Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Federal de Alemania que adiciona el protocolo del Convenio entre los dos Gobiernos para evitar la doble imposición en Materia de Impuestos sobre la Renta y sobre el Patrimonio firmado el 20 de agosto y 21 de septiembre de 1993.
- Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de los Países Bajos para evitar la Doble imposición e impedir la evasión fiscal en Materia de Impuestos sobre la renta, firmado el 27 de septiembre de 1993.
- Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Federal de Alemania para Prorrogar el Acuerdo de Cooperación Industrial del 10 de enero de 1978. Firmado el 7 de septiembre y el 16 de noviembre de 1993.
- Convenio de Seguridad Social, suscrito entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de España. Firmado el 25 de abril de 1994.
- Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para evitar la doble Imposición e impedir la Evasión Fiscal en Materia de Impuestos Sobre la Renta. Firmado el 2 de junio de 1994

FUENTE: TRATADOS RATIFICADOS Y CONVENIOS EJECUTIVOS CELEBRADOS POR MÉXICO. Senado de la República, Tomos: XII, XIII, XIV, XV, XVIII, XXXIV, XXXV, XXXV XXXVII, XXXVIII, XLVII, XLVIII.
 BLANCO Mendoza, Herminio, Las Negociaciones Comerciales de México con el Mundo, FCE, México, 1994.

2.2.1 Intercambio comercial reciente (1993-1999).

Como ya se mencionó en 1975, México junto con la Comunidad Europea suscribió el Acuerdo de Cooperación Comercial, mismo que tuvo alcances limitados, puesto que sólo abordó lo referente a que las partes acordaran concederse el trato de la nación más favorecida en: derechos aduaneros y gravámenes a los intercambios comerciales; reglamentaciones acerca del aforo, del tránsito, del almacenaje y del trasbordo de productos importados o exportados; los regímenes cuantitativos y las reglamentaciones acerca de los pagos relativos al intercambio de bienes y servicios, incluido el otorgamiento de divisas y la transferencia de dichos pagos.⁹⁸

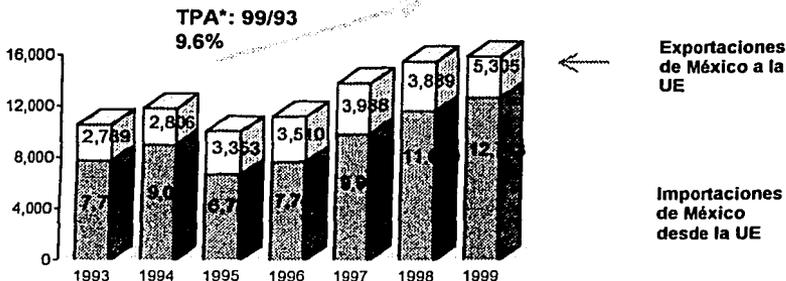
Sin embargo, las crecientes relaciones comerciales entre ambas partes, dieron como resultado la necesidad de sustituir al anterior Acuerdo Comercial, dando así origen al Acuerdo Marco de Cooperación México – CE el 26 de abril de 1991, que tuvo como objetivo principal ampliar y diversificar la relación bilateral en áreas relativas a cooperación económica, comercial, financiera, científico-técnica y cultural.⁹⁹ Con lo anterior, se dieron los primeros pasos encaminados al establecimiento de un futuro Tratado de Libre Comercio, con el cual se afianzaran aún más los nexos entre ambas partes. Lo anterior se ve confirmado con el importante intercambio comercial que se ha establecido.

En este sentido es importante mencionar la presencia cuantitativa y cualitativa del comercio sostenido con la UE. Así se puede observar en la siguiente gráfica que nos permite dimensionar una Tasa Promedio Anual de Crecimiento en este rubro del 9.6 %, a partir del año 1993 a 1999, en años previos a la puesta en vigor del TLCUE.

⁹⁸ BLANCO Mendoza, Herminio, LAS NEGOCIACIONES COMERCIALES DE MÉXICO CON EL MUNDO, FCE; México, 1994, p.143.

⁹⁹ *Ibidem*, p. 148.

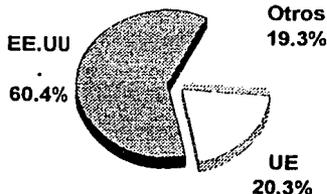
Comercio México - UE



FUENTE: SECRETARÍA DE ECONOMÍA

Otro rasgo de importancia es el relativo a la Inversión proveniente de algunos de los países miembros de la UE durante este periodo. Países como Alemania, Inglaterra, Francia y España se han caracterizado por su decidida presencia en México, por lo que es un aspecto que no se puede pasar por alto. De tal forma que la UE ha constituido nuestra segunda fuente de Inversión Extranjera Directa (IED).

DISTRIBUCIÓN DE LA IED EN MÉXICO 1994-1999



Entre 1994 y 1999, México recibió 70.7 mmd de IED*

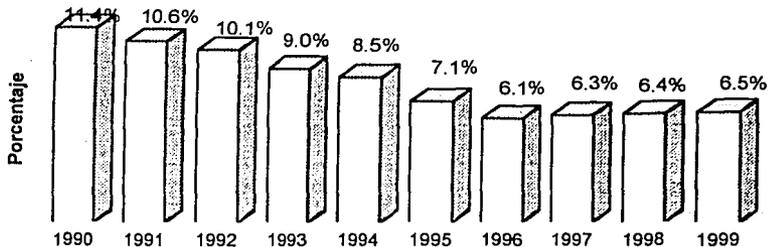
En 1999 las 4,104 empresas con capital europeo representaron el 22.6% (11.3 mmd) de las 18,162 sociedades con IED en el país

FUENTE: SECRETARÍA DE ECONOMÍA

Sin embargo, es importante hacer mención de que a pesar del constante intercambio comercial habido entre la UE y nuestro país, se dio una tendencia hacia la disminución de dicho indicador.

De tal forma que disminuyo en ese periodo la participación de la UE en el comercio internacional de nuestro país ha disminuido. Así lo constatamos en la gráfica que a continuación se presenta.

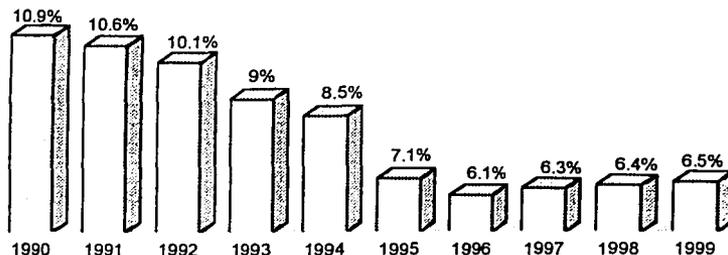
PARTICIPACIÓN DE LA UE EN EL COMERCIO TOTAL DE MÉXICO



FUENTE: SECRETARÍA DE ECONOMÍA

Otro rubro que también resultó afectado por ésta disminución fue el que concierne al ámbito exportador, de tal manera que la participación de la UE en la exportaciones de México tuvo una significativa caída.

PARTICIPACIÓN DE LA UE EN LAS EXPORTACIONES TOTALES DE MÉXICO



FUENTE: SECRETARÍA DE ECONOMÍA

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Lo anterior se debió principalmente al trato preferencial que tanto nuestro país como la UE otorgan a terceros países. En este sentido se debe hacer énfasis en que México hasta ese momento tenía seis TLC's con ocho países del Continente Americano y se encontraba negociando con otros siete países. Asimismo, esta situación desde el punto de vista de la UE, que otorga trato preferencial a otros países de Europa, del Mediterráneo y ex colonias.

Ante ésta circunstancia se volvió imperante la idea de establecer y afianzar un acuerdo con la UE en el que nuestro país diera un giro a favor a la decreciente tendencia que hasta ese momento se habían dado en sus relaciones comerciales.

2.2.2 Panorama de intercambio comercial posterior a la entrada en vigor del TLCUEM.

La puesta en marcha del Tratado de Libre Comercio entre la Unión Europea y México, ha sido crucial para incrementar el intercambio comercial en ambas direcciones. Las estadísticas de comercio entre México y Europa antes y después de la entrada en vigor del acuerdo revelan la importancia para ambas partes.

De hecho el crecimiento bilateral en los dos primeros años del acuerdo fue del 28%, de los cuales por un lado las exportaciones mexicanas aumentaron 45%, y las europeas subieron 25%. De este intercambio, los países que muestran la mayor relación comercial con México son el Reino Unido, Alemania, España, Italia y Francia.¹⁰⁰

A continuación, se esboza una tabla con indicadores que demuestra el incremento comercial antes mencionado:

¹⁰⁰ MUNDO EJECUTIVO, Suplemento Especial Reino Unido, pp. 20 y 21, 2002.

**COMERCIO TOTAL DE MÉXICO CON EUROPA
(MILLONES DE DÓLARES)**

Año	
1996	11,250.40
1997	13,904.90
1998	15,588.50
1999	17,945.50
2000	20,385.02 (entrada en vigor TLCUE)
2001	21,498.10
2002	14,248.60 (2º Periodo)

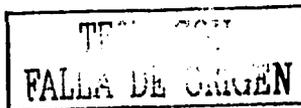
FUENTE: Revista MUNDO EJECUTIVO, Suplemento Especial Reino Unido 2002.

Respecto a las anteriores cifras es necesario mencionar lo comentado por Teresa Delay, Directora General de la Cámara de Comercio Británica que cita que "...México necesita poner mucho más de su parte para aprovechar el TLCUEM en su totalidad, viendo las cifras de exportaciones de México hacia Europa, sólo representan el 11% de su totalidad, mientras al 85% se destina a Estados Unidos. .. creo que la situación es más positiva para que los exportadores mexicanos aprovechen el TLCUEM al 100%".¹⁰¹ Lo anterior, obliga a nuestro gobierno a tener mayor atención a los medios de transporte necesarios para la exportación, lo que es en si en su mayor parte por la vía marítima, por ende la gran importancia por contar con una flota mercante que responda a las necesidades de integración económica en se encuentra inmerso nuestro país.

2.2.3 Gestiones previas para la realización del TLC con la Unión Europea.

Tal como se ha mencionado a lo largo del presente documento las relaciones entre nuestro país y los Estados conformantes de la UE datan desde mucho tiempo atrás, sin embargo, no había existido hasta el momento documento alguno que formalizara los acercamientos de carácter comercial. El Tratado de Libre

¹⁰¹ Idem.



Comercio con la Unión Europea ha concentrado todos estos anhelos de consolidar la relación, a fin de obtener provecho y beneficio recíproco de las ventajas que ambas partes poseen en el intercambio de productos, mercancías y servicios. Para comprender con mayor objetividad dicho proceso de acercamiento, se esboza de manera cronológica las etapas que han conllevado al establecimiento de tan importante Tratado.

- **Nuestras relaciones comerciales con la UE se rigen por el acuerdo marco de cooperación de *tercera generación* firmado el 26 de abril de 1991. Para profundizar nuestras relaciones económicas, políticas y de cooperación, el 2 de mayo de 1995, firmamos la **Declaración Conjunta Solemne** en la cual se establece el compromiso de negociar un nuevo acuerdo que promueva el intercambio comercial, incluso mediante la liberalización bilateral progresiva y recíproca de bienes y servicios. El 8 de diciembre de 1997, se firmaron tres instrumentos jurídicos que permiten cumplir con los objetivos de la Declaración Conjunta Solemne**

- **Acuerdo Global o Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación***.

- **Acuerdo Interino:** aprobado por el Senado de la República en abril 23 de 1998, por el Parlamento europeo en mayo 13 de 1998. Establece las bases para iniciar la negociación de una liberalización comercial amplia y con disciplinas.

- **Declaración Conjunta** establece las bases para la negociación de servicios, movimientos de capital y pagos y propiedad intelectual.

* Aprobado por el Parlamento Europeo el 13 de mayo de 1998. Doce de los 15 Estados Miembros lo habían ratificado: Finlandia, Suecia, España, Portugal, Países Bajos, Francia, Reino Unido, Austria, Alemania, Irlanda, Grecia y Bélgica.

El Acuerdo Global cuenta con tres vertientes:

- **Vertiente política**

- **Vertiente comercial**

- **Vertiente de cooperación**

En la vertiente comercial se establecieron por primera vez los objetivos de la negociación comercial en los diferentes campos parte del TLCUEM.

- Por razones históricas son de responsabilidad comunitaria: la negociación de comercio de bienes industriales y agrícolas, compras del sector público, políticas de competencia, algunos aspectos de propiedad intelectual y solución de controversias.
- Servicios, inversión y propiedad intelectual son de competencia de cada uno de los Estados miembros.

Para que entrara en vigor el **Acuerdo Global** debió ser ratificado por el Parlamento Europeo, cada uno de los parlamentos de los Estados **Miembros** y el Senado Mexicano.

El resultado de las negociaciones fue aprobado por:

- El Consejo de Ministros de los Estados Miembros, pero no por los Parlamentos de la Unión Europea

 - El Senado de la República, junto con el Acuerdo Global
- Tanto el Senado mexicano como el Consejo de Ministros, aprobaron el resultado de las negociaciones el 20 de marzo de 2000.

El **Acuerdo Interino** contiene aquellas disciplinas comerciales de competencia comunitaria. No requerirá ratificación de los parlamentos nacionales de la Unión Europea, únicamente de:

- El Parlamento Europeo, que lo ratificó el 13 de mayo de 1998.
- El Senado de la República, que por unanimidad lo ratificó el 23 de abril de 1998.

Sus características fueron las siguientes:

- Trasladó todas las disciplinas del acuerdo Global en materia comercial que son responsabilidad comunitaria.
- Como tal, especificó el objetivo de la negociación para esos temas (comercio de bienes, compras del sector público, competencia, propiedad intelectual y solución de controversias).
- Estableció un Consejo Conjunto que permite, por un lado, iniciar las negociaciones comerciales y, por otro, poner en vigor sus resultados para los temas de competencia comunitaria.
- El Acuerdo Interino era inaplicable hasta la entrada en vigor del Acuerdo Global.

En lo que se refirió a la **Declaración Conjunta**, se puede decir que fue llevada a cabo por México, la entonces Comunidad Europea y sus Estados miembros encargándose de la firma del acuerdo Interino permitiendo la negociación, y al mismo tiempo que los de la Comunidad, de los temas responsabilidad de los Estados miembros. Los aspectos analizados fueron:

- Servicios.
- Inversión.

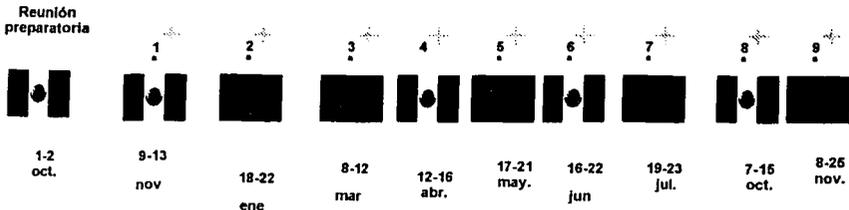
- Algunos aspectos de propiedad intelectual.

Otro aspecto importante que debió ser tomado en cuenta para la puesta en vigor del Tratado, fue lo referente a la observancia en los temas de competencia comunitaria. Para dicho efecto se requirió de:

- La ratificación del Senado de la República tanto del Acuerdo Global como de los resultados de las negociaciones comerciales.
- La aprobación del Consejo de Ministros de los 15 Estados miembros del resultado de las negociaciones.
- La declaración correspondiente del Consejo Conjunto del Acuerdo Interino.

Cronología de las Etapas de Negociación del TLCUEM

- El 14 de julio de 1998 se inició formalmente la negociación comercial con el establecimiento del Comité Conjunto del Acuerdo Interino.
- Del 30 de septiembre al 2 de octubre se acordó el programa de trabajo y estructura de la negociación.
- Se celebraron 9 rondas de negociación

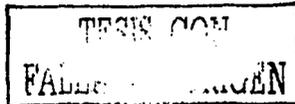


2.3 REVISIÓN AL TRATADO DE LIBRE COMERCIO MÉXICO – UNIÓN EUROPEA

En lo que toca a la revisión del Tratado de Libre Comercio México – Unión Europea se debe hacer mención de las diferentes temáticas abordadas por lo diferentes capítulos que integran el documento del Tratado, lo cual nos permitirá referirnos a lo concerniente a nuestro objeto de Análisis, y la particularización debida.

CAPITULOS ABORDADOS POR EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE LA UNIÓN EUROPEA – MÉXICO

- I. Acceso a mercados
- II. Reglas de origen
- III. Normas técnicas
- IV. Normas sanitarias y fitosanitarias
- V. Salvaguardas
- VI. Inversión y pagos relacionados
- VII. Comercio de servicios
- VIII. Compras del sector público
- IX. Competencia
- X. Propiedad intelectual
- XI. Solución de controversias



En este sentido, nos referimos al Comercio de Servicios como el apartado que asume la temática de las Flotas Navieras y sus diferentes aspectos objeto de

regulación. A este respecto revisaremos los diferentes Títulos en sus respectivos capítulos y artículos, que hagan mención al objeto de estudio del presente documento.

2.3.1 Cláusulas referentes a los medios de transporte de mercancías y de servicios.

Señala el Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación entre la Comunidad Europea y sus Estados Miembros por una parte, y los Estados Unidos Mexicanos, por otra, que en lo que indica el Título – Comercio de Servicios; señala en el artículo 2 – Ámbito de Aplicación, lo que sigue...

“ 1. Para los efectos del presente título se define comercio de servicios como prestación de un servicio:

- (a) Del territorio de una Parte al Territorio de la otra parte;
- (b) En el territorio de una Parte a un consumidor de servicios de la otra parte;
- (c) por un proveedor de servicios de una Parte mediante la presencia comercial en el territorio de la otra Parte.
- (d) Por un proveedor de servicios de una Parte mediante la presencia de personas físicas en el territorio de la otra Parte.

Este título aplica al comercio de servicios en todos los sectores, con la excepción de:

- (a) Los servicios audiovisuales;
- (b) Los servicios aéreos, incluidos los servicios de transportación aérea nacional e internacional, regulares o no regulares, así como las actividades auxiliares de apoyo a los servicios aéreos, salvo:

(I) los servicios de reparación y mantenimiento de aeronaves durante el periodo que se retira una aeronave de servicio;

(II) la venta y comercialización de los servicios de transporte aéreo; y

(III) los servicios de sistema de reservas informatizados (SRI); y
el cabotaje marítimo.

Los servicios de transporte marítimo y los servicios financieros se rigen por las disposiciones establecidas en los capítulos II y III, respectivamente, a menos que se disponga otra cosa... "

Asimismo damos revisión a las disposiciones establecidas en el capítulo II, que hace mención del Transporte Marítimo Internacional:

"... **Capítulo II – Transporte Marítimo**

Artículo 10 – Transporte Marítimo Internacional

Este capítulo aplica al transporte marítimo internacional, incluyendo las operaciones de transporte puerta a puerta y multimodal relacionadas con las operaciones de altura.

Las definiciones contenidas en el artículo 3 aplican a este capítulo ¹⁰²

¹⁰² A continuación se presenta el citado artículo 3:

Artículo 3 - Definiciones

Para efectos de este capítulo:

- (a) un gobierno federal, central o subcentral incluye cualquier organismo no gubernamental en el ejercicio de cualquier facultad regulatoria, administrativa o de otro tipo que le haya delegado el gobierno federal, central o subcentral;
- (b) "proveedor de servicios" de una Parte significa cualquier persona de una Parte que busca prestar o suministrar un servicio;
- (c) "presencia comercial" significa:

Considerando los niveles existentes de liberalización entre las Partes en el transporte marítimo internacional:

- (a) las Partes continuarán aplicando efectivamente el principio de libre acceso al mercado y al tráfico marítimo internacional sobre una base comercial y no discriminatoria; y
- (b) cada Parte continuará otorgando a las embarcaciones operadas por los proveedores de servicios de la otra Parte, un trato no menos favorable que aquél que otorga a sus propias embarcaciones, entre otros, respecto del acceso a puertos, el uso de infraestructura y servicios marítimos auxiliares de los puertos, así como las tarifas y cargos conexos, instalaciones aduanales y la asignación de atracaderos e instalaciones para carga y descarga.

(i) respecto de personas físicas, el derecho de establecer y administrar empresas, que efectivamente controlen. Este derecho no se extiende a la búsqueda o aceptación de empleo en el mercado laboral de otra Parte, ni confiere un derecho de acceso al mercado laboral de la otra Parte;

(ii) respecto de personas jurídicas, el derecho a llevar a cabo y realizar actividades económicas al amparo de este capítulo mediante la constitución y administración de subsidiarias, sucursales o cualquier otra forma de establecimiento secundario;

(d) "subsidiaria" significa una persona jurídica que está efectivamente controlada por otra persona jurídica;

(e) una "persona jurídica comunitaria" o una "persona jurídica mexicana" significa una persona jurídica establecida de conformidad con las leyes de México o de un Estado Miembro de la Comunidad, respectivamente, que tenga su oficina principal, administración central, o lugar principal de negocios en el territorio de México o de la Comunidad, respectivamente. Si la persona jurídica únicamente tiene su oficina principal o administración central en el territorio de México o de la Comunidad, respectivamente, ésta no será considerada como una persona jurídica mexicana o comunitaria, respectivamente, a menos que sus operaciones tengan un vínculo real y continuo con la economía de México o de uno de los Estados Miembros, respectivamente.

(f) "nacional" significa una persona física que es nacional de México o de uno de los Estados Miembros, de conformidad con su legislación respectiva.

No obstante el artículo 3, las compañías navieras establecidas fuera de México o de la Comunidad y controladas por personas físicas de México o de un Estado Miembro de la Comunidad, respectivamente también se beneficiarán de las disposiciones de este capítulo, si sus buques están registrados de conformidad con su legislación respectiva en México o en ese Estado Miembro y portan la bandera de México o de un Estado Miembro.

Cada Parte permitirá a los proveedores de servicios de la otra Parte tener presencia comercial en su territorio, en condiciones de establecimiento y operación no menos favorables que aquéllas otorgadas a sus propios proveedores de servicios o los de cualquier tercer país, cualesquiera que sean mejores, de conformidad con la legislación y regulaciones aplicables en cada Parte.

El párrafo 4 será aplicable de acuerdo con el calendario y sujeto a cualesquier reservas estipuladas en las listas de compromisos de las Partes, previstas en el artículo 7....."¹⁰³

¹⁰³ El citado artículo 7 señala lo siguiente:

Artículo 7 - Liberalización del comercio

1. Según se dispone en los párrafos 2 al 4 de este artículo, las Partes deberán liberalizar entre ellas el comercio de servicios de conformidad con el artículo V del AGCS (Acuerdo General de Comercio de Servicios).
2. A partir de la entrada en vigor de esta Decisión, ninguna de las Partes adoptará nuevas medidas discriminatorias ni medidas más discriminatorias respecto al suministro de servicios de la otra Parte, en comparación con el trato otorgado a sus propios servicios o proveedores de servicios.
3. A más tardar tres años después de la entrada en vigor de esta Decisión, el Consejo Conjunto adoptará una decisión que disponga la eliminación, en lo esencial, de toda discriminación restante del comercio de servicios entre las Partes, en los sectores y modos de prestación amparados por este capítulo 1 . Esa decisión deberá contener:
 - (a) una lista de compromisos en la que se establezca el nivel de liberalización que las Partes acuerden otorgarse mutuamente al final del período de transición de 10 años contados a partir de la entrada en vigor de esta Decisión; y
 - (b) un calendario de liberalización para cada una de las Partes, con el objetivo de alcanzar, al final del período de transición de 10 años, el nivel de liberalización descrito en el inciso (a).
4. Excepto por lo previsto en el párrafo 2, los artículos 4, 5 y 6 serán aplicables de conformidad con el calendario y sujetos a cualquier reserva estipulada en la lista de compromisos de las Partes prevista en el párrafo 3.
5. El Consejo Conjunto podrá modificar el calendario de liberalización y la lista de compromisos establecida de conformidad con el párrafo 3, con miras a eliminar o añadir excepciones.

2.3.2 Análisis de políticas nacionales europeas referentes a sus flotas mercantes.

Es sin lugar este rubro, uno de los que cobran más importancia en la pronunciación de las profundas desventajas que presenta nuestra Flota Mercante Nacional frente a la que engloba la Flota Mercante de la Unión Europea en su conjunto. En este sentido, naciones de una vocación histórica por el mar son las que a partir de la entrada en vigor del TLC UE – México, gozaran de las ventajas que de por si cuentan por sus modernas y numerosas Flotas frente a una decadente y desatendida contraparte mexicana. Por tal motivo es importante abundar en aquellas Políticas Estatales con que cuentan estas naciones, mismas que podrían ser tomadas como ejemplo para nuestro país en el desarrollo de una eficiente Política de crecimiento de la Flota Mercante Nacional.

Francia

La historia marítima de éste país, registra el profundo interés de sus gobernantes por el contar con una Flota Mercante que representara poderío y riqueza. Lo anterior, es citado por mi maestro José Eusebio Salgado y Salgado al recordar lo que decía Jean Baptiste Colbert Ministro de Marina de Luis XIV, el Rey Sol "...Si al poderío natural de Francia puede el rey unir a la fuerza que representan la industria y el comercio, el de la marina mercante, la grandeza y poderío del Rey se acrecentaría de una manera extraordinaria..". De lo anterior, se puede entender el que hoy en día Francia posea una Flota Mercante que se encuentra entre las más importantes del mundo, ya que cuenta con poco más de 700 barcos con casi cinco millones de Toneladas de Registro Bruto(de las cuales la mayor parte se encuentra en pabellón de conveniencia).¹⁰⁴ Al respecto, debe

¹⁰⁴ Datos Proporcionadas en el Mensaje Inaugural del X Congreso de la Asociación Mexicana de Estudios Internacionales (AMEI) titulado " EL FUTURO DE LA MARINA MERCANTE Y DE LOS PUERTOS MEXICANOS", por el Presidente de la misma Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, celebrado los días 3 y 4 de septiembre de 2000 en el Puerto de Veracruz, Ver.

considerarse lo referente a sus políticas de construcción de buques, de lo cual se desprende buena parte del éxito de ésta parte tan fundamental de la economía francesa.

En lo que toca a los incentivos para la Construcción Naval en Francia, estos se encuentran controlados por las directivas del Consejo Económico de 1987. Se conceden subsidios públicos a los astilleros, los cuales son solicitados específicamente al Ministro de la Industria caso por caso, y no se otorgan automáticamente. Los subsidios son otorgados siguiendo ciertos criterios, como la condición económica de la Industria de la construcción francesa, la localización del astillero y la condición financiera y social del propio astillero. De acuerdo con el banco Barclays de Paris, seis compañías fueron beneficiadas con apoyo del Estado en 1990, recibiendo un total de 100 millones de francos. El apoyo financiero fue proporcionado como parte del esfuerzo del Estado por apoyar y modernizar la marina mercante.¹⁰⁵

Alemania.

En este país se presentan los siguientes aspectos:

I.- Intención de asistencia a astilleros.- Para propiciar que los astilleros alemanes se adapten a las condiciones competitivas artificiales en el mercado internacional de construcción naval y facilitar las medidas para las mejoras de infraestructura realizadas por ellos, en Alemania Occidental (hasta antes de la reunificación), los subsidios para la construcción naval fueron concedidos a los astilleros de acuerdo a estas directrices usando fondos del presupuesto federal. Sin embargo debe

¹⁰⁵ MEDIDAS TOMADAS POR DIFERENTES PAÍSES PARA PROTEGER SU INDUSTRIA NAVAL;
Informe de la COMISIÓN MARÍTIMA MERCANTE AL Presidente Electo Vicente Fox Quesada.
Sitio de la página electrónica de MÉXICO MARÍTIMO 2000:
[www://dorantes virtualave.net/MexicoMaritimo2000.htm#_Toc491704063](http://www.dorantesvirtualave.net/MexicoMaritimo2000.htm#_Toc491704063)

mencionarse que legalmente los astilleros no pueden demandar ésta ayuda, es decir, no existe un derecho automático para ésta asistencia.¹⁰⁶

Condiciones para conceder asistencia a astilleros:

A. Dentro del rango de medios disponibles, ayudar en la forma de subsidios con interés, por medio de prestamos por las órdenes de construcción naval con fechas de entregas del 1/1/90 al 12/31/92 se concede tan amplio como sea acordado con el armador para financiar el precio del contrato, no contiene más condiciones favorables que las siguientes (Dichas condiciones corresponden al actual acuerdo OCDE concerniente a créditos de exportación para barcos, respecto a las directivas de CEE actuales concernientes a los subsidios para construcción naval).¹⁰⁷

- 1.- Reparar en 17 pagos iguales semestrales.
- 2.- Pago del 20 % por adelantado del precio de compra (80% de financiamiento).
- 3.- Tasa de interés neto anual de 8%.

B. Construcción naval de acuerdo a estas directrices, es (Esta definición corresponde con las directrices validas para el consejo de CEE referente a subsidios para la construcción naval).¹⁰⁸

1.- La construcción de embarcaciones de 100 TRB o más en un astillero de Alemania Occidental, con la siguiente forma:

Barcos que transporten personas y/o bienes.

Barcos especiales (barcos pesqueros, barcos que procesan pescado, rompehielos o dragas.

¹⁰⁶ MEDIDAS TOMADAS PARA LA PROTECCIÓN DE LA INDUSTRIA NAVAL EN MÉXICO A FINALES DE LA DÉCADA DE LOS SENTENTA”; Informe de la COMISIÓN MARÍTIMA MERCANTE AL Presidente Electo Vicente Fox Quesada.

Sitio de la página electrónica de MÉXICO MARÍTIMO 2000:

[www://dorantesvirtualave.net/MexicoMaritimo2000.htm#_Toc491704063](http://www.dorantesvirtualave.net/MexicoMaritimo2000.htm#_Toc491704063)

¹⁰⁷ Ibidem, Página Electrónica Consultada.

¹⁰⁸ Ibid.

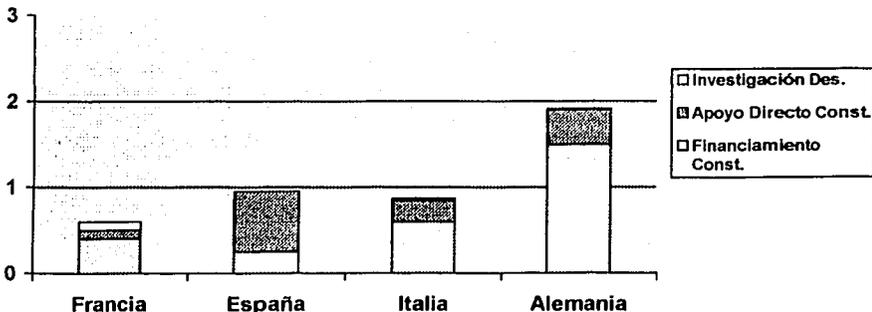
La construcción de arrastreros con 365 KW o más.

Diques flotantes y plataformas excavadoras móviles están excluidas.

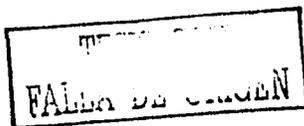
2. La conversión o alteración de embarcaciones de 1,000 TRB o más en un astillero de Alemania Occidental, tan extensa que la reconstrucción lleve a cambios radicales en las estructuras del barco o en el sistema principal de propulsión de estos barcos.

3. En casos excepcionales, los subsidios para astilleros pueden ser concedidos con el acuerdo del Ministerio Federal de Economía, para préstamos con condiciones más favorables que las detalladas en la parte A, si esto se justifica por razones políticas. Al respecto las regulaciones correspondientes al actual acuerdo de OCDE concerniente a créditos de exportación para barcos aplica.

**APOYOS EN CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN NAVAL
EN PROMEDIO ANUAL DE OCDE
(Escala en Billones de Dólares)**



FUENTE: BUREAU OF LABOR STATISTICS AND SHIPBUILDERS COUNCIL OF AMERICA citado por la Comisión Marítima Mercante en su informe al Presidente Vicente Fox Quesada.



2.3.3 Política de Transporte de la Unión Europea.

La Unión Europea ha definido en su propia normatividad, lineamientos que definen su política de Transporte.

Ésta normatividad encuentra su fundamento jurídico en el Artículo 3, letras f) y n), artículos 74 a 84 y 129 D del Tratado de la Comunidad Europea; Política Común de Transportes, construcción y desarrollo de redes transeuropeas. Su Objetivo es el establecimiento de una Política Global para la movilidad de personas y de mercancías en el mercado interior europeo y desde y hacia terceros países; optimización de dispositivos técnicos y organizativos para facilitar el transporte de personas y de mercancías entre todas las regiones y a través de las fronteras; transporte respetuoso con el medio ambiente. Los Instrumentos para la aplicación de ésta política han sido la Legislación Europea, la ayuda financiera, la coordinación de políticas y medidas nacionales, la promoción de la investigación y del desarrollo tecnológico, acuerdos de transporte con terceros países.¹⁰⁹ Referente a la legislación citada, se incluye como Anexo V de ésta tesis los artículos del Tratado de la Unión Europea correspondientes al tema de Transportes.

El mercado Común del Transporte.

Las medidas adoptadas hasta la fecha por la UE para crear el mercado común del transporte y para permitir su funcionamiento se relacionan fundamentalmente con el transporte como actividad económica. Esto se sigue de acuerdo con el principio de la libre circulación de servicios, y en el caso de la compañías navieras, estas se han liberado de la discriminación basada en la

¹⁰⁹ WERNER Wolfgang, EUROPA DE LA A LA Z, Comisión Europea, 1997, pp. 146 y 147.

nacionalidad y están sujetas ahora a las condiciones comunes creadas por la política de ordenación de transporte.¹¹⁰

Para conseguir esto fue necesario superar el hecho de que los Gobiernos de los Estados Miembros llevaran a cabo su política reguladora desde perspectivas nacionales. En este sentido, se promovía a la flota mercante desde un sistema de regulación nacional, haciendo depender al transporte marítimo internacional de numerosos acuerdos bilaterales y multilaterales. Dicha discriminación no era acorde con las políticas de integración de la UE, más cuando sus efectos eran de mayores costes, es decir representaba un obstáculo para la optimización del servicio. Por lo tanto el mercado común del transporte, fue sujeto a las normas generales del Tratado CE que se aplican a todas las áreas de la economía.

2.3.4 La Política de Transporte Marítimo: acceso al mercado y competencia.

Generalidades.

La política marítima común es objeto de un memorándum de la Comisión de 1985 "Hacia una política común de transportes -Transportes marítimos", y de la comunicación de 1996 "Hacia una nueva estrategia marítima", como respuesta a el declive de los transportes marítimos comunitarios, que ya se observaba en 1985, por otra parte, esto se debe sobre todo a una pérdida de competitividad respecto a terceros países, en particular a las economías en vías de desarrollo de Asia.¹¹¹

Esta situación hizo necesaria una nueva estrategia en cuatro capítulos:

- La seguridad.

¹¹⁰ Ibidem p.147.

¹¹¹ PARLAMENTO EUROPEO: FICHAS TÉCNICAS 1999-2002, 4.5.8 Transporte Marítimo: acceso al mercado y competencia, EUROPARL. 16/02/2001.

- El mantenimiento de mercados abiertos.
- El aumento de la competitividad comunitaria.
- Las ayudas estatales.

El segundo capítulo prevé un planteamiento multilateral en el mercado mundial en su conjunto que establezca un consenso internacional sobre la aplicación de las normas de competencia, así como una revisión de los instrumentos de defensa del comercio marítimo comunitario.

El tercero, menciona que el refuerzo de la competitividad europea podría lograrse con medidas de cualificación profesional de la marinería, la investigación y desarrollo y la introducción de alta tecnología, haciendo así de la calidad el factor de éxito del transporte marítimo comunitario.

Las ayudas estatales deberán concederse cumpliendo la legislación comunitaria y según orientaciones concretas. Mediante Resolución de 24 de marzo de 1997 (97/C 109/1), el Consejo aprobó la comunicación de la Comisión de 1996.¹¹²

El Libro Verde de la Comisión relativo a los "Puertos e infraestructuras marítimas" (COM (97) 678) constituye un análisis profundo del sector que presta especial atención a los problemas de las tasas y de la organización del mercado. Propone la integración de los puertos en redes transeuropeas y la optimización de su papel como puntos de transferencia en la cadena de transporte intermodal.¹¹³

¹¹² DOF de las Comunidades Europeas, (97C No. C109/1) Resolución del Consejo.

¹¹³ LIBRO VERDE SOBRE PUERTOS Y LAS INFRAESTRUCTURAS MARÍTIMAS, COM(97) 678 final, Bruselas 10/12/97.

Acceso al mercado

A. Primeras medidas de aplicación del principio de libre prestación de servicios.

El Reglamento 4055/86, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros, se integró en un "paquete marítimo". Suprime, tras un período transitorio, las limitaciones aplicables a los armadores de la Unión. Además prohíbe concertar futuros acuerdos de reparto de cargamentos con terceros países, salvo en casos excepcionales del tráfico de líneas regulares.

El Reglamento 4058/86, relativo a una acción coordinada con objeto de salvaguardar el libre acceso al tráfico transoceánico, permite a la Comunidad tomar medidas de retorsión ante restricciones del libre acceso a los cargamentos impuestas a los armadores de la Unión o a los buques con pabellón de un Estado miembro.¹¹⁴

B. Apertura completa: la liberalización del cabotaje.

Al cabo de largas negociaciones, los ministros de Transportes aprobaron en junio de 1992 un paquete de medidas relativas a la liberalización progresiva del cabotaje, es decir, el acceso de los transportistas no residentes a los servicios entre los puertos de un mismo Estado miembro. Finalmente, el Reglamento 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, consagró definitivamente el principio de la liberalización del cabotaje marítimo a partir del 1 de enero de 1993 para los armadores comunitarios que exploten buques registrados en un Estado miembro.¹¹⁵

¹¹⁴ PARLAMENTO EUROPEO, Fichas Técnicas.

¹¹⁵ Idem.

Para hacer posible esta liberalización fue necesario adoptar una decisión sobre un principio esencial: **la definición de la legislación aplicable a los buques dedicados al cabotaje**. Se aplica la legislación del Estado de pabellón al cabotaje continental y a los buques de crucero, pero puede aplicarse la del Estado de acogida si el buque tiene menos de 650 toneladas brutas; se aplica la legislación del Estado de acogida al cabotaje con islas, salvo para la tripulación de los buques utilizados durante viajes que amarran en otros Estados, a la cual se aplica la legislación del Estado de pabellón; no se ha previsto nada para el cabotaje off shore, es decir, el que se efectúa mediante estructuras flotantes instaladas sobre la plataforma continental. La Comisión presentó al Consejo un informe sobre la aplicación del Reglamento 3577/92 y sobre el impacto económico y social de la liberalización del cabotaje con islas (COM (97) 296).

Recientemente, la Comisión propuso la modificación del primero de estos Reglamentos, con el fin de garantizar que los marinos nacionales de terceros países, contratados en el marco de servicios de pasajeros y transbordadores, de servicios mixtos pasajeros-carga y de cruceros programados, se beneficien de un trato semejante al de los marinos de la Comunidad, eliminando de este modo cualquier posibilidad de dumping social. Asimismo, propone una Directiva sobre las condiciones de trabajo de la dotación de buques que presten servicios regulares de pasajeros y transbordadores entre Estados miembros. Se trata también de garantizar un trato igualitario a todos los marinos contratados en estas rutas, ya sean residentes en un Estado miembro o no residentes. La Directiva propuesta también se aplica a los buques con pabellón de un país tercero (COM (98) 251).¹¹⁶

Régimen de competencia

El 22 de diciembre de 1986, el Consejo adoptó los Reglamentos 4056 y 4057/86 integrados en el "paquete marítimo". El primero determinaba las

¹¹⁶ Idem.

modalidades de aplicación de las normas de competencia a los transportes marítimos internacionales procedentes o con destino a uno o más puertos de la Comunidad, con el fin de asegurar que la competencia no se vea falseada por prácticas restrictivas. Algunos acuerdos de carácter técnico y, en determinadas condiciones, los acuerdos aprobados en las conferencias marítimas están exentos de las normas de competencia de los artículos 81 y 82 del Tratado. El segundo, relativo a **las políticas tarifarias desleales**, preveía una serie de acciones que permitían que los armadores que se consideraran perjudicados o amenazados por prácticas tarifarias desleales o por los propios Estados presentaran una queja ante la Comisión. Otra exención de grupo se concedió en favor de los "**consorcios**" **entre compañías marítimas de línea**, de conformidad con el Reglamento 479/92, precisado por el Reglamento de aplicación 870/95 de la Comisión, de 20 de abril de 1995. ¹¹⁷

Tiempo de trabajo

En el marco del paquete de propuestas para ampliar el ámbito de la Directiva de 1993 sobre el tiempo de trabajo a las categorías excluidas, la Comisión ha presentado dos propuestas especialmente dedicadas a la marinería (COM (98) 662).

La primera está relacionada con el acuerdo sobre la "Ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar, suscrito por la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST)" que realiza el acuerdo entre los interlocutores sociales firmado el 30 de septiembre de 1998. Este acuerdo recoge en gran medida el contenido del Convenio nº 180 de la OIT, sobre la duración máxima de las horas de trabajo y los periodos mínimos de descanso e incluye asimismo disposiciones sobre revisiones periódicas de salud y permisos anuales. ¹¹⁸

¹¹⁷ Idem.
¹¹⁸ Idem.

La segunda propuesta está relacionada con el "cumplimiento de las horas de trabajo de los marinos a bordo de buques que utilicen puertos comunitarios": establece las modalidades y el alcance de las disposiciones de la Directiva sobre el tiempo de trabajo de la gente de mar que se aplican a los buques de terceros países que hacen escala en puertos de la Comunidad, así como la forma en que dichas disposiciones se inscriben en el Convenio nº 180 de la OIT.

Estas dos Directivas son complementarias y garantizan una competencia correcta entre los armadores comunitarios y los de terceros países. La segunda Directiva aplica el principio de Estado rector del puerto.

PAPEL DEL PARLAMENTO EUROPEO (PE).

En su resolución del 24 de abril de 1997, el PE acogió favorablemente la comunicación de la Comisión titulada "Hacia una nueva estrategia marítima" y "considera que, en el estado actual de la competencia internacional, es indispensable financiar las medidas de apoyo al transporte marítimo europeo para compensar los costes adicionales innegables que el cumplimiento de las normas sociales y de seguridad en vigor en la Unión impone a la flota comunitaria".¹¹⁹

Esta exigencia, es el contrapeso de otras posiciones expresadas en la misma resolución a favor de la apertura del mercado y del mantenimiento de la seguridad de la navegación y de la protección social de la marinería en un nivel conforme a los convenios internacionales, nivel que debe garantizarse igualmente en los buques con pabellón de conveniencia. Asimismo, solicitó que se clarifiquen los estatutos jurídicos de los dobles registros, garantizándose la aplicación de las disposiciones comunitarias en los buques matriculados en cualquier registro de los Estados miembros, abogando además por un registro comunitario.

¹¹⁹ Idem.

Por otra parte, el PE reafirma que no es posible aplicar una política común de transportes sin regular la competencia de los puertos marítimos, ya que la política de transportes ferroviarios, por carretera y fluviales tiene efectos sobre la competencia entre dichos puertos. En la resolución antes mencionada, el PE solicita la integración de los puertos marítimos en las redes transeuropeas y la modulación de los derechos portuarios según criterios de seguridad y respeto del medio ambiente.

En cuanto a la propuesta de modificar el Reglamento sobre el cabotaje, el PE se pronunció en primera lectura a favor de mantener la situación actual y solicitó un estudio complementario sobre el impacto de la propuesta de liberalización de los servicios regulares de pasajeros y de transbordadores entre Estados miembros. Se pronunció asimismo sobre la propuesta de Directiva mediante enmiendas que establecen medidas con objeto de promover la formación y la práctica marítima, que constituyen elementos indispensables de esta estrategia.

Con la aprobación en primera lectura de las dos Directivas sobre el tiempo de trabajo, el Parlamento también aprobó una Resolución (14 de abril de 1999) por la que solicita que la Comisión cuide de que los nuevos países miembros de la OIT ratifiquen el Convenio nº 180, en virtud del cual los buques de terceros países dispondrán de un plazo de tres meses a partir de la fecha de ratificación para cumplir con las disposiciones del mismo, lo que permitirá a los operadores matriculados en los Estados miembros y los que enarbolan pabellón de un tercer país estar en igualdad de condiciones.¹²⁰

¹²⁰ Idem.

2.3.5 Política de la Construcción Naval en la Unión Europea.

FUNDAMENTO JURÍDICO.

Hasta ahora, las medidas adoptadas por la Comunidad en materia de construcción naval se han basado fundamentalmente en los artículos 87 (92) y 133 (113) del Tratado CE, por consistir esencialmente en la armonización de las disposiciones relativas a las ayudas. El artículo 157 (130), añadido por el Tratado de Maastricht, establece un fundamento jurídico para una política industrial comunitaria.

OBJETIVOS.

El objetivo de ésta Política de la Comunidad es sanear la industria de la construcción naval en el marco de una reducción organizada de las capacidades de producción (adaptación cuantitativa). Sin restar importancia a la labor de reciclar profesionalmente a la mano de obra sobrante, es evidente que la Comunidad ha de mantener también una cierta capacidad por razones estratégicas, sociales, económicas e industriales. Los esfuerzos en favor de los astilleros existentes deben centrarse en la modernización y la diversificación del aparato de producción, así como en el aumento de la productividad y la competitividad de la cual ya se habló en la Política Marítima (adaptación cualitativa).¹²¹

REALIZACIONES

1. Limitación de las ayudas estatales

En un principio, la Comunidad trató de limitar las ayudas concedidas por los Estados miembros a los astilleros a un determinado porcentaje del valor de las nuevas construcciones (Directivas de 28 de julio de 1969 y de 20 de septiembre

¹²¹ PARLAMENTO EUROPEO: Fichas Técnicas 1999-2002, 4.7.3 La Construcción Naval, Europarl. 01/10/2000.

de 1972). En conjunto, estos esfuerzos llevaron a un desmantelamiento de las subvenciones. El 1 de enero de 1987, y por un período de cuatro años, entró en vigor la Sexta Directiva sobre ayudas a la construcción naval, por la que se sustituían las cinco directivas anteriores.¹²²

En diciembre de 1990, el Consejo adoptó la Séptima Directiva comunitaria (90/684/CEE) sobre ayudas a la construcción naval, por un período de tres años. El 29 de junio de 1998, el Consejo adoptó el Reglamento (CE) n° 1540/98 por el que se establecen nuevas normas sobre ayudas a la construcción naval. Este reglamento, que sustituyó a la Directiva 90/684/CEE y entró en vigor el 1 de enero de 1999, se creó para que la construcción naval se ajustara a unas normas semejantes a las que se aplican en otras industrias, mediante la prohibición, entre otras cosas, de la concesión de ayudas operativas contractuales.

En 1994, la UE, el Japón, Corea del Sur, Noruega y los Estados Unidos alcanzaron un acuerdo para poner fin a las ayudas a la construcción naval. El Acuerdo de la OCDE debía entrar en vigor el 1 de enero de 1996, cosa que aún no ha sucedido porque los Estados Unidos no lo han ratificado.

En espera de la entrada en vigor del Acuerdo internacional, el Consejo adoptó el Reglamento 1540/98 de 29 de junio de 1998.

2. Retorno a la competitividad internacional

La UE mantiene una posición mundial en el sector de la construcción naval de alto valor añadido. La demanda de capacidad de transporte (perspectivas para el transporte marítimo) influye en la capacidad de utilización. Las fluctuaciones de los tipos de cambio influyen en la competitividad de los astilleros de la UE.

¹²² Idem.

La competencia del Japón y de la República de Corea sigue siendo un problema capital y la Comunidad inició en 1988 negociaciones con estos dos países con objeto de que la construcción naval volviera a ajustarse a las normas internacionalmente reconocidas y de acabar con las prácticas que distorsionan la competencia y conducen a precios inaceptablemente bajos. Las negociaciones celebradas en el seno de la OCDE culminaron en el acuerdo suscrito el 17 de julio de 1994, que respondía a los objetivos principales de la Unión. El acuerdo pretende eliminar todas las medidas y prácticas existentes que obstaculizan las condiciones normales de competencia, concretamente el sostenimiento directo o indirecto, las reglamentaciones contrarias a la competencia y las prácticas desleales.¹²³

Dada la importancia creciente del sector marítimo europeo y la situación particularmente vulnerable de esta industria, la Comisión ha publicado desde 1988 varios informes sobre la industria naval comunitaria, incluido un informe sobre el estado de la construcción naval en la Comunidad, que se revisa anualmente. Asimismo, en 1991 y 1996, aprobó la Comunicación sobre los nuevos desafíos a las industrias marítimas (COM(91) 335) y la Comunicación sobre el futuro de la Europa marítima - Una contribución a la competitividad de las industrias marítimas con las que se intenta dar una respuesta comunitaria a los desafíos presentes y futuros. En octubre de 1997, la Comisión estableció una nueva estrategia de construcción naval (COM(97) 470), en la que proponía que la UE aplicara unilateralmente los principios establecidos en el Acuerdo de la OCDE, introduciendo normas nuevas y más estrictas para las ayudas estatales en 1999.

A este respecto, se puede decir que desde 1989, la Comunidad ha participado activamente en negociaciones multilaterales sobre el proyecto de acuerdo para que se establecieran unas condiciones normales de competencia en el sector de la construcción naval y las reparaciones. Desafortunadamente las

¹²³ Idem.

conversaciones encaminadas a la búsqueda de dicho objetivo, y que habían reunido a la entonces Comunidad Económica Europea (CEE) con Corea, Estados Unidos, Japón, Finlandia, Noruega y Suecia, bajo los auspicios del Grupo de Trabajo sobre la Construcción Naval de la OCDE se suspendieron en abril de 1991.¹²⁴

2.3.6 Transporte marítimo: normas de tráfico y de seguridad

FUNDAMENTO JURÍDICO

El transporte marítimo, al igual que el transporte aéreo, no está directamente regulado por el Título V (Anexo IV) del Tratado. Como los dos sectores están ya regulados en el seno de organizaciones internacionales, no se ha considerado necesario integrarlos en el Tratado.¹²⁵

OBJETIVOS

La seguridad constituye un objetivo fundamental de la política de transporte marítimo, tanto en lo que respecta a la protección de la salud y de la vida de las personas en el mar (tripulación y pasajeros), como a la protección del medio ambiente. Los estudios realizados demuestran que el actual nivel de seguridad del sector es relativamente satisfactorio.¹²⁶

REALIZACIONES

1. Generalidades

a. Aportaciones del Derecho internacional¹²⁷

Los principales textos son los siguientes:

¹²⁴ SOBRE LA SITUACIÓN DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA COMUNIDAD, SITUACIÓN EN 1991. Comunicado de las Comunidades Europeas, 16 de marzo de 1993, p. 11.

¹²⁵ PARLAMENTO EUROPEO, Fichas Técnicas 1999-2002, 4.5.9 Transporte Marítimo: normas de tráfico y de seguridad, Europarl 23/05/03.

¹²⁶ Ibidem.

¹²⁷ Ibid.

- Convenio MARPOL (Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques) de 1973, modificado en 1978;
- Convenio SOLAS 74 (Seguridad de la Vida Humana en el Mar);
- Recomendaciones de la OMI (Organización Marítima Internacional, órgano especializado de las Naciones Unidas).

b. Grandes orientaciones de la política comunitaria

En 1993, la Comisión presentó un programa de acción por medio de la Comunicación titulada "Una política común de seguridad marítima" (COM (93) 66). El programa hace hincapié en el desarrollo, la transposición y la aplicación de las normas internacionales, en la formación del personal y el desarrollo de las infraestructuras. Fue confirmado por la Comunicación "Hacia una nueva estrategia marítima" (COM (96) 81).¹²⁸

En su Resolución de 8 de junio de 1993, el Consejo aprobó este programa y mantuvo los objetivos siguientes:

- Aplicación efectiva y uniforme de las normas internacionales,
- Mejora de la formación,
- Mejora de las infraestructuras y de los procedimientos en materia de tráfico,
- Intervenciones legislativas en materia de responsabilidad civil,
- Armonización de criterios en cuanto al personal de salvamento en los buques de pasajeros,
- Evaluación de los riesgos,
- Protección del medio ambiente.

2. Normativas de base

Sabiendo que la seguridad en el mar esta regida, como ya se ha visto, por normas internacionales, la contribución de la Comunidad consiste sobre todo en

¹²⁸ Idem.

transponer estas normas a su legislación a fin de darles carácter de ley comunitaria y garantizar su aplicación homogénea en todos los Estados miembros.

a. Así pues, la Directiva 94/58, de 22 de noviembre de 1994, relativa al **nivel mínimo de formación en profesiones marítimas**, da carácter de norma comunitaria al Convenio de la OMI de 1978 sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para las Gente de Mar, denominado STCW.¹²⁹

b. Del mismo modo, el Reglamento 2978/94 del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, aplica la Resolución A.747 (18) de la OMI relativa a la aplicación del **arqueo de los tanques de lastre en los petroleros equipados con tanques de lastre separado**. Se trata de una medida que pretende evitar que esta categoría concreta de petroleros, más fiables que los convencionales desde el punto de vista del medio ambiente, esté sujeta a gravámenes más elevados debido a que a igual capacidad de carga su arqueo bruto es mayor.

c. La Directiva 96/98, de 20 de diciembre de 1996, de 20 de diciembre de 1996 sobre equipos marinos, tiene por finalidad aplicar uniformemente el Convenio SOLAS sobre el equipamiento de los buques comerciales y declarar preceptivas las resoluciones de la OMI derivadas de dicho Convenio.

d. Seguridad de los buques de transporte de pasajeros.

La Comunidad adoptó el Reglamento 3051/95, de 8 de diciembre de 1995, sobre **la gestión de la seguridad de los transbordadores de pasajeros de carga rodada**, que establece sistemas de gestión de la seguridad e impone a las compañías marítimas la obligación, a partir del 1 de enero de 1996, de adecuarse a las disposiciones del Código IGS (código elaborado por la OMI, cuya entrada en vigor no estaba prevista hasta el 1 de julio de 1998).¹³⁰

¹²⁹ Idem.

¹³⁰ Idem.

La seguridad de los buques no regidos por normas internacionales es objeto de la Directiva 98/18, de 17 de marzo de 1998, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje entre dos puertos comunitarios.

La Directiva 98/41, de 18 de junio de 1998, sobre el registro de personas que viajan a bordo de buques de pasajeros procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos permitirá controlar el número de pasajeros y de las operaciones de salvamento más eficaces y rápidas.

3. Instrumentos de control de los buques

a. Control general del cumplimiento de las normas

La contaminación de los mares y los litorales es una cuestión que plantea numerosas polémicas. La situación podría mejorar si se aplicaran con más eficacia las normas internacionales relativas a la seguridad y la protección del medio ambiente. Esta es la finalidad de la Directiva 95/21 del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo la jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto). Su objetivo es contribuir a una reducción masiva del número de buques no conformes con las normas vigentes que navegan por aguas territoriales de los Estados miembros.¹³¹

Se ha observado que actualmente numerosos Estados no hacen respetar las normas internacionales a bordo de los buques que enarbolan su pabellón. La solución es la adopción en esta materia del criterio del Estado del puerto (o Estado rector del puerto, como dice la directiva).

¹³¹ Idem.

b. Control especial del transporte de mercancías peligrosas

La Directiva 93/75, de 13 de septiembre de 1993, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes, establece que la carga de este tipo de mercancías debe declararse de conformidad con las normas internacionales. Detalla asimismo la información que el operador debe facilitar a las autoridades competentes de los Estados miembros antes de la salida o de la llegada, así como la que debe proporcionar en caso de accidente.

c. Armonización de las estadísticas

Siempre con el mismo objetivo de proporcionar a los usuarios un servicio de calidad y un nivel óptimo de seguridad, la Directiva 95/64, de 8 de diciembre de 1995, sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros, armoniza la información estadística.

d. Armonización de la organización de control

La Directiva 94/57 del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, regula las disposiciones y normas comunes para los órganos que efectúan las inspecciones y visitas de control de los buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas. Esta Directiva plantea la cuestión del régimen de los organismos encargados de comprobar el respeto de las normas internacionales por parte de los buques. Esta normativa ha permitido uniformar los criterios de control y certificación con vistas a garantizar un nivel de fiabilidad homogéneo.

4. Progresos recientes

A raíz del naufragio del Erika, la Comisión presentó un paquete de tres propuestas con el fin de mejorar la seguridad en el mar: desarrollo acelerado de buques con doble casco, nueva normativa para las sociedades de clasificación y propuesta

sobre la inspección de los buques en los puertos realizada por las autoridades (COM(2000)142).

PAPEL DEL PARLAMENTO EUROPEO

Las iniciativas en materia de tráfico y seguridad marítima cuentan con el firme apoyo del Parlamento Europeo que, al aprobar la Comunicación de la Comisión mediante su Resolución de 11 de marzo de 1994 sobre una "política común de seguridad marítima", subrayó la exigencia de un respeto riguroso de las normas vigentes y una intensificación de los controles. También abogaba en favor de incluir en el ámbito comunitario los servicios de vigilancia en nombre de la Comunidad con el objetivo de hacer respetar las normas comunes, a la espera de que se constituya un servicio comunitario integrado. Además, el Parlamento pide la entrada en vigor de un sistema de navegación por satélite, el perfeccionamiento y la ampliación de las normas técnicas, así como normas comunitarias relativas a las obligaciones de practicaje.¹³²

A raíz del naufragio del *Estonia*, el PE solicitó a la Comisión que presentara la propuesta que se convertiría en el Reglamento 3051/95, y en su Resolución de 1 de febrero de 1996 sobre la "seguridad en el mar", confirmó sus propuestas de 1994, exigiendo igualmente mayores sanciones a las negligencias y omisiones causantes de accidentes; con ocasión del accidente del *Sea Empress* frente a las costas de Gales, pidió (resolución de 27 de marzo de 1996) una delimitación de las aguas territoriales comunitarias ecológicamente sensibles o que presenten dificultades para la navegación, así como normas especiales de navegación en dichas aguas.¹³³

¹³² Idem.

¹³³ Idem.

CAPITULO TERCERO

SITUACIÓN ACTUAL DE LA FLOTA MERCANTE NACIONAL FRENTE A LA EUROPEA

III. SITUACIÓN ACTUAL DE LA MARINA MERCANTE

NACIONAL FRENTE A LA EUROPEA.

Objetivo. Describir detalladamente las condiciones actuales de las principales flotas navieras que operan con pabellón nacional, haciendo énfasis en el caso particular de la naviera Transportación Marítima Mexicana (TMM) y en la importancia de PEMEX para la sobrevivencia del sector de cara a las grandes magnitudes y ventajas que guardan las flotas nacionales de los países miembros de la Unión Europea.

3.1 CAPACIDAD DE TONELAJE DE LA FLOTA MERCANTE NACIONAL

3.1.1 Situación de la Flota Mercante de Cabotaje.

La situación que prevalece en torno a la Flota Mercante de nuestro país es de gran preocupación. Así lo describen las cifras que localizan, un déficit avergonzante en el registro nacional de altura. El panorama es de un control externo del 99% de los tráficos de Exportación, restando tan sólo dos buques azufreros de la empresa naviera Navimin, representando con esto, la pérdida total de la capacidad del país en el concierto del tráfico naviero internacional.¹³⁴

Dadas estas condiciones no queda más que fortalecer el rubro referente al tráfico de cabotaje, del cual podemos decir que es la navegación que realiza un barco por una misma zona costera o litoral de un país y va haciendo paradas continuas en cada puerto del mismo Estado, donde hace la entrega de mercancías o de pasajeros o bien recoge carga y

¹³⁴ ARELLANO Melchor, El petróleo, instrumento de reactivación de la Flota Mercante Nacional, Revista Intermodal, Año 1 No. 11, p. 8.

la traslada al próximo puerto.¹³⁵ Es en este tipo de navegación, en el que se refuerza la idea de tomar en cuenta las políticas que se han adoptado en casi todo el planeta, en las que se promueve la protección al cabotaje y con ello la conservación de la Marina Mercante Nacional.

Al respecto algunos factores habrán de fortalecer la evolución y desarrollo del tráfico costanero e interior, estos son los siguientes:

- I. El que PEMEX redimensione su flota y decida quedarse con un número estratégico de navíos para la cobertura de sus necesidades básicas, significando esto tonelaje con bandera mexicana, empleo y control de divisas.
- II. El impulso al empleo de buques nacionales con los mayores adelantos técnicos en la industria costa afuera (off shore). Esta estrategia traería doble beneficio para nuestro país al activar la recuperación de la industria naval.
- III. La incentivación al empleo de buques alimentadores (feeder) entre los puertos nacionales, lo cual constituiría la columna vertebral del desarrollo regional.
- IV. La apertura y fortalecimiento de aquellas rutas que se encuentran bien definidas como lo son el Mar de Cortés y el Caribe Mexicano.

Estas directrices habrían de ser las políticas a aplicarse, favoreciéndose el empleo y evitando la fuga de divisas.¹³⁶

¹³⁵ GONZÁLEZ Garcidueñas, Javier A., Ob. Cit. pag. 62.

¹³⁶ ARELLANO Melchor, Cabotaje sólo para mexicanos, Revista Intermodal, Año 1 No. 9/10, pp. 10 -12.

3.1.1.1 El Cabotaje en Cifras.

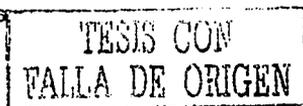
Es importante abordar lo referente a las cifras que nos arroja el movimiento de carga del cabotaje en nuestro país, y la forma de desaparición de dicha flota mercante al comparar las toneladas o unidades de arqueo de registro bruto de 1985 a 1994, tomando los datos que Javier González Garcidueñas destaca en su libro *La Problemática del Cabotaje en México*; al mismo tiempo también se analizarán las cifras en transporte de pasajeros, productos derivados del petróleo, carga en general, perecederos, granel agrícola, granel mineral y otros fluidos.

La decadencia de la que tanto se ha enfatizado, puede ser confirmada en la siguiente tabla, que toma datos del libro de González Garcidueñas¹³⁷, con cifras proporcionadas hasta el 1° de enero de cada año, no olvidando que el Tonelaje de Registro Bruto, es la capacidad total del buque, comprendida entre el plan hasta la cubierta superior y de todas las superestructuras cerradas.

Años	Unidad TRB (% estatal)	B	Edad Promedio (Años)	Tonelaje en const. (% astill.Nacionales)
1985	97	1,341,748 (56)	12.3	170,000 (71)
1986	97	1,316,480 (58)	11.8	224,456 (61)
1987	89	1,215,170 (64)	11.3	234,504 (53)
1988	90	1,177,148 (69)	11.4	188,026 (36)
1989	98	1,192,959 (68)	10.9	79,598 (84)
1990	92	1,114,971 (77)	12.1	52,560 (76)
1991	63	1,006,307 (81)	12.4	33,200 (-)
1992	58	884,074 (83)	13.9	12,600 (-)
1993	58	868,644 (85)	15.2	90,000 (-)
1994	53	819,862 (86)	15.6	151,350 (-)

FUENTE: GONZÁLEZ G., PROBLEMÁTICA DEL CABOTAJE EN MÉXICO, Ed. Porrúa, 1ª Edición, México, 2002, p. 66.

¹³⁷ González Garcidueñas, J., Ob. Cit. p. 66



Como se puede observar, al transcurso del tiempo se le ha ido dando menor importancia por parte del Estado, para que se dé una inversión en la construcción de barcos en astilleros mexicanos, que ha dado como resultado un debilitamiento de la Marina Mercante Nacional y el cierre de una importante cantidad de fuentes de empleo.

Otro dato relevante, es el que aportó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y que enfatiza González Garcidueñas en el año de 1999, en el que se hace mención del sector turístico, en donde indican que en este rubro se atienden a más de 2.6 millones de turistas que arriban en cruceros, de los cuales, se manejan más turistas en cabotaje de playas que asciende a 4.6 millones de pasajeros, de los cuales la mayoría es manejada por embarcaciones extranjeras.¹³⁸

Otros rubros a tomar en cuenta son el aspecto petrolero, en el que se indican que las exportaciones son alrededor de 231.4 millones de toneladas de petrolero, tema en el que se abundará más adelante y sus derivados así como acero, automóviles, sal, yeso, azufre, cemento, graneles agrícolas, fertilizantes y productos químicos, que juntos representan el 31.9 % del volumen total transportado en el país.

De todo esto, el problema ha radicado en que la mayor parte de ésta carga es fletada por Flotas Extranjeras o algunas mexicanas, que en su caso no incentivan la economía de nuestro país.¹³⁹ De lo anteriormente comentado, se expone a continuación la siguiente tabla con cifras correspondientes a cada rubro citado, destacando tanto las entradas como las salidas de cabotaje.

¹³⁸ GONZÁLEZ Garcidueñas, J., Ob. Cit. p. 67.

¹³⁹ Idem.

MOVIMIENTOS DE SALIDAS DE CABOTAJE SEGÚN EL TIPO DE CARGA
(Miles de Toneladas)

<i>Tipo de carga por año</i>	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Carga general	2,183	885	1,333	2,352	2,504	2,865	3,091
Perecederos							
Granel Agrícola	67	100	307	748	531	29	380
Granel Mineral	8,697	8,749	9,896	9,323	10,119	10,242	11,301
Petróleo y Derivados	19,638	29,283	19,482	17,793	20,814	19,128	18,219
Otros Fluidos	676	16	34	46	378	1,453	32
TOTAL	31,261	30,034	31,051	30,262	34,346	33,717	33,023

FUENTE: Los Puertos Mexicanos en Cifras 1994-2000, SCT.

MOVIMIENTO DE ENTRADAS DE CABOTAJE SEGÚN EL TIPO DE CARGA
(Miles de Toneladas)

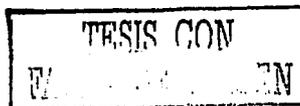
<i>Tipo De Carga por año</i>	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Carga General	1,599	1,520	1,546	2,308	2,441	2,851	3,190
Proveedores							
Granel Agrícola	169	85	294	714	576	29	350
Granel Mineral	8,995	9,445	10,975	10,016	10,846	10,994	12,184
Petróleo y Derivados	20,332	22,324	19,422	17,307	19,799	19,508	18,628
Otros fluidos	344	181	162	159	505	236	183
TOTAL	31,439	33,555	32,399	30,503	34,167	33,618	34,535

FUENTE: Los Puertos Mexicanos en Cifras 1994-2000, SCT.

De las anteriores tablas tenemos los siguientes totales, que nos dan una dimensión de la cantidad de carga que entra y sale por concepto de Cabotaje.

Movimiento	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Entradas	31,439	33,555	32,399	30,503	34,167	33,618	34,535
Salidas	31,261	30,034	31,051	30,262	34,346	33,717	33,023
Total	62,700	63,588	63,450	60,765	68,513	67,335	67,558

FUENTE: Los Puertos Mexicanos en Cifras 1994-2000.



Respecto a las anteriores tablas la Secretaría de Comunicaciones y Transportes emitió a través del Anuario Estadístico de 1998 las siguientes cifras y comentario: el cabotaje alcanzó **68.5 millones de toneladas** que constituyen el 28.8 % del total nacional, y siendo el **petróleo y sus derivados el más importante con 40.6 millones** y el granel mineral con 20.9 millones.¹⁴⁰

De lo expuesto con anterioridad, se puede deducir el estancamiento en que se encuentra el cabotaje en nuestro país, ya que la mayor parte de las mercancías transportadas son fluidos o bien derivados del petróleo y granel mineral; y que si se tomara en cuenta el quitar estos dos tipos de carga, el movimiento nacional sería muy pobre.¹⁴¹

3.1.1.2 La explotación del Cabotaje en México.

En el caso de nuestro país, son las potencias navieras extranjeras las que buscan y consiguen el manejo de carga en aguas nacionales de México, explotando el aprovechamiento de aquellas que son de cabotaje, y que de acuerdo a lo que cita González Garcidueñas del informe del Secretario de Marina con fecha del 1º de junio de 2001, México dejó de percibir por este sólo rubro, doce mil millones de dólares al año.¹⁴²

A continuación se enlistan las empresas navieras o armadoras que están registradas en el padrón de la Cámara Mexicana de la Industria de Transporte Marítimo, y que señala González Garcidueñas con operaciones en nuestro país:

- 1 Buker's de México, S.A. de C.V.
2. CCC Fabricaciones y Construcciones, S.A. de C.V.

¹⁴⁰ GONZÁLEZ Garcidueñas, J. Ob. Cit. p. 70.

¹⁴¹ Ibidem, p. 74.

¹⁴² Idem.

3. Compañía Marítima del Pacífico, S.A. de C.V.
4. Compañía Marítima Mexicana, S.A. de C.V.
5. Compañía de Transportes del Mar de Cortés, S.A. de C.V.
6. Compañía Naviera del Golfo, S.A. de C.V.
7. Condux, S.A. de C.V.
8. Construcciones Marítimos Mexicanos, S.A. de C.V.
9. Constructora y Arrendadora México, S.A. de C.V.
10. Corporación de Servicios Petroleros de Campeche, S.A. de C.V.
11. Cotemar, S.A. de C.V.
12. Cruceros Marítimos del Caribe, S.A. de C.V.
13. Draga Mex, S.A. de C.V.
14. Industrial Perforadora de Campeche, S.A. de C.V.
15. Marítima Chankanaab, S.A. de C.V.
16. Marítima Mexicana, S.A. de C.V.
17. Mexicana de Servicios Subacuáticos, S.A. de C.V.
18. Naviera Amamex, S.A. de C.V.
19. Naviera Integral, S.A. de C.V.
20. Naviera Saltamar, S.A. de C.V.
21. Naviera Tamaulipas, S.A. de C.V.
22. Ofshore México, S.A. de C.V.
23. Perforaciones Marítimas Mexicanas, S.A. de CV.
24. Servicios Marítimos de Campeche, S.A. de C.V.
25. Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V.
26. Transportes Marítimos de Yucatán y del Caribe, S.A. de C.V.

De la mayor parte de estas empresas, sus sociedades están constituidas por capitales extranjeros, con la consecuente explotación y sus mínimos beneficios para nuestro país. A este respecto debe mencionarse que el 65% del cabotaje se realiza con barcos con bandera mexicana y el 100 % por empresas mexicanas, que como ya se comentó están constituidas por capitales foráneos.¹⁴³

¹⁴³ ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y CONDICIONES DE DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA. Página Electrónica citada.

3.1.1.3 Reformas recientes a la Ley de Navegación en relación con el Cabotaje

Respecto a esta situación, la Flota Mercante de Cabotaje recibió por parte de los legisladores una modificación en lo que a su normalidad corresponde. Dichos cambios se plasmaron al aceptar el Congreso las reformas a la Ley de Navegación, y que hablan por sí solas del profundo desconocimiento que hay en la máxima tribuna del país del Derecho Marítimo y de los diferentes Convenciones o Tratados ratificados por nuestro país y que representan verdaderos compromisos.

A pesar del citado desconocimiento, con las Reformas a la Ley de Navegación, aprobadas el 27 de abril de 2000, se buscó el aprovechamiento de este sector a favor de los mexicanos, pues como se señaló la denominada reserva de cabotaje se encontraba con un destino similar al que viene ocurriendo con la flota de altura, y dichas modificaciones se encauzaron a la protección de dicho sector. La reforma atañó a los siguientes artículos: el artículo 4º en su segundo párrafo, el 5º en las fracciones III y IV, 10º primer párrafo; 34; 37; 39; 41; 44 en su segundo párrafo; 59º en su primer párrafo; 99º en su segundo párrafo, 127 y 136. Se adicionaron los artículos 5º, fracción V; 29 con un tercer párrafo; 59º con un último párrafo y 140 en su fracción V; y se derogaron los artículos 14, fracción V; 15 y 139 en su fracción I.

Es de importancia destacar las modificaciones de mayor trascendencia para el cabotaje, y que sin embargo representan claras muestras del desconocimiento por parte de los legisladores del Derecho Marítimo.

En este sentido, el segundo párrafo del artículo cuarto, que se refiere al régimen jurídico aplicable a barcos extranjeros, el cual decía: " las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas interiores y zonas marítimas mexicanas quedan sujetas, por ese sólo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación mexicana".

Su redacción se cambió a *"las embarcaciones extranjeras que se encuentren en aguas interiores y zonas marinas mexicanas quedan sujetas por ese sólo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación mexicana"*.

En torno al citado artículo 4º y sus reformas, se debe observar que un buque al entrar en Aguas Territoriales Nacionales, está sometido a la jurisdicción del Estado en el que se encuentra. Así se reconoce en la Convención de Montego Bay de 1982, y en otros Convenios. Destacando por lo tanto, la falta de observancia de la anterior Convención por parte de los legisladores, así como las grandes deficiencias de nuestra Ley de Navegación, hasta antes de la mencionada Reforma. Además, se debe considerar al Derecho de Paso Inocente de cualquier buque extranjero para navegar por las Aguas Nacionales sin problema alguno.¹⁴⁴

Otra reforma, la encontramos en el artículo 34. Lo menciona Melchor Arellano Chávez en la Revista Intermodal, quien cita que la legislación quedó de la siguiente manera *" sin perjuicio de lo previsto en los diversos tratados internacionales de los que México sea parte, la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas...."*. La redacción precedente establecía que *" la operación explotación de embarcaciones en navegación de cabotaje, podrá realizarse por navieros mexicanos o extranjeros, con embarcaciones*

¹⁴⁴ PASO INOCENTE: Es el paso de un buque extranjero por el Mar Territorial de un Estado ribereño, mientras el mismo no sea perjudicial para la paz o la seguridad del Estado Ribereño, y mientras no realice en el mar territorial actos que impliquen una amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política, o que signifique una violación de Principios de Derechos Internacionales de la Carta de las Naciones Unidas, o que se haga uso de las armas, o se intente obtener información en perjuicio de la defensa o seguridad del Estado ribereño. El paso inocente debe ser rápido e ininterrumpido, salvo la detención y fondeo necesarios, y sólo puede llevarse a cabo para atravesar el Mar Territorial sin penetrar en las aguas interiores ni hacer escala en una rada o en una instalación portuaria fuera de las aguas interiores, o bien para dirigirse hacia aguas interiores, o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias, o salir de ellas.

mexicanas o extranjeras". El párrafo que aparece a continuación, precisa lo relativo a la excepción, que permitía la participación externa: *" en caso de no existir estas embarcaciones disponibles y en igualdad de condiciones técnicas y precio, o que el interés público lo exija, la Secretaría podrá otorgar permisos temporales para navegación interior y de cabotaje, de conformidad con la siguiente prelación:*¹⁴⁵

I.- Naviero mexicano con embarcación extranjera bajo contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo;

II.- Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo cualquier contrato de fletamento; y

III.- Naviero extranjero con embarcación extranjera.

El párrafo reformado establecía: "cuando no existan embarcaciones mexicanas adecuadas y disponibles, o el interés público lo exija, la Secretaría podrá otorgar a navieros mexicanos, permisos temporales de navegación para operar y explotar con embarcaciones extranjeras, o en caso de no existir navieros mexicanos interesados, podrá otorgar estos permisos a empresas navieras extranjeras ". De lo anterior, menciona Arellano Chávez que por lo general, los permisos especiales o temporales de navegación eran otorgados a navieras externas en perjuicio de la flota nacional operada en tráfico costanero.¹⁴⁶

En referencia a la citada modificación del artículo 34, se debe subrayar la inexistencia de algún Tratado en el que se establezcan normas sobre cabotaje, puesto que ello corresponde a los Estados ribereños.

En este orden, orientada a proteger al personal de a bordo de origen mexicano, se indicó que: " En todo caso, para el otorgamiento del permiso se dará prioridad, a aquellos navieros cuyas embarcaciones cuenten con mayor número de tripulantes mexicanos en los términos de lo dispuesto por los artículos 7 y 154

¹⁴⁵ ARELLANO Chávez, Melchor, Ob. Cit. p. 11.

¹⁴⁶ Idem, p. 11.

de la Ley Federal del Trabajo y a embarcaciones cuyos países de bandera tengan celebrados con México tratados de reciprocidad en transporte marítimo ". Respecto a esto último Arellano Chávez señala que sería poco factible, habida cuenta que nuestro país no tiene celebrado ningún tratado mercantil donde se incorpore el transporte marítimo en términos de reciprocidad y equivalencia.¹⁴⁷

Por último, el mismo autor enfatiza la relevancia de las anteriores modificaciones para la Flota Mercante Nacional en su ámbito de cabotaje, en lo que concierne al hecho de que se haya despertado el interés de los legisladores por mirar al sector marítimo naviero, con lo cual se espera, de acuerdo con Arellano Chávez, el que tanto la flota mencionada como la de altura sean objeto de atención puesto que como se ha expuesto sus condiciones son de franco abandono.

3.1.2 Situación de la Flota Mercante de Altura.

Como es bien conocido el grueso del comercio internacional mundial es transportado por la vía marítima, muy a pesar que en los últimos años el transporte aéreo arrebató la casi totalidad del transporte de pasajeros. Situación que hace necesario el que se fortalezca nuestra Flota Mercante, con la adquisición de un mayor número de buques por parte de las empresas importantes que participan precisamente en el citado comercio.

Al respecto, es necesario retomar la reflexión realizada por mi maestro José Eusebio Salgado y Salgado, quien enfatiza el que México requiera una comunicación marítima de altura con las diversas áreas del mundo por las mismas condiciones geográficas de nuestros socios comerciales¹⁴⁸.

¹⁴⁷ Idem.

¹⁴⁸ Datos Proporcionadas en la Mensaje Inaugural del X Congreso de la Asociación Mexicana de Estudios Internacionales (AMEI) titulado " EL FUTURO DE LA MARINA MERCANTE Y DE LOS

- a) Canadá 55% por la vía marítima, 44% por la vía terrestre y 1% por la vía aérea.
- a) Estados Unidos: 60% por la vía terrestre, 38% por la vía marítima y 2% por la vía aérea.
- b) Centroamérica: 75% por vía marítima, 24% por vía Terrestre y un 1% por la vía aérea.
- c) Sudamérica 99% por la vía marítima y 1% por la vía aérea.
- d) Europa 99% por la vía marítima y tan sólo 1% por la vía aérea.
- e) África el 100% por la vía marítima.
- f) Asia 99% por la vía marítima y 1% por la vía aérea.
- g) Oceanía 99% vía marítima y 1% vía aérea.

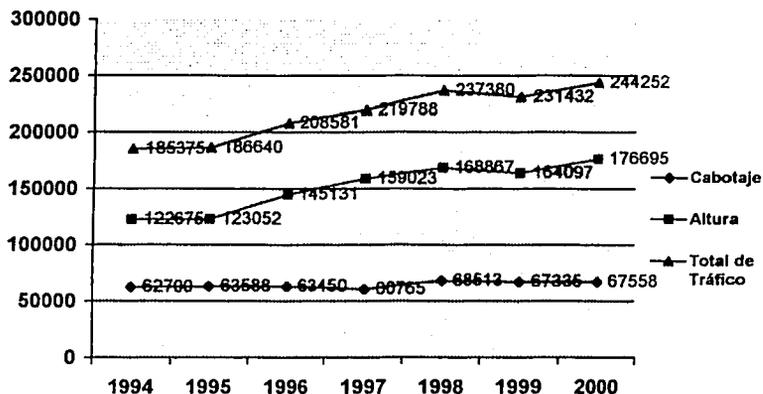
Debido a lo anterior, así como a factores de carácter económico, como por ejemplo las cuantiosas erogaciones por concepto de pagos de fletes y seguros marítimos a empresas marítimas transportistas y aseguradoras extranjeras, los países han tenido que conceder una gran importancia al desarrollo de las flotas mercantes nacionales, posición que también debe seguir nuestro país.

Sin embargo, nuestro país, dista mucho de seguir el concierto de los países a la vanguardia en lo que a Flota Mercante se refiere. Esto es definitivo al percatarnos de la situación actual de la flota mercante de altura, cuyo 99% se encuentra bajo control externo, tiene un significado de una inminente inexistencia. Tan sólo restando dos buques mexicanos azufreros pertenecientes a la Compañía Naviera Minera del Golfo (Navimin), y que hacen un total de 45,050 toneladas de peso muerto (TPM).¹⁴⁹ Esto muy a pesar de que del movimiento total de cargas por mar, es decir el movimiento de Altura, sea el que represente una mucha mayor dimensión, aproximadamente de 176,695 millones de toneladas durante el año

PUERTOS MEXICANOS*, por el Presidente de la misma Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, celebrado los días 3 y 4 de septiembre de 2000 en el Puerto de Veracruz, Ver.

¹⁴⁹ PINEDA Miriam, Reconoce SCT competencia desleal en la marina mercante, Revista Intermodal, Año 1, No. 7 México, DF, Abril de 2000.

2000, esto lo podemos constatar en la siguiente gráfica que muestra desde 1994 la evolución e incremento en el movimiento portuario de carga según el tráfico.



FUENTE: Gráfica elaborada con información de la página 97 en la publicación: Los Puertos Mexicanos en Cifras 1994-2000 de la SCT.

De acuerdo a los datos presentados en la gráfica superior, alrededor de 240 millones de toneladas se habrían movido por mar al terminar el año de 1999, siendo resultado de una saludable mayor actividad comercial del país.

A las cifras presentadas hasta el momento a través de la gráfica, se debe mencionar que en contraste con el aumento significativo que hay en las cargas por mar, lo cual debiera ser motivo de aprovechamiento y riqueza, se presenta una franca y definitiva desaparición. A este respecto comenta mi maestro José Eusebio Salgado y Salgado:

"...es inexplicable que hoy día nuestro país tenga una flota mercante muy pequeña, ya que desde hace 12 años se encuentra en un total estado de involución, máxime que Transportación Marítima Mexicana entregó el 67.73% de sus acciones a la empresa "Americana Ships",

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

filial de "CP Ships" y su terminal de cargas líquidas en Veracruz, Coatzacoalcos, Manzanillo y Aguascalientes la vendió completamente a la empresa holandesa "Royal Vopak" por lo que prácticamente hoy día sólo nos hemos quedado con la flota mercante de Petróleos Mexicanos (PEMEX), Naviera Internacional Mexicana, S. A. (NIMEX), Naviera Cerralvo, S.A., Naviera Armamex, S.A., Compañía Naviera Minera del Golfo, S.A. (NAVIMIN) y Cementos Mexicanos (CEMEX). Por otra parte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con sus transbordadores y su buque escuela, manejado este último por el Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional (FIDENA) y aquellos por SENATUR.¹⁵⁰

En adición a lo anterior, recientemente TMM vendió lo que le restaba de acciones a sus socios americanos en las Terminales de Manzanillo, Veracruz, Acapulco y Coatzacoalcos. En dichas transacciones, el Gobierno Mexicano no le exigió la devolución de los apoyos que le dio en el Padrón de Abanderamiento, y que pudieron ser demandables tras su salida del pabellón mexicano.

De los anteriores datos es importante mencionar que estos corresponden a las empresas mexicanas que hasta ese momento se dedicaban al tráfico de carga y que tenían el carácter de representativo. Es de mencionarse que hoy en día nuestra flota mercante nacional, contando tanto al cabotaje como a la casi desaparecida flota de altura, tan sólo cuenta con aproximadamente 635 mil Toneladas de Registro Bruto (TRB) dedicadas a actividades de carga, teniendo un déficit 4,365,000 TRB, puesto que nuestro país requiere cuando menos transportar el 50% de sus cargas generadas en el tráfico marítimo nacional e internacional.¹⁵¹

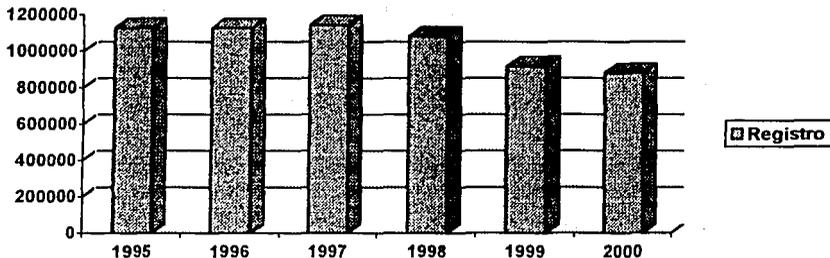
¹⁵⁰ Datos Proporcionadas en la Mensaje Inaugural del X Congreso de la Asociación Mexicana de Estudios Internacionales (AMEI) titulado "EL FUTURO DE LA MARINA MERCANTE Y DE LOS PUERTOS MEXICANOS", por el Presidente de la misma Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, celebrado los días 3 y 4 de septiembre de 2000 en el Puerto de Veracruz, Ver.

¹⁵¹ Idem.

3.1.2.1 Disminución del Registro de Buques con Pabellón Nacional.

Respecto al desabanderamiento, a continuación se presenta la siguiente tabla que muestra el proceso de disminución en el registro de la flota nacional hasta el año 2000, con datos que la Lloyd's Register of Shipping reportó a través del World Fleet Statistics 2000 en la Tabla correspondiente a las Principales Flotas Mercantes del Mundo por País de Registro.

1995		1996		1997		1998		1999		2000		
No.	TRB	No.	TRB	No.	TRB	No.	TRB	No.	TRB	No.	TRB	TRB CARGA
630	1129178	630	1128309	637	1144555	626	1085153	621	917968	631	883161	637718



FUENTE: World Fleet Statistics 2000 de Lloyd's Register of Shipping.

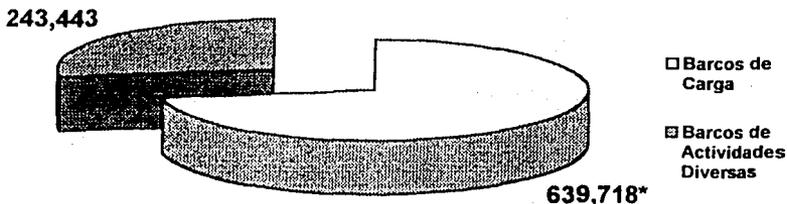
Haciendo mayor referencia a los datos de la flota mercante de nuestros país en el año 2000, se tienen las siguientes especificaciones, en las que destaca la que corresponde al tonelaje de registro bruto en barcos de carga, y que correspondió a 639,718, cifra que habla de una mínima de capacidad de carga a las necesidades de movimiento portuario de nuestro país.

TOTALES			BARCOS DE CARGA				BARCOS DE ACTIVIDADES DIVERSAS		
No.	TRB	Edad	No.	TRB	TPM	Edad	No.	TRB	Edad
631	883,161	24	74	639,718	964,576	27	557	243,443	24

FUENTE: World Fleet Statistics 2000 de Lloyd's Register of Shipping.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Con los anteriores datos surge la preocupación por la lamentable situación por la que atraviesa en general la Flota Mercante de nuestro país, que en el concierto globalizador no cuenta con posibilidades de competir con las grandes flotas navieras del mundo. A continuación se presenta la siguiente gráfica, con la composición de la Flota Mercante Mexicana en el 2000.



* Esta cifra coincide con aproximación a los 635,000 TRB señalados por mi maestro José E. Salgado y Salgado.

FUENTE: WORLD FLEET STATISTICS 2000 de Lloyd's Register of Shipping.

3.1.2.2 Problemáticas planteadas para la desaparición de la Flota Mercante de Altura.

El desabanderamiento comenzó desde 1984, el cual se explica por varias razones:

Adopción de una nueva política de transporte de petróleo y derivados por parte de Petróleos Mexicanos, orientada a:

- Utilizar medios como oleoductos y gasoductos cuando eran más eficientes que el transporte marítimo.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- Mejora de los sistemas de almacenamiento y procesos de distribución y transporte marítimo.
- Contratación externa de embarcaciones en lugar de incrementar su flota.
- Eliminación de los subsidios otorgados hasta 1988.

Desarrollo de un nuevo modelo internacional de desarrollo de transporte marítimo:

- Empresas globalizadas.
- Servicios integrados.

Los inversionistas mexicanos encontraron mayor rentabilidad de sus capitales en otras actividades.

Por lo que la Marina Mercante Nacional transporta únicamente el 1% de las mercancías de comercio exterior, siendo la Compañía Naviera Minera del Golfo (NAVIMIN), la naviera dueña de los dos únicos buques mexicanos de tráfico de altura.¹⁵²

Este indicador nos es relevante cuando se trata de tráfico de altura, sin embargo una constante en el comercio internacional es que ese tráfico se encuentre atendido por empresas globales. Al respecto, podemos señalar por ejemplo, que Estados Unidos participa con el 20% del comercio mundial y su flota mercante sólo mueve el 3% de su comercio exterior.¹⁵³ Otro caso es Noruega, donde el 90% de los barcos que llevan su bandera participan en la industria internacional de transporte marítimo y rara vez tocan puertos de ese país; asimismo, siendo Grecia el principal país naviero, integrante de la Unión Europea,

¹⁵² PINEDA, Miriam, Reconoce SCT competencia desleal en la Marina Mercante, Revista Intermodal, Año 1 No 7, 2000, p. 15

¹⁵³ El 10% de la flota mercante de los E.U. está registrada en Bahamas, Liberia y Panamá.

su comercio exterior es poco significativo en relación con la importancia de su flota mercante, que comprende importantes navieras como lo son Staurus, Niarchos y Onassis.

Un panorama diferente se presenta en las flotas navieras registradas con pabellón de Panamá y Liberia, puesto que en estos Estados se tienen registradas grandes flotas marítimas, que sin embargo sus dueños no son de nacionalidad liberiana o panameña.¹⁵⁴

Por último, se menciona que por su tonelaje de Flota Mercante, México ha estado ocupando los siguientes lugares a nivel mundial.

En 1966 el 44º lugar

En 1998 el 52º lugar

En 1999 el 62º lugar (estimado al 31 de diciembre).*

A continuación se presenta un análisis gráfico del tonelaje que debiera tener nuestro país en comparación con otras naciones latinoamericanas, de acuerdo con estudios realizados por la CEPAL y que son citados en el Informe presentado por la COMISIÓN MARÍTIMA MERCANTE al entonces Presidente Electo Vicente Fox Quesada, en la cual México debería contar conservadoramente con una Flota Mercante de Bandera Nacional de alrededor de 4 millones de TRB.¹⁵⁵ Dicha cifra es inferior a la cantidad planteada en la Monografía de la Demanda Oferta Nacional de Construcción Naval, que señalaba la necesidad de contar con una flota mercante de 4,571,500 TRB en un análisis proyectivo, mismos que en la

¹⁵⁴ ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y CONDICIONES DE DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA, Página Electrónica

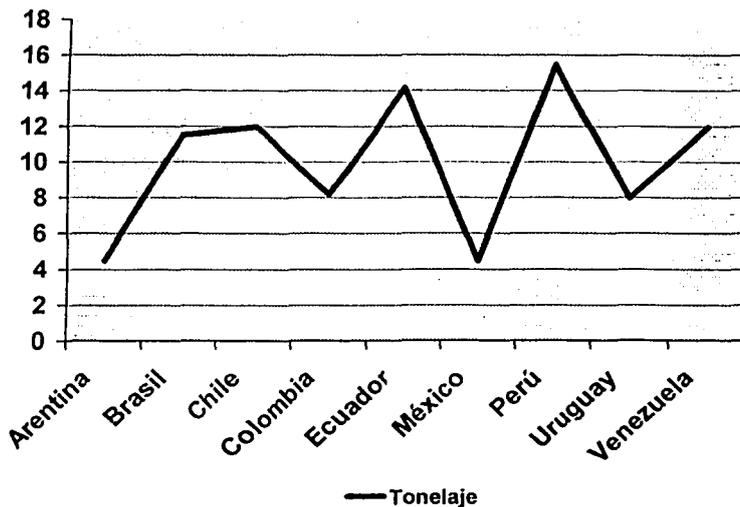
www.cddhcu.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm

* Obsérvese la caída tan estrepitosa en el tablero mundial de la flota nacional, lo cual representa la transacción de TMM con la venta de su negocio de líneas.

¹⁵⁵ Información encontrada en la página electrónica:
www://dorantesvirtualave.net/MexicoMaritimo2000.htm#

actualidad se han incrementado en una necesidad de aproximadamente 5,000,000 TRB.

Clasificación de 10 países latinoamericanos según sus recursos geográficos, de población, comercio y marina mercante



FUENTE: Gráfica elaborada con base en el informe presentado por la COMISIÓN MARÍTIMA MERCANTE AL Presidente Electo Vicente Fox Quesada, y que cita datos de la CEPAL.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.2 SITUACIÓN ACTUAL DE LA FLOTA DE PEMEX

3.2.1 Desmantelamiento de la Flota de PEMEX.

Una de los grandes contrastes, es el hecho de que nuestro país contando con una importante riqueza petrolera, que ya muchos otros países quisieran, no sea reflejada en el nivel de vida de sus habitantes. Algo así sucede, en la falta de aprovechamiento del transporte marítimo como negocio que debiera ser explotado por navieras mexicanas, y que se encuentra al borde de la desaparición en lo que al rubro de altura se refiere. Lo anterior es debido en buena parte a la falta de sensibilidad de políticos funcionarios con escasos conocimientos de la materia que han minimizado la importancia que debería tener el transporte marítimo en la economía nacional.

En el caso del transporte de productos petrolíferos, es de mencionar, que este representa en si un instrumento estratégico en el proceso de desarrollo económico del país, y como en muchos casos, las autoridades competentes no han dimensionado su importancia, pues la ausencia de un sistema de transporte marítimo mexicano, eficiente y competitivo ha hecho que disminuyan las posibilidades de ingresar con éxito a las actuales tendencias globalizadoras, razones que hacen necesaria una revisión de la situación que gira en torno a la flota naviera de PEMEX.

En este sentido, el denominador ha sido que los servidores públicos en el nivel de toma de decisiones han dejado a la deriva la posibilidad de autosuficiencia en el transporte, dejando prácticamente el manejo de los hidrocarburos en cabotaje, a las embarcaciones ajenas a ellos, en el caso del comercio internacional, que es en sí el de Altura, con una indiferente y nula participación.

Numéricamente, la flota mayor de buques petroleros consistía hasta finales del año 2000, con 21 unidades, las cuales de seguir las tendencias hasta ese

momento, disminuirían, muy a pesar de que el 2 de junio de 2000, PEMEX había abanderado en el puerto de Salina Cruz, el buque gasero BURGOS de 17,980 TRB, arrendado a casco desnudo con dimisión de bandera.¹⁵⁶

Otro aspecto a observar, es que además, las embarcaciones que constituyen la flota, salvo unas cuantas excepciones, están en su mayoría cercanas a la extinción de su vida útil y sin posibilidades de que las empresas navieras dueñas de estos buques tengan posibilidades de renovarlas, y de proporcionar alguna propuesta de coadyuvancia a la flota naviera petrolera.

Como ejemplo de la gran oportunidad de negocio que se deja escapar, está el caso de la empresa Petróleos de Venezuela, que obtuvo a través de su flota petrolera en el 2001, una entrada de alrededor de US \$ 700 millones, ya descontados los gastos de mantenimiento, los salarios, las refacciones y otros gastos con buques tanque de doble casco.¹⁵⁷

Por lo anterior, es importante analizar los posibles nichos de aprovechamiento que hay en ésta importante área de nuestra economía, y desde que ángulos, su explotación puede redundar en mayores dividendos para nuestro país, pues la ganancia que deja el petróleo está incompleta porque no lo vendemos con todo y transporte, dejando esa utilidad al comprador del producto.

3.2.2 Breve Historia de la Flota Petrolera.

La presencia de la Flota Petrolera en las actividades de distribución y suministro de productos petrolíferos data del momento en que es realizada la expropiación petrolera, en 1938, teniendo la consideración desde entonces de vital

¹⁵⁶ ARELLANO, Melchor, El petróleo, instrumento de reactivación de la Flota Mercante Nacional, Revista Intermodal, Año I, No. 11, 2000, p.8.

¹⁵⁷ Datos proporcionados por mi maestro el Dr. Salgado y Salgado, en clase de Derecho Marítimo, de la Licenciatura en Relaciones Internacionales de la ENEP Acahualtán, UNAM.

y estratégica para asegurar el funcionamiento, y el suministro de energéticos en ambos litorales en forma ininterrumpida y segura.¹⁵⁸

Conforme a la importancia del sector petrolero para nuestro país, la flota petrolera llegó a contar en los 80's con una flota a la altura de las mejores del mundo y la más grande de Latinoamérica ya que se tenían para la distribución del Crudo y sus derivados, 30 buques tanque, y para el manejo del gas licuado, 8 buques tanque, así como para maniobras del puerto y remolque, un total de 41 remolcadores y, 8 lanchas de pasajes para el transporte de personal a las plataformas de ésta área de Ciudad del Carmen, Campeche.¹⁵⁹

Sin embargo, a partir de 1988 la administración de PEMEX comenzó una desincorporación lenta, pero sostenida de su flota petrolera, desapareciendo hasta 1993, un total de 11 buques tanque petroleros y 15 remolcadores. Éste desmantelamiento, se debió a que PEMEX contaría con un gasoducto transistmico Golfo- Pacífico, desincorporando para su venta seis buques tanque gaseros por los cuales obtuvo ingresos del orden aproximado de 70 millones de dólares y solamente abanderó mediante un contrato a casco desnudo un buquetanque gasero que fue tripulado por personal marino de PEMEX de alto reconocimiento a nivel internacional.¹⁶⁰

A pesar de tal circunstancia, a nivel mundial nuestro país califica en el quinto lugar como empresa petrolera y hasta la fecha no ha incursionado con su flota en el transporte de crudo y productos petrolíferos en el tráfico internacional. Sumado a lo anterior, lo referente a las actividades costa afuera en la Sonda de Campeche, que será objeto de estudio más adelante, se encuentra fuera del

¹⁵⁸ FLOTA PETROLERA, CONSIDERACIONES DEL CASO, SITUACIÓN ACTUAL Y ESQUEMAS DE REACTIVACIÓN, Informe presentado por los Comités Ejecutivos y Locales, Secciones 1 y 10 del STPRM a la Comisión de Marina de la LVIII Legislatura de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.

¹⁵⁹ Idem.

¹⁶⁰ Idem.

ámbito de participación del Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana, con lo cual muchos segmentos que podrían proporcionar un número importante de fuentes de trabajo para los marinos de PEMEX, quedan a discreción de compañías de capital extranjero.¹⁶¹

3.2.3 Estado Reciente de la Flota Petrolera.

En la actualidad, nuestro país cuenta con una Mini Flota Petrolera, la cual consiste en 19 buques tanques petroleros y 2 buques gaseros propios que en total suman 21 embarcaciones mayores, 26 remolcadores y 8 lanchas de pasaje. Dicha flota es insuficiente para satisfacer las necesidades de servicio y de trabajo de los marinos petroleros, por lo que PEMEX tiene en renta a casco desnudo 3 buques tanques petroleros y uno gasero por los cuales paga aproximadamente un total de \$ 65,000 USD diarios, y que en un mes representan 1,950,000 USD dando como resultado una total anual de 23.4 millones de dólares. Hasta el año de 1999, PEMEX llegó a tener 15 buque tanques petroleros rentados por los que se pagaban diariamente \$ 225,000 USD, representando esto una erogación anual de 82 millones de dólares aproximadamente.¹⁶²

En la actualidad, derivado del interés de conservación y mantenimiento de los buques propiedad de PEMEX en estado de navegabilidad, se han optimizado los recursos y prácticas operativas, reduciendo las necesidades de embarcaciones rentadas a únicamente cuatro buquetanques, durante ese año, por lo cual queda de manifiesto que la flota petrolera cuenta con las condiciones para ser reactivada y continuar con su papel protagónico en el desarrollo de la Flota Petrolera de nuestro país.

¹⁶¹ Idem.

¹⁶² Idem.

3.2.4 Propuesta de reactivación de la flota petrolera por parte del S.T.P.R.M.

Recientemente el Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana expuso ante la Comisión de Marina de la LVIII Legislatura de la Cámara de Diputados a través del Coordinador de Marina de Altura y Plataformas, Luis Antonio Martínez Armengol, un esquema de adquisición de embarcaciones en el cual se propuso que a la desincorporación de los buques tanque que componen la flota actual y que por su estado hagan incosteables su rehabilitación, éstos sean sustituidos por buques arrendados bajo la modalidad a casco desnudo con opción a compra, lo que permitiría mantener las fuentes de trabajo contribuyendo así a la solución de la problemática de falta de empleos.

El esquema expuesto tuvo la siguiente presentación:

COMPARATIVO DE EROGACIONES PARA LOS ESQUEMAS DE SUSTITUCIÓN DE BUQUES EN RENTA A CASCO DESNUDO CON OPCIÓN DE COMPRA REALIZANDO PEMEX LA GESTIÓN COMERCIAL Y LA GESTIÓN NÁUTICA VS. FLETAMENTO POR TIEMPO A LARGO PLAZO (Tabla 1)

Renta a Casco desnudo con opción a compra a 1 USD, realizando PEMEX la gestión comercial y gestión náutica.	Periodo a 15 años (mm USD).	Fletamento por tiempo a largo plazo a través de un intermediario.	Periodo a 15 años (mm USD).
Renta diaria de \$7,760 USD	25.0	Renta diaria de \$15,000 USD	82.2
Intereses aproximados	17.5	Gastos de gestión comercial (portuarios y combustible)	24.3
Gastos Corrientes (tripulación, mantenimiento preventivo y correctivo, seguros, vituallas y gastos administrativos)	27.4		
Gastos de Gestión Comercial	24.3		
Erogado al final del periodo	94.2		
Valor de venta al 1 año 15	8.0		
Erogación Final	86.2		106.5

Nota: B/T de 30 MTPM con un precio aprox. de 25 millones de USD e intereses del 7% anual (incluidos en la renta).

FUENTE: FLOTA PETROLERA, Consideraciones del Caso, situación actual y esquemas de reactivación.

(Tabla 2)

Renta a casco desnudo con opción de compra, realizando PEMEX la gestión comercial y gestión náutica.	Periodo a 15 años (mm USD)	Fletamento a tiempo a largo plazo a través de un intermediario	Periodo a 15 años (mm USD)
Renta diaria de \$9,500 USD	30.0	Renta diaria de \$18,000 USD	98.5
Intereses Aproximados	22.0	Gastos de gestión comercial (portuarios y combustible)	34.2
Gastos Corrientes (tripulación, mantenimiento preventivo y correctivo, seguros, vituallas y gastos administrativos)	27.4		
Gastos de Gestión Comercial	34.2		
Devengado al final del periodo	113.6		
Valor de venta al año 15	10.0		
Erogación Final	103.6		132.7

Nota: E/T de 40 MTPM con un precio aproximado de 30 millones de USD e intereses del 7% anual (Incluidos en la renta).

FUENTE: FLOTA PETROLERA, Consideraciones del Caso, situación actual y esquemas de reactivación.

De acuerdo con los anteriores esquemas de adquisición de buques, se supone un ámbito de viabilidad financieramente hablando, puesto que la adquisición de embarcaciones se puede lograr mediante la gestión náutica, con la opción de compra a un dólar, toda vez que PEMEX es una de las entidades de nuestro país más sujeta de crédito.

3.2.5 La producción petrolera costa afuera.

La producción o industria petrolera costa afuera (off shore) constituye uno de los principales bastiones de extracción petrolera en nuestro país. Dicha actividad comprende una diversidad de servicios de apoyo a las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos en el mar, mediante unidades super potentes y de elevada maniobrabilidad que requiere además contar con la participación de barcos sismográficos, de estudios geofísicos y geotécnicos. Le siguen embarcaciones para el desarrollo de campos y mantenimiento de pozos (plataformas fijas, autoelevables, semisumergibles, barcos perforadores); barcos estimuladores (que dan servicio de laboratorio, dosificación de ácidos y bombeo para estimulaciones, así como inducciones y fractura de pozos petroleros marinos); barcos recuperadores de hidrocarburos; barcos grúas y parejas chalanes – remolcador.¹⁶³

Entre otros aspectos más que mencionar, están también las embarcaciones para mantenimiento de instalaciones costa afuera y ductos marinos (plataformas semisumergibles con posicionamiento dinámico, mantenimiento y servicio a pozos, barcasas de construcción, barcos con sistema de posicionamiento dinámico, barcos inspectores y barcos de protección anticorrosiva).

Finalmente también son considerados en ésta industria, una diversidad de barcos de apoyo como los son las plataformas habitacionales, abastecedores remolcadores, remolcadores de puerto, abastecedores contra incendio, barcos recolectores de chatarra y lanchas de pasajeros entre otros muchos.¹⁶⁴

Con lo anterior, es fácil entender toda la gama de necesidades, y de buques que se involucran para el óptimo desarrollo de ésta industria, la cual ha constituido el instrumento que ha permitido al aprovechamiento del megacampo petrolero

¹⁶³ ARELLANO Melchor, La producción petrolera costa afuera la industria que no se ve, Revista Intermodal, Año 1 No. 7, México, DF., 2000, p. 22,

¹⁶⁴ Ibidem, p. 22

Cantarell, también conocido como la joya de la corona del sector petrolero nacional.

Respecto a lo anterior es importante mencionar que la Sonda de Campeche representa el 80% de la producción petrolera nacional, y que concentra a su vez el mercado costa afuera (off shore) más importante de América y el segundo del planeta, después del ubicado en el Mar del Norte, mientras que tan sólo el complejo Cantarell produce en estos momentos 1.350 millones de barriles diarios de petróleo, lo cual equivale al 42% de la producción nacional de crudo.¹⁶⁵

El yacimiento petrolero de Cantarell, fue hallado hace más de 25 años por el pescador campechano Rudercindo Cantarell, nativo de ciudad del Carmen, quien proporcionó información a PEMEX de que en la Sonda de Campeche había evidencia de hidrocarburos en la superficie marina, nunca imaginaría que la provincia citada acumularía una producción superior a 11,350 millones de barriles de crudo, datos de diciembre de 1977 a abril del 2000. Cantarell se convirtió así, en el megacampo petrolero más apetecible de todos los descubiertos en la Sonda y sector petrolero nacional.¹⁶⁶

Lo trascendental del anterior análisis, es el destacar que para la explotación Costa Afuera de los yacimientos de Cantarell en la Sonda de Campeche, se inició la exploración y explotación costa afuera de hidrocarburos más espectacular de México, en el que para desgracia de nuestro país, y debido al desconocimiento de ésta industria, ésta es presa de la voracidad externa, particularmente de los texanos, así como de la desprotección interna desde el punto de vista legal y fiscal.

¹⁶⁵ Ibid. pp. 22, 23 y 27.

¹⁶⁶ Ibidem, El FSO TA' KUNTAH, enclave costa afuera, pp. 28 y 29.

Dicha riqueza, debiera ser explotada en beneficio de nuestra economía, sin embargo, hoy en día más del 70% de los servicios de transporte marítimo costa afuera, están controlados por el exterior en términos de fletes y navegan entre 40 y 45 barcos de continuo con bandera extranjera, en una zona de soberanía nacional.¹⁶⁷

En el futuro PEMEX habrá de otorgar 10,000 millones de dólares en contratos, para continuar con la exploración y explotación de esta riqueza. Esto sin lugar a dudas debiese ser aprovechado por empresarios mexicanos, armadores que debieran participar en conjunto de ésta explotación, que paralelamente a la Flota de PEMEX se encargarían de los procesos antes citados.

Al respecto y para dimensionar la riqueza que este rubro de nuestra economía, habrá de producir, es necesario citar la Intervención que tuviera Héctor Leyva Torres, Subdirector de la Región Marina Suroeste de la división de PEMEX Exploración y Producción (PEP), en el Séptimo Congreso Nacional sobre Transporte e Industria Marítimos, organizado por Mexcorp, el 25 y 26 de febrero de 2000, donde mencionó que " en el año 2000, las inversiones de PEMEX Exploración y Producción, ofrecerían extraordinarias oportunidades de negocio a la industria costa afuera de apoyo y de servicio".¹⁶⁸

De lo anterior se habló de que PEMEX requeriría en el año 2000 de 19 embarcaciones para mantenimiento de instalaciones y ductos, así como 56 de logística, necesidades que a continuación se ilustran en las siguientes tablas:

¹⁶⁷ Ibidem, p. 22.

¹⁶⁸ Ibidem, p. 23.

EMBARCACIONES PARA EL MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES Y DUCTOS 2000.

TIPO DE EMBARCACIÓN	TOTAL
BARCO GRÚA HASTA 2000 TONS	1
BARCAZA DE CONSTRUCCIÓN Y TENDIDO DE LÍNEAS	1
BARCO DE POSICIONAMIENTO DINÁMICO	3
PAREJA CHALÁN/ REMOLCADOR	1
PLATAFORMA SEMISUMERGIBLE DE MANTENIMIENTO Y SERVICIO A POZOS	1
PLATAFORMA SEMISUMERGIBLE PARA TRATAMIENTO INTEGRAL	1
BARCO DE PROTECCIÓN ANTICORROSIVA	1
BARCO INSPECTOR	.5
BARCO PARA LEVANTAMIENTOS GEOTÉCNICOS	.1
BARCO PARA LEVANTAMIENTOS GEOFÍSICOS	1
PLATAFORMA SEMISUMERGIBLE HABITACIONAL	3
TOTAL	19

FUENTE: REVISTA INTERMODAL, AÑO 1 No. 7, Abril de 2000.

EMBARCACIONES DE LOGÍSTICA PARA EL AÑO 2000

TIPO DE EMBARCACIÓN	TOTAL
REMOLCADOR DE PUERTO	5
ABASTECEDOR	17
RECUPERADOR DE HIDROCARBUROS	1
DE COMISARÍA	2
ABASTECEDOR/REMOLCADOR	6
LANCHAS	20
CONTRAINCENDIO	3
RECOLECTOR DE CHATARRA	2
TOTAL	56

FUENTE: REVISTA INTERMODAL, AÑO 1 No. 7, ABRIL DE 2000.

Las anteriores tablas ilustran de forma clara, la enorme oportunidad para las empresas armadoras mexicanas dedicadas a ésta industria, en la licitación de éstos servicios, con lo cual el panorama es de un negocio de grades perspectivas. En este sentido, el mismo funcionario destacó que para el pago de estos servicios en el año 2000, la división PEP tendría presupuestada una inversión de 6,900 millones de pesos; de los cuales tan sólo para el fletamento de barcos corresponden 4,300 millones de pesos, lo cual habla por sí solo del importante negocio que produce la industria petrolera costa afuera.¹⁶⁹

3.2.4 El petróleo como reactivador de la Flota Mercante.

Tal como se ha venido señalando en el presente trabajo, la flota petrolera ha sido el elemento clave para el sostenimiento mínimo de la flota mercante nacional. Las razones de esto, es el hecho de que PEMEX es el primer usuario nacional del transporte marítimo, lo que quiere decir que aunque se llegase a desprender de la flota, seguirá contratando navíos para el transporte de petrolíferos en las costas nacionales, las cuales en su caso tendrían por fuerza que navegar en cabotaje. Por otra parte, en el caso de la distribución de petróleo y sus derivados en las costas mexicanas, es necesario enfatizar el hecho de que PEMEX contrata barcos extranjeros para el transporte de hidrocarburo hacia los Estados Unidos, y muchas partes del planeta, de lo que es de suma importancia para ésta tesis, el mercado europeo de exportación.

Al referirnos al petróleo como un instrumento para la reactivación de la flota mercante nacional, se considera por las potenciales inversiones que PEMEX pueda realizar siguiendo el camino de la renovación y no venta directa y total de la flota petrolera. Como ejemplo tenemos la adquisición de buques cuando la división PEMEX Gas y Petroquímica Básica, abanderó el 2 de junio de 2000 en Salina Cruz, el barco gasero Burgos (ex Maersk Humber) de 17, 980 toneladas de

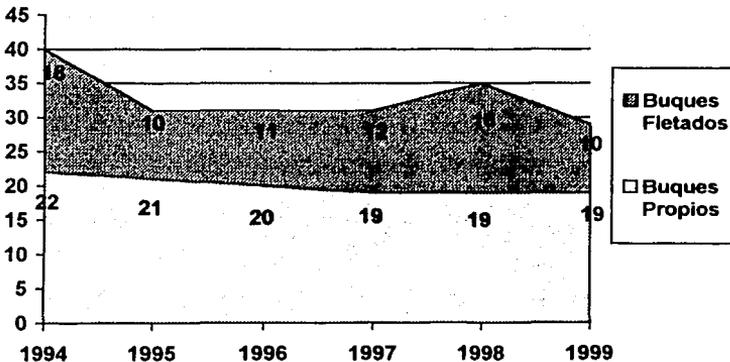
¹⁶⁹ Ibidem, p. 23.

registro bruto; 159 metros de eslora (largo); y 26 metros de manga (ancho) en un arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera.¹⁷⁰

Sin embargo, no debe dejar de mencionarse que la disminución del tráfico de petróleo y sus derivados en los últimos años, ha tenido que ver con el uso del sistema de ductos en el territorio nacional, sobre todo para anular el movimiento marítimo, realizado a través del Canal de Panamá.

Con tal situación, la reducción de la flota petrolera ha sido evidente en los últimos años. Lo anterior se puede ver con el hecho que de 40 buques petroleros, 22 propios y 18 fletados, en operación en 1994, se pasó a 29 unidades, 10 fletados y 19 propios, en 1999. Para entender lo anterior se presenta la siguiente gráfica:

NÚMERO DE BUQUES

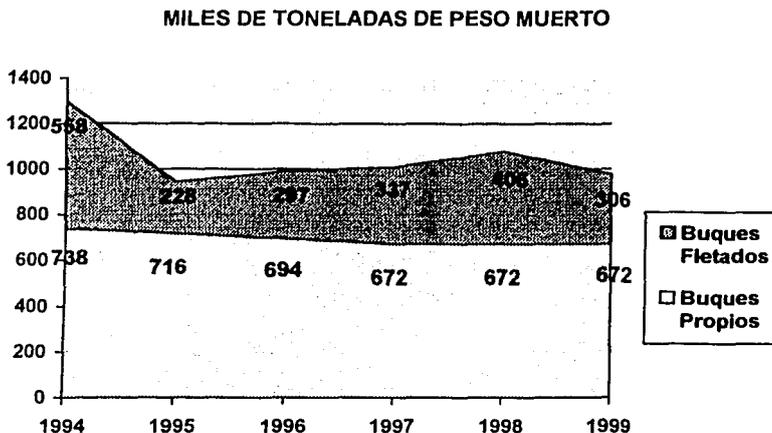


Fuente: REVISTA INTERMODAL, Año 1 No. 11, 2000.

¹⁷⁰ ARELLANO Melchor, El petróleo, instrumento de reactivación de la Flota Mercante Nacional, Año 1, No. 11, México, D.F. 2000. p. 8

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Lo anterior lo podemos ver expresado en una considerable reducción de 252,000 toneladas en barcos fletados, al pasar de 558 mil toneladas en 1994 a 306,000 durante 1999.¹⁷¹



Fuente: REVISTA INTERMODAL, Año 1 No. 11, 2000.

De acuerdo a los datos revisados, es innegable el ascenso que tuvo la participación de la flota propia entre 1981 y 1991, que le permitieron a la paraestatal disminuir la dependencia mantenida con la flota fletada. Así las cosas, el volumen de petrolíferos transportado vía la flota fletada pasó de 286 millones de

¹⁷¹ Ibidem, p. 10

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

barriles en 1981, a sólo 66 millones en 1999; mientras que la flota propia pasó de 82 millones de barriles en 1981 a 84 millones en 1999.¹⁷²

Con las anteriores cifras y datos, se pretende esbozar de manera clara que las condiciones con que cuenta la paraestatal son las propicias para la generación de alguna iniciativa de adquisición de buques, con la cual PEMEX retome su papel protagónico en este rubro, y como muestra de esto fue la adquisición del buque antes citado. En este sentido para que dicha empresa pueda aspirar a niveles operativos y de eficiencia internacional, tendrá que aplicarse un programa de renovación de la flota, orientado a sustituir los barcos obsoletos y que presenten reducidos márgenes de recuperación de inversiones.

De darse este escenario, sin duda representaría una gran oportunidad para las firmas mexicanas que estén en condiciones para ingresar en este proceso, con buques nuevos y de elevadas especificaciones tecnológicas. Máxime cuando es en el tráfico de Altura, donde el petróleo, se ubica como un producto de constante tráfico.

Sin embargo, el actual panorama es el de la carencia de una buena flota mercante, por la cual no podemos participar en el tráfico de nuestras exportaciones petroleras por más que son preferentemente a los Estados Unidos, con lo cual obtendríamos mayores ingresos, puesto que no sólo se vendería el petróleo, sino que también el flete.

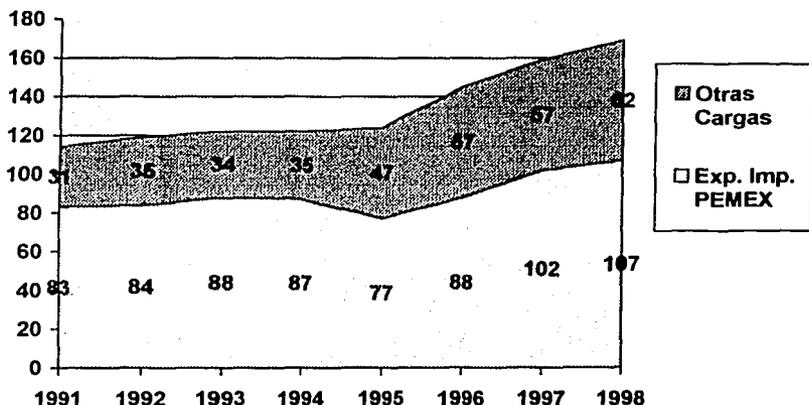
En este sentido, es de mencionarse que en lo que corresponde a exportaciones e importaciones, que fueron alrededor de 169 millones de toneladas que conformaron el tráfico de altura en 1999, los productos de PEMEX

¹⁷² Ibidem, p. 11

participaron con 107 millones de toneladas, es decir, más del 60% del total de los movimientos.¹⁷³

Lo anterior se puede visualizar en la gráfica que se presenta a continuación con la participación del Petróleo y sus derivados en el tráfico de Altura, que es el tipo de transportación que interesa a este estudio.

CIFRAS EN MILLONES DE TONELADAS



FUENTE: EL PETRÓLEO EN EL COMERCIO MARÍTIMO DE MÉXICO, Informe de la COMISIÓN MARÍTIMA MERCANTE AL Presidente Electo Vicente Fox Quesada.

¹⁷³ EL PETRÓLEO EN EL COMERCIO MARÍTIMO DE MÉXICO, Informe de la COMISIÓN MARÍTIMA MERCANTE AL Presidente Electo Vicente Fox Quesada.

3.3 EL REGISTRO EN EL EXTRANJERO DE TMM.

3.3.1 Breve desarrollo de TMM.

A continuación se esboza cronológicamente la evolución histórica de la Empresa Transportación Marítima Mexicana (TMM), misma que ha representado la empresa privada de mayor volumen de tonelaje en el Registro Marítimo Nacional. Dicha información la difunde el sitio de Internet de dicha empresa, la cual se encuentra de manera permanente en la red.¹⁷⁴

- 1955 El 11 de junio de este año se constituye Transportes Marítimos Mexicanos, S.A.
- 1958 El 18 de septiembre de este año, Transportes Marítimos Mexicanos, S.A., cambia su razón social a Transportación Marítima Mexicana, S.A. (TMM)

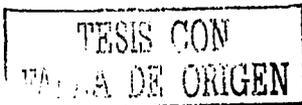
- 1960 Línea Mexicana es adquirida, iniciando sus servicios hacia el Atlántico de EUA y puertos del Golfo.
- 1961 Inicia el servicio en el Pacífico hacia Centro y Sudamérica.
- 1963 Inicia el primer servicio regular Transatlántico, hacia el norte de Europa.
- 1968 Primer servicio regular hacia el lejano Oriente y Mediterráneo.

- 1973 Se establece CMT, compañía de almacenamiento de líquidos a granel.
- 1974 Inicia el servicio regular a Brasil.

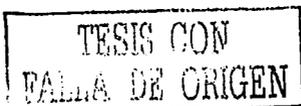
- 1980 TMM cotiza en la Bolsa Mexicana de Valores.
- 1982 Es adquirido el Ferrocarril TEX-MEX.
- 1983 Se inicia la operación del transporte de Automóviles con Buques Especializados.
- 1987 El 14 de agosto de este año se constituye Grupo TMM, S.A. de C.V. bajo la denominación de Grupo Servia, S.A. de C.V., siendo ésta última la empresa holding de TMM.

- 1991 Grupo Servia adquiere el voto de control en TMM.
- 1992
 - TMM cotiza en el Mercado de Valores de Nueva York, New York Stock Exchange.
 - Inicia la operación de Buques Tanqueros

¹⁷⁴ <http://www.tmm.com.mx/esp/somos/historia/>
Página Electrónica de Grupo TMM.

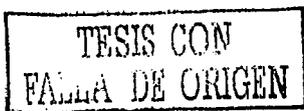


- 1993 Se realiza una alianza estratégica con Hapag Lloyd para el servicio al Norte de Europa.
- 1994 Asociación con Seacor Marine (Buques Abastecedores).
- 1995
 - Alianza con Contship para el servicio al Mediterráneo.
 - Alianza con CSVA para el negocio de Portautomóviles.
- 1996
 - TMM adquiere la concesión para operar la Terminal de Contenedores de Manzanillo.
 - Se establece Transportación Ferroviaria Mexicana conjuntamente con Kansas City Southern Industries para concursar por la privatización del Ferrocarril.
- 1997
 - TFM adquiere la concesión para operar la ruta del Noreste.
 - Adquisición de la Compañía Trasatlántica Española (CTE).
 - TMM adquiere una concesión por 40 años de la Terminal de Cruceros de Cozumel.
 - TMM obtiene una concesión por 25 años de la Administración Portuaria Integral de Acapulco, debido a lo cual, TMM opera la terminal de cruceros, de multipropósito y la terminal internacional de carga.
- 1999
 - Transportación Marítima Mexicana vende el 50% de su participación en la empresa conjunta de servicio de línea, American Ships, estableciendo acuerdos a largo plazo con CP Ships, para seguir proporcionando un servicio multimodal sin interrupciones.
 - Vopak compra las acciones de TMM en la empresa conjunta de almacenamiento de líquidos, adquiriendo el control total de las 4 terminales en México, integrándolas a su red mundial de terminales, la cual brinda servicio a la industria química internacional.
- 2000
 - Reestructuración de la división portuaria de TMM: nuestro socio estratégico SSA México Inc. (antes Stevedoring Services of America, Inc.)("SSA"), incrementó su participación accionaria al 49%.
 - TMM entró en sociedad con General Motors ("GM"), a través de su subsidiaria TMM Multimodal S.A. de C.V.
 - TMM ganó una licitación convocada por el Gobierno Mexicano para la concesión por 20 años de administración de la terminal de cruceros en el puerto de Progreso, Yucatán.
 - Se crea una nueva compañía tenedora (holding), denominada TMM Puertos y Terminales, S.A. de C.V., la cual se dedicará a operaciones de contenedores, carga general, cruceros y distribución de automóviles.
- 2001
 - Dada la solicitud de consentimiento a los tenedores de más del 75% de los Bonos Yankee al 9 1/4% que vencen en el 2003 y de los Bonos Yankee al 10% que vencen en el 2006 , (i) TMM adquirió la mayoría de las acciones en circulación con



derecho a voto de Grupo TFM, al comprar el 0.8% de tales acciones que Grupo TMM (antes Grupo Servia) tenía en su poder en ese momento, (ii) la tasa de los Bonos Yankee se modificó a 9 1/2% y 10 1/4% respectivamente, (iii) TMM es tenedora del 51% de las acciones con derecho a voto y el 38.4% del capital de Grupo TFM y, (iv) los resultados financieros de Grupo TFM se consolidan en los estados financieros de TMM y sus subsidiarias consolidadas a partir de diciembre de 2000.

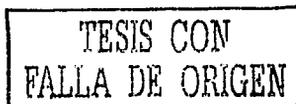
- En diciembre 26 de 2001, Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V. se fusionó con y en Grupo TMM (antes Grupo Servia), siendo Grupo TMM, S.A. de C.V. la sociedad subsistente.
- 2002
 - El 27 de marzo de 2002, conjuntamente Grupo TMM y KCS concretaron la venta de Mexrail, Inc. y su subsidiaria al 100%, el Tex-Mex Railway ("Tex-Mex"), a TFM, convirtiéndose subsidiarias al 100% de TFM
 - TMM Puertos y Terminales firma un nuevo contrato con Mediterranean Shipping Company of Geneva, Switzerland.
 - TMM Puertos y Terminales recibió recientemente por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la aprobación para la expansión de una tercera posición del muelle de atraque y de su patio de contenedores en Manzanillo.
 - El 29 de julio de 2002, TFM completó la adquisición del 24.6% de participación accionaria adicional en Grupo Transportación Ferroviaria Mexicana S.A. de C.V. del Gobierno de México.
 - El 28 de agosto de 2002, la Compañía celebró una Asamblea Extraordinaria de Accionistas donde se aprobó la reclasificación de las acciones de Grupo TMM en una sola clase de acción. Efectivo el 13 de septiembre de 2002, se canceló la Serie "L" de las acciones de acción Serie "A". Las acciones Serie "A" representan el 100% del capital social de Grupo TMM, S.A. de C.V. y cotizan en la Bolsa Mexicana de Valores ("BMV") con Grupo TMM, y se realizó un canje en proporción de uno a uno: 1 acción Serie "L" por 1 la clave de pizarra TMM A.
 - Efectivo a partir del 13 de septiembre de 2002, la razón social de la Compañía cambió de Grupo TMM, SA de C.V. a Grupo TMM, S.A., dado que la porción variable de nuestro capital social fue eliminada.
- 2003
 - (12/02/03) Grupo TMM, S.A. Anuncia Extensión de Ofertas de Intercambio y Solicitudes de Consentimiento de sus Bonos Yankee al 9 1/4% con vencimiento en 2003 y de sus Bonos Yankee al 10 1/4% con vencimiento en el 2006



- o **(24/02/03)** Grupo TMM, S.A. Registra Nueva Modificación con relación a las Ofertas de Intercambio y Solicitudes de Consentimiento de sus Bonos Yankee al 9 ¼% con vencimiento en 2003 y de sus Bonos Yankee al 10 ¼% con vencimiento en el 2006.
- o **(06/03/03)** Grupo TMM, S.A. Anuncia que el Registro del Documento de las Ofertas de Intercambio y Solicitudes de Consentimiento de sus Bonos Yankee al 9 ¼% con vencimiento en 2003 y de sus Bonos Yankee al 10 ¼% con vencimiento en el 2006 ha sido declarado efectivo por la *Securities Exchange Commission*
- o **(24/03/03)** Grupo TMM, S.A. Anuncia Extensión de Ofertas de Intercambio y Solicitudes de Consentimiento de sus Bonos Yankee al 9 ¼% con vencimiento en 2003 y de sus Bonos Yankee al 10 ¼% con vencimiento en el 2006
- o **(04/04/03)** Grupo TMM, S.A. Anuncia Extensión de Ofertas de Intercambio y Solicitudes de Consentimiento de sus Bonos Yankee al 9 ¼% con vencimiento en 2003 y de sus Bonos Yankee al 10 ¼% con vencimiento en el 2006.
- o **(14/04/03)** Con el objetivo de reducir sus obligaciones financieras, Grupo TMM anuncia la venta de su participación accionaria en la División de Puertos y Terminales.
- o **(21/04/03)** Grupo TMM y KCS anuncian acuerdo de control común para TFM, el Texas Mexican Railway y Kansas City Southern
- o **(21/04/03)** Grupo TMM anuncia que reportará resultados financieros del primer trimestre de 2003 el día 20 de mayo
- o **(21/04/03)** Grupo TMM, S.A. Anuncia Extensión a Ofertas de Intercambio de Bonos.
- o **(22/04/03)** Grupo TMM anuncia acuerdo de control común para Grupo TFM y Kansas City Southern.
- o **(24/04/03)** Grupo TMM, S.A. anuncia modificación a ofertas de intercambio y solicitudes de consentimiento de sus Bonos Yankee.
- o **(28/04/03)** Grupo TMM, S.A. anuncia modificación a ofertas de intercambio y solicitudes de consentimiento de sus Bonos Yankee.
- o **(29/04/03)** Grupo TMM, S.A. inicia ofertas de intercambio y solicitudes de consentimiento modificadas de sus Bonos Yankee.

3.3.2 Causas que motivaron la salida de TMM de registro nacional.

Tal como se ha expuesto hasta este momento las tendencias actuales del Negocio Naviero a nivel mundial, son aquellas que generen una mayor riqueza y



por consiguiente ganancia hacia quienes detentan la supremacía en el control de este importantísima área de la economía mundial.

De igual forma se debe considerar el hecho de que en nuestro país se han suscitado determinadas circunstancias, propiciadas tanto por el entorno interno como el externo:

Desarrollo de un nuevo modelo internacional de desarrollo de transporte marítimo:

- Empresas globalizadas.
- Servicios integrados.

Los inversionistas mexicanos encontraron mayor rentabilidad de sus capitales en otras actividades.

Estos factores han sido las principales causas para que la empresa Transportación Marítima Mexicana, empezara su proceso de desincorporación del negocio naviero, con la venta del 50% de sus acciones de su participación en la empresa conjunta de servicio de línea American Ships, estableciendo acuerdos a largo plazo, que más tarde se materializarían con la empresa canadiense CP Ships, para seguir proporcionando un servicio multimodal sin interrupciones.¹⁷⁵ A este respecto agregamos el dato proporcionado por mi maestro José Eusebio Salgado y Salgado, quien menciona que la entrega fue de una 67.73% de sus acciones por parte de TMM a la empresa Americana Ships, filial de CP Ships.

Casi al mismo tiempo la empresa holandesa Royal Vopak compra las acciones de TMM en la empresa conjunta de almacenamiento de líquidos, adquiriendo el control total de las cuatro terminales de cargas líquidas en México:

¹⁷⁵ Idem.

Veracruz, Coatzacoalcos, Manzanillo y Aguascalientes, e integrándolas a su red mundial de terminales, la cual brinda servicio a la industria química internacional.

Para este entonces la empresa, ya definía su rumbo hacia la decidida incursión en el negocio de los ferrocarriles, que tras la venta total de esta ex paraestatal el 29 de julio de 2002, Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM) completó la adquisición del 24.6% de participación accionaria adicional en Grupo Transportación Ferroviaria Mexicana S.A. de C.V. del Gobierno de México.¹⁷⁶

Sin embargo, ésta serie de cambios no le ha sido muy favorable a la empresa, ya que pese a haber vendido su negocio de líneas, la nueva TMM sólo reportó un incremento marginal en sus ingresos, a pesar de haberse deshecho de sus buques y todo el área de transporte de contenedores a la canadiense CP Ships, para convertirse en una empresa con mayor rentabilidad. A pesar de ello el panorama que se le presentó a la empresa no fue muy alentador, puesto que su utilidad operativa cayó casi 15% para sumar cerca de 40 millones de dólares, disminuyendo con esto su margen de rentabilidad de 15 a 13%.

Al analizar los anteriores indicadores correspondientes al año de 2000, se infiere y se llega a la cuestión del por qué vender una empresa en menos de 335 millones de dólares, siendo que en el negocio de líneas, los ingresos de TMM generaron 608.7 millones en el año de 1998, y sumaron un total de casi 900 millones de dólares. Respecto a ésta situación de la ex naviera, se deducen las razones de compromisos que la compañía debía pagar en razón de los bonos emitidos para la compra del Ferrocarril del Noreste. Todos estos cambios en el rumbo de la empresa, hicieron que la misma, que alguna vez aspiró a encontrarse dentro de las primeras 15 del mundo, terminara con una pérdida neta de 126.4 millones de dólares correspondientes a 1999 y con transacciones que propiciaron

¹⁷⁶ *idem.*

una fuga millonaria de dólares, y la consecuente pérdida superior a 400,000 toneladas de peso muerto (TPM) del tonelaje de la Flota Mercante Nacional.¹⁷⁷

En un mismo sentido, se ubica la reciente venta de la inversión del 51% en TMM Puertos y Terminales, a un afiliado de su actual socio en ésta división SSA. Dicha transacción se llevo a cabo el pasado 14 de abril, e incluye las operaciones que hasta ese momento desempeñaba TMMPyT en los puertos de Manzanillo, Cozumel y Progreso. La finalidad de ésta operación, que prácticamente pone fin a la relación de la ex naviera con cualquier negocio vinculado con actividades marítimas, es readquirir con los \$ 120 millones de dólares las cuentas por cobrar vendidas al fideicomiso bajo el actual programa de bursatilización de cartera de la Compañía, así como para reducir deuda de corto plazo.¹⁷⁸

Con lo anterior la ex naviera se aleja por mucho del que fuera un negocio que le redituara importantes resultados, dejando sin saldar aquellos apoyos que en el pasado el Gobierno Mexicano le otorgara para su desarrollo.

¹⁷⁷ PINEDA Miriam, Sigue tmm a la deriva, Revista Intermodal, Año 1 No. 7, 2000, p. 13.

ARELLANO Melchor, TMM bajo el reflector estadounidense, Sección Marea Alta, Revista Intermodal, Año 1 No. 6, 2000, p. 13.

¹⁷⁸ Comunicado de TMM del 14 de abril de 2003.

3.4 CAPACIDAD DE TONELAJE DE LA FLOTA MERCANTE EUROPEA.

3.4.1 Importancia de las principales Flotas Mercantes de la Unión Europea.

Actualmente la Flota que pertenece a los países integrantes de la Unión Europea comprende aproximadamente la cantidad de 80,000,000 TRB, sin considerar otra cifra un tanto mayor que se encuentra bajo pabellones de conveniencia, de las cuales destaca numéricamente la flota mercante de Grecia con cerca de 27 millones de toneladas, país que podría llegar a caber varias veces en nuestro territorio.¹⁷⁹ Dicha Flota se encuentra en un constante cambio, sobre todo por las tendencias internacionales a optimizar el servicio de transporte marítimo. De tal forma que es en Europa Occidental y específicamente en los países integrantes de la Unión Europea, donde se encuentran las máximas tendencias a que nos estamos refiriendo.

Partiremos del hecho de que las navieras españolas controlan actualmente unos 330 buques mercantes entre los que se incluyen unos 25 petroleros, cuya edad media es superior a los 18 años y 11 superan los 20 años. El 54% de estos buques están abanderados en pabellones de conveniencia de países extranjeros, y un 45% se encuentra en el Registro Especial de Canarias (SIS). Es decir sólo un 1% no se ha fugado a las banderas de conveniencia, lo cual refiere a una política estatal en particular de este importante rubro de la economía de cualquier país.¹⁸⁰

En lo que respecta a la Unión Europea, que es objeto de este trabajo, se observa una circunstancia similar. Actualmente el 67% de su flota mercante tiene banderas de conveniencia. De hecho las banderas de conveniencia más habituales en Europa coinciden con los cinco registros mayores del mundo (el

¹⁷⁹ Editorial de INTERMODAL, Agosto de 2000, Año 1, No. 11, 2000, p. 3

¹⁸⁰ AGUILAR Ricardo, LOS BARCOS " BASURA " EN EUROPA, Informe publicado por el Centro de Estudios del Medio Ambiente (CEMA), Fundación Hogar del Empleado.

17% en Malta, otro 17% en Liberia, un 16% en Chipre, el 14% en Panamá, el 10% en Bahamas y el 26% en otras (por citar algunas Camboya, Antigua y Barbuda, San Vicente y las Granadinas, etc.). Un ejemplo particular es el que podemos encontrar en el caso griego que tiene el 83% de sus buques registrados en Chipre, uno de los países a incorporarse a la UE.¹⁸¹ Respecto a estas cifras y su correspondiente evolución, puede analizarse en la siguiente tabla, en la que se presenta el registro por cada país que integra la Unión Europea:

	1995	1996	1997	1998	1999	2000			
						TRB Totales	No.	TRB Carga	Edad
Unión Europea						68,484,624	11,079	64,835,658	19.86
Bélgica						143,901	182	7,541	18
Dinamarca	5,119,877	5,200,332	5,075,438	5,091,330	5,353,607	6,357,827	624	6,209,550	16
Alemania	5,628,178	5,842,091	6,949,555	6,083,620	6,513,775	6,552,202	994	6,356,599	24
Grecia	29,434,695	27,507,109	25,288,452	25,224,543	24,833,280	26,401,716	1529	26,323,347	24
España	1,294,634	1,185,453	1,141,457	1,206,765	1,269,002	1,552,626	1503	1,093,862	21
Francia	1,820,403	1,756,663	2,107,636	2,054,411	1,813,460	1,502,535	700	1,269,792	19
Irlanda						248,236	172	180,112	20
Italia	6,699,484	6,594,302	6,193,692	6,818,632	6,048,464	9,048,652	1457	8,724,515	22
Luxemburgo*						1,078,550	58	984,697	9
Países Bajos	3,409,241	3,894,632	3,879,532	4,263,326	4,813,849	5,167,722	1317	4,507,238	15
Austria						89,588	24	89,588	10
Portugal						281,757	326	176,195	21
Finlandia	1,518,690	1,511,403	1,558,804	1,629,060	1,658,401	1,620,353	280	1,527,876	28
Suecia	2,955,425	3,001,719	2,754,113	2,552,365	2,946,851	2,886,973	565	2,789,320	30
Reino Unido	4,412,683	3,871,768	3,485,692	4,064,970	4,331,016	5,531,986	1448	4,596,426	21

* Pabellón de Conveniencia.

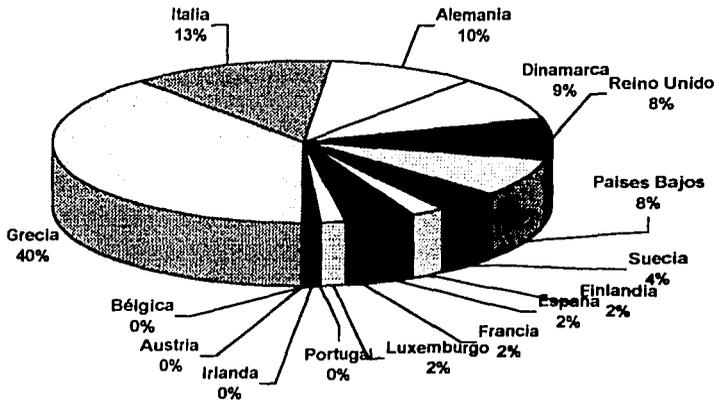
FUENTE: WORLD FLEET STATISTICS 2000 de Lloyd's Register of Shipping.

¹⁸¹ AGUILAR Ricardo, Ob. Cit..

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Como puede observarse la Unión Europea presentó un Tonelaje de Registro Bruto de 68,464,624 de un total de 11,079 buques en el 2000 de acuerdo con datos del World Fleet Statistics 2000 de Lloyd's Register of Shipping, y en dicho registro, Grecia presenta la mayor participación en contraste con Austria , país que tuvo el menor registro y que carece de costas, que tan sólo contó con 89,588 TRB. Otro dato importante, es el correspondiente al tonelaje de registro bruto de buques de carga, mismos que en el año 2000 fue de 64,835,658. De forma gráfica, la conformación total de la flota mercante de la Unión Europea en el año 2000 se integró de la siguiente manera:

FLOTAS MERCANTES DE LA UNIÓN EUROPEA POR REGISTRO



FUENTE: World Fleet Statistics 2000 de Lloyd's Register.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.4.2 Registros de las Flotas Mercantes de los Nuevos Países Integrantes de la UE.

Aunados a los anteriores países que son los quince integrantes de la Unión Europea, con la recién anunciada decisión de Atenas del pasado 15 de abril de 2003, una nueva lista de países incrementará en buen número la de por sí importante Flota Mercante Europea. Por lo cual a continuación se presenta la relación de estos Estados y sus indicadores principales en cuanto a sus Flotas Mercantes durante el año 2000.

País	No. de Buques	TRB	Edad Promedio	TRB CARGA
Letonia	163	97,914	21	39,562
Lituania	185	434,230	22	333,016
Estonia	209	379,110	22	318,275
República Checa	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.
Eslovaquia	3	15,191	15	15,191
Polonia	429	1,119,189	25	943,303
Hungría	N.R.	N.R.	N.R.	N.R.
Chipre*	1,475	23,206,439	16	22,910,738
Malta*	1,505	28,170,010	19	28,060,119
Eslovenia	10	1,767	23	645
TOTALES	3,979	53,423,850	20.36	52,620,849

* Países de Pabellón de Conveniencia.

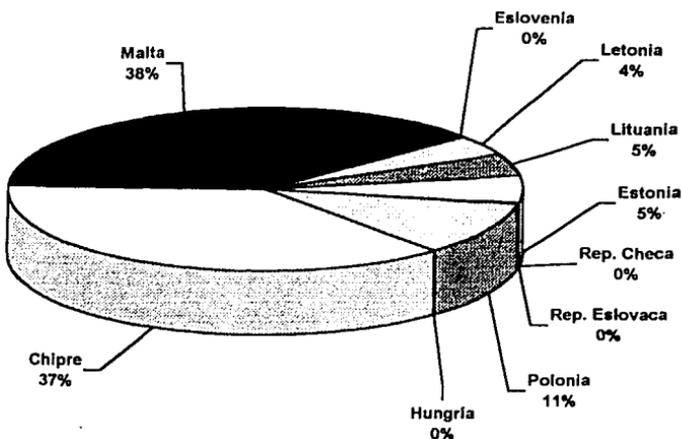
FUENTE: WORLD FLEET STATISTICS 2000 de Lloyd's Register of Shipping.

De acuerdo con los indicadores registrados en el año 2000, la nueva Flota, incrementará aproximadamente en 3,979 buques a la Flota Mercante Europea así como con un probable registro de 53,423,850 TRB, siendo las flotas de Chipre y Malta las que un mayor significado tendrían en dicho aumento.

Las anteriores cifras pueden ser consideradas como un referente, puesto que para el año 2004, fecha en que se formalice el ingreso de los nuevos

miembros a la UE, tanto el número de buques como el registro de la flota, muy posiblemente habrán de cambiar. Sin embargo, a fin comprender en su amplitud ésta nueva incorporación de Estados, se consideran los anteriores datos para contar con un análisis gráfico de la composición de la nueva flota, la cual, a continuación se presenta:

FLOTAS MERCANTES DE LOS NUEVOS INTEGRANTES DE LA UNIÓN EUROPEA



FUENTE: World Fleet Statistics 2000 de Lloyd's Register of Shipping.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.4.2 Industria Marítima Europea.

Para dimensionar lo que representa la Unión Europea en este rubro, es importante mencionar que más del 90% de sus transportes de mercancías al exterior y el 30% de los internos se realizan por vías marítimas o fluviales. Por vía marítima se transportan más de mil millones de toneladas de mercancías cada año hacia, desde o entre los Estados miembros.

La actual expansión del comercio mundial ha propiciado en mucho el crecimiento del transporte marítimo europeo. Aunque un dato revelador es que tan sólo el 14% de los buques mercantes del mundo lleva banderas de los Estados miembros, más del 30% del tonelaje mundial pertenece o está controlado por la UE, que cuenta con una de las mayores flotas del mundo, y por el lado de la diversidad la flota europea no tiene comparación, además de los graneleros, los buques contenedores y de pasajeros, lo cual representa un liderazgo mundial en barcos de carga y descarga de grandes pesos, plataformas de perforación autopropulsadas, rompehielos, dragas de gran tamaño y remolcadores de alta mar para operaciones de salvamento y rescate.¹⁸²

La industria marítima europea es amplia y variada. Comprende desde la construcción naval –barcos de pesca, cargueros, transbordadores, petroleros, remolcadores, dragas y plataformas petrolíferas y de gas, porta contenedores, roll on roll off, multipropósitos, portabarras, otros usos, graneleros, tanques, cisternas, etc, variando en mucho sus construcciones - hasta el suministro de motores, equipos de carga y descarga, aparatos de navegación y electrónicos y servicios, como por ejemplo, los seguros, la clasificación, la inspección y el arbitraje. Se trata de una industria muy competitiva que seguirá siendo una de las piedras angulares de la economía europea, puesto que son los

¹⁸² INDUSTRIA MARÍTIMA EUROPEA, Bienvenido a bordo del Pabellón de la Unión Europea, Expo 98. Localizado en la página electrónica: http://europa.eu.int/comm/dg10/expo98/marit_es.html

principales usuarios del mundo de la industria marítima. En este sentido la industria marítima europea es global, en la que algunos de sus competidores están favorecidos por sus salarios bajos, estando protegidos contra la competencia abierta. Este importante sector europeo da empleo a 2.5 millones de personas, y sus centros de construcción naval de tecnología marítima se encuentran esparcidos por toda la Unión. Cada centro tiende a especializarse en determinados tipos de barcos y aplicaciones, de tal manera, que casi todos los Estados miembros cuentan con algún astillero y/o centro de tecnología marítima, desde Helsinki en Finlandia hasta El Pireo en Grecia.¹⁸³

3.4.3 Estrategias nacionales para la conquista de los mercados.

El sector marítimo europeo considerado una industria tradicional, ha tenido que generar diferentes formas de adaptación para estar al día en las diferentes tendencias que los procesos globalizadores han establecido.

Tal como lo menciona el documento "Industria Marítima Europea" que se ha citado como fuente, " en los últimos cinco años se ha creado una masa crítica de innovaciones y energía mediante la forja de sinergias entre la industria, la ciencia y la tecnología de los Estados Miembros europeos para revolucionar esta industria tradicional " .¹⁸⁴

En la UE sinergia ha sido la palabra clave para describir los beneficios de las industrias marítimas, que han cooperado en la creación de productos y servicios europeos completos. Dicha sinergia entre los países miembros se puede decir que inició en 1992 con el Foro de Industrias Marítimas, que aunó a todas las Industrias Marítimas de Europa, y con autoridades públicas relevantes. El Foro ha

¹⁸³ Idem.

¹⁸⁴ Idem.

representado a todos los aspectos de la Industria Marítima Europea en el escenario mundial, y ha proporcionado una importante plataforma y estructura con las que ampliar la cooperación y las políticas en todo el sector.

Dicho foro presentó un plan maestro de investigación y desarrollo para invertir la tendencia declinante del sector. Para esto la Comisión Europea creó un "Grupo de Trabajo sobre los Sistemas Marítimos de Europa" para coordinar y dirigir una investigación, en estrecha colaboración con la industria, encaminada a conseguir que la industria marítima europea volviera a ser competitiva. El trabajo se centró en cuatro áreas : transporte, astilleros, puertos y recursos marítimos. El Grupo de Trabajo ha desempeñado un papel clave en la coordinación de todos los programas de investigación de la Comisión en el sector marítimo y es el único punto de contacto. Su objetivo ha sido el impulso a:

- La Inversión en Investigación y desarrollo;
- La Innovación Tecnológica;
- La Cooperación entre los Estados Miembros.

Los Comisarios europeos que dirigen el grupo de trabajo son:

Comisaria Edith Cresson	Investigación, Educación y Formación.
Comisario Martín Bangemann	Asuntos Industriales, Tecnologías de la Información y las Telecomunicaciones.
Comisario Neil Kinnock	Transporte

Pero regresando al punto de cómo operan la " sinergias " en la industria marítima europea, hay que partir del como se construyen los barcos, es decir la alta tecnología y la ingeniería de sistemas marítimos MARVEL. A este respecto la búsqueda en los barcos europeos, es que estos sean eficientes, fiables, fáciles de mantener, capaces de operar con seguridad con pequeñas tripulaciones, que dispongan de transportes rentables, y que cuenten con modernos equipos no

contaminantes. La construcción naval es una industria global y la UE, para ser competitiva, ha tenido que apoyarse en las fuerzas con las que ya cuenta en materia de embarcaciones con un alto valor añadido, grandes y pequeñas, como por ejemplo, los transbordadores de carga horizontal, los transportadores de gas licuado, los buques contenedores, muy utilizados en el intercambio comercial con nuestro país, los barcos cisterna de sustancias químicas y las embarcaciones rápidas.¹⁸⁵

El concepto europeo de un barco moderno es aquel, en el que se considera un verdadero " sistema marítimo " con un casco eficaz unido a una asombrosa variedad de máquinas, equipos y materiales obtenidos de ciertos proveedores. Para lo cual se debe considerar los fabricantes europeos son los líderes mundiales, y en este caso sus aportaciones de maquinaria y materiales hacen de un barco un verdadero " sistema marítimo ". Lo anterior comprende los siguientes aspectos, que son : un transporte rentable, un funcionamiento no contaminante, y alta seguridad en el mar.

Respecto al punto de la seguridad, este constituye una de las políticas marítimas de mayor preocupación la UE y comprende el garantizar la protección de la vida de los marineros y el transporte de pasajeros y mercancías. En este sentido la UE ha patrocinado, junto con la industria, un gran número de programas de investigación aplicada y desarrollo para reforzar la seguridad del transporte y la protección del medio ambiente.

De acuerdo a datos proporcionados en el documento antes mencionado, se destinaron unos 30 millones de euros a la navegación de calidad y se han financiado 33 proyectos relacionados con la investigación y el desarrollo del transporte marítimo en los que participan 400 compañías industriales europeas,

¹⁸⁵ Idem.

universidades e institutos de investigación.¹⁸⁶ En este sentido en la UE encontramos el desarrollo de " Tecnología avanzada para optimizar la seguridad operativa marítima (ATOMOS) ".

En la parte del funcionamiento del barco una vez concluido, este se habrá de centrar en el papel de las sociedades de clasificación al momento de garantizar la seguridad de las vidas y el medio ambiente del mar. Una vez que el barco navega por alta mar, el principal método para comprobar su seguridad, estarán las inspecciones periódicas – cada tres años – que los supervisan en sus defectos. En este sentido, son las sociedades europeas de clasificación, como la Lloyd's, la Bureau Veritas, etc. las que a través de sus inspectores realizan la operación de ésta actividad. Es tal el rigor que manejan las normas de clasificación europeas, que las tecnologías utilizadas permiten a los inspectores " cargar " los planos originales de los barcos desde las sociedades de clasificación directamente en el lugar de inspección.

Respecto a la forma en que las empresas navieras de la UE transportan sus mercancías hacia el exterior, ésta se realiza a través del sistema multimodal MARTRANS, que permite a los usuarios y operadores utilizar el transporte marítimo como si se tratara de un simple camión. Los puertos son puntos de contacto fundamentales en la red MARTRANS y para que ésta funcione es necesaria su eficacia intermodal. La UE tiene 625 puertos de mar que son la puerta por la que pasa una gran parte de nuestro comercio, y es de reconocerse que los puertos tienen todo tipo de tamaños y formas, de tal forma que son plataformas logísticas que conectan diferentes modos de transporte: vista de la llegada de las mercancías al puerto, carga de las mercancías en el barco, descarga en el puerto de destino, partida del puerto de destino, etc. Todo lo anterior creado con la finalidad de fortalecer el transporte de mercancías, siendo

¹⁸⁶ Idem.

que la mayoría de las exportaciones se hacen por vía marítima. (Un 99% a México).

Las políticas de promoción de las navieras europeas tienden a buscar la constante renovación en los aspectos anteriormente citados, con lo cual se busca el establecimiento de una hegemonía de la flota de los países miembros que comprende alrededor de 80,000,000 TRB y otros 80,000,000 de TRB bajo diversos países de conveniencia como Chipre, Malta, Luxemburgo, Somalia, etc., estos buques son utilizados por ellos mismos, aunque sean propiedad de sus súbditos con pabellón extranjero de acuerdo con las leyes internas y Políticas Marítimas de la Unión.¹⁸⁷

¹⁸⁷ Datos proporcionados por mi maestro José Eusebio Salgado y Salgado, en clase de Derecho Marítimo, de la Licenciatura en Relaciones Internacionales de la ENEP Acatlán, UNAM.

3.4.4 Casos de pabellones de conveniencia.

De acuerdo con los estudiosos del Derecho Marítimo, se establece que los pabellones de conveniencia son sinónimo de libre matrícula o de registro abierto, esto es, que designa a las banderas o a las flotas de aquellos países que permiten el registro de los buques al que pertenecen y son controlados por extranjeros y a estos les dan una serie de facilidades que les es conveniente el registro en tal Estado.

Estos países que permiten tales pabellones, han tenido similitud en seis características que son:

1. El país de registro permite la propiedad y/o el control de sus naves mercantes por extranjeros.
2. El acceso al registro es fácil, porque generalmente un buque puede efectuarlo en un consulado en el extranjero, igualmente importante es que no haya restricciones para el registro.
3. No establecen impuestos locales sobre el ingreso proveniente de los buques, o éstos son muy bajos, y comúnmente si se aplica algún cobro ésta es una tarifa de registro y una anual que se basa en el tonelaje.
4. Por lo general el país de registro es muy pequeño y sin exigencias nacionales para los buques registrados, pero que sí los beneficia a ellos en su registro nacional y balanza de pagos.

5. El manejo de los buques por extranjeros se permite con toda libertad.
6. El país de registro no tiene ni el poder ni la maquinaria administrativa para imponer cualquier reglamento gubernamental o internacional aunado a esto no tiene la capacidad de controlar a dichas compañías.¹⁸⁸

Es importante el diferenciar los territorios de pabellones de conveniencia de los territorios que ofrecen grandes atractivos de carácter fiscal. Se considera entonces, la distinción de cuatro tipos de país de conveniencia:

A) Independientes:

1. Americanos: Bahamas, Antigua y Barbuda, y Panamá.
2. Europeos: Chipre, Malta y Luxemburgo.
3. Africanos: Liberia, Túnez y Somalia.
4. Asiáticos: Líbano, Singapur, Filipinas, Indonesia y Cambodia.
5. Oceanía: Islas Marshall, Islas Salomón y Vanuatu.

B) Dependientes:

Hong Kong – China, de la República Popular de China.

Islas Vírgenes, Británicas, Islas Caiman, Gibraltar, Bermudas y otras posesiones británicas.

Anguila, Montserrat, Turcos y Caicos, Santa Helena y Tristán da Cunda.

Posesiones Francesas: Guyana Francesa, Martinica, Guadalupe, Polinesia Francesa, Nueva Caledonia, Mayotte, Reunmien, San Pedro y Miguelón, Wallis y Fitena.

¹⁸⁸ SOBARZO, Alejandro, REGIMEN JURÍDICO DE ALTAMAR, Editorial Porrúa, Segunda Edición, México, 1985, pp. 339, 340 y 342

Posesiones Holandesas: Aruba y las Antillas Holandesas.

C) Territorios Costa fuera:

Reino Unido: Guernesey, Ivan y Jersey.

Suecia: Gotland.

Alemania: Heligoland.

Francia: Kerguelen.

España: Islas Canarias y las Islas Baleares.

D) El sistema establecido por Noruega:

" The Norwegian International Shipping Register" (NIS), hoy día en España ya está el SIS; en Dinamarca el DIS, en Japón el JIS.¹⁸⁹

A este respecto comenta Javier González Garcidueñas, " hay que tomar en cuenta que detrás de un pequeño y débil país, está un Estado fuerte y ansioso de explotarlo hasta más no poder, el cual si quiere ganar pero no quiere invertir ".¹⁹⁰

Un dato relevante, lo encontramos en un informe de UNCTAD que señala que los intereses navieros más importantes que han acudido a pabellones de conveniencia, son pertenecientes principalmente a sociedades de Estados Unidos, Grecia (integrante de la Unión Europea) y Japón a los que corresponde un 73.2% de la flota de libre matrícula.¹⁹¹ De ésta forma se entiende que en algunos casos, Estados de economías débiles, cuenten con los registros de matrícula más elevados a nivel mundial lo cual numéricamente está de manifiesto, como lo presenta la siguiente tabla con las veinte Flotas Mercantes más importantes a nivel mundial por país de registro en el año 2000, basada en el informe "WORLD FLEET STATISTICS 2000", de Lloyd's Register of Shipping:

¹⁸⁹ Datos proporcionados por mi maestro el Dr. Salgado y Salgado, en clase de Derecho Marítimo, de la Licenciatura en Relaciones Internacionales de la ENEP Acatlán, UNAM.

¹⁹⁰ GONZÁLEZ Garcidueñas, Javier. Ob. Cit. p. 78.

¹⁹¹ Ibidem, p. 79

REGISTRO	TOTALES		
	No. de Buques	Tonelaje De Registro Bruto	Edad Promedio
PANAMA*	6,184	114,382,270	16
LIBERIA*	1,567	51,450,917	12
BAHAMAS*	1,295	31,445,118	16
MALTA*	1,505	28,170,010	19
GRECIA	1,529	28,401,716	24
CHIPRE*	1,475	23,206,439	16
SINGAPUR*	1,728	21,491,085	11
NORUEGA (NIS)*	743	18,692,052	15
CHINA	3,319	16,418,790	20
JAPÓN	8,012	15,256,624	12
ESTADOS UNIDOS	5,792	11,110,901	24
RUSIA	4,455	10,242,199	12
HONG KONG*	560	10,242,199	12
ISLAS MARSHALL*	302	9,745,233	15
ITALIA	1,457	9,048,652	22
SAN VICENTE*	1,366	7,026,358	23
FILIPINAS*	1,865	7,002,097	23
INDIA	987	6,662,093	17
ALEMANIA	994	6,552,202	18
DINAMARCA (DIS)*	524	6,357,827	16

FUENTE: WORLD FLEET STATISTICS 2000 de Lloyd's Register of Shipping.

* Países de Pabellón de Conveniencia.

En lo que toca a nuestro país, es importante hacer una revisión respecto a la forma en que se realiza el registro de matrícula. A este respecto de acuerdo a lo que establece nuestra Ley de Navegación en sus artículos 6º y 8º nos determina, quien es la autoridad marítima, que en este caso será el Ejecutivo que a su vez faculta a la Secretaría de Comunicaciones Transportes, que delegará funciones

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

por sí o a través de las Capitanías de Puerto, los capitanes de embarcaciones mercantes mexicanas, y el cónsul mexicano en el extranjero acreditando en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación que requiera a la autoridad marítima mexicana.¹⁹²

Cada puerto habilitado tendrá una capitania de puerto para realizar la atribución de abanderar y matricular las embarcaciones así como su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional en los términos de nuestra Ley de Navegación.

Para poder llevar a cabo dicha matriculación, las autoridades competentes efectúan una clasificación de acuerdo por su uso:

- a) De transporte de pasajeros;
- b) De transporte de carga;
- c) De pesca;
- d) De recreo y deportivos;
- e) Especiales, que incluyen las dragas, remolcadores, embarcaciones de salvamento y seguridad pública y otras no incluidas en los demás incisos, etc.

Clasificación de acuerdo por su dimensión:

- a) Buque o embarcación mayor (es toda embarcación de 500 unidades de arqueo bruto o mayor que cuente con las condiciones necesarias para navegar);
- b) Embarcación menor (las de menos de quinientas unidades de arqueo bruto o menos de 15 metros de eslora).¹⁹³

¹⁹² Ibidem p. 79.

¹⁹³ Ibidem p. 80.

La ley establece también que como requisito las personas físicas o morales mexicanas deberán estar constituidas de acuerdo a las leyes mexicanas, y podrán abanderar y matricular y registrar, embarcaciones y artefactos navales de su propiedad, mediante contrato de fletamento a casco desnudo. La autoridad mexicana también podrá abanderar una embarcación como mexicana a solicitud del propietario, en cuyo caso expedirá un pasavante de navegación mientras se tramita la matrícula y en el extranjero la autoridad consular mexicana podrá, a solicitud del propietario o naviero, ordenar provisionalmente embarcaciones como mexicanas ya que la expedición de un pasavante autoriza la navegación para un solo viaje con destino a puerto mexicano donde se tramitará la matrícula, y el certificado de matrícula de una embarcación mexicana tendrá una vigencia indefinida.¹⁹⁴

¹⁹⁴ Idem.

CAPÍTULO CUARTO

ANÁLISIS ESTIMATORIO DE LA DERRAMA DE DIVISAS POR CONCEPTO DE PAGO DE FLETE DE MERCANCÍAS Y SERVICIOS.

IV. ANÁLISIS ESTIMATORIO DE LA DERRAMA DE DIVISAS POR CONCEPTO DE PAGO DE FLETE DE MERCANCÍAS Y SERVICIOS.

Objetivo. Realizar un análisis estimatorio con el objeto de comparar los beneficios económicos del negocio de flete de buques tanto para la parte nacional como para su contraparte europea, así como la incidencia del pago de fletes a navieras extranjeras en la Balanza General de Pagos.

4.1 GANANCIAS GENERALES POR CONCEPTO DE FLETAMENTO.

En este capítulo, como se explica a través de su objetivo, será importante el contar con datos y cifras que permitan visualizar el volumen económico que eroga nuestro país para contar con los servicios de flete que transporten nuestras mercancías de exportación hacia los países miembro de la Unión Europea, así como el gasto realizado en la importación de diferentes bienes productos.

Pero antes que nada, es necesaria una revisión de dicho intercambio comercial, misma que ya ha sido consultada en el desarrollo de ésta tesis. Al respecto recurrimos a lo expuesto por la Directora General de la Cámara de Comercio Británica, Teresa Delay, quien señaló que las exportaciones de México hacia Europa sólo representan el 11% de su totalidad, mientras que el 85% se destina al mercado estadounidense, a pesar de la entrada en vigor del TLC México Unión Europea.¹⁹⁵

Las cifras de intercambio comercial son las siguientes:

¹⁹⁵ MUNDO EJECUTIVO, Suplemento Especial Reino Unido, 2002, pp. 20 y 21.

Comercio Total con Europa (millones de dólares).

1994	11,864.1
1995	10,085.7
1996	11,250.40
1997	13,904.90
1998	15,588.50
1999	17,945.50
2000	20,385.02 (entrada en vigor del TLC)
2001	21,498.10
2002	21,659.4

FUENTE: MUNDO EJECUTIVO, Suplemento Especial Reino Unido.

4.1.1 El valor del Comercio Internacional de México y lo correspondiente al flete marítimo.

Nuestro país ha venido aumentando su intercambio comercial desde el año de 1995 con los países que integran la Unión Europea durante los últimos años, el valor de este comercio se presenta a continuación a manera de tabla esquemática para su plena comprensión:

Cifras en Millones de Dólares

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000*	2001	2002
Importaciones	9,058.2	6,732.2	7,740.6	9,917.3	11,699.3	12,742.8	14,775.1	16,165.5	16,441.6
Exportaciones	2,805.9	3,353.5	3,509.8	3,987.6	3,889.2	5,202.7	5,610.1	5,332.6	5,217.7
Unión Europea	11,864.1	10,085.7	11,250.4	13,904.9	15,588.5	17,945.5	20,385.2	21,498.1	21,659.4

FUENTE: Secretaría de Economía con datos de Banco de México.
www.economia-snci.gob.mx/nueva-snci/Estad_stica/Commx.htm
 + Entrada en vigor del TLC México UE

Obsérvese que es mucho mayor la cantidad de importaciones que hace nuestro país en comparación con las exportaciones que hacemos a la UE, situación que de inicio propicia una desigualdad entre ambas partes y que con el

Tratado México UE abre el mercado de nuestro país a toda clase de productos y mercancías de la UE, teniendo una repercusión en la balanza comercial de nuestro país.

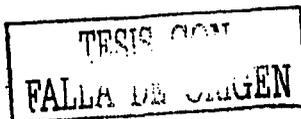
Esto presentado a nivel de cada país y desde el año de 1994, se observan las siguientes estadísticas:

Cifras en Millones de Dólares

País	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Alemania-- Rep. Fed.	3,495 6	3,202 6	3,814 5	4,621 1	5,695 0	7,125 2	7,302 3	7,583 7	7,305 8
Austria	131 1	100 3	123 1	155 2	202 4	180 8	193 8	239 2	202 5
Bélgica	607 3	696 5	647 3	700 0	585 8	545 9	692 5	948 3	852 8
Dinamarca	152 5	78 5	89 3	127 0	155 1	175 6	186 7	213 6	216 2
España	2,196 1	1,490 9	1,536 4	1,916 7	1970 5	2,144 3	2,949 8	3,081 3	3,648 9
Finlandia	70 7	65 3	86 1	105 7	123 7	184 0	216 0	258 0	161 6
Francia	2044 6	1462 6	1445 0	1612 3	1831 3	1,682 5	1,841 2	1,949 6	2,169 6
Grecia	28 7	18 7	18 5	27 9	15 8	23 5	39 9	29 8	36 5
Holanda	414 5	395 0	416 9	523 6	667 1	813 3	802 1	979 0	1,180 2
Irlanda	249 3	251 6	385 3	378 9	345 6	396 7	515 8	737 3	801 2
Italia	1,107 5	968 7	1,139 0	1,599 4	1,762 5	1,819 7	2,071 3	2,340 0	2,346 3
Luxemburgo	10 5	10 9	11 1	19 1	22 8	15 9	25 3	28 7	55 7
Portugal	80 7	100 1	78 3	131 4	131 0	232 5	245 7	249 5	224 1
Reino Unido	973 9	1,012 7	1,211 3	1,579 4	1,695 2	1,882 2	1,961 0	2,016 9	1,962 7
Suecia	301 0	231 1	248 3	407 1	384 7	723 3	1,341 5	843 3	495 3

FUENTE: Secretaría de Economía con datos de Banco de México.
www.economia-snci.gob.mx/nueva-snci/Estad_stica/Commx.htm

Los valores anteriores en USD corresponden al total del Comercio de México y con los países que integran la Unión Europea; del cual como se ha



dicho, que el 99% del volumen del Comercio Internacional de México con este socio comercial se efectúa por vía marítima, mientras que el 1% por la vía aérea.¹⁹⁶ Al respecto, Alemania, España e Italia son los países integrantes de la UE con los que se sostiene el mayor intercambio comercial.

En este sentido para determinar la cantidad del volumen transportado por vía marítima, es decir que utiliza el servicio de Fletes, a continuación se presenta lo que sería el valor del comercio con la Unión Europea transportado por vía marítima, esto es, aplicando a los valores de la tabla anterior, el citado 99%:

Cifras en Millones de Dólares

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Imp.	8,967.62	6,664.88	7,663.20	9,818.12	11,582.31	12,615.37	14,627.34	16,003.84	16,277.18
Exp.	2,777.84	3,319.96	3,474.70	3,947.72	3,850.31	5,150.68	5554	5,279.27	5,165.53
U.E.	11,746.46	9,984.84	11,137.90	13,765.84	16,432.62	17,766.05	20,181.34	21,283.11	21,442.81

FUENTE: Tabla correspondiente al 99% del total del comercio exterior México UE, derivada de datos de la Secretaría de Economía.

A los anteriores resultados, equivalentes al intercambio comercial México UE por vía marítima, es necesario tomar en cuenta las consideraciones que la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) señala respecto a las estimaciones de costos de los fletes marítimos.¹⁹⁷

Para el caso de Latinoamérica estos oscilan entre 6 y 10% del valor de los cargamentos transportados, dependiendo del país de que se trate; en el caso de México se asume que sería alrededor de un 7%. A objeto de continuar con este

¹⁹⁶ SALGADO y S., José E., Discurso Inaugural del X Congreso Anual de la AMEI " La Marina Mercante y el Comercio Exterior de México".

¹⁹⁷ Informe Presentado al Presidente Vicente Fox por parte de la COMISIÓN MARÍTIMA MERCANTE. Con datos extraídos del PERFIL MARÍTIMO DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. CEPAL 2002, localizado en www.eclac.cl/transporte/perfil/index.html

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ejercicio, para arribar a una idea de la magnitud del valor del flete marítimo mexicano, a continuación se exponen tales cifras, resultado:

Cifras en Millones de Dólares

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Imp.	627.73	466.54	536.42	687.27	810.76	883.07	1 023.91	1,120.27	1,139.41
Exp	194.45	232.40	243.23	276.34	269.52	360.55	388.78	369.55	361.59
UE	822.18	698.94	779.65	963.61	1080.28	1243.62	1412.69	1489.82	1501

FUENTE: Tabla derivada de datos de la anterior, obteniéndose el 7% de la misma.

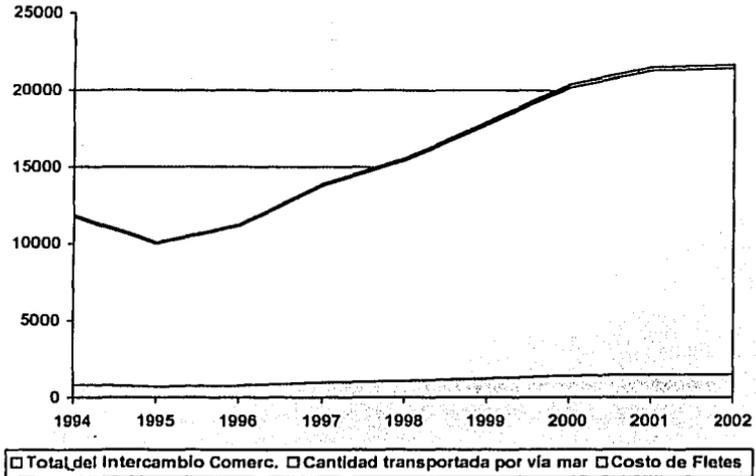
De estos miles de millones, seguramente poco más de 1,500 millones de dólares, son el costo de los fletes marítimos de los cargamentos de importación y exportación de México, ejercidos durante el año de 2002. Estas son las cantidades a que se hace referencia cuando se habla de fuga de divisas por la falta de una marina mercante nacional, tan sólo en lo que se refiere al intercambio comercial sostenido con la Unión Europea, sin considerar otros rubros como es con el TLCAN donde es mucho más intenso el intercambio, o los países asiáticos por citar algunos ejemplos.

Es fuga de divisas porque el 99% o casi el total de esos cargamentos son transportados en buques de banderas extranjeras de 114 compañías navieras ajenas a México, estadística ésta de mal gusto, que las API's han dado por seguir y reportar.¹⁹⁸

A continuación se esboza de manera gráfica tanto la cantidad de USD correspondientes al intercambio comercial, así como lo concerniente a lo que se llega a transportar por vía marítima (99%), así como lo referente al costo por gastos de fletes, que es el 7% del intercambio comercial por vía marítima.

¹⁹⁸ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Informe de Labores 1997 –1998.

Cifras en Millones de Dólares



FUENTE: Gráfica elaborada con datos derivados de tablas anteriores, de cifras proporcionadas por SE.

4.1.2 Ganancias obtenidas por las empresas navieras nacionales y extranjeras.

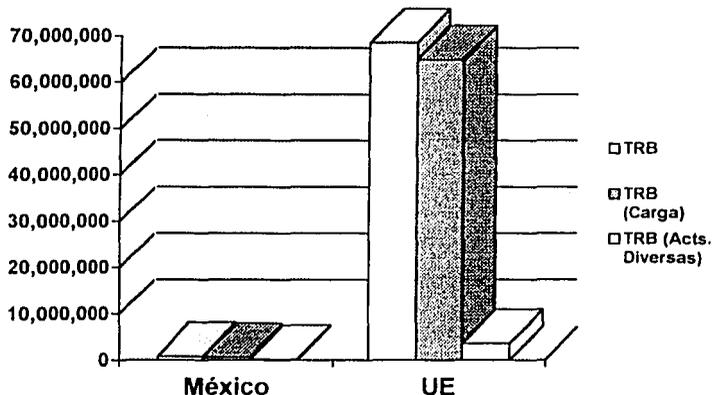
Al hacer referencia a ganancias o ingresos, es necesario enfatizar el hecho de que estos inevitablemente han ido a parar a manos extranjeras, debido a que la flota mercante mexicana es prácticamente inexistente. Así se ha expuesto en capítulos anteriores, en los que se habla de que el 99% de nuestras actividades marítimas comerciales, ya sean de exportación o importación, de Altura son realizadas por buques con pabellón extranjero.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Para ilustrar esta posición de inferioridad numérica de la flota mercante mexicana frente a la europea, se presenta el siguiente cuadro comparativo con datos y cifras correspondientes al año 2000:

	México	UE*
No. Buques	631	11,079
TRB	883,161	68,464,624
TRB (Carga)	639,718	64,835,658
TRB (Diversas Actividades)	243,443	3,628,966

* Se toma en cuenta a los 15 miembros.



FUENTE: Datos Obtenidos de WORLD FLEET STATISTICS 2000

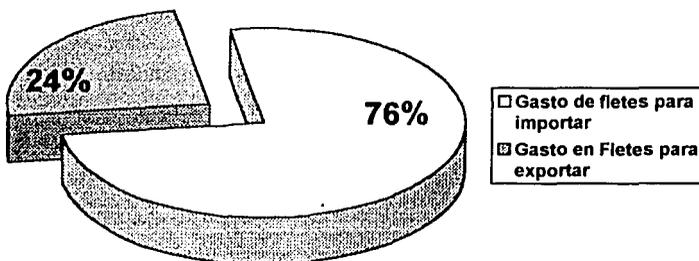
Con lo anterior se entiende que forzosamente son utilizados los buques extranjeros, a los cuales se tiene que pagar en dólares, por ser la moneda de libre manejo, y que deriva en la citada fuga de divisas.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Al respecto y como se ha expuesto con anterioridad se habla de 1,500 millones de dólares lo que se erogó en el año de 2002 por concepto de pago a empresas navieras por el servicio de fletes por el intercambio comercial sostenido con la UE. De ésta cifra, 1,139.41 millones de dólares correspondieron a lo gastado para poder importar productos de la UE, mientras que para exportaciones, se tuvo que pagar la cantidad de 361.59 millones de dólares.

Con lo anterior, se puede entender que de lo ejercido para el pago de fletes en dicho año, un 75.91 % lo abarcaron las importaciones hechas por nuestro país, mientras que un restante 24.09% fue lo concerniente para el envío de nuestras exportaciones.

Lo anterior lo demuestra la siguiente gráfica:



FUENTE: Gráfica elaborada con datos derivados del intercambio comercial México UE obtenidos de la SE.

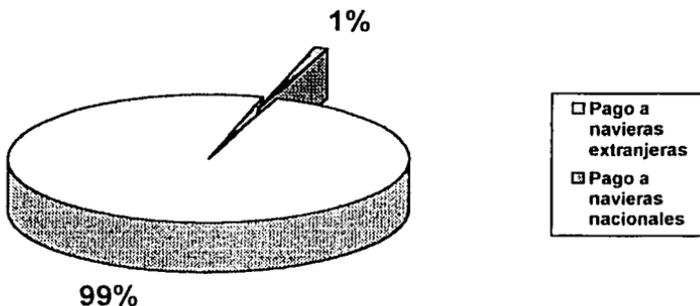
TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

4.1.3 Análisis Comparativo.

Para tener una mayor comprensión de la magnitud de lo que ha implicado el gasto ejercido en divisas para el pago de fletes, tenemos que en el año 2002, de los 1,501 USD gastados en este rubro el 99% es decir 1,485.99 USD fueron a dar a las empresas navieras internacionales, pues como ya se mencionó, nuestro país tan sólo cuenta con dos barcos azufreros que pueden realizar tráfico de altura pertenecientes a la Empresa Navimin, restando tan sólo 15.01 millones de dólares que se quedan en barcos nacionales. Presentado de manera gráfica, tenemos lo siguiente:

Gasto ejercido en Fletes por el Intercambio Comercial con la UE en el año de 2002.

	Pago a Navieras Extranjeras	Pago a Navieras Nacionales
Cifras en USD (Millones de dólares)	1,485.99	15.01
Porcentaje	99%	1%



FUENTE: Tabla y gráfica elaboradas con datos derivados del intercambio comercial México UE obtenidos de la SE.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Como puede observarse el negocio de Fletes se queda a manejo y control total de navieros extranjeros, oportunidad que es desaprovechada por empresarios nacionales, quienes encontrarían un negocio muy redituable si decidieran invertir en éste.

Al considerar la cantidad estimada de 1,485.99 Millones de dólares que se tuvieron que pagar a navieras extranjeras por concepto de flete durante el intercambio comercial tenido en el 2002 entre nuestro país y la UE, se debe tener en cuenta que ésta cantidad hace referencia tanto a las importaciones como a las exportaciones. En este sentido no se toma en cuenta, cual de las partes asumió el pago del flete, ya sea el exportador o el importador en su caso.

Pero en todo caso corresponde al importador mexicano la disposición e interés para adquirir productos y bienes provenientes de algún país integrante de la UE, y por lo tanto el cubrir los gastos por concepto de flete, mientras que en el caso de nuestras exportaciones, el flete será cubierto por los importadores europeos a causa de su interés por adquirir los productos y mercancías nacionales.¹⁹⁹

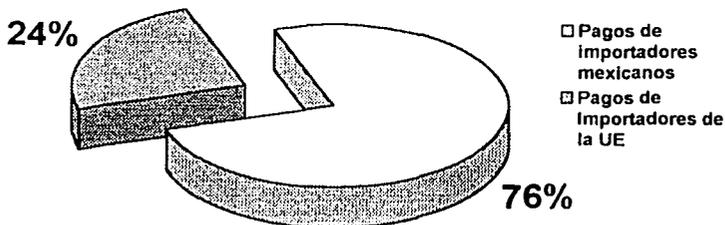
De tal forma que tenemos una estimación de que proporcionalmente de los 1,485.99 millones de dólares que se pagaron a navieras extranjeras, un 75.91% fue cubierto por importadores mexicanos. Es decir, alrededor de 1,128.02 millones de dólares se utilizaron para pagar fletes dentro del intercambio comercial sostenido con la UE en el año 2002. El restante 24.09% fueron cubiertos por la

¹⁹⁹ Los importadores al igual que todas aquellas personas físicas o morales que tienen necesidad de hacer pagos o de transferir fondos al exterior cualquiera que sea el origen de dichos pagos o transferencias, recurren al mercado de cambios en demanda de divisas, o sea de poder adquisitivo extranjero, generalmente bajo cualquier forma de giro. Por otro lado, los exportadores concurren al mercado a ofrecer poder adquisitivo extranjero. Lo anterior es señalado en: TORRES Gaytan, Ricardo, TEORÍA DEL COMERCIO INTERNACIONAL, Siglo XXI, 5ª Edición, 1976. p. 278.

contraparte europea, lo cual correspondió a un estimado de 357.97 millones de dólares.

Así pues, se presenta una fuga aproximada de 1,128.02 millones de dólares que bien pudieran ser ganancias de navieras nacionales, pero que por falta de una verdadera flota mercante, es dinero que va a dar a manos foráneas. Presentado lo anterior de forma gráfica, se observa lo siguiente:

	Pagos de Importadores mexicanos	Pagos de importadores Europeos
Cifras en USD (millones de dólares)	1,128.02	357.97
Porcentaje	75.91	24.09



FUENTE: Tabla y gráfica elaboradas con datos derivados del intercambio comercial México UE obtenidos de la SE.

Sin lugar a dudas el libre comercio, comprende muchas de estas situaciones, en las cuales las ventajas comparativas dependen de la capacidad de

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

cada país en aprovechar cada una de sus potencialidades. En este sentido México gozaría de una gran ventaja de contar con una eficiente y moderna Flota Mercante.

4.2 INCIDENCIA DE LAS DIVISAS OBTENIDAS EN LA BALANZA GENERAL DE PAGOS.

Para comprender de una forma más amplia la repercusión de la fuga de divisas propiciada por la falta de una Flota Mercante, se hace necesario analizar la incidencia de dicha fuga en la Balanza de Pagos, misma en la que se hacen los registros de este tipo de transacciones económicas en un periodo de tiempo determinado, que en este caso sería el correspondiente al año 2002.

Sin embargo, es importante entender lo que es en sí la Balanza de Pagos. A este respecto señala el Maestro Ricardo Torres Gaytán que la Balanza de Pagos "enumera y cuantifica en el lado activo todos los rubros por medio de los cuales los residentes de un país recibieron poder de compra externo a través de las mercancías y servicios proporcionados y por la venta de títulos-valores, (importación de capitales). Al mismo tiempo, enumera y cuantifica, en el lado del pasivo, todos los usos que los residentes de dicho país le dieron a su poder de compra externo, por concepto de importación de bienes y el pago de servicios recibidos y por exportación de capital, (importación de títulos)". Otra definición, es la proporcionada por Raúl Morales Castañeda quien señala que la Balanza de Pagos es un registro estadístico de formato contable, de las transacciones económicas de todo tipo entre los residentes de un país y los residentes del resto del mundo, y suele calcularse para periodos anuales o trimestrales.²⁰⁰

Referente a la señalada Balanza de pagos, el Banco de México presentó el pasado 27 de febrero de 2003, el reporte del estado general de dicho registro en el año de 2002, del que podemos destacar el resumen en el que señala que presentó un déficit en la cuenta corriente por 14,058 millones de dólares, un superávit en cuenta de capital por 20,377 millones de dólares, un flujo neto

²⁰⁰ TORRES Gaytan, Ricardo, Ob. Cit. p.205.

MORALES Castañeda Raúl, EL ANÁLISIS DE LA BALANZA DE PAGOS PARA LOS QUE TIENEN PRISA.

positivo por 770 millones de dólares en el rubro de errores y omisiones y un incremento neto en las reservas internacionales netas del Banco de México por 7,104 millones de dólares. Con esto último, al 31 de diciembre de 2002 el saldo de dichas reservas se ubicó en 47,984 millones de dólares. Tomando en cuenta lo señalado en la Cuenta Corriente, tenemos a continuación el siguiente cuadro:

BALANZA DE PAGOS 2001 - 2002
Millones de Dólares

Concepto	2001 Anual	2002 Anual
Cuenta Corriente	-18,008	-14,058
Balanza Comercial	-9,954	-7,997
- Exportaciones	158,443	160,682
- Importaciones	168,396	168,679
Servicios No Factoriales	-3,558	-4,048
Servicios Factoriales	-13,834	12,282
Transferencias	9,338	10,269
Balanza Comercial sin Exportaciones Petroleras	-22,752	-22,474
Cuenta de Capital	24,407	20,377
Pasivos	28,241	-8,612
Préstamos y Depósitos	-976	-3,883
Banca de Desarrollo	-1,280	-545
Banca Comercial	-2,694	-2,499
Banco de México	0	0
Sector Público No Bancario	-1,280	-1,619
Sector Privado No Bancario	4,287	780
Inversión Extranjera	29,217	12,495
Directa	25,334	13,626
De Cartera	3,883	-1,131
Mercado Accionario	151	-104
Mercado de Dinero	941	150
Valores Emitidos en el Exterior	2,791	-1,177
Sector Público	1,274	-2,300
Sector Privado	1,517	1,123
Activos	-3,834	11,765

FUENTE: Banco de México.

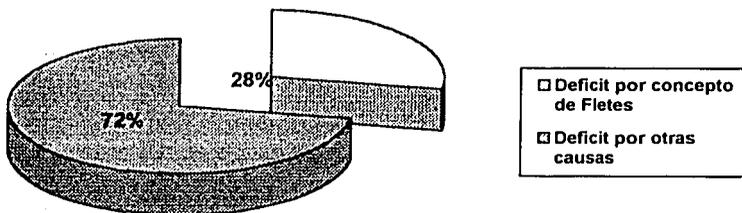
Del anterior cuadro que presenta la Balanza de Pagos para los años 2001 y 2002, se toma en consideración la Cuenta Corriente de la Balanza de Pagos, en la que se ubica la Balanza de Servicios, debido a que es en ésta, donde se contabilizan el servicio de Fletes. Específicamente dicho dato aparece en los Servicios No Factoriales. Misma en la que aparece una suma deficitaria de 4,048 millones de dólares durante el año de 2002.²⁰¹

En este rubro, fue contabilizado el pago a navieras extranjeras por el servicio de fletes para el transporte de mercancías durante el proceso de importación. De tal manera que los 1,128.02 millones de dólares que fueron fuga de divisas en el 2002, se contabilizaron en la Cuenta de Servicios No Factoriales, por lo que se incluye ésta cifra dentro de los 4,048 millones de dólares deficitarios.

Analizando el porcentaje de incidencia de lo concerniente a los fletes, tenemos que equivale a un 27.87% del total del déficit de dicha cuenta. Desarrollado en tabla y en gráfica se presenta de la siguiente forma:

	Déficit por concepto de Fletes	Déficit por otras causas	Total
USD	1,128.02	2,919.98	4,048
Porcentaje	27.87	72.13	100

²⁰¹ Los conceptos por los que se reciben y hacen pagos por servicios entre países son de muy variada naturaleza. Los rubros más importantes de la Balanza de Servicios son: 1) Servicios de Transporte: fletes y alquileres de Barcos, Tráfico de Pasajeros, derecho de puerto y canales, tránsito ferroviario, tasas por servicios de correo, etc.; 2) Cuentas de Viajeros; 3) Servicios por comercio de mercancías; 4) Servicios por Operaciones Financieras; 5) Recaudaciones y gastos de los Gobiernos; Otros, como remesas de inmigrantes.
TORRES G., Ricardo, Ob. cit. p. 209.



FUENTE: Gráfica elaborada con datos derivados del intercambio comercial México UE obtenidos de la SE; y de la Balanza Comercial con el reporte del Banco de México.

Como se puede apreciar se observa un déficit en la Balanza de Servicios no Factoriales. El reporte presentado por Banco de México²⁰²:

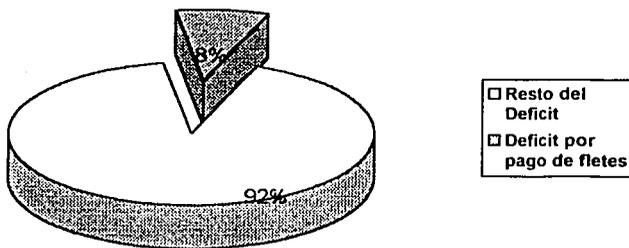
En 2002 la balanza de servicios no factoriales registró un déficit de 4,048 millones de dólares, como resultado de ingresos por 12,692 millones de dólares y egresos por 16,740 millones. La cuenta de viajeros internacionales (suma de los renglones de turistas y excursionistas) mostró un superávit de 2,798 millones de dólares.....Por otra parte, los egresos de los residentes mexicanos en sus viajes al exterior se acrecentaron 6.3 por ciento en el año.....El resto de los renglones que conforman la balanza de servicios no factoriales presentó en su conjunto un déficit de 6,846 millones de dólares, que obedeció principalmente a erogaciones asociadas al intercambio de mercancías en el exterior.

²⁰² LA BALANZA DE PAGOS EN EL 2002, Banco de México, Comunicado de Prensa del 27 de Febrero de 2003.

Del anterior párrafo es de destacarse, el renglón señalado a las erogaciones asociadas al intercambio de mercancías en el exterior, puesto que es ahí en el que se circunscriben los pagos por servicio de fletes, que como ya se presentó, contribuyen a pronunciar el déficit que existe en este rubro.

Por otra parte, la misma cantidad estimada de 1,128.02 millones de dólares ,pago de fletes de importadores mexicanos en el intercambio comercial con la UE en el 2002, se contabiliza en la cifra total registrada en la Cuenta Corriente de la Balanza se Pagos que como se pudo observar, presentó un déficit de 14,058 en el año de 2002, y representó un 8.02% del total del déficit de dicha balanza.

A continuación se presenta de forma gráfica lo anteriormente mencionado.



FUENTE: Gráfica elaborada con datos derivados del intercambio comercial México UE obtenidos de la SE; y de la Balanza Comercial con el reporte del Banco de México.

En comparación con el año anterior dicho déficit registró una contracción, propiciada en buena parte por el menor déficit comercial, reflejo del aumento en el valor de las exportaciones petroleras, así como un descenso en el cuenta de servicios factoriales y a un mayor superávit en la cuenta de transferencias.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

De tal manera que el déficit en la cuenta corriente se originó en 2002 de la combinación de déficit en las balanzas comercial, de servicios factoriales, de servicios no factoriales y de un superávit en la balanza de transferencias.²⁰³

Lamentablemente este déficit en la Cuenta Corriente, convierte al capital externo en algo indispensable para financiar dicho déficit, capital al que, por lo tanto, hay que satisfacerle sus exigencias por costosas y adversas que estas sean para el país. Dicha contabilización de capital externo se registró en la Cuenta de Capital, en la cual hubo un superávit de 20, 337 millones de dólares.

Para esto, nuestro país en el 2002 tuvo que contraer pasivos, compromisos o adeudos, por 8,612 millones de dólares, mientras que contabilizó un total de 11,765 millones de dólares en la parte de activos.

Retomando la proporción porcentual de los pagos estimados por servicio de Fletes que se hicieron en el 2002 en el intercambio comercial con la UE, 27.87% en relación con la balanza de servicios no factoriales, y un 8.02% en relación con la balanza de Cuenta corriente, se tiene la conciencia que de haber contado con Flota Nacional se hubiera evitado la existencia de este déficit, o cuando menos una menor cantidad de fuga de divisas en este rubro.

Como se puede apreciar la incidencia de la fuga de divisas en la Balanza General de Pagos pudiera parecer relativamente poco significativa, en cuanto a lo estimado por pago de fletes a navieras extranjeras en el intercambio comercial con la UE; sin embargo, este tan sólo constituye un rubro de la utilización de buques para la importación de productos y mercancías. Puesto que si se tomará en consideración el total correspondiente al comercio que nuestro país sostiene con el resto del mundo, tendríamos una cifra mucho mayor por el pago de fletes, que muy seguramente afecta de mayor manera en la citada

²⁰³ Ibid. Pag. 1

Balanza General de Pagos, que como ya se explicó tiene que recurrir al endeudamiento externo, así como a los capitales especulativos para subsanar el déficit por cuenta corriente, sin olvidar que nuestro principal producto de exportación, es decir el petróleo que sale de México por la vía marítima, entregándose más de 60% del mismo a Estados Unidos y esos fletes se pierden, pues se hace en buques tanque extranjeros, mediante compra Free on Board (FOB) puerto mexicano.

CONCLUSIONES

En ésta tesis se ha analizado lo relativo a la Flota Mercante Nacional de Altura y sus desventajas ante su similar de la Unión Europea con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio, trabajo en el cual se han estimado los repercusiones económicas de tan sólo un rubro del sector naviero en relación al Acuerdo Comercial suscrito con la Unión Europea. Las desventajas a que se hace referencia y que son las más importantes a mencionar se citan a continuación:

DESVENTAJAS

1. Se tiene desventaja desde el momento en el que se suscribe un acuerdo comercial en el que no se contemplan medidas encaminadas a equilibrar las condiciones de la flota mexicana con respecto a la de Europa. La Falta de observancia de dicha situación, se ha traducido en un desacierto que ya con el acuerdo suscrito, hace el que el sector naviero nacional no tenga a favor alguna medida de amparo o de consideración por la superioridad tanto numérica como de calidad de la UE. Lo anterior se sustenta en los análisis realizados al **capítulo II** del Tratado en mención, y que refiere al **Artículo 10.-Transporte de Marítimo Internacional**, señalando una reciprocidad de condiciones para la prestación de servicios sin tomar en cuenta medidas encaminadas a la consecución de una verdadera equidad en éste sector.

2. La siguiente desventaja está en que lamentablemente nuestro país **carece de** una vocación histórica de los asuntos del mar, tal y por lo tanto de la definición de **Políticas Públicas encauzadas a promover el desarrollo de la Flota Mercante**. Esto no ocurre con las naciones integrantes de la UE, que desde hace muchos siglos han privilegiado el desarrollo de eficientes flotas y marinas, haciendo de estos tópicos verdaderas políticas estatales. Por citar algunos países, en los casos particulares de Francia y la Alemania, se tienen las siguientes políticas estatales: Incentivos para la construcción naval que se proyecta en tres

ejes, investigación y desarrollo; apoyo directo a la construcción de buques; y el financiamiento a la construcción de buques.

Por otra parte, la UE en su conjunto ha definido lineamientos que dan sentido a su Política de Transportes, específicamente en los arts. 3, 74 y 84 y 129 D en el Tratado de la Comunidad Europea, en el cual se establece una Política Común de Transportes, Construcción y Desarrollo de redes Transeuropeas, con un objetivo bien definido que es el establecimiento de una política global para la movilidad de personas y de mercancías en el mercado interior y hacia terceros países y que en el caso particular de la Flota mercante de la UE está promovida en tres sentidos:

Política de Transporte Marítimo enfocada al acceso al mercado y a la competencia. (Memorandum de la Comisión de 1985 "Hacia una Política Común de Transportes- Transportes Marítimos; Comunicación de 1996 "Hacia una nueva estrategia marítima")

Política de la Construcción Naval. (Arts. 87 y 133 Tratado de la UE; y el 157 añadido por el Tratado de Maastricht).

Políticas de Seguridad y Normas de Tráfico.

Ante ésta falta de atención a la promoción y desarrollo del sector naviero se acentúa la desigualdad y en si las desventajas señaladas.

3. Otra importante desventaja, es en el sentido de que **para las exportaciones de petróleo crudo, no cuenta PEMEX con buques que le permitan llevar el producto hasta puerto de destino**, situación que impide la posibilidad de vender el producto con todo y el servicio, dejando ésta ganancia a las navieras extranjeras. En cuestión numérica la Flota de PEMEX cuenta con 19 buques tanque petroleros y 2 buques gaseros, sumando un total de 21 embarcaciones mayores, Flota que sólo hace navegación de cabotaje, dejando como ya se dijo a navieras extranjeras, el traslado del crudo hasta su puerto de destino.

4. Las desventajas que se han mencionado se ven agravadas cuando se hace la revisión de la situación numérica y de calidad de la flota mexicana en comparación con la de la UE, en la que podemos darnos cuenta de enormes diferencias. En realidad ésta desventaja es consecuencia de las anteriores, pero es la que manifiesta con mayor profundidad la desigualdad señalada. De tal forma que al año 2000, la Flota Mercante Nacional tuvo un registro de **639,718 TRB contando con 74 barcos de carga y una edad promedio de 27 años**; mientras que por parte de la Flota Mercante de la UE las cifras arrojan un total de **11,079 buques de carga con un registro de 64,835,658 y una edad promedio de 20 años**. Con lo anterior es de comprenderse que dentro del intercambio comercial originado de la firma del TLC con la UE, mayores habrán de ser las posibilidades de explotación de este servicio por parte de la Flota de la UE, ya sea por la calidad de sus buques como por cantidad de los mismos y por ende la mayor oferta de dicho servicio.

MEDIDAS A CONSIDERAR PARA LA REVERSIÓN DE LAS DESVENTAJAS.

Una vez analizadas las desventajas trascendentales que tiene la Flota Mexicana, se concluyen la siguientes aseveraciones que vendrían a revertir la situación antes mencionada y que refieren a propuestas a seguir en los tres elementos de análisis de ésta tesis: a la Flota Mercante Mexicana de Altura, al Tratado de Libre Comercio México – UE, y las repercusiones en la economía nacional.

Con respecto a la Flota Mercante Mexicana de Altura:

A lo largo de la historia de la Flota Mercante de nuestro país, muy incierto ha sido el destino que se ha dado a las políticas públicas de apoyo y respaldo a este sector, pasando por alto el hecho de que los países que son potencias

marítimas comerciales, son aquellos que han incentivado sus flotas mercantes, tanto con fuertes inversiones en la construcción de barcos, contando con astilleros nacionales, como con legislaciones que favorezcan y clarifiquen normas acordes a la realidad y al desarrollo.

Por lo tanto nuestras autoridades, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberán poner mayor atención en este aspecto desarrollando planes de rescate y subsidio a la Flota Mercante Nacional de Altura, basados en los siguientes puntos:

- Desde el punto de vista crediticio, la creación de programas de apoyo directo a las armadoras, con créditos blandos y de pronta ejecución. Estos programas podrían ser operados en coordinación con NAFINSA en su caso o por cualquier otro, que en algún momento diera buenos resultados como lo fue en su momento con la creación de la ex naviera TMM.
- Desde el punto de vista fiscal, tomando en cuenta que la SHCP es el área encargada del ramo, se deberá instrumentar una estrategia que proporcione subsidios y menos cargas fiscales, con el fin de generar condiciones de inversión, y abanderamiento de barcos en aguas nacionales.

Mención aparte merece el papel que deberá asumir Petróleos Mexicanos con respecto a su Flota ya que es el primer usuario nacional del transporte marítimo, máxime cuando en tiempos de conflicto bélico, existen momentos cruciales en el suministro de energéticos a los participantes en el escenario de conflicto. Por lo que una flota en condiciones eficientes de servicio será de gran valor para aprovechar la oportunidad de proveer de combustible a los participantes, concientes de los efectos económicos por el alza en los precios internacionales del petróleo. Por lo que se deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- El que PEMEX redimensione su flota y decida quedarse con un número estratégico de navíos para la cobertura de sus necesidades básicas, significando esto, tonelaje con bandera mexicana, empleo y control de divisas.
- El impulso al empleo de buques nacionales con los mayores adelantos técnicos en la industria costa afuera u off shore. Esta estrategia traería doble beneficio para nuestro país al activar la recuperación de la industria naval.
- Colocar con buques tanque mexicanos el petróleo que nos ha sido comprado a fin de obtener el flete, o sea vender CIF puerto de destino convenido y ya no FOB puerto mexicano.

Finalmente, crear al estilo japonés los "Sogo Shosha", es decir empresas generalizadas de negocios, en donde unen una serie de empresas que siempre incluyen a una empresa marítima para que coloque sus productos a precios competitivos. Lo anterior, considerando que los denominados "Sogo Shosha" se estructuran de la siguiente forma:

- a) Compañía Generalizada de Negocios.
- b) Empresas dedicadas a la metalurgia y la minería.
- c) Empresas de maquinaria y la construcción.
- d) Empresas del ramo textil.
- e) Empresas de la Industria Química.
- f) Empresas de la Industria Alimenticia.
- g) Empresas del papel y la celulosa.
- h) Empresas de Mercancías Generales Diversas.
- i) Empresas Eléctricas.
- j) Empresas Automotrices.
- k) Empresas de Transportes.
- l) Empresas Financieras.

m) Bancos.

n) Empresas Marítimas.

Este sería en resumen un ejemplo de cómo se organizan los grupos en Japón, tal es el caso de:

Grupo Fuji.

Mitsubishi.

De los cuales se podría tomar como ejemplo de funcionamiento para los grupos mexicanos empresariales como serían los de Monterrey, Puebla, León, etc.²⁰⁴

Los resultados de estas estrategias no se harían esperar puesto que se abrirían más fuentes de trabajo, con el desarrollo de astilleros mexicanos para darle servicio y mantenimiento a la Flota Mercante Nacional e inclusive Internacional. Misma situación se generaría con la creación de nuevas armadoras, que darían empleo, necesidad inmediata de la sociedad mexicana.

Con respecto al Tratado de Libre Comercio México UE:

Es importante el que se realice una revisión por parte de las diferentes comisiones encargadas en este caso del H. Senado de la República en coordinación de la autoridad correspondiente del Ejecutivo Federal, del capítulo II en su artículo 10 que aborda lo concerniente al Transporte Marítimo Internacional, puesto que lo mencionado en este no prevé ninguna disposición de regularización de las condiciones desiguales tanto cuantitativas como cualitativas que hay en las flotas de los países firmantes del Tratado. Tan sólo dispone la reciprocidad en las

²⁰⁴ VAZQUEZ Ahedo, Gilberto, LA CONSOLIDACIÓN DE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS COMO SOLUCIÓN AL PROBLEMA DE COMERCIALIZACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTOS MANUFACTURADOS DE MÉXICO, Tesis para obtener el título de Licenciado en Relaciones Internacionales, México, 1977, pp. 144 a 177.

condiciones de operación y establecimiento, olvidando por completo las desventajas que vive el sector naviero mexicano.

También deberá ser objeto de revisión la Ley de Navegación vigente, puesto que como se señaló en el trabajo, dicha Ley presenta disposiciones y conceptos alejados del estado real de la situación de la Flota Mercante y en general de la Marina Mercante Nacional puesto que en vez de beneficiarla le dificulta las condiciones que favorezcan su desarrollo. En este sentido José Eusebio Salgado y Salgado desarrolló un análisis amplio y objetivo de la citada legislación en su Tesis Doctoral de Derecho Marítimo, trabajo que en mucho contribuirá al entendimiento de la obligada revisión a que se deberá someter ésta legislación.

Finalmente lo que se ha expuesto en el Capítulo Cuarto, esboza fielmente la preocupación que da sentido a ésta Tesis, que son **las repercusiones en la Economía Nacional por la falta de una eficiente Flota Mercante Nacional** :

De no poner pronta atención en los desajustes que existen por concepto de déficit en la Balanza de Servicios No Factoriales, se estaría dejando un déficit que si bien es de carácter estructural, se manifiesta de manera permanente en las cuentas nacionales. Este desajuste es corregible, atendiendo a su origen, tal como se ha planteado en esta Tesis. Sin embargo, no se debe pasar por alto que aunque ahora las Cuentas Nacionales gozan de una relativa estabilidad, en un largo plazo este déficit crónico podría venir a complicarse, ejerciendo diferentes presiones, como sería sobre el tipo de cambio de nuestra moneda.

Sin embargo, el problema hay que comprenderlo en todas sus dimensiones, que se magnifican al considerar la gran cantidad de socios comerciales que tiene nuestro país, y con los cuales debe de establecer un comercio vía marítima. Por lo tanto se vuelve imperioso el volver la vista a este

importante problema nacional, el cual debe ser incluido en la agenda de asuntos del Ejecutivo Federal como una prioridad que permita aprovechar de forma conciente este importante nicho de riqueza de la gran nación mexicana.

BENEFICIOS DERIVADOS DE LA ATENCIÓN AL PROBLEMA DE LA FLOTA MERCANTE.

En este sentido muchos serían los **beneficios por atender a Políticas encaminadas al desarrollo de la Flota Mercante mexicana:**

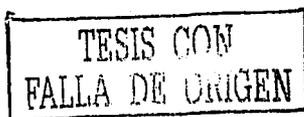
- Un problema que está latente en todos los ámbitos: el desempleo, el cual se estaría solucionando parcialmente; puesto que al incentivar la constitución de armadoras de buques o empresas navieras, se estarían generando un gran número de empleos, el cual no tan sólo es referible a la operación del buque, sino a todos los procesos que abarca el negocio del buque. Desde el desarrollo de astilleros para dar servicio a la flota mercante nacional como internacional, así como la instalación de fabricas para producir equipamiento marino e industria naval auxiliar, hasta los servicios que se deben brindar a bordo del buque, que incluye la contratación de oficiales como de marinería.
- Se evitaría la salida de divisas por el pago de servicios de flete a navieras extranjeras, que como ya se cito, se hace en divisa estadounidense y que ocasiona desajustes a la economía del país. En el caso de la UE, que es objeto de análisis en el último capítulo de ésta tesis, se considera una fuga de divisas en el año de 2002, por 1,128.02 millones de dólares, sin considerar lo perdido por pago de seguros marítimos, por desembarco en los puertos estadounidenses, ni costos de autopista, mismos que fueron a engrosar el déficit en balanza de pagos. Por ende la necesidad de contar

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

con una eficiente Flota Mercante que permita reducir las desventajas anteriormente señaladas.

- Sin lugar a dudas, aumentaría la capacidad de competitividad de nuestro país, puesto que nuestras empresas estarían en posición, no sólo de vender sus productos, sino que bajo convenios con armadoras nacionales, se estaría llevando hasta el puerto de destino el producto, con lo cual se estaría aprovechando de mejor forma el comercio internacional y en particular con nuestros socios de la UE.
- Situación similar estaría ocurriendo con PEMEX, que al contar un número estratégico de buques tanque, podría llevar hasta el puerto de destino gran parte de su producción y no tener que pagar sumas millonarias a empresas extranjeras.
- De incentivarse a la Flota Mercante Mexicana, al paso de los años los mexicanos seríamos una potencia comercial naviera y podríamos manejar la carga de otros países que no tengan capacidad de hacerlo y sobre todo el manejar el total de la carga nacional que como ya se ha mencionado es concesionada a extranjeros como es el petróleo y sus derivados así como el granel mineral, etc.
- También se crearían especialidades en el estudio naviero y sobre el Derecho Marítimo con el firme objetivo de ser más competitivos a nivel internacional.

Para terminar este desarrollo de conclusiones, se debe mencionar que es menester de aquellos mexicanos comprometidos con el país, concientizarse con todas aquellas problemáticas que afectan directamente a los intereses de la Nación. Tal es el caso de la Flota Mercante, que debiera ser considerada como un



elemento clave en la defensa no sólo de nuestra soberanía económica sino de muchos más aspectos, que de dejarse a la deriva y sin la atención adecuada, se estaría perdiendo el control de un importante elemento para el desarrollo económico de nuestro México, que estaría condicionando en buena parte su futuro y tal como lo señalara el celebre Profesor Ricardo Torres Gaytán, debido a la importación de alimentos y a la carencia de una Flota Mercante se estaría condenando a nuestro país a un inminente subdesarrollo.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS

▪ BIBLIOGRAFÍA

- BLANCO Mendoza, Herminio,
LAS NEGOCIACIONES COMERCIALES DE MÉXICO CON EL MUNDO, FCE, México, 1994.
- BONILLA, Juan de Dios,
HISTORIA MARÍTIMA DE MÉXICO, Editorial Litorales, México, 1962.
- BOSH García, Carlos
MÉXICO FRENTE AL MAR. EL CONFLICTO HISTÓRICO ENTRE LA NOVEDAD MARINERA Y LA TRADICIÓN TERRESTRE, Balassa, UNAM, México.
- BRAVO Ugarte, José,
HISTORIA DE MÉXICO, La Nueva España, Editorial Jus, México, 1953, 4 Vols.
- CARDENAS de la Peña, Enrique
EDUCACIÓN NAVAL EN MÉXICO, Secretaría de Marina, 1967, México, 2 Vols.
HISTORIA MARÍTIMA DE MÉXICO, Guerra de Independencia 1810- 1821, Esdima, México, 1973, 2 Vols.
- DÍAZ DEL CASTILLO, Bernal
HISTORIA VERDADERA DE LA CONQUISTA DE LA NUEVA ESPAÑA, 1568, Editado en Madrid en la Imprenta del Reino, Año de 1632 y sacada a la luz por e P.M. Fr. Alfonso Remon, Predicador, y Coronista General del Orden de Nuestra Señora de la Merced Redempcion de Cautivos.
- GARCÍA Cantú, Gastón,
LAS INVASIONES NORTEAMERICANAS EN MÉXICO, Serie Popular Era, Primera Edición, México, 1971, 368 pags.
- GONZÁLEZ Garcidueñas, Javier A.
PROBLEMÁTICA DEL CABOTAJE EN MÉXICO, Ed. Porrúa, México, 2002, 103 pags.
- LOPEZ ENRIQUEZ, José
ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA ORGANIZACIÓN EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL, Centro Nacional de Enseñanza Técnica Industrial, México, 1977. Pág. 198.
- MANTILLA Molina, Roberto
DERECHO MERCANTIL, Edit. Porrúa, 29ª Edición, México, 1997, 548 pags.
- MAURO Ibañez, Cipriano,
ANÁLISIS DE LA POLÍTICA PÚBLICA EN EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVAL PARAESTATAL 1983-1985, INAP, México, 1987.

OLAVARIA Y Ferrari, Enrique,
MÉXICO A TRAVÉS DE LOS SIGLOS, México Independiente (1821 – 1855).

PASCAL FONTAINE,
10 LECCIONES SOBRE EUROPA Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, Tercera Edición, Serie Documentación Europea, Impreso en Bélgica, 1998, 63 pags.

SALGADO y Salgado, José Eusebio
DERECHO MARÍTIMO, Edit. Mc Graw Hill, Segunda Edición, México, 1999, 38 pags.

EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA Y SUS PROBLEMAS INTERNOS E INTERNACIONALES. Tesis, Escuela Nacional de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México, 1967. 498 pags.

HISTORIA DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL MEXICANA Y SU REGULACIÓN JURÍDICA, México, 2003, 18 pags.

VERACRUZ Y LA MARINA MERCANTE, México, 2003, 20 pags.

SOBARZO, Alejandro
REGIMEN JURÍDICO DE ALTAMAR, Editorial Porrúa, Segunda Edición, México, 1985.

TAMAMES, Ramón
ESTRUCTURA ECONÓMICA INTERNACIONAL, Alianza Editorial, 19ª Edición, Madrid, 2001.

TORRES Gaytan, Ricardo
TEORÍA DEL COMERCIO INTERNACIONAL, Edit. Siglo XXI, 5ª. Edición, México, 1976.

VAZQUEZ Ahedo, Gilberto,
LA CONSOLIDACIÓN DE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS COMO SOLUCIÓN AL PROBLEMA DE COMERCIALIZACIÓN INTERNACIONAL DE PRODUCTOS MANUFACTURADOS DE MÉXICO, Tesis para obtener el título de Licenciado en Relaciones Internacionales, México, 1977. 294 pp.

WERNER Wolfgang
EUROPA DE LA A A LA Z, Comisión Europea, 1997

▪ HEMEROGRAFÍA PERIÓDICOS

EL UNIVERSAL
PONEN FIN A DIVISIÓN EN VIEJO CONTINENTE, Jueves 17 de abril de 2003, Internacional, página 2.

REVISTAS ESPECIALIZADAS

ARELLANO Melchor.
El petróleo, instrumento de reactivación de la flota mercante nacional, REVISTA INTERMODAL, Año 1 No. 11

Cabotaje sólo para mexicanos, REVISTA INTERMODAL, Año 1 No. 9/10.

La Producción Petrolera costa afuera la industria que no se ve, Revista Intermodal, Año 1 No. 7, México, DF., 2000.

TMM bajo el reflector estadounidense, Sección Marea Alta, Revista Intermodal, Año 1 No. 6., 2000.

PINEDA Miriam,

Reconoce SCT competencia desleal en la Marina Mercante, Revista Intermodal, Año 1, No. 7 México, DF, Abril de 2000.

Sigue TMM a la deriva, Revista Intermodal, Año 1 No. 7, 2000.

MUNDO EJECUTIVO, Suplemento Especial Reino Unido, 2002.

• LEGISGRAFÍA

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. Ed. Delma, México, 2002.

TRATADOS RATIFICADOS Y CONVENIOS EJECUTIVOS CELEBRADOS POR MÉXICO, Senado de la República, Tomos: XII, XIII, XIV, XV, XVIII, XXXIV, XXXV, XXXV XXXVII, XXXVIII, XLVII, XLVIII.

LEY DE NAVEGACIÓN, Ed. Delma, México, 1999.

• REPORTES Y DOCUMENTOS

AGUILAR Ricardo, LOS BARCOS * BASURA * EN EUROPA, Informe publicado por el Centro de Estudios del Medio Ambiente (CEMA), Fundación Hogar del Empleado.

ALMANAQUE MUNDIAL 2003, Edit. Televisa, Año 49, No. 49, Fecha de Public. 21/08/02.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA ENSEÑANZA DE LA INGENIERÍA EN MÉXICO, Ponencia del Ing. Francisco A. Valero Salas en la Mesa Redonda de la Academia Mexicana de Ingeniería presentada el 29 de septiembre de 1992.

Datos Proporcionadas en la Mensaje Inaugural del X Congreso de la Asociación Mexicana de Estudios Internacionales (AMEI) titulado " EL FUTURO DE LA MARINA MERCANTE Y DE LOS PUERTOS MEXICANOS", por el Presidente de la misma Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, celebrado los días 3 y 4 de septiembre de 2000 en el Puerto de Veracruz, Ver.

Datos proporcionados por mi maestro el Dr. Salgado y Salgado, en clase de Derecho Marítimo, de la Licenciatura en Relaciones Internacionales de la ENEP Acatlán, UNAM.

DOF de las Comunidades Europeas, (97C No. C109/1) Resolución del Consejo.

FLOTA PETROLERA, CONSIDERACIONES DEL CASO, SITUACIÓN ACTUAL Y ESQUEMAS DE REACTIVACIÓN, Informe presentado por los Comités Ejecutivos y Locales, Secciones 1 y 10 del STPRM a la Comisión de Marina de la LVIII Legislatura de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.

LA BALANZA DE PAGOS EN EL 2002. Comunicado de Prensa del 27 de Febrero de 2003 del Banco de México.

LIBRO VERDE SOBRE PUERTOS Y LAS INFRAESTRUCTURAS MARÍTIMAS, COM(97) 678 final, Bruselas 10/12/97.

LOS PUERTOS MEXICANOS EN CIFRAS 1994-2000, SCT, México, 2001.

MONOGRAFÍA DE LA DEMANDA OFERTA NACIONAL DE CONSTRUCCIÓN NAVAL, Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval, SCT, Volumen I y II, enero de 1982, México, D.F.

MORALES Castañeda Raúl, EL ANÁLISIS DE LA BALANZA DE PAGOS PARA LOS QUE TIENEN PRIA.

PARLAMENTO EUROPEO: Fichas Técnicas 1999-2002, 4.7.3 La Construcción Naval, Europarl. 01/10/2000.

PARLAMENTO EUROPEO: FICHAS TÉCNICAS 1999-2002, 4.5.8 Transporte Marítimo: acceso al mercado y competencia, Europarl. 16/02/2001.

PARLAMENTO EUROPEO, Fichas Técnicas 1999-2002, 4.5.9 Transporte Marítimo: normas de tráfico y de seguridad, Europarl 23/05/03.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Informe de Labores 1997 -1998.

SOBRE LA SITUACIÓN DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA COMUNIDAD, SITUACIÓN EN 1991. Comunicado de las Comunidades Europeas, 16 de marzo de 1993.

WORLD FLEET STATISTICS 2000, Lloyd's Register of Shipping

▪ PAGINAS ELECTRÓNICAS CONSULTADAS

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
http://www.sct.gob.mx/documental/hsct_la_insurgencia.htm

Secretaría de Marina:
www.semar.gob.mx/herescna.htm

Secretaría de Economía:
www.economia_snci.gob.mx/

Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A: de C.V.
www.puertodeveracruz.com.mx

**DICCIONARIO DE DERECHO INTERNACIONAL DE LOS CONFLICTOS ARMADOS.-
LETRA A**

<http://www.icrc.org/icrcspa.nsf/22615d8045206c9b41256559002f7de4/bd0aad0df0f6b39741256674003a3cc9?OpenDocument#23>

Grupo TMM. Historia.

<http://www.tmm.com.mx/esp/somos/historia/Default.asp#50>

MÉXICO MARÍTIMO 2000:

[www://dorantesvirtualave.net/MexicoMaritimo2000.htm#](http://www.dorantesvirtualave.net/MexicoMaritimo2000.htm#)

**ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y CONDICIONES DE DESARROLLO DE LA MARINA
MERCANTE MEXICANA.**

www.cddhcu.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm

PERFIL MARÍTIMO DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. CEPAL 2002

www.eclac.cl/transporte/perfil/index.html

INDUSTRIA MARÍTIMA EUROPEA,

http://europa.eu.int/comm/dg10/expo98/mari_es.html

ANEXOS

ANEXO I

PAÍSES INTEGRANTES DE LA UNIÓN EUROPEA



ALEMANIA
AUSTRIA
BÉLGICA
DINAMARCA
ESPAÑA
FINLANDIA
FRANCIA
GRECIA

IRLANDA
ITALIA
LUXEMBURGO
PAÍSES BAJOS
PORTUGAL
REINO UNIDO
SUECIA

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO II

Datos Importantes de la UE

Pais	Población (2001)	Superficie Kms²	Moneda (Tasa de Cambio marzo de 2002)	PIB per capita (US \$)	Principales Puertos
Alemania	83,029,536	357,021	1 13 euros= 1 US\$	25,620	Berlin, Bonn, Brake, Bremen, Bremerhaven, Colonia, Dresden, Hamburgo.
Austria	8,150,835	83,856	1 13 euros= 1 US\$	25,430	Linz, Viena, Enns, Krems.
Bélgica	10,268,762	30,510	1 13 euros= 1 US\$	24,650	Antwerp, Brugge, Gent, Haselt, Liege, Mons, Namur, Zeebrugge.
Dinamarca	5,358,815	43,094	Corona Dkr 8 43=1US\$	32,050	Alborg, Aarhus, Copenhagen, Esbjerg, Grenicia, Koge, Struer.
España	40,037,995	504,782	1 13 euros= 1 US\$	14,800	Avilés, Barcelona, Bilbao, Cádiz, La Coruña, Las Palmas, Malaga, Valencia, Vigo.
Finlandia	5,175,783	338,145	1 13 euros= 1 US\$	24,730	Hamina, Helsinki, Kokkola, Kotka, Loviisa, Oulu, Pori, Varkaus.
Francia	59,551,227	543,965	1 13 euros= 1 US\$	24,170	Burdeos, Boulogne, Dijon, Dunkerque, Lyon, Marsella, Nantes, Estraburgo, Le Havre, Saint Nazaire
Grecia	10,623,835	131,940	1 13 euros= 1 US\$	12,110	Alexandroupolis, Iraklion, Kabala, Kerkira, Khalkis, Patrai, Piraeus, Volo
Irlanda	3,840,838	70,284	1 13 euros= 1 US\$	21,470	Arklow, Cork Drogheg, Dublin, New Ross, Waterford
Italia	57,679,825	301,227	1 13 euros= 1 US\$	20,170	Ancuna, Bari, Catania, Cagliari, Genova, Nápoles, Ravenna, Savona, Trieste, Venecia
Luxemburgo	442,972	2,586	1 13 euros= 1 US\$	42,930	Mertert
Paises Bajos	15,981,472	41,532	1 13 euros= 1 US\$	25,140	Ámsterdam, Delfzijl, Haarlem, Maastricht, Róterdam, Terneuzen, Utrecht.
Portugal	10,328,253	92,931	1 13 euros= 1 US\$	11,030	Aveiro, Horta, Leixoes, Lisboa, Oporto, Ponta Delgada, Setúbal
Reino Unido	59,647,790	244,820	Libra esterlina £ 0 70 £= 1 US\$	23,590	Bristol, Belfast, Dover, Leith, Liverpool, Londres, Manchester, Plymouth, Tees, Tife.
Suecia	8,875,053	449,964	Corona Sueca Skr 10.35=1US\$	26,759	Gavie, Goteborg, Halmstad, Helsingborg, Kalmar, Carisma, Estocolmo, Sundsvall
Total UE	378,992,991	3,236,657			

FUENTE: ALMANAQUE MUNDIAL 2003. Edit. Televisa, Año 49, No. 49, Fecha de Public. 21/08/02

ANEXO III

PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS EN LOS ÓRGANOS DE LA UE

Estados	Parlamento	Votos Consejo	Miembros Comisión	TSJ Abogados (1)	CES (2)	Comité Regiones
Alemania	99	10	2	1	24	24
Francia	87	10	2	1	24	24
Italia	87	10	2	1	24	24
Reino Unido	87	10	2	1	24	24
España	64	8	2	1	21	21
Holanda	31	5	1	} 5	12	12
Bélgica	25	5	1		12	12
Grecia	25	5	1		12	12
Portugal	25	5	1		12	12
Suecia	22	4	1		12	12
Austria	21	4	1		12	12
Dinamarca	16	3	1		9	9
Finlandia	16	3	1		9	9
Irlanda	15	3	1	9	9	
Luxemburgo	6	2	1	6	6	
TOTAL	626	87	20	10	222	222

(1) Hay quince jueces, uno por país; y cinco fiscales o abogados permanentes (uno por cada uno de los grandes países), además de otros cinco en cuyos puestos se toman relativamente los otros diez Estados miembros.

(2) Consejo Económico y Social.

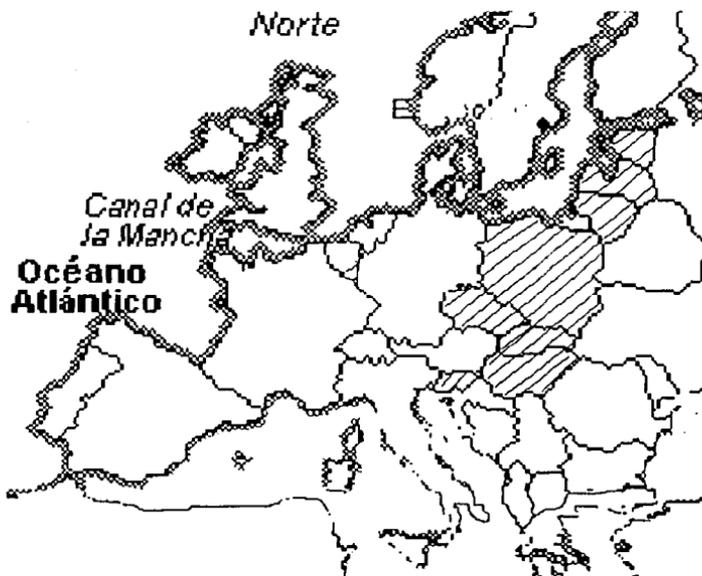
FUENTE: TAMAMES, Ramón, ESTRUCTURA ECONÓMICA INTERNACIONAL, Alianza Editorial, 19ª. Edición, Madrid, 2001.

TESIS CON
 FALLA DE ORIGEN

ANEXO IV

NUEVOS INTEGRANTES DE LA UNIÓN EUROPEA

(A partir del 1º de Mayo de 2004)



LETONIA
LITUANIA
ESTONIA
POLONIA
REPÚBLICA CHECA

REPÚBLICA ESLOVACA
HUNGRÍA
ESLOVENIA
MALTA
CHIPRE

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANEXO V

TRATADO DE LA UNIÓN EUROPEA (TUE)

Artículos relacionados con los transportes

TÍTULO V

Artículo 70

Los estados miembros perseguirán los objetivos del presente Tratado, en la materia regulada por el presente título, en el marco de una política común de transportes

Artículo 71

1. Para la aplicación del artículo 70, y teniendo en cuenta las peculiaridades del sector de los transportes, el Consejo, con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 251 y previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, establecerá:
 - normas comunes, aplicables a los transportes internacionales efectuados desde el territorio de un estado miembro o con destino al mismo o a través del territorio de uno o varios estados miembros;
 - condiciones con arreglo a las que los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transportes en un estado miembro;
 - medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes;
 - cualesquiera otras disposiciones oportunas
2. No obstante el procedimiento previsto en el apartado 1, las disposiciones relativas a los principios del régimen de transportes cuya aplicación pueda afectar gravemente al nivel de vida y empleo en algunas regiones, así como a la explotación del material de transporte, serán adoptadas por el Consejo, por unanimidad, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo y al Comité Económico y Social, teniendo en cuenta la necesidad de una adaptación al desarrollo económico que resulte del establecimiento del mercado común.

Artículo 72

Hasta la adopción de las disposiciones a que se refiere el apartado 1 del artículo 71, ningún estado miembro podrá, sin el acuerdo unánime del Consejo, hacer que las diferentes disposiciones que estuvieran regulando esta materia el 1 de enero de 1958 o, para los estados que se hayan adherido, en la fecha de su adhesión, produzcan efectos que, indirectamente, desfavorezcan a los transportistas de los demás estados miembros con respecto a los transportistas internacionales.

Artículo 73

Serán compatibles con el presente Tratado las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público.

Artículo 74

Toda medida en materia de precios y condiciones de transporte, adoptada en el marco del presente Tratado, deberá tener en cuenta la situación económica de los transportistas.

Artículo 75

1. Deberán suprimirse, respecto del tráfico dentro de la Comunidad, las discriminaciones que consistan en la aplicación por un transportista, para las mismas mercancías y las mismas relaciones de tráfico, de precios y condiciones de transporte diferentes en razón del país de origen o de destino de los productos transportados.
2. El apartado 1 no excluye que el Consejo pueda adoptar otras medidas en aplicación del apartado 1 del artículo 71.
3. El Consejo, por mayoría cualificada, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Comité Económico y Social, establecerá una regulación que garantice la aplicación de lo dispuesto en el apartado 1.
En particular, podrá adoptar las disposiciones necesarias para permitir a las instituciones de la Comunidad controlar el cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 1 y asegurar a los usuarios el pleno beneficio de tal disposición.
4. La Comisión, por propia iniciativa o a instancia de un estado miembro, examinará los casos de discriminación a que se hace referencia en el apartado 1 y, previa consulta a cualquier estado miembro interesado, tomará las decisiones que considere necesarias en el ámbito de la regulación establecida de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3.

Artículo 76

1. Quedará prohibida la imposición por un estado miembro, al transporte dentro de la Comunidad, de precios y condiciones que impliquen en cualquier forma una ayuda o protección a una o más empresas o industrias determinadas, a menos que tal imposición haya sido autorizada por la Comisión.
2. La Comisión, por propia iniciativa o a instancia de un estado miembro, examinará los precios y condiciones mencionados en el apartado 1, teniendo especialmente en cuenta, por una parte, las exigencias de una política económica regional adecuada, las necesidades de las regiones subdesarrolladas y los problemas de las regiones gravemente afectadas por circunstancias políticas y, por otra, la incidencia de tales precios y condiciones en la competencia entre los distintos tipos de transporte.
La Comisión, previa consulta a todos los estados miembros interesados, tomará las decisiones necesarias.
3. La prohibición a que se alude en el apartado 1 no afectará a las tarifas de competencia.

Artículo 77

Los derechos o cánones que, independientemente de los precios de transporte, exija un transportista por cruzar las fronteras no deberán sobrepasar un nivel razonable, teniendo en cuenta los gastos reales a que efectivamente dé lugar el paso por esas fronteras. Los estados miembros procurarán reducir progresivamente dichos gastos.

La Comisión podrá dirigir a los estados miembros recomendaciones relativas a la aplicación del presente artículo.

Artículo 78

Las disposiciones del presente título no obstarán a las medidas adoptadas en la República Federal de Alemania, siempre que fueran necesarias para compensar las desventajas económicas que la división de Alemania ocasiona a la economía de determinadas regiones de la República Federal, afectadas por esa división.

Artículo 79

Se crea un Comité Consultivo adjunto a la Comisión, compuesto por expertos designados por los gobiernos de los estados miembros. La Comisión consultará a este Comité en materia de transportes, siempre que lo estime conveniente, sin perjuicio de las atribuciones del Comité Económico y Social.

Artículo 80

1. Las disposiciones del presente título se aplicarán a los transportes por ferrocarril, carretera o vías navegables.
2. El Consejo, por mayoría cualificada, podrá decidir si, en qué medida y de acuerdo con qué procedimiento podrán adoptarse disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea.