

EL COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO, LA FLOTA MERCANTE MEXICANA Y LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA NACIONAL

José Eusebio SALGADO Y SALGADO

SUMARIO: I. *El comercio exterior de México*. II. *Situación actual de la flota mercante mexicana*. III. *La legislación marítima*. IV. *Conclusiones*.

I. EL COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO

En los últimos cinco años del comercio exterior de México (2001-2005), hemos tenido siempre una balanza comercial negativa, no obstante el gran número de convenios de libre comercio que hemos firmado:

a) Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) del 17 de diciembre de 1992, *Diario Oficial de la Federación (DOF)*, del 23 de diciembre de 1993.

b) Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y la Comunidad Europea y sus Estados Miembros, la Decisión del Consejo Conjunto del Acuerdo Interino sobre Comercio y Cuestiones Relacionadas con el Comercio, *DOF* del 26 de junio de 2000.

c) Tratado de Libre Comercio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Nicaragua, *DOF* del 1o. de julio de 1998.

d) Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Costa Rica del 5 de abril de 1994.

e) Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Colombia y la República de Venezuela del 13 de junio de 1994, *DOF* del 9 de enero de 1995.

f) Tratado de Libre Comercio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Bolivia de septiembre de 1994, *DOF* del 11 de enero de 1995.

g) Tratado de Libre Comercio entre la República de Chile y los Estados Unidos Mexicanos del 17 de abril de 1998, *DOF* del 28 de julio de 1999.

h) Tratados de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y el Estado de Israel del 10 de abril de 2000, *DOF*, del 28 de junio de 2000, fe de erratas, *DOF* del 19 de julio de 2000.

i) Acuerdo de Comercio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Rumania del 3 de septiembre de 1998, *DOF* del 7 de agosto de 2000.

j) Tratado de Libre Comercio México-Triángulo del Norte, es decir, con Guatemala, El Salvador y Honduras, *DOF* del 14 de marzo de 2001.

k) Tratado de Libre Comercio con la Asociación Europea de Libre Comercio, o sea, con Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza, *DOF* del 29 de junio de 2001.

l) Tratado de Libre Comercio de México con el Uruguay, *DOF* del 14 de julio de 2004.¹

Luego no se nos puede acusar en la Organización Mundial de Comercio (OMC) de que no hemos seguido una política económica de mercado abierto y tratados comerciales.

Todos los días se nos habla de la necesidad de incrementar las exportaciones, de firmar tratados comerciales y todas las bondades de la economía neoliberal. Lo cual ha llevado incluso a severos ataques en contra de aquellos economistas, líderes académicos, políticos y activistas sociales que se oponen al modelo dominante, sobre todo en puntos que ellos han considerado totalmente desventajosos para nuestro país.

No cabe duda que están muy bien informados y por ello se oponen al sistema, veamos las cifras y después preguntémosnos si tienen o no la razón.

El Centro de Estudios de Finanzas Públicas nos señalaba que para septiembre de 2005, nuestra balanza comercial se encontraba a un nivel de -268.2 millones de dólares de los Estados Unidos (USCY) suma que promediada para el periodo 2001-2005 era ya de -622.5 millones de USCY, lo cual nos demuestra que hemos tenido un saldo totalmente negativo.

Para lo cual acudiremos a la siguiente tabla que nos da Gerardo Daniel Juárez Martínez:

¹ *Tratados suscritos por México*, México, Centro Nacional Editor de Discos Compactos, Universidad de Colima, 2001.

Cuadro 1: Balanza comercial total 2001-2005 (promediada)
en millones de USCY

Ciclo	2001	2002	2003	2004	2005*	Prom.
Monto	-801.4	-636.1	-481.6	-734.3	-459.1	-622.5

FUENTE: *www.eumed.net/curse*. El promedio incluye sólo hasta septiembre de 2005.

Por lo tanto, no puede considerarse que un país importador por excelencia sea económicamente exitoso y mucho menos que está trayendo bienestar y prosperidad a sus habitantes, máxime que importa alimentos.

Ya no los decía el ilustre economista mexicano Ricardo Torres Gaytán en sus clases de comercio exterior, que país que importa comida y carece de una flota mercante es un país subdesarrollado.²

Por otra parte, Ricardo Solís Rosales, doctor en economía de la Universidad de París, nos decía reiteradamente en la Mesa de Modelos de Inserción en la Economía, dentro de los foros México en el Mundo: Estrategias para el Futuro, que organizó la Universidad Autónoma Metropolitana, que es una verdadera ficción el colocar a la economía nacional en el 7o., 9o. y 13 lugares dentro del mundo, ya que mientras los indicadores macroeconómicos no se traduzcan en un mejor nivel de vida para la población, no tenemos ninguna razón para estar satisfechos.

Además, nos dice Gerardo Daniel Juárez Martínez, que México ha mantenido un promedio de exportaciones del 95.86% frente a las importaciones, lo que quiere decir que de cada dólar que se importa casi 96 centavos son los que se exportan, es decir, que los ingresos de divisas que recibimos no nos alcanza para cubrir los egresos de divisas fuertes que tenemos que pagar en las importaciones. Para lo cual podemos ver el siguiente cuadro:

Cuadro 2: Porcentaje de exportaciones, respecto de las importaciones.
Balanza comercial total 2001-2005 (promediada)
exportaciones/importaciones.

Ciclo	2001	2002	2003	2004	2005*	Prom.
Monto	94.29%	95.47%	96.61	95.52%	97.40%	95.86%

FUENTE: *www.eumed.net/curse*. El promedio del ciclo incluye sólo hasta septiembre de 2005.

² Torres Gaytán, Ricardo, *Teoría del comercio internacional*, 24a. ed., México, Siglo XXI Editores, 2003, pp. XI y 467, se recomienda leer la obra completa.

No cabe duda que los principales ingresos que tenemos hoy día son por el petróleo y las remesas de los indocumentados que llegaron a superar en 2005 los 20,000 millones de USCY.

México ha aumentado sus exportaciones no petroleras en términos nominales en un 30.14%, ya que pasó de \$13,231 millones de USCY a \$17,219 millones de USCY en el periodo 2001-2005, en tanto que las exportaciones petroleras en términos nominales aumentó en 122%, pues pasaron de \$1,100 a \$2,547 millones de USCY, lo cual nos revela que seguimos apostando al petróleo; porque los mexicanos no hemos sido eficientes en competir en el mercado internacional.

Cuadro 3: Exportaciones mexicanas por tipo de exportación 2001-2005 (promediada) expresada en millones de USCY

	2001		2002		2003		2004		2005	
	USCY	%								
<i>Tipo</i>	13,231.6	100	13,420.5	100	13,730.5	100	15,666.5	100	17,212.9	100
De petróleo	1,100.0	8.31	1,235.8	9.21	1,550.2	11.29	1,972.2	12.59	2,547.3	14.80
No petroleras	12,131.7	91.69	12,184.7	90.79	12,180.3	88.71	13,694.3	87.41	14,665.6	85.20

FUENTE: *www.eumed.net/curse*. El promedio sólo incluye hasta septiembre de 2005.

Por lo mismo, nos dice Juárez Martínez, con una baja competitividad, una balanza comercial desfavorable y las exportaciones concentradas en una industria que tarde que temprano dejará de existir, el futuro de México no es nada halagüeño.

Recordemos que México logró una moratoria de 10 años para iniciar la explotación del yacimiento de Bahía u Hoyo de Dona en los límites de la plataforma continental entre los Estados Unidos y México, según se desprende del texto del artículo IV, inciso 1) del Tratado entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América sobre la delimitación de la Plataforma Continental en la Región Occidental del Golfo de México, más allá de las 200 millas náuticas:

1. En virtud de la posible existencia de yacimientos de petróleo o gas natural que pueden extenderse a través del límite establecido en el artículo I (en adelante denominados "yacimientos transfronterizos"), las partes, durante un período

que terminará 10 años después de la entrada en vigor de este Tratado, no se autorizarán ni permitirán la perforación o la explotación petrolera o de gas natural en la plataforma continental dentro de una milla náutica, cuatro décimas (1.4) del límite establecido en el artículo I (esta área de dos millas náuticas, ocho décimas (2.8) se denominará en adelante “El Área”).³

El director del Departamento de Estudios Internacionales de la Universidad Iberoamericana, Agustín Gutiérrez Canet, en marzo de 2003 al presentarnos la obra de Jorge Palacios Treviño, *La defensa del petróleo mexicano al trazarse la frontera submarina con Estados Unidos*, nos decía:

No podemos esperarnos a que llegue el 16 de enero de 2011 y entonces empezarnos a preocupar sobre qué hacer con el petróleo mexicano transfronterizo, tal como ocurre ahora con la desgravación del maíz y del frijol, establecida hace ocho años en el marco del TLCAN. Esta es una advertencia a tiempo para el actual y el próximo gobierno de México.⁴

Se puede decir con toda claridad que el gobierno del presidente Vicente Fox Quezada no ha hecho nada, pues no ha permitido que los ingresos de Pemex se mejoren para ello y sigue con la cantinela de que debe permitirse la inversión privada nacional y extranjera en esa industria que tanto costó nacionalizar.

Hoy día la British Petroleum, la Shell y la Chevron-Texaco han iniciado serias investigaciones en el Hoyo de Dona para ver el potencial de lo que podrán explotar en el futuro, en el que se dice es el cuarto yacimiento de petróleo más grande del mundo. Se señaló que Pemex inició negociaciones con la Shell para lograr un acuerdo conjunto, aun cuando no han llegado a arreglo alguno. El ex secretario de energía, Fernando Elizondo fue quien propuso se invirtieran conjuntamente con esa empresa 5,000 millones de USCY.⁵

Tampoco se ha avanzado para nada en la nueva “Faja de Oro” frente a las costas de Tamaulipas, Veracruz y Tabasco, que se ha dejado de lado

³ Palacios Treviño, Jorge, *La defensa del petróleo mexicano al trazarse la frontera submarina con Estados Unidos*, México, Universidad Iberoamericana, Biblioteca Francisco Xavier Clavijero, 2003, p. 137.

⁴ *Ibidem*, p. IX.

⁵ Serrano, Noé Cruz, “Toman delantera a Pemex. Preparan explotación de las vetas fronterizas”, *El Universal*, México, 26 de enero de 2006.

prácticamente. Así como también respecto de los yacimientos en Chiapas y Tabasco. Para lo cual se ha iniciado un gran plan de importaciones de gas y de productos petroleros, estos últimos pasaron de \$575.5 millones de USCY en 2001 a \$1,094.5 millones de USCY en 2005, cantidad que es superior, pues la cifra es dada sólo hasta septiembre de ese año. Además, como dato interesante, los mexicanos pagan un precio elevado por la gasolina y el gas, no obstante que nuestro país es productor de los mismos.

Para ver mejor lo que antes decíamos queremos dar los siguientes cuadros:

Cuadro 4: Exportaciones no petroleras mexicanas 2001-2005
en millones de dólares (USCY)

<i>Tipo</i>	2001	%	2002	%	2003	%	2004	%	2005	%
No petroleras	12,131.7	100	12,184.7	100	12,180.3	100	13,694.3	100	14,665.6	100
Agropecuarias	370.5	3.05	351.2	2.88	419.6	3.44	473.7	3.46	496.0	3.38
Manufactureras	11,729.0	96.75	11,802.9	96.87	11,719.3	96.22	13,145.6	96.0	14,075.1	95.98

FUENTE: *www.eumed.net/curse*. Su promedio sólo incluye hasta septiembre de 2005.

Cuadro 5: Importaciones mexicanas 2001-2005
en millones de dólares (USCY)

<i>Tipo</i>	2001	2002	2003	2004	2005
Importaciones	14,033.0	14,056.6	14,212.2	16,400.8	17,672.0
Petroleras	575.5	526.9	668.0	794.5	1,094.5
No petroleras	13,457.5	13,529.7	13,544.1	15,606.4	15,162.9
a. agropecuarias	427.7	448.0	488.5	527.1	441.5
b. extractivas	74.0	92.0	105.3	136.2	182.6
c. manufacturas	12,955.8	12,989.7	12,950.3	14,888.5	14,538.9

FUENTE: *www.eumed.net/curse*. Su promedio sólo incluye hasta septiembre de 2005.

Cuadro 6: Balanza comercial de México con el mundo;
valores en miles de dólares

<i>Año</i>	<i>Exportaciones</i>	<i>Importaciones</i>	<i>Comercio total</i>	<i>Balanza comercial</i>
2001	158,442,863	168,396,407	326,839,270	-9,953,544
2002	160,762,673	168,678,902	329,441,575	-7,916,229
2003	165,355,234	170,958,198	336,313,432	-5,602,964
2004	189,200,434	197,303,229	386,503,663	-8,102,795
2004 /1	122,793,156	125,674,560	248,467,716	-2,881,404
2005 /1	136,689,210	140,455,413	277,144,623	-3,766,203

FUENTE: Secretaría de Economía con datos del Banco de México. Periodo enero-agosto. <http://www.economia.gob.mx/index.jsp?P=2261>.

Como podemos ver, México ha demostrado a lo largo de los últimos cinco años que el manejo de la política económica nacional ha sido erróneo. Las pruebas las tenemos en los siguientes puntos fundamentales:

a) El impulso que se ha dado al petróleo como la más importante fuente de generación de riqueza.

b) La baja competitividad de la industria mexicana en los mercados internacionales.

c) La importación de alimentos.

d) La carencia de una flota mercante adecuada a nuestro comercio exterior.

e) El aumento de la pobreza en el país.

f) Las dificultades del comercio interno.

g) El aumento constante de las importaciones de hidrocarburos líquidos y gaseosos.

La Conferencia para el Episcopado Mexicano (CEM) ha planteado en un documento muy elaborado que los gobiernos mexicanos desde la década de los ochenta del siglo XX hasta la actualidad, han perdido su capacidad negociadora por haber seguido fielmente los dictados del Banco Mundial y del Fondo Monetario Internacional, que nos han impuesto políticas de ajuste estructural que, entre otros efectos, han provocado:

a) La caída del crecimiento.

b) Una significativa caída del poder adquisitivo de la población.

c) Incremento de la pobreza.

d) Una mayor concentración de la riqueza en unas cuantas manos.

El informe concluye diciendo que la inserción de México en el proceso globalizador en particular con Norteamérica, ha significado exclusión y muerte para una gran mayoría.⁶

Por otra parte, no debemos olvidar que nuestro comercio exterior se realiza preferentemente con un solo país, los Estados Unidos, del que dependemos en casi el 90%.

II. SITUACIÓN ACTUAL DE LA FLOTA MERCANTE MEXICANA

Un comercio exterior tan importante como el que maneja México, se requiere contar con una infraestructura adecuada y todos los medios de transporte necesarios para mover tanto los productos de importación como los de exportación, o sea con un transporte aéreo, autotransporte, ferrocarriles, fluvial y marítimo, así como con ductos suficientes y una red de servicios apropiada para mover el transporte multimodal internacional de mercancías.

Sin embargo, ello no ocurre así en nuestro país, ya que los ferrocarriles están ahora en mala situación y en manos de extranjeros, el transporte fluvial casi no existe y el transporte marítimo de altura es inexistente, ya que lo manejan únicamente buques extranjeros y el cabotaje, que está reservado por ley a los mexicanos, lo poseen 78% de buques extranjeros, para lo cual veremos la situación actual de la flota mercante mexicana.

Sólo el autotransporte y el transporte aéreo se puede decir que tienen posibilidades en el comercio exterior de México.

Aquí nos interesa tratar lo relativo a la flota mercante nacional, pero tenemos que reconocer que desde 1988, la misma ha tenido un acelerado proceso de involución en buques de mas de 1,000 toneladas de registro bruto (TRB) o unidades de arqueo bruto, según podemos ver en el cuadro siguiente para el periodo 1988-1997, por datos proporcionados por el Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI).

⁶ Velasco, Elizabeth, "Desencanto por el gobierno de Fox, advierte la Iglesia", *La Jornada*, México, 14 de noviembre de 2005.

Cuadro 7: Evolución de la flota mercante mexicana
bajo pabellón nacional de 1988 a 1997

<i>Año</i>	<i>Unidades</i>	<i>TRB*</i> <i>(% estatal)</i>	<i>Edad promedio</i> <i>(años)</i>	<i>Tonelaje en construcción</i> <i>(% en astilleros nacionales)</i>
1988	90	1,177,148 (69)	11.4	188,026 (36)
1989	94	1,192,959 (68)	10.9	79,598 (84)
1990	92	1,114,971 (77)	12.2	52,560 (76)
1991	63	1,006,307 (81)	12.4	33,200 (38)
1992	58	888,074 (83)	13.9	12,600 (—)
1993	58	868,644 (85)	15.2	90,000 (—)
1994	53	819,862 (86)	15.6	151,350 (—)
1995	54	938,861 (72)	13.7	52,600 (—)
1996	47	839,168 (77)	14.6	— (—)
1997	40	635,000 (60)	16.6	— (—)

FUENTE: *La marina mercante iberoamericana*, Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, 1997, pp. 129-140; *Enciclopedia General del Mar*, 2a. ed., Barcelona, Ediciones Garriga, 1968, t. VIII, pp. 626 y 627.

* TRB: Tonelaje de Registro Bruto; es decir, la capacidad cúbica del buque comprendida entre el plan hasta la cubierta superior y todas las superestructuras cerradas, dado en toneladas métricas.

Por su parte, las embarcaciones que en ese periodo eran propiedad de mexicanos, pero registrados bajo otros pabellones, su evolución nos la ofrece el cuadro 8, el cual nos muestra, asimismo, el proceso acelerado de involución.

Los pabellones de libre registro, registro abierto, conveniencia o complacencia preferentemente utilizados por los armadores mexicanos son los de:

- Bahamas.
- Liberia.
- Panamá.
- Vanuatu.

Cuadro 8: Evolución de la flota mercante mexicana bajo pabellón extranjero de 1988 a 1997

<i>Año</i>	<i>Unidades</i>	<i>TRB* (% estatal)</i>	<i>Edad promedio (años)</i>
1988	29	413,293 (5)	13.0
1989	24	336,888 (3)	13.4
1990	23	229,061 (4)	13.6
1991	15	176,309 (—)	11.1
1992	17	226,521 (—)	10.6
1993	15	186,750 (—)	10.5
1994	13	163,577 (—)	10.7
1995	17	314,937 (—)	9.7
1996	13	313,508 (—)	13.3
1997	12	162,899 (—)	14.1

FUENTE: *La marina mercante iberoamericana*, Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, 1997, pp. 129-140; *Enciclopedia General del Mar*, 2a. ed., Barcelona, Ediciones Garriga, 1968, t. VIII, pp. 626 y 627.

* TRB: Tonelaje de Registro Bruto; es decir, la capacidad cúbica del buque comprendida entre el plan hasta la cubierta superior y todas las superestructuras cerradas, dado en toneladas métricas.

Pasando ahora al examen de ambos cuadros, podemos percatarnos de inmediato que efectivamente la flota mercante mexicana se encuentra en total estado de involución. Precisamente por tal situación, para 1997 nuestra flota mercante apenas representó el 0.1% del TRB mundial; lo cual nos deja ver que prácticamente era nada, si recordamos que la flota mercante mundial tenía ese mismo año 522.2 millones de TRB, mientras que nuestro país apenas alcanzaba las 797,899 TRB, si sumamos las toneladas o unidades de arqueado que tenemos bajo pabellón nacional a aquellas que se encuentran en pabellón extranjero y que son propiedad de navieros mexicanos.

Su edad llegaba a los 16.6 años promedio de vida, aun cuando no debe olvidarse que la vida útil de un buque, económicamente hablando, es de 20 años. Pero cabe preguntarnos: ¿nuestros buques en ese entonces estaban contruidos y equipados conforme a las normas internacionales que regían en aquel tiempo y que por lo mismo nos obligaban?

Nuestra respuesta sería muy dura, toda vez que de los informes del IEMMI se desprende que la gran mayoría de nuestras embarcaciones se consideraban fuera de esa normatividad. El propio Instituto nos hacía ver que únicamente teníamos en construcción en 1996 un buque granelero de 26,300 TRB para la Naviera Internacional Mexicana, S. A. (Nimex), el “Aztlán”, que quizá fuera el único que cumpliría con tales disposiciones internacionales, ya que nuestra flota mercante por su edad difícilmente cumpliría con los estándares exigibles por la Organización Marítima Internacional (OMI).⁷

Antes de seguir adelante, es pertinente que hagamos una aclaración de por qué separamos este periodo de 1988-1997, del más reciente de 1999-2004, debido a las fuentes en que nos basamos. Las del primer periodo se basan en los anuarios del IEMMI de 1988 a 1997. En tanto que el periodo reciente se basa en la obra *World Fleet Statistics*, de la Lloyd’s Register of Shipping, la cual se ocupa de buques de 1,000 TRB en adelante, además de que la obra de la Lloyd’s Register of Shipping no nos dice a qué sector pertenecen los buques de nuestro país, si al público o al privado, como tampoco nos da las estadísticas de las embarcaciones bajo pabellón extranjero, o sean pabellones de libre registro, registro abierto, conveniencia o complacencia.

La pregunta obligada ahora sería: ¿por qué no hemos incluido el año de 1998?, aquí cabe recordar lo que nos dijo en su informe de 1997 el presidente de IEMMI, Aurelio González Climent, al presentárnoslo en el Prólogo del Anuario de 1997: “en México no hay más nada que hacer, pues es el país que más buques ha dado de baja en los sectores público y privado a partir de 1995”.⁸

Además recordemos cómo en 1998 Transportación Marítima Mexicana (TMM) vendió el 67.3% de sus acciones a la naviera Americana Ships, filial de la Canadian Pacific Ships, hoy día la Americana Ships fue comprada por la naviera germana Hapag Lloyd, incluyendo ya todo su acervo económico de la empresa naviera mexicana TMM, en el renglón marítimo.

Veamos ahora el comportamiento de la flota mercante mexicana para el periodo 1999-2004:

⁷ Véase los *Anuarios de la Marina Mercante Iberoamericana (1988-1997)*, Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, 1988-1997, 10 vols.

⁸ González Climent, Aurelio, *La marina mercante iberoamericana*, Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, 1997, p. 10.

Cuadro 9: Flota mercante mexicana por nacionalidad del propietario en buques de más de 1,000 TRB, de 1999 a 2004

<i>Año</i>	<i>Número de buques</i>	<i>TRB</i>	<i>Edad</i>
1999*	109	1,071,812	22
2000	95	706,905	24
2001	99	755,850	25
2002	370	814,530	27
2003	97	731,443	26
2004	99	736,241	25

FUENTE: *World Fleet Statistics*, Londres, Lloyd's Register Fairplay, 2005, p. 114.

* Los datos a cada año están dados al 31 de diciembre.

Pasando al análisis del cuadro 9, podemos ver que la Lloyd's Register of Shipping nos dice que al 31 de diciembre de 2004 la flota mercante mundial tenía ya un tonelaje de registro bruto de 633.3 millones de toneladas, por lo cual podemos decir que la flota mercante mexicana en buques de más de 1,000 TRB representó apenas el 0.1%, es decir casi nada, ocupando el lugar 45 de entre 48 países cuyas flotas mercantes se examinan en las estadísticas de la sociedad clasificadora inglesa. Además de que su edad llegó a los 25 años, con lo que nuestra flota mercante es totalmente subestándar o fuera de la normatividad internacional establecida por la OMI.⁹

Los países sudamericanos que nos superan en este renglón son Brasil con 3'146,465 TRB, Chile con 1'196,044 TRB y Venezuela con 1'180,806 TRB.¹⁰

Si acudimos al TRB que México tiene bajo pabellón extranjero, el mismo sube a 1'007,998 TRB, caso en el cual aparecen entonces 53 países al lado del nuestro, pero nuestra posición no mejora, ya que ocupamos el lugar 47 y sigue representando el 0.1% del TRB mundial.¹¹

Luego podemos concluir que nuestra flota mercante es casi inexistente dentro del contexto mundial y por ende su participación en nuestro comer-

⁹ *World Fleet Statistics*, Lloyd's Register of Shipping, 2005, pp. 10 y 114.

¹⁰ *Ibidem*, pp. 113 y 114.

¹¹ *Ibidem*, p. 112.

cio exterior es nula. Pero lo mas grave de todo es que la participación de México en las grandes alianzas marítimas que se están llevando a cabo alrededor del mundo es prácticamente imposible, ya que mientras nuestros gobiernos no se percaten de la necesidad que tenemos de una flota mercante propia y por lo mismo de una legislación marítima avanzada y al día, pero sobre todo acorde con la realidad marítima nacional e internacional, no podremos considerarnos realmente un país marítimo por naturaleza.

Tampoco se puede pensar en establecer puertos pivotes o centralizadores (puertos HUB), pues únicamente contamos con la terminal portuaria de Lázaro Cárdenas, Michoacán, que tiene una capacidad para recibir buques de 120,000 TRB, en el cual se han fijado los intereses norteamericanos, ante el posible congestionamiento de Los Ángeles y Long Beach, sus puertos HUB en el Pacífico.

No podemos dejar de lado lo que ya desde el siglo XIX los grandes tratadistas de la geopolítica dejaron impresas grandes obras en donde nos demuestran la importancia capital que tiene el mar en el dominio de la tierra.

Para lo cual recordamos al almirante norteamericano Alfred Thayer Mahan (1840-1914) historiador y prominente oficial de la Armada de los Estados Unidos, quien nos dejó su significativa obra: *The Influence of Sea Power upon History* (1890); a él lo siguió el almirante francés Castex, que consagró el tomo V de su trabajo: *Théories Stratégiques* (1935), a la geopolítica; finalmente, el general alemán Karl Ernst Haushofer (1869-1946), quien nos dejó su ambicioso libro *Geopolitik des Pazifischen Ozeans* y una síntesis, que jamás ha sido remplazada hasta nuestro días, *Weltmeere und Weltmacht* (1937).¹²

Gracias a esas obras podemos ver que el dominio del mar trae consigo el dominio de la tierra, teoría que hicieron suya los grandes almirantes norteamericanos que los llevó a participar en la guerra contra España en 1898, lo cual permitió que los Estados Unidos arrebataran a aquel país Cuba, Filipinas, Puerto Rico y otras pequeñas posesiones en el Pacífico; en la primera guerra mundial en 1917-1918; y en la segunda guerra mundial de 1941 a 1945, donde recibieron en fideicomiso los territorios insulares del Pacífico bajo mandato del imperio de Japón.¹³

¹² Coutau-Bégarie, Hervé et al., *La Lutte pour l'Empire de la Mer. Histoire et géostratégie maritimes. Hautes Etudes Stratégiques*, Paris, Institut de Stratégie Comparée, Economica, 1995, p. 6.

¹³ *Ibidem*, pp. 7-9.

Estas grandes obras hoy día se han traducido en las grandes alianzas marítimas que se están llevando a cabo por las empresas navieras más grandes del mundo, las cuales se están apoderando poco a poco del comercio internacional, además de que han ido controlando prácticamente el transporte en contenedores, sistema logístico que más facilita el transporte en general y que ha dado lugar al transporte multimodal internacional de mercancías.

Esas grandes empresas han llevado a cabo profundas reformas:

- De carácter teórico.
- De carácter organizativo.
- De carácter político.
- De carácter portuario, traducidas en los cambios estructurales de índole físico, dando lugar a los puertos pivotes o centralizadores (puertos HUB).
- De carácter marítimo, que son las llevadas a través de las grandes alianzas.

El país que más nos ilustra esto lo tenemos, luego de la segunda guerra mundial, al reconstruirse el imperio de Japón, que debió en gran medida su éxito a su gran desarrollo marítimo, que fue vertiginoso, gracias a que dentro de un grupo financiero, industrial, comercial y de servicios, siempre se puede encontrar una empresa marítima, de esta suerte al Grupo Mitsubishi corresponde la Mitsui Osaka Kishen Line, con lo que se adelantaron al futuro marítimo de gran número de países, pues en pocos años además de contar con una importante flota mercante, crearon los astilleros más grandes y competitivos del mundo, en los que construían los modernos buques para su flota mercante, que hoy día posee 6,937 buques con 13'180,189 TRB y una edad promedio de 14 años, ocupando el duodécimo lugar de la flota mercante mundial.¹⁴

De nueva cuenta se ha vuelto al gigantismo de los buques, pues hoy día se están construyendo embarcaciones portacontenedores que pueden transportar de 6,000 a 8,000 contenedores de 20' cada uno, o sea de 120,000 a

¹⁴ Vázquez Ahedo, Gilberto, *La consolidación de producción y servicios como solución al problema de comercialización internacional de productos manufacturados de México*, México, UNAM, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, tesis de licenciatura, 1977, 294 pp. Toda su lectura es recomendable.

160,000 TRB, de ahí que requieran puertos con mayor profundidad apropiados para el calado de esas naves y con muelles adecuados para ellas.

Hoy día el movimiento mundial de contenedores alcanza ya una cifra de poco más de 300 millones de *transport equivalent units* (TEUS), distribuidos de la siguiente manera:¹⁵

Asia	54%
Europa	20%
Norteamérica sin México	13%
América Latina y El Caribe	7%
Australasia	2%
Otros	4%

La razón de tal acción no es otra cosa que la búsqueda para obtener mayores ganancias o utilidades a un menor costo, lo cual crea una cadena productiva y una organización logística de la misma. De esta manera se unen todos los procesos, en la que están incluidos los transportes, desde la compra de las materias primas en el lugar de la producción hasta la entrega de los productos en el almacén del destinatario, la producción, el transporte, el almacenamiento, la distribución y la información se integran como un todo en una red única.

Los puertos HUB de carácter global se encuentran distribuidos por continente de la siguiente manera:

Asia:	Hong Kong, Kaohsiung, Kobe, Pusan, Shanghai y Singapur.
Europa:	Amberes, Felixstowe, Hamburgo y Róterdam.
Estados Unidos:	Long Beach, Los Ángeles y Nueva York.
Medio Oriente:	Dubai.

Estos puertos en conjunto durante 2003 movieron alrededor de 112.97 millones de TEUS. Debe tenerse en cuenta que un TEU equivale a un contenedor de 20', que puede cargar hasta 20 toneladas.¹⁶

¹⁵ Carmona Gómez, José Ernesto, *Consolidación de los servicios marítimos a escala internacional: implicaciones para México*, México, UNAM, FES Acatlán, tesis de licenciatura en relaciones internacionales, 2005, p. 96.

¹⁶ *Ibidem*, pp. 109 y 110.

Pasaremos ahora a ocuparnos de las grandes alianzas marítimas que se han venido estableciendo alrededor del mundo, gracias a la acción integradora de diversas empresas navieras:

1. La Grand Alliance, integrada por las navieras británica P&O, la germana Hapag Lloyd (HL), la japonesa Nipon Yusen Kaisha (NYK) y la singapuresa Neptune Orient Line (NOL). A las que se unirían más tarde la holandesa Nedlloyd adquirida por la P&O, la Americana Ships que la compró la Hapag Lloyd, la taiwanesa Orient Overseas Container Line (OOCL) y la malaya Malasia International Shipping Corporation (MISC). La NOL al comprar la naviera estadounidense American President Line (APL) salió de la alianza para integrarse a otra.
2. La Unique Global Alliance, formada por las navieras danesa Maersk Line y la estadounidense Sea Land, que se han unido, ambas reciben fuertes subsidios del gobierno de los Estados Unidos consistentes en contratos otorgados por ese gobierno, además de una suma anual de 2.1 millones de dólares. Estas navieras compraron más tarde las empresas navieras P&O y Nedlloyd, con lo que se convirtieron en la empresa más grande en el ramo del transporte de contenedores, ya que controlan alrededor del 22.4% del comercio mundial a través de esas cajas. Por lo mismo no sabemos cual será el destino de la alianza anterior, con la salida de la NOL y la OOCL primero y más tarde de las navieras antes citadas, esperamos que siga su camino ascendente, gracias a la compra de la Americana Ships por la Hapag Lloyd.
3. La New World Alliance, compuesta por la NOL y la American President Line, la Mitsui Osaka Line (MOL), la Orient Overseas Container Line (OOCL) y la coreana Hyundai.
4. La United Alliance, que conforman la coreana Hanjin, DRS Senator que pertenece en 80% a la anterior y la china Cho Yang, a las que se unió más tarde la United Arabian Shipping.
5. La CKYH Alliance, llamada así por las letras iniciales de las empresas navieras que la integran, la china COSCO Container Line, la japonesa K Line, la china Yang Ming Line y la coreana Hanjin Shipping Co., con la DRS Senator Line. Estas dos últimas empresas navieras forman parte además de la alianza anterior. La COSCO ya ordenó la

construcción de tres buques portacontenedores de 8,600 TEUS, es decir, alrededor de 172,000 TRB.¹⁷

El resultado obtenido por estas grandes alianzas, es que se han ido apoderando del comercio internacional a través de los contenedores en el mundo, a tal grado que para 2003 ya controlaban el 65.1% del comercio transpacífico de contenedores y el 89.6% del total del mundo.¹⁸

Como podemos ver, nos hemos rezagado de una manera alarmante del medio marítimo internacional en el cual ya no participamos, si observamos la gran labor que está llevando a cabo la empresa chilena Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), que es la empresa naviera decana de toda América, ya que opera desde 1821, hoy día gracias a sus alianzas maneja alrededor de 31 millones de TEUS al año, entre los cuales se encuentran los contenedores que entran y salen en el comercio exterior que mantienen con México el Lejano Oriente y Sudamérica. La CSAV ha ordenado la construcción de seis buques portacontenedores de 8,000 TEUS con alrededor de 160,000 TRB cada uno.¹⁹

Esta es una seria llamada de atención al gobierno mexicano para que tome más en serio que es urgente fortalecer la flota mercante mexicana, que además debemos adoptar una legislación marítima acorde con los avances y la realidad marítima nacional, que tenemos que estudiar la necesidad de establecer dos puertos HUB en nuestro país, uno en el Pacífico, para lo cual ya tenemos avanzado el camino con el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, y el otro en el Atlántico, donde tenemos el moderno puerto de Altamira, Tamaulipas, ambos requieren su adecuación para ello y debe hacerse ya. De no hacerlo dejaremos en manos de los extranjeros nuestro propio comercio exterior.

Precisamente aquí recordamos lo que antes decíamos respecto al comercio exterior, en el sentido de que no hemos sabido manejar la política económica nacional, que ha sido totalmente errónea al carecer de competitividad nuestra industria al no consolidar la producción con los servicios para comercializar nuestros productos manufacturados, como lo han hecho los grandes países, por ejemplo Japón.

¹⁷ *Ibidem*, pp. 114-124.

¹⁸ *Ibidem*, p. 126.

¹⁹ *Idem*.

III. LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA

El comercio exterior que maneja México por vía marítima ha superado ya los 700 millones de toneladas, por lo mismo requiere de una flota mercante de alrededor de 5'000,000 de TRB, que le permitan al menos mover el 50% de sus importaciones y el 50% de sus exportaciones, para tener control sobre su propio comercio exterior.

Sin embargo, requiere de una adecuada legislación marítima que propicie el desarrollo de la flota mercante nacional y por lo mismo fortalezca el comercio exterior del país, ya que nuestra Ley de Navegación vigente está fuera de la realidad marítima nacional e internacional, además de que contradice lo dispuesto por la Constitución Política mexicana y gran número de tratados internacionales de los que nuestro país es parte.

Precisamente de ella decía mi recordado profesor de Derecho marítimo, Raúl Cervantes Ahumada, al presidente Carlos Salinas de Gortari, cuando tan solo era un proyecto de ley, al concluir su carta, que firmamos solidariamente siete profesores de la Universidad Nacional Autónoma de México:

a) El Proyecto de Ley de Navegación no es una buena Ley, por no reunir los requisitos necesarios para ello.

b) Favorece a propietarios o navieros y armadores de las embarcaciones, en detrimento de los cargadores, propietarios o destinatarios de la carga, olvidando que nuestro país no es de transportistas, sino de cargadores.

c) Contradice lo que nuestro país ya aceptó en el ámbito internacional, sin implementar las normas internacionales, limitándose a hacer simples reenvíos a convenios y tratados internacionales de los que México es parte, haciendo difícil su aplicación, por costosa, farragosa y tediosa.

d) Se exagera en el número de reglamentos de la Ley, ya que rebasan los quince.

e) Sus capítulos procedimentales y jurisdiccionales deben formar parte de una ley o código de procedimientos marítimos, pero tratados más ampliamente.

f) Se demuestra el poco conocimiento que se tiene del derecho marítimo en nuestro país, a pesar del brillo que le han dado algunos de los firmantes en el ámbito nacional e internacional.

g) Es una Ley que agravia el prestigio internacional que México ha alcanzado en los últimos 50 años en el campo del derecho marítimo.

h) Por lo que se recomienda seriamente su no adopción, y mejorar simple y llanamente la Ley vigente.²⁰

A este reclamo y llamada de atención hechos por Raúl Cervantes Ahumada al Poder Ejecutivo federal, sólo se le dio una respuesta telefónica por el señor Córdoba Montoya de la oficina presidencial, sin hacer caso de la misma, ya que únicamente se le retiró el título de procedimientos marítimos.

Son tantos los errores de la Ley de Navegación vigente que sería largo enumerarlos en un trabajo de esta naturaleza, por lo que sólo diremos algunos de los más importantes:

a) Su distribución de materias no es nada correcta.

b) No se ocupa de manera directa en un capítulo particular de los permisos y autorizaciones de navegación con fines comerciales, de ellos se ocupa a través del régimen de la navegación, artículos 30 a 37.

c) Para nada se ocupa del dragado; es más, ni su Reglamento, ni la Ley de Puertos y su Reglamento se ocupan de él, siendo una omisión muy grave.

d) La mención del abandono lo hace, en el caso de la abandono administrativo en el capítulo IV “Derrame, abandono y desguace de embarcaciones”, del título cuarto, “De la propiedad de las embarcaciones”, lo cual es incorrecto, ya que es un acto administrativo al cual sólo dedica sus artículos 77 y 78, luego es una referencia indirecta y no tiene un capítulo dedicado a él.

e) Respecto de la búsqueda y rescate de las personas únicamente lo hace en el capítulo relativo al salvamento marítimo, sin destacar que éste se refiere al salvamento del buque o bien de las mercancías, no a las personas, de ahí una laguna grande en la materia, artículos 120 a 125.

f) No distingue y, por lo mismo, no se separa el arribo y despacho normal de los buques, de las arribadas forzosas, las cuales se deben generalmente a riesgos y accidentes en la navegación, dedicándole sólo dos artículos al tema de estudio, de ahí su limitación y falta grave, artículos 38 y 39.

g) No tiene una sola disposición en la que se hable de la fortuna del mar y, por ende, tampoco se nos habla del buque como una universalidad de hecho, temas que están estrechamente ligados a la responsabilidad civil y la limitación de la misma, de la que pueden valerse el naviero, la empresa na-

²⁰ Cervantes Ahumada, Raúl, *Carta al C. Presidente Lic. Carlos Salinas de Gortari, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos*, México, 23 de noviembre de 1993.

viera, el armador, la empresa armadora y el operador. Por cierto que el tratamiento que da a la responsabilidad civil es de una pobreza extrema, artículos 131 y 132.

h) Para nada se ocupa del contrato de arrendamiento o locación del buque, su única referencia la hace para decir que existe “el fletamento o arrendamiento a casco desnudo”, lo cual es falso, sin hablarnos nada más acerca de este importante contrato de utilización de los buques y sus variados tipos existentes, artículo 95.

i) No se ocupa separadamente del contrato de transporte multimodal internacional de mercancías, del que sólo hace mención al ocuparse del contrato de transporte marítimo de mercancías, artículo 98, párrafos tercero y cuarto.

j) En el tema relativo al contrato de transporte marítimo de mercancías no tiene una sola referencia a las órdenes de entrega, los recibos provisionales del oficial de la carga (*mate's receipt*), las boletas de embarque y las cartas de garantía.

k) No tiene una sola disposición relativa al contrato de seguro marítimo de cascos y de carga, las únicas referencias que se hacen sobre él las encontramos una en los medios de adquisición de los buques, al hablar de manera equívoca del abandono del buque o de la carga a favor del asegurador, al llamarle “dejación válidamente aceptada por el asegurador”, artículo 69, fracción II, lo cual significa divorciarnos de la realidad marítima, ya que en todo el mundo se le llama “abandono del buque y la carga en favor del asegurador”, desde hace ya varios siglos.

La otra referencia, sin mencionar para nada al seguro marítimo, la tenemos en el artículo tercero transitorio, fracción I, que nos reenvía con una falta total de técnica jurídica a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, artículos 222 a 232 y 234 a 250, que precisamente está derogando, donde por supuesto tampoco se nos habla del seguro marítimo de protección e indemnización. Esos artículos los dedicaba esa Ley precisamente al seguro marítimo, capítulo IV, “Del seguro marítimo”, de su título tercero, “De los contratos”.

l) Tampoco se ocupa para nada de las compraventas marítimas internacionales, que son muy importantes en el comercio mundial desde hace ya varios siglos. Por lo mismo deja de lado lo relativo a los “términos internacionales del comercio” (Incoterms).

m) Finalmente, tiene además un trato muy pobre de diversas materias, lo cual sería largo enumerar.

Es pues inaceptable que México, siendo un país por naturaleza marítimo, ya que Dios para los creyentes o aquélla para los que no lo son, lo colocó en medio de los dos grandes océanos el Atlántico y el Pacífico, siga teniendo una norma jurídica marítima fuera de la realidad nacional e internacional, tal divorcio se viene arrastrando más de doce años y, por lo mismo, urge adoptar una nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos, nombre más apropiado para nuestra ley marítima, acorde con el avance y desarrollo alcanzados por nuestro país, pero no siguiendo para nada la Ley de Navegación vigente, como lo han hecho los autores del Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos que se encuentra detenida en el Congreso de la Unión, que además de los errores de la ley vigente, tiene los suyos propios, demostrando que senadores y diputados de la LVIII Legislatura no tienen ni la más remota idea de lo que es el derecho marítimo.

IV. CONCLUSIONES

Concluyendo, podemos decir que nuestro comercio exterior ha sido poco cuidado por nuestros gobiernos, que aun cuando han adoptado un gran número de tratados de libre comercio, no han procurado al mismo tiempo capacitar, apoyar e incentivar a los industriales, productores de manufacturas, pues los han dejado seguir siendo en gran medida faltos de competitividad.

Tampoco se han preocupado por desarrollar la flota mercante nacional, que es casi inexistente para llevar a cabo nuestro comercio exterior, por el contrario han propiciado que por ello salgan del país alrededor de 30,000 millones de dólares (USCY) por los siguientes renglones:

- a) Pago de fletes a buques extranjeros.
- b) Pago de seguros marítimos a empresas aseguradoras extranjeras.
- c) Pago por los servicios de nuestras cargas de importación y exportación a puertos norteamericanos del Pacífico y el Atlántico.
- d) Pagos por el empleo de puertos extranjeros y autotransporte y ferrocarriles extranjeros hasta la frontera mexicana.
- e) Otros gastos.

No entendemos qué ideólogo o gran economista recomendó al presidente de la República que no necesitábamos de buques, ya que sus servicios pueden ser dados por navieros y armadores extranjeros, con lo cual nos hizo un gran daño, ya que se abandonó nuestra carrera marítima ascendente

que llevábamos hasta 1985, durante el gobierno del presidente Miguel de la Madrid Hurtado.

Además de que basados en una ley errónea se permitiera que una empresa naviera mexicana que recibió durante treinta años ayudas y subsidios del gobierno federal, que también suscribió el 30% del capital social de la empresa a través del Banco de México, Banco Nacional de Comercio Exterior y Nacional Financiera, que cedió en 1985 a los particulares que formaban parte de esa empresa, hayan vendido sus buques a una empresa naviera extranjera, sin consultar en la forma debida al propio Poder Ejecutivo federal, ya que no debe de olvidarse que la flota mercante nacional es un símbolo del poder soberano de México en los mares y, asimismo, un elemento de seguridad nacional.

Por otra parte, se sigue diciendo que es desleal el conceder a la flota mercante mexicana ayudas y subsidios económicos, lo cual no es apropiado si recordamos que no hay país marítimo en la tierra que no lo conceda a sus empresas navieras y empresas armadoras, para no dejarlos desaparecer frente a la tremenda competencia existente en el medio marítimo. Así, Estados Unidos tiene subsidiada en 100% su flota mercante, además de que permite que sus navieros y armadores utilicen pabellones de conveniencia en un 70%, para evitar los altos costos que tienen bajo el pabellón estadounidense.

Finalmente, que nuestra Ley de Navegación vigente con sus errores no es propicia para desarrollar nuestro comercio exterior ni tampoco nuestra flota mercante, por lo que urge la adopción de una nueva ley, que no deberá ser la que está detenida en el Congreso, para que efectivamente se apoye el fomento y desarrollo al mismo tiempo de nuestro comercio exterior y de la flota mercante nacional.