



COMERCIO DE SERVICIOS:  
TRANSPORTE MARITIMO

ALADI/SEC/di 990.  
12 de agosto de 1997

Restringido

## I. ASPECTOS GENERALES

El presente Trabajo tiene por objeto proporcionar nuevos antecedentes y elementos de juicio sobre los avances registrados en el sector naviero internacional y que pueden repercutir en forma directa o indirecta sobre la marina mercante regional, tanto en sus aspectos normativos y operativos como institucionales. Este trabajo complementa el análisis presentado en el documento ALADI/SEC/di 741 publicado por la Secretaría General el 14 de marzo de 1996.

El seguimiento pormenorizado del desarrollo de este modo de transporte, su evolución tecnológica y las tendencias del mercado tienen gran importancia para los países de la región, ya que es a través del modo naviero que se canaliza gran parte del intercambio comercial de nuestros países.

En este documento se hace referencia a las negociaciones llevadas a cabo en el plano multilateral, es decir, en el marco del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS), así como en el ámbito regional y subregional y en otros acuerdos suscritos por países miembros que contemplan procesos de liberalización del comercio de servicios. En este sentido, se pone énfasis en los hechos que han ocurrido en el período que va desde la publicación del documento ALADI/SEC/di 741 hasta la fecha y sólo se incorporan antecedentes de algunos instrumentos jurídicos que no fueron analizados en ese documento.

En general, la situación de la marina mercante regional, en sus aspectos operativos y de mercado, se ha mantenido estable en relación a lo expuesto en el documento ALADI/SEC/di 741. Es decir, que las empresas de terceros países que operan en el mercado regional continúan teniendo una fuerte competencia con respecto a las compañías de la región, en el transporte de las cargas que genera el comercio exterior de nuestros países, con importantes ventajas operacionales que se manifiestan en la modernización tecnológica, el desarrollo de economías de escala y la optimización de costos y tiempos, lo que mejora la eficiencia en la prestación de los servicios.

En el documento mencionado anteriormente, la Secretaría se preguntaba si existía la voluntad por parte de los países de la región de preservar su marina mercante como un instrumento estratégico que fortalezca las políticas de apertura económica implementadas en la región. Se reflexionaba también, sobre la difícil situación por la que están atravesando las compañías navieras de la región por encontrarse en desventaja en relación a las empresas extrarregionales. Esta última continúa siendo una realidad, es decir, las condiciones del mercado y las operativas no han variado en el lapso de tiempo que comprende este análisis. No obstante, y relacionado con la primera interrogante, en el aspecto normativo se han producido algunos avances especialmente a nivel de la Comunidad Andina y el MERCOSUR, aunque en este último esquema subregional se continúa la negociación de un Acuerdo sobre transporte marítimo y sobre un registro de buques comunitario, sin haber llegado a un consenso sobre algunos aspectos de los mismos.

Por otro lado, a nivel multilateral, en junio del año pasado concluyeron las negociaciones sobre transporte marítimo en el marco de la Organización Mundial del Comercio, con una Decisión del Consejo del Comercio de Servicios que suspendió las negociaciones hasta la primera Ronda que ha de celebrarse en el marco del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios y que se llevará a cabo a más tardar hacia el año 2000.

También se ha registrado un importante acontecimiento a nivel nacional y es la nueva legislación brasileña que entró en vigor en enero del presente año. Dada la magnitud del mercado de cargas brasileño, dicha normativa incide directamente en el mercado regional.

## **II. LAS NEGOCIACIONES SOBRE TRANSPORTE MARITIMO EN EL MARCO DEL ACUERDO GENERAL SOBRE EL COMERCIO DE SERVICIOS**

Tal como fue señalado en el documento ALADI/SEC/di 741, las negociaciones en este sector realizadas durante la Ronda Uruguay pasaron por un sin número de vicisitudes hasta convenirse su prórroga al finalizar la misma, por medio de una Decisión Ministerial que estableció la continuación de las negociaciones después de haber entrado en vigor el Acuerdo sobre la OMC. Esta prórroga se precipitó porque en los días finales que precedieron a la conclusión de la Ronda Uruguay las ofertas presentadas eran muy desequilibradas. Treinta y dos países habían consignado compromisos sobre servicios de transporte marítimo (y otros cinco lo hicieron al finalizar la Ronda Uruguay), pero algunos de los participantes con mayor participación en los tráficos marítimos no asumieron compromisos en esta esfera.

Al finalizar las negociaciones ampliadas, que debían concluir a más tardar en junio de 1996, los países consignarían esos compromisos en las Listas anexas al AGCS y definirían sus posiciones finales sobre las exenciones del trato NMF en el

sector, por lo que se suspendió la aplicación del Artículo II (trato NMF), incluida la prescripción de enumerar en el Anexo toda medida incompatible con el trato NMF, hasta la fecha de aplicación de los resultados de las negociaciones.

El propósito era que los países formularan compromisos específicos en transporte marítimo internacional (carga y pasajeros, excluido el cabotaje), servicios auxiliares (manipulación de la carga, almacenamientos, transferencias, agencias y transitarios, etc.) y acceso a los servicios portuarios (practicaje, remolque, transferencia, fondeo, porteo, atraque, etc.).

Hacia finales de junio de 1995, los participantes comenzaron a presentar ofertas con el fin que sirvieran de base para negociaciones bilaterales según el sistema de peticiones/ofertas. Las ofertas que hacían los países estaban condicionadas a la calidad y amplitud de los compromisos ofrecidos por los demás.

Sin embargo, al no haber hecho una oferta los Estados Unidos, que ya habían anunciado que la cantidad y la calidad de las ofertas presentadas no eran suficientes para justificar que ellos hicieran una, la mayor parte de los países que habían presentado ofertas optaron por retirarlas.

Hasta el momento de suspenderse las negociaciones, el 28 de junio de 1996, 56 gobiernos (incluidas las Comunidades Europeas y sus Estados Miembros) habían decidido participar plenamente en las negociaciones y otros 16 gobiernos participaban en calidad de observadores. En esa misma fecha, el Consejo del Comercio de Servicios adoptó una Decisión respecto de las negociaciones sobre transporte marítimo que establece básicamente lo siguiente:

- La suspensión de las negociaciones sobre servicios de transporte marítimo hasta la iniciación de la primera ronda de negociaciones en el marco del AGCS que se llevará a cabo a más tardar hacia el año 2000. Dichas negociaciones se reanudarán sobre la base de las ofertas existentes o mejoradas.
- El Artículo II del AGCS y el Anexo sobre exenciones de las obligaciones del Artículo II, incluida la prescripción de enumerar en el Anexo toda medida incompatible con el trato NMF, deberán entrar en vigor con respecto al transporte marítimo internacional y servicios auxiliares y el acceso a las instalaciones portuarias y utilización de las mismas, en la fecha en que concluyan las negociaciones mencionadas anteriormente y en el curso de las mismas el Consejo del Comercio de Servicios mantendrá bajo examen los efectos de la suspensión continuada del Artículo II del AGCS.
- Lo dispuesto en el párrafo anterior no es aplicable a los compromisos específicos sobre transporte marítimo que haya consignado en su lista algún país miembro de la OMC.

- No obstante lo dispuesto en el Artículo XXI (modificación de las listas), cualquier país miembro de la OMC podrá mejorar, modificar o retirar en todo o en parte sus compromisos específicos en este sector durante un período de 60 días, el cual coincidirá con la conclusión de las negociaciones referidas y en ese período, los países miembros establecerán su posición final en cuanto a las exenciones del trato NMF en este sector.
- Hasta la conclusión de las negociaciones mencionadas anteriormente, los países no aplicarán ninguna medida que afecte al comercio de servicios de transporte marítimo, salvo en respuesta a medidas aplicadas por otros países, o con el objeto de mantener o mejorar la libertad de suministro de servicios de transporte marítimo y no de manera que mejore su posición negociadora y su influencia en las negociaciones (disposición de statu quo).

Los participantes en las negociaciones del GNSTM que habían presentado ofertas condicionales al momento de suspenderse las negociaciones, eran los siguientes:

Australia, Brasil, Canadá, Colombia, Comunidades Europeas y Estados Miembros, Corea, Costa de Marfil, Cuba, Chile, Eslovenia, India, Indonesia, Islandia, Japón, Marruecos, México, Nueva Zelanda, Nigeria, Noruega, Polonia, República Dominicana, Rumania, Suiza y Turquía.

Con posterioridad a la suspensión de las negociaciones, dos miembros de la OMC, Islandia y Noruega, consolidaron sus mejores ofertas en compromisos específicos que se inscribirían en sus listas. Austria y la República Dominicana, retiraron sus compromisos, y otros dos miembros, Canadá y Malasia modificaron sus compromisos. Actualmente 35 miembros de la OMC han consolidado compromisos sobre transporte marítimo en sus listas, 29 durante la Ronda Uruguay, 4 miembros en su proceso de adhesión (Papua Nueva Guinea, Saint Kitts y Nevis, Sierra Leona y Eslovenia), y los dos miembros mencionados anteriormente (Islandia y Noruega).

### III. ACUERDOS DE LIBRE COMERCIO, AVANCES SUBREGIONALES Y NACIONALES

#### Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)

El TLCAN tiene como objetivo establecer una zona de libre comercio entre las Partes, la cual, según lo indicado en el artículo 102 abarca bienes y servicios: "...eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y servicios entre los territorios de las Partes".

Los principios básicos que comprende el proceso de liberalización del comercio de servicios son: el de no discriminación (cláusula de la nación más favorecida), el trato

nacional, la no obligatoriedad de la presencia local y la posibilidad de que los miembros puedan hacer reservas respecto a disposiciones legales y otras medidas vigentes que no cumplan con las disposiciones del Tratado, las que deben especificarse en los anexos I y II. El proceso no comprende los servicios aéreos (salvo los de reparación y mantenimiento de aeronaves así como servicios especializados) ni las compras gubernamentales.

El Tratado establece un proceso de liberalización del comercio de servicios sobre la base de listas negativas. Esto quiere decir que cualquier medida o sector que no esté incluido en cualquiera de esas listas queda liberalizado automáticamente. Por lo tanto, el Acuerdo se aplica a todos los servicios y cada país, en los anexos, incluye las condiciones o excepciones que mantiene en algunos sectores a los cuales no alcanzan algunas de las normativas y principios de este instrumento.

Los capítulos del Tratado que tienen relación con la liberalización de los servicios y, por ende, comprenden los servicios de transporte marítimo son: el Capítulo XI sobre Inversión y el Capítulo XII sobre Comercio Transfronterizo de Servicios.

En el Capítulo sobre Inversión se faculta para que en algunos sectores se puedan hacer reservas o excepciones, las que deben ser incluidas en los anexos. Estos artículos se refieren al principio de no discriminación entre las Partes (trato NMF), el trato nacional, requisitos de desempeño y sobre altos ejecutivos y consejos de administración.

Con respecto al Capítulo sobre Comercio Transfronterizo de Servicios también se pueden hacer reservas en relación a la cláusula de la nación más favorecida y el trato nacional, así como, sobre la no exigencia de presencia local y acerca de las restricciones cuantitativas. En el Anexo a este documento, se hace referencia a las reservas y condiciones que estipularon los países signatarios en relación a los servicios de transporte marítimo.

Acuerdo de Complementación Económica entre  
México y Bolivia - ALADI/AAP.CE/31

El proceso de liberalización del comercio de servicios de este Acuerdo es similar al del TLCAN, es decir, contempla listas negativas que progresivamente se irán reduciendo. La estructura del Acuerdo también es muy similar al TLCAN, ya que contempla básicamente los mismos principios.

Bolivia incluyó los servicios de transporte marítimo en su lista de actividades a las cuales no se aplican los principios de trato de nación más favorecida, trato nacional y no obligatoriedad de presencia local para la prestación de un servicio, es decir, que Bolivia exceptúa por el momento este sector de los principios básicos del Acuerdo en lo atinente a la liberalización de los servicios.

## Tratado de Libre Comercio entre México y Costa Rica

El proceso de liberalización del comercio de servicios de este Acuerdo es similar al TLCAN, ya que contempla listas negativas que progresivamente deben ir reduciéndose. La estructura también es muy similar a la del TLCAN y contiene básicamente los mismos principios. En el artículo 9-06 sobre Consolidación de Medidas se establece que cada una de las Partes deben elaborar una lista de las medidas federales y centrales disconformes con los principios de trato de nación más favorecida, trato nacional y presencia local a más tardar un año después de su entrada en vigor. Acerca de las medidas estatales disconformes el plazo es de dos años y sobre las municipales no hay obligatoriedad de listarlas.

### Acuerdo de Cartagena

Como se mencionó en el documento ALADI/SEC/di 741, el marco que regula los servicios de transporte marítimo en esta subregión es la Decisión 314, cuyo principio básico es la libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima que genera el comercio exterior de los países miembros, bajo el principio de reciprocidad. En dicho documento se analizaron otros principios que hacen a esta norma, por lo que ha continuación se actualiza la misma con antecedentes posteriores que la modifican o la reglamentan:

1. En julio de 1996, la Comisión del Acuerdo de Cartagena adoptó la Decisión 390 que modifica la Decisión 314 sustituyendo, entre otros, el artículo 4 cuyo texto quedó como sigue:

"La Junta del Acuerdo de Cartagena, a solicitud de cualquiera de los países miembros, podrá establecer transitoriamente y a nivel comunitario restricciones, exclusiones de los tráficos u otras medidas que se juzguen pertinentes a empresas de transporte marítimo de terceros países o comunidad de países que, a su vez, restrinjan o discriminen a los buques de propiedad, fletados u operados por empresas de transporte marítimo de los países miembros. Dichas medidas serán aplicadas en los países miembros, en la forma que establezca la Junta mediante Resolución."

Se elimina con respecto al texto original una frase después de países miembros que decía: "...y previa evaluación y recomendación del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático, podrá..." y;

Se agrega con respecto al artículo original el último párrafo, que dice: "...Dichas medidas serán aplicadas en los países miembros, en la forma que establezca la Junta mediante Resolución".

La primera modificación tiene por objeto eliminar la instancia de evaluación del CAATA ante la aplicación de una sanción comunitaria en virtud de una restricción impuesta a empresas de países miembros por algún tercer país. La segunda se explica por sí sola.

2. Relacionado con el punto anterior, el 9 de agosto del año pasado fue publicada en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, la Resolución 422 que reglamenta la aplicación comunitaria del principio de reciprocidad en el transporte marítimo. Este instrumento dispone la aplicación comunitaria del principio de reciprocidad sometiéndose a las normas del mismo, según el procedimiento siguiente:

- "Antes de solicitar a la JUNAC la aplicación comunitaria del principio de reciprocidad, los países miembros deben agotar las negociaciones directas y aplicar sus disposiciones legales pertinentes, a fin de procurar la superación de las medidas restrictivas que estén afectando o pudieran afectar a compañías nacionales".

- "Cuando terceros países o comunidades de países impongan a las empresas navieras nacionales cualquier tipo de limitación o establezcan restricciones, exclusiones o un trato discriminatorio para el acceso a las cargas, los países miembros adoptarán en reciprocidad medidas de restricción total o parcial a las empresas navieras de dichos países o comunidades de países, aún cuando éstas se encuentren asociadas con empresas navieras nacionales."

- "Cuando un país miembro considere que sus empresas navieras nacionales están siendo o pudieran ser afectadas por normas o medidas restrictivas o discriminatorias de terceros países o comunidades de países, podrá solicitar a la Junta que autorice la aplicación del principio de reciprocidad a nivel de la subregión. A tal efecto, se adoptará una Resolución que será de aplicación obligatoria en todos los países miembros, a partir de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena o en la fecha y forma que en ella se determine".

"Las correspondientes medidas de restricción total o parcial serán aplicadas por los Organismos Nacionales Competentes de transporte acuático, en sus respectivos territorios".

- "El país miembro que solicite a la Junta la aplicación del principio de reciprocidad a un tercer país o comunidad de países, lo hará de manera fundamentada y señalará con precisión la restricción que está afectando o pueda afectar a su comercio exterior, su transporte marítimo o sus empresas navieras nacionales. Asimismo, propondrá sustentadamente las

medidas restrictivas que, a su criterio, deben ser impuestas en la aplicación de la reciprocidad..."

- "Recibida la solicitud por la Junta, ésta será puesta inmediatamente en conocimiento de los demás países miembros, los cuales evaluarán y recomendarán las medidas pertinentes a ser establecidas. Para ello, dispondrán de un plazo no mayor de veinte días calendario, contados a partir de la fecha de recepción de la solicitud presentada. Asimismo, dentro de dicho plazo se podrá convocar al CAATA a reunión extraordinaria a objeto de recabar su opinión".

"Con base en las opiniones de los países miembros, o del CAATA en caso de haberse reunido, y en la demás información de que se disponga, la Junta dictará su Resolución".

- "Superadas las causas que motivaron la aplicación de las medidas, la Junta podrá revocar la Resolución, de oficio o a solicitud de cualquiera de los países miembros".

"En todo caso, antes de proceder a la revocación de la medida, se dará oportunidad a los países miembros de expresar su opinión al respecto".

Sin duda que este reglamento será un elemento que, de funcionar en forma ágil en la práctica, fortalecerá la capacidad de competencia de la marina mercante andina. No obstante, se debe tener presente que estos elementos solo sirven para contrarrestar medidas discriminatorias por parte de algunos países y que para lograr el grado de competitividad que exigen los servicios de transporte marítimo actuales es necesario crear un escenario propicio para que los empresarios de este sector puedan desarrollar su actividad en condiciones más o menos similares a las que rigen en el mercado internacional.

En este sentido, en la VI Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA), llevada a cabo en Lima, el 21 de marzo próximo pasado, se trataron diversos temas que hacen relación al mejoramiento de la capacidad competitiva de la marina mercante andina. En el Acta de la reunión se incluyó una síntesis del estado de situación de una serie de proyectos de Decisión y Resolución que han sido aprobados por el CAATA. Entre estos instrumentos cabe destacar:

- El Proyecto de Resolución sobre Registro de Tarifas.

Este proyecto fue remitido a la Unidad de Asesoría Jurídica de la Junta, la cual lo objetó por cuanto "algunos de sus artículos se encontraban en oposición al espíritu y la letra de las Decisiones 288 y 314, en el sentido que podrían tener un efecto anticompetitivo y constituir una restricción a la libertad de servicios de transporte marítimo..."

- Proyecto de Decisión sobre Arrendamiento Mercantil Financiero (Leasing).

Este instrumento contaba con la opinión favorable de la Unidad de Asesoría Jurídica en cuanto a su contenido, aún cuando se habían sugerido algunas modificaciones al texto, a fin de aclarar determinados aspectos de forma.

- Por otra parte, se aprobó para el corto y el mediano plazo el Plan de Trabajo para el CAATA que comprende:

- a) Políticas de fomento de las empresas navieras del Grupo Andino.

- Registro Andino de Buques.
- Consideración del transporte internacional de carga por vía marítima como servicio de exportación.
- Régimen de consulta entre usuarios y armadores.

- b) Políticas portuarias en el Grupo Andino y terminales interiores de carga.

- c) Políticas a adoptarse por el Grupo Andino ante el incremento de tarifas por el paso del Canal de Panamá.

- d) Políticas para impulsar el transporte multimodal.

- Conocimiento de embarque multimodal o carta de porte.
- Homologación aduanera.
- Consolidación y desconsolidación de cargas.

- Se sometieron a consideración dos documentos elaborados por la JUNAC. Uno de ellos relativo a la necesidad de preparar un Conocimiento de Embarque para transporte multimodal con el fin de que pueda ser utilizado en las ventas bajo créditos documentarios, de acuerdo con las Reglas de la CCI. El otro documento se refiere a los alcances de las Decisiones 331 y 393, así como al Acuerdo sobre Transporte Multimodal adoptado en la III Reunión Ordinaria de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, a fin de considerar la posibilidad de armonizar dichas normas dentro de un contexto mayor que incluya a todos los países de la región Latinoamericana y el Caribe.

### MERCOSUR

El tema del transporte marítimo internacional se ha continuado tratando a nivel del Subgrupo de Trabajo Nº 5. En este ámbito se está trabajando en dos aspectos de importancia para los países miembros: el primero tiene relación con la negociación de un "Acuerdo Multilateral de Transporte por Agua del MERCOSUR" y el segundo con la elaboración de un "Acuerdo de Registro Operativo de Embarcaciones del MERCOSUR".

Con respecto al Acuerdo Multilateral de Transporte por Agua, en la VII Reunión del Subgrupo de Trabajo realizada en Asunción, durante los días 5 y 6 de junio próximo pasado, fueron tratados los artículos que aún no cuentan con aprobación. No obstante los esfuerzos realizados en esa ocasión para lograr consenso, aún quedaron algunos puntos del articulado en estudio.

En cuanto al Acuerdo de Registro Operativo de Embarcaciones del MERCOSUR se plantearon algunas posiciones dispares por parte de los países: uno de los miembros planteó que está analizando una definición sobre la aprobación o modificación de este instrumento. Otro país manifestó su preocupación por el escaso avance de los anexos y propuso que el Acuerdo no sea presentado nuevamente al GMC, hasta que se haya logrado un significativo avance en la elaboración de los protocolos, por lo que se acordó redactar un proyecto de Protocolo de pautas mínimas para el Registro de Buques. También se anunció el reinicio de las conversaciones sectoriales entre armadores y ligas de obreros marítimos de Argentina, Brasil y Uruguay, respecto a temas relacionados con la elaboración del Protocolo sobre Asuntos Laborales y de Seguridad Social del Registro subregional.

Por otro lado, es necesario tener presente un tema que hace relación a los servicios de transporte marítimo en el ámbito de este esquema subregional y tiene que ver con el Acuerdo Marco sobre Comercio de Servicios que se está negociando y que se prevé culminar en el transcurso del último cuatrimestre de este año.

### Nueva Ley Brasileña sobre Transporte por Agua

En enero del presente año entró en vigencia la Ley Nº 9.432 que "Dispone sobre el Ordenamiento del Transporte por Agua y de otras Providencias".

Mediante el Artículo 5 de dicha ley se establece la apertura del transporte de mercancías entre puertos brasileños y extranjeros a embarcaciones de terceros países, sujeta a la aplicación del principio de reciprocidad y teniendo en cuenta los acuerdos que Brasil mantiene vigentes con algunos países respecto a la antigua legislación, por medio de los cuales se repartían las cargas.

En el párrafo 1º se establece la aplicación del Decreto Ley Nº 666, instrumento que fija normas sobre preferencia de cargas en favor de las embarcaciones brasileñas, para la carga de importación brasileña en los casos en que un país otorgue protección o preferencias a embarcaciones de su bandera.

Por otro lado, el párrafo 3º dispone que se podrá suspender la aplicación del párrafo 1º en los casos en que no haya disponibilidad de embarcaciones brasileñas para el transporte requerido, o cuando las tarifas y los plazos no sean compatibles con las del mercado internacional.

En el Capítulo VI relativo a los arrendamientos de embarcaciones, se dispone que las empresas brasileñas de navegación podrán arrendar embarcaciones brasileñas y extranjeras por viaje o por un tiempo y a casco desnudo.

Por otra parte, se establece que el arrendamiento de embarcaciones extranjeras por viaje o por tiempo en el transporte de mercaderías en navegación de cabotaje, podrá ser autorizado por el órgano competente y realizarse sólo en casos específicos.

También se podrá autorizar el arrendamiento de embarcación extranjera para la navegación de ultramar cuando se compruebe la inexistencia o no disponibilidad de embarcaciones brasileñas de navegación del tipo y porte adecuados al transporte pretendido o cuando no se ofrezcan condiciones de precio y plazo compatibles con el mercado internacional.

En el Artículo 11º se instituye el Registro Especial Brasileño -REB-, en el cual se podrán registrar embarcaciones brasileñas, operadas por empresas brasileñas de navegación.

Se establece que la recaudación del flete por el transporte de mercaderías entre Brasil y el exterior, realizado por embarcaciones registradas en el REB, esta exenta de los aportes para el Programa de Integración Social (PIS) y la Corporación para el Fondo de Financiamiento Social (COFINS). Asimismo, se estipula que el flete obtenido por transporte en aguas de altamar, por parte de una embarcación de bandera brasileña registrada en el REB, no integra la base de cálculo para los tributos que inciden sobre la importación y exportación de mercaderías por el Brasil. También se dispone que la construcción, conservación, modernización y reparación de embarcaciones registradas previamente en el REB serán, a todos los efectos legales y fiscales, equiparadas a la operación de exportación.

**IV. CONFERENCIA DE MINISTROS DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS DE AMERICA DEL SUR**

En el documento ALADI/SEC/di 741 se realizó una síntesis de las actividades que ha encarado la Conferencia desde su creación y en particular sus trabajos para desarrollar los servicios de transporte marítimo y mejorar la competitividad de las compañías navieras regionales. Con posterioridad a la publicación del documento referido, se realizó la III Reunión Ordinaria de este foro (noviembre 1996) oportunidad en la cual se aprobó la Resolución 26(III) que establece una serie de temas puntuales a tratar en el seno de este foro:

1. Aprobar de la recomendación del Grupo de Trabajo que señala los siguientes temas comunes que revisten mayor importancia para el desarrollo del sector:
  - a) Análisis de las políticas subregionales y su relación con una política regional:
    - Libertad de acceso a los tráficos marítimos y situaciones alternativas al régimen actual.
    - Libertad de acceso al transporte de las cargas.
  - b) Definición común y aplicación del principio de reciprocidad.
  - c) Recomendaciones para una acción conjunta a nivel de América del Sur en la próxima ronda del Grupo de Negociaciones sobre Servicios de Transporte Marítimo del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios.
  - d) Condiciones para mejorar la inserción y competitividad de la Marina Mercante de la región en los tráficos internacionales y fomentar su desarrollo:
    - Análisis de las condiciones actuales de registro de buques en la región con miras a proponer recomendaciones que liberalicen esas condiciones.
    - Sistema de financiamiento de buques.
    - Análisis de la Convención sobre Hipotecas Navales y Privilegios Marítimos aprobada en Ginebra en 1993 y modificaciones a la Convención de 1952 sobre Embargo Preventivo de Buques.
    - Mecanismos para tratar situaciones derivadas de acciones de carácter monopólico y de otras prácticas desleales y restrictivas.
  - e) Análisis del proyecto de acuerdo sobre transporte marítimo elaborado por la ALADI.

2. Encomendar a la Corresponsalia del Uruguay que, con la participación activa de las demás corresponsalias, prosiga con los trabajos orientados a la armonización de las políticas de transporte marítimo con el objeto de mejorar la eficiencia y competitividad de la marina mercante de la región.

Como se puede apreciar, la temática que ha de tratar el Grupo es muy amplia, ya que abarca aspectos del mercado, operativos y normativos. Por otra parte, contempla tanto asuntos que conforman la problemática actual de la marina mercante regional, así como sobre el futuro de estos servicios que posiblemente entrarán en un escenario distinto a nivel mundial con posterioridad al año 2000, debido a las negociaciones que se llevarán a cabo en el marco del AGCS.

En el ámbito de la Conferencia se ha comenzado a trabajar en la temática anteriormente descrita y se prevé una reunión de autoridades gubernamentales de transporte marítimo para principios del próximo mes de setiembre en la sede de la ALADI, con el objeto de analizar las políticas nacionales y subregionales y las nuevas tendencias del sector. El Grupo deberá presentar a la Conferencia sus recomendaciones a fin de ir conformando una política regional sobre la materia.

## V. CONCLUSIONES

1. Las conclusiones que se enunciaron en el documento que elaboró la Secretaría (ALADI/SEC/di 741), en marzo del año pasado, continúan vigentes. No obstante, en el período de estudio que comprende un poco más de un año han surgido algunos antecedentes, tanto en el plano regional como en el multilateral, que se recogen en este documento.
2. A nivel multilateral, a fines de junio del año pasado concluyeron las negociaciones sobre transporte marítimo en el marco de la Organización Mundial del Comercio, con una Decisión del Consejo del Comercio de Servicios, que suspendió las negociaciones hasta la primera Ronda de negociaciones que se celebrarán en el marco del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios y que se llevarán a cabo a más tardar el año 2000.

El no haber concluido satisfactoriamente estas negociaciones deja establecido y confirma la importancia estratégica que se le asigna a los servicios de transporte marítimo internacional, sobretudo por parte de los países desarrollados y muestra que todavía no están dadas las condiciones para negociar la liberalización de este sector en el plano multilateral.

3. A nivel subregional, la Comunidad Andina aprobó la Resolución 422 que reglamenta la aplicación comunitaria del principio de reciprocidad en el transporte marítimo y que, de funcionar en forma ágil en la práctica, será un elemento que fortalecerá la capacidad de competencia de la marina mercante andina. Asimismo, se continúan tratando otros temas que hacen relación con el mejoramiento de la capacidad competitiva de las empresas marinas andinas.
4. En el MERCOSUR se continúa con la negociación de un Acuerdo sobre transporte por agua y sobre un registro de buques comunitario. No obstante que se ha avanzado mucho en la negociación de los mismos, aún no hay consenso sobre algunos aspectos principales que hacen a la esencia de estos instrumentos.
5. En el plano nacional, la nueva legislación brasileña que entró en vigor en enero próximo pasado, por la envergadura del mercado de ese país, repercutirá en el mercado regional. Esta nueva normativa se instrumentó mediante la Ley 9.432 que establece la apertura del mercado del transporte de mercancías entre puertos brasileños y extranjeros a embarcaciones de terceros países, sujeta a la aplicación del principio de reciprocidad y teniendo en cuenta los acuerdos que Brasil mantiene vigentes con algunos países.
6. No obstante estos avances, las características operativas de los servicios de transporte marítimo y las tendencias del mercado se mantienen, aunque se podría afirmar que cada día se acentúa más la especialización, la utilización de economías de escala y la tecnología aplicada a la industria y a las operaciones de transporte por vía marítima.

Más aún, las empresas de países desarrollados a fin de reducir más los costos y mejorar los servicios mediante el aumento del volumen de sus operaciones, están transformándose en megatransportadoras, con facturaciones anuales millonarias. Esas compañías están concentrando un gran número de buques altamente sofisticados, de bajo costo operativo y de tonelajes importantes para favorecer las economías de escala.

En el desarrollo de esta actividad se tiende también a que sólo algunos puertos en cada región geográfica sean usados como puntos de llegada y partida de las líneas internacionales, concentrándose en ellos todas las cargas de exportación e importación, siendo las cargas retiradas de ellos o llevadas hacia ellos por buques menores, económicamente viables en determinados trayectos relativamente cortos -los servicios "feeders"- . De mantenerse la tendencia actual en la región, éste podría ser el único segmento de navegación en que las empresas navieras de nuestros países tendrían alguna posibilidad de participación competitiva.

7. Por otra parte, se mantienen las distorsiones del mercado del transporte marítimo internacional, debido a que es en esencia un mercado imperfecto en donde, especialmente por parte de los países desarrollados, se estimulan los desequilibrios debido a las políticas de protección y de ayudas públicas.
  
  8. En resumen, en las condiciones actuales, las empresas navieras de nuestros países tienen escasas posibilidades para competir con las empresas de los países tradicionalmente navieros o que mantienen solventes marinas mercantes, a menos que se adecue el marco normativo a la realidad y tendencias del mercado internacional y que, en la medida de lo posible, se establezcan condiciones de competencia más equitativas. Las negociaciones internacionales sobre transporte marítimo, en el marco de la OMC, deben servir para establecer un mayor equilibrio en las condiciones de acceso al mercado de las empresas de la región y en los factores que inciden en el desarrollo de la actividad, incluyendo las políticas de subsidios o ayudas a la industria naval.
-



A N E X O

TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMERICA DEL NORTE

MEDIDAS SOBRE TRANSPORTE MARITIMO

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACIÓN MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

**MÉXICO: RESERVAS CON RELACIÓN A MEDIDAS EXISTENTES Y COMPROMISOS DE LIBERACIÓN**

<p><b>INVERSIÓN</b> <b>Todos los Sectores</b></p>	<p>* Los extranjeros, las empresas extranjeras o las empresas mexicanas sin cláusula de exclusión de extranjeros, no podrán adquirir el dominio directo sobre tierras y aguas en una faja de 100 Kms. a lo largo de las fronteras y de 50 en las playas (la Zona Restringida). El arrendamiento de tierra por más de diez años es considerado como una adquisición. Los extranjeros, las empresas extranjeras o las empresas mexicanas podrán adquirir "Certificados de Participación Inmobiliarios" (CPI). Los CPI otorgan al beneficiario el derecho de uso y goce sobre la propiedad, así como el derecho de percibir el producto que resulte de la explotación del inmueble. (s/cal.red.).</p> <p>* La Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras para determinar la conveniencia de autorizar las solicitudes prestadas a su consideración (adquisición o establecimiento de inversiones en las actividades restringidas señaladas en esta Lista) deberá tomar en cuenta los siguientes criterios:</p> <p>a) sus efectos sobre el empleo y la capacitación;</p> <p>b) el aporte tecnológico;</p> <p>c) en general, su contribución en el incremento de la productividad industrial y la competitividad en México. (S/cal.de red.) .</p>				
---	--	--	--	--	--

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

<p><b>INVERSIÓN</b> <u>Todos los Sectores</u> <u>(Cont.)</u></p>	<p>La Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras Únicamente revisará la adquisición, directa o indirecta, realizada por un inversionista de otra Parte de más del 49% de la participación en una empresa establecida en México que sea propiedad o esté controlada, directa o indirectamente, por nacionales mexicanos dentro de un sector no restringido, si el valor de los activos brutos de la empresa establecida en México no es inferior al monto del umbral aplicable. (s/cal.de reducción). * No más del 10% de los miembros que integren una sociedad cooperativa de producción mexicana podrán ser extranjeros. Los extranjeros no podrán desempeñar puestos de dirección o de administración general en tales empresas. (s/cal.de red.) * Sólo los nacionales mexicanos podrán solicitar cédula para calificar como empresa microindustrial. Una "empresa microindustrial" (aquella que cuenta hasta con 15 trabajadores y realiza ventas por montos determinados periódicamente por la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial) mexicana no podrá tener como socios a personas de nacionalidad extranjera. (s/cal.de red.).</p>				
<p><u>Comunicaciones:</u> <u>Transporte y Telecomunicaciones</u></p>	<p>* Los gobiernos extranjeros y las Empresas de Estado extranjeras o sus inversiones no podrán invertir directa o indirectamente en empresas mexicanas que proporcionen servicios relacionados con las comunicaciones, el transporte y otras vías generales de comunicación. (s/cal.de reducción)</p>				

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
<b>Construcción:</b> <b>Clasificación Industrial:</b> <b>Construcción de Obras Marítimas y Fluviales</b>	* Se requiere aprobación previa de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras para que inversionistas de otra Parte o sus inversiones adquieran directa o indirectamente más del 49% de la participación en empresas establecidas o por establecerse en el territorio de México que lleven a cabo las actividades de construcción incluidas en el elemento Clasificación Industrial. (c/cal.de reducción)				
<b>Energía: Productos del Petróleo)</b>	*Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros podrán distribuir, transportar, almacenar o vender gas líquido de petróleo, e instalar depósitos fijos				
<b>Transporte por agua:</b> <b>Construcción y Reparación de Embarcaciones</b>	*Para que el propietario de una embarcación con bandera mexicana sea preferido para transportar carga propiedad del gobierno y obtenga beneficios fiscales y subsidios conforme a la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, el propietario deberá llevar a cabo las operaciones de reparación y mantenimiento de sus embarcaciones en astilleros e instalaciones en el territorio de México.		Para que el propietario de una embarcación con bandera mexicana sea preferido para transportar carga propiedad del gobierno y obtenga beneficios fiscales y subsidios conforme a la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, el propietario deberá llevar a cabo las operaciones de reparación y mantenimiento de sus embarcaciones en astilleros e instalaciones en el territorio de México.	Para que el propietario de una embarcación con bandera mexicana sea preferido para transportar carga propiedad del gobierno y obtenga beneficios fiscales y subsidios conforme a la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, el propietario deberá llevar a cabo las operaciones de reparación y mantenimiento de sus embarcaciones en astilleros e instalaciones en el territorio de México.	
<b>Transporte por Agua: Servicios de Transporte Marítimo de Altura, de Cabotaje, de Remolque en Alta Mar y Costero y de Transporte en el interior de Puertos</b>	* Los servicios marítimos de cabotaje, incluyendo los servicios marítimos mar adentro, están reservados a embarcaciones con bandera mexicana. Cuando dichas embarcaciones no puedan proporcionar tales servicios, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá otorgar un permiso provisional para la prestación de estos servicios a barcos con bandera extranjera. Sólo las embarcaciones de bandera mexicana podrán transportar carga del Gobierno Federal. Las embarcaciones con	*Los servicios marítimos de cabotaje, incluyendo los servicios marítimos mar adentro, están reservados a embarcaciones con bandera mexicana. Cuando dichas embarcaciones no puedan proporcionar tales servicios la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá otorgar un permiso provisional para la prestación de estos servicios a barcos con bandera extranjera. Sólo las embarcaciones de bandera mexicana podrán transportar carga del Gobierno Federal. Las embarcaciones con bandera ex-			*Los servicios marítimos de cabotaje, incluyendo los servicios marítimos mar adentro, están reservados a embarcaciones con bandera mexicana. Cuando dichas embarcaciones no puedan proporcionar tales servicios la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá otorgar un permiso provisional para la prestación de estos servicios a barcos con bandera extranjera. Sólo las embarcaciones de bandera mexicana podrán transportar carga del Gobierno Fe-

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
<p><b>Transporte por Agua: Servicios de Transporte Marítimo de Altura... (Cont.)</b></p>	<p>bandera extranjera podrán proporcionar transporte marítimo internacional en México cuando exista reciprocidad internacional con la nación de la matrícula de la embarcación.</p> <p>Únicamente las embarcaciones de remolque mexicanas podrán proporcionar servicios de remolque de puertos mexicanos a puertos extranjeros. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá permitir a embarcaciones de remolque extranjeras prestar tales servicios cuando las embarcaciones de remolque mexicanas no estén disponibles. Sólo los nacionales mexicanos o las empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros podrán ser propietarios de embarcaciones registradas y abanderadas como mexicanas, adicionalmente. Todos los miembros del consejo de administración y administradores de tales empresas deberán ser nacionales mexicanos.</p> <p>* Se requiere previa aprobación de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras para que los inversionistas de otra Parte o sus inversiones detenten, directa o indirectamente, más del 49% de la participación en empresas establecidas o por establecerse en el territorio de México, para la operación de embarcaciones abanderadas en el extranjero que proporcionen servicios de transporte marítimo internacional. (s/cal.de reducción)</p>	<p>trajera podrán proporcionar transporte marítimo internacional en México cuando exista reciprocidad internacional con la nación de la matrícula de la embarcación.</p> <p>Únicamente las embarcaciones de remolque mexicanas podrán proporcionar servicios de remolque de puertos mexicanos a puertos extranjeros. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá permitir a embarcaciones de remolque extranjeras prestar tales servicios cuando las embarcaciones de remolque mexicanas no estén disponibles. Sólo los nacionales mexicanos o las empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros podrán ser propietarios de embarcaciones registradas y abanderadas como mexicanas, adicionalmente. Todos los miembros del consejo de administración y administradores de tales empresas deberán ser nacionales mexicanos.</p> <p>* Se requiere previa aprobación de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras para que los inversionistas de otra Parte o sus inversiones detenten, directa o indirectamente, más del 49% de la participación en empresas establecidas o por establecerse en el territorio de México, para la operación de embarcaciones abanderadas en el extranjero que proporcionen servicios de transporte marítimo internacional. (s/cal.de reducción)</p>			<p>deral. Las embarcaciones con bandera extranjera podrán proporcionar transporte marítimo internacional en México cuando exista reciprocidad internacional con la nación de la matrícula de la embarcación. Únicamente las embarcaciones de remolque mexicanas podrán proporcionar servicios de remolque de puertos mexicanos a puertos extranjeros. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá permitir a embarcaciones de remolque extranjeras prestar tales servicios cuando las embarcaciones de remolque mexicanas no estén disponibles. Sólo los nacionales mexicanos o las empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros podrán ser propietarios de embarcaciones registradas y abanderadas como mexicanas adicionalmente. Todos los miembros del consejo de administración y administradores de tales empresas deberán ser nacionales mexicanos.</p> <p>* Se requiere previa aprobación de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras para que los inversionistas de otra Parte o sus inversiones detenten, directa o indirectamente, más del 49% de la participación en empresas establecidas o por establecerse en el territorio de México, para la operación de embarcaciones abanderadas en el extranjero que proporcionen servicios de transporte marítimo internacional. (s/cal.de reducción).</p>

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
<p><b>Transporte por Agua:</b> Servicios de Carga y Descarga</p>	<p>Se requiere aprobación previa de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras para que un inversionista de otra Parte o sus inversiones sean propietarios, directa o indirectamente de más del 49% de la participación en una empresa establecida o por establecerse en el territorio de México que preste a terceras personas los siguientes servicios: operación y mantenimiento de embarcaderos; limpieza de embarcaciones; estiba; transferencia de carga entre embarcaciones y camiones, trenes, ductos y muelles; operaciones de terminales portuarias. (s/cal. de reducción).</p>				
<p><b>SERVICIOS TRANSFRONTERIZOS</b></p> <p><b>Transporte por Agua:</b> Construcción y Reparación de Embarcaciones</p>	<p>* Se requiere de una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para establecer y operar, o sólo operar, un astillero. Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas podrán obtener tal concesión.</p> <p>Para que el propietario de una embarcación con bandera mexicana sea preferido para transportar carga propiedad del gobierno y obtenga beneficios fiscales y subsidios conforme a la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, el propietario deberá llevar a cabo las operaciones de reparación y mantenimiento de sus embarcaciones en astilleros e instalaciones en el territorio de México. (s/cal. de reducción)</p>		<p>* Se requiere de una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para establecer y operar, o sólo operar, un astillero. Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas podrán obtener tal concesión.</p> <p>Para que el propietario de una embarcación con bandera mexicana sea preferido para transportar carga propiedad del gobierno y obtenga beneficios fiscales y subsidios conforme a la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, el propietario deberá llevar a cabo las operaciones de reparación y mantenimiento de sus embarcaciones en astilleros e instalaciones en el territorio de México. (s/cal. de reducción).</p>	<p>* Se requiere de una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para establecer y operar, o sólo operar, un astillero. Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas podrán obtener tal concesión.</p> <p>Para que el propietario de una embarcación con bandera mexicana sea preferido para transportar carga propiedad del gobierno y obtenga beneficios fiscales y subsidios conforme a la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, el propietario deberá llevar a cabo las operaciones de reparación y mantenimiento de sus embarcaciones en astilleros e instalaciones en el territorio de México. (s/cal. de reducción.)</p>	

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
<p><b>Transporte POR Agua:</b> Servicios de Transporte Marítimo de Altura, de Cabotaje, de Remolque en Alta Mar y Costero y de Transporte en el interior de Puertos)</p>	<p>* Los servicios marítimos de cabotaje, incluyendo los servicios marítimos mar adentro, están reservados a embarcaciones con bandera mexicana. Cuando dichas embarcaciones no puedan proporcionar tales servicios, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá otorgar un permiso provisional para la prestación de estos servicios a barcos con bandera extranjera. Sólo las embarcaciones de bandera mexicana podrán transportar carga del Gobierno Federal.</p> <p>Las embarcaciones con bandera extranjera podrán proporcionar transporte marítimo internacional en México cuando exista reciprocidad internacional con la nación de la matrícula de la embarcación. Únicamente las embarcaciones de remolque mexicanas podrán proporcionar servicios de remolque de puertos mexicanos a puertos extranjeros. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá permitir a embarcaciones de remolque extranjeras prestar tales servicios cuando las embarcaciones de remolque mexicanas no estén disponibles. Sólo los nacionales mexicanos o las empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros podrán ser propietarios de embarcaciones registradas y abanderadas como mexicanas, adicionalmente. Todos los miembros del consejo de administración y administradores de tales empresas deberán ser nacionales mexicanos.</p>	<p>* Los servicios marítimos de cabotaje, incluyendo los servicios marítimos mar adentro, están reservados a embarcaciones con bandera mexicana. Cuando dichas embarcaciones no puedan proporcionar tales servicios, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá otorgar un permiso provisional para la prestación de estos servicios a barcos con bandera extranjera. Sólo las embarcaciones de bandera mexicana podrán transportar carga del Gobierno Federal.</p> <p>Las embarcaciones con bandera extranjera podrán proporcionar transporte marítimo internacional en México cuando exista reciprocidad internacional con la nación de la matrícula de la embarcación. Únicamente las embarcaciones de remolque mexicanas podrán proporcionar servicios de remolque de puertos mexicanos a puertos extranjeros. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá permitir a embarcaciones de remolque extranjeras prestar tales servicios cuando las embarcaciones de remolque mexicanas no estén disponibles. Sólo los nacionales mexicanos o las empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros podrán ser propietarios de embarcaciones registradas y abanderadas como mexicanas, adicionalmente. Todos los miembros del consejo de administración y administradores de tales empresas deberán ser nacionales mexicanos.</p>			<p>* Los servicios marítimos de cabotaje, incluyendo los servicios marítimos mar adentro, están reservados a embarcaciones con bandera mexicana. Cuando dichas embarcaciones no puedan proporcionar tales servicios, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá otorgar un permiso provisional para la prestación de estos servicios a barcos con bandera extranjera. Sólo las embarcaciones de bandera mexicana podrán transportar carga del Gobierno Federal.</p> <p>Las embarcaciones con bandera extranjera podrán proporcionar transporte marítimo internacional en México cuando exista reciprocidad internacional con la nación de la matrícula de la embarcación. Únicamente las embarcaciones de remolque mexicanas podrán proporcionar servicios de remolque de puertos mexicanos a puertos extranjeros. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá permitir a embarcaciones de remolque extranjeras prestar tales servicios cuando las embarcaciones de remolque mexicanas no estén disponibles. Sólo los nacionales mexicanos o las empresas mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros podrán ser propietarios de embarcaciones registradas y abanderadas como mexicanas, adicionalmente. Todos los miembros del consejo de administración y administradores de tales empresas deberán ser nacionales mexicanos.</p>

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

<p><b>Transporte por Agua:</b> Administración de Puertos Marítimos, Lacustres y Fluviales.</p>	<p>* Todos los trabajadores portuarios deben ser nacionales mexicanos.</p>		<p>* Todos los trabajadores portuarios deben ser nacionales mexicanos</p>		
<p><b>Transporte por Agua:</b> Servicios de carga y descarga</p>	<p>* Se requiere de una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para construir y operar, o sólo operar, terminales marítimas, incluyendo muelles, grúas y actividades conexas. Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas podrán obtener tal concesión.</p> <p>Se requiere de un permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicios de almacenaje y estiba. Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas. S/cal.de reducción.</p>		<p>* Se requiere de una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para construir y operar, o sólo operar, terminales marítimas, incluyendo muelles, grúas y actividades conexas. Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas podrán obtener tal concesión.</p> <p>Se requiere de un permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicios de almacenaje y estiba. Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas. S/cal.de reducción.</p>		

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

MÉXICO: ANEXO II - RESERVAS EN RELACIÓN CON MEDIDAS FUTURAS

<p>SERVICIOS TRANSFRONTERIZOS</p> <p><u>Transporte</u></p> <p>Personal Especializado</p>	<p>* Sólo los mexicanos por nacimiento podrán ser: a) capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y tripulación de embarcaciones o aeronaves con bandera mexicana; b) capitanes de puerto, pilotos de puerto y comandantes de aeródromos; y c) agentes aduanales.</p>	<p>* Sólo los mexicanos por nacimiento podrán ser: a) capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y tripulación de embarcaciones o aeronaves con bandera mexicana; b) capitanes de puerto, pilotos de puerto y comandantes de aeródromos; y c) agentes aduanales.</p>	<p>* Sólo los mexicanos por nacimiento podrán ser: a) capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y tripulación de embarcaciones o aeronaves con bandera mexicana; b) capitanes de puerto, pilotos de puerto y comandantes de aeródromos; y c) agentes aduanales.</p>		
--	--	--	--	--	--

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

<p><b>Transporte por Agua:</b> Administración de Puertos Marítimos, Lacustres y Fluviales.</p>	<p>* Todos los trabajadores portuarios deben ser nacionales mexicanos.</p>		<p>* Todos los trabajadores portuarios deben ser nacionales mexicanos</p>		
<p><b>Transporte por Agua:</b> Servicios de carga y descarga</p>	<p>* Se requiere de una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para construir y operar, o sólo operar, terminales marítimas, incluyendo muelles, grúas y actividades conexas. Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas podrán obtener tal concesión.</p> <p>Se requiere de un permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicios de almacenaje y estiba. Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas. S/cal.de reducción.</p>		<p>* Se requiere de una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para construir y operar, o sólo operar, terminales marítimas, incluyendo muelles, grúas y actividades conexas. Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas podrán obtener tal concesión.</p> <p>Se requiere de un permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicios de almacenaje y estiba. Sólo los nacionales mexicanos y las empresas mexicanas. S/cal.de reducción.</p>		

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

MÉXICO: ANEXO II - RESERVAS EN RELACIÓN CON MEDIDAS FUTURAS

<p>SERVICIOS TRANSFRONTERIZOS</p> <p><u>Transporte</u></p> <p>Personal Especializado</p>	<p>* Sólo los mexicanos por nacimiento podrán ser:</p> <p>a) capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y tripulación de embarcaciones o aeronaves con bandera mexicana;</p> <p>b) capitanes de puerto, pilotos de puerto y comandantes de aeródromos;</p> <p>Y</p> <p>c) agentes aduanales.</p>	<p>* Sólo los mexicanos por nacimiento podrán ser:</p> <p>a) capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y tripulación de embarcaciones o aeronaves con bandera mexicana;</p> <p>b) capitanes de puerto, pilotos de puerto y comandantes de aeródromos;</p> <p>Y</p> <p>c) agentes aduanales.</p>	<p>* Sólo los mexicanos por nacimiento podrán ser:</p> <p>a) capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y tripulación de embarcaciones o aeronaves con bandera mexicana;</p> <p>b) capitanes de puerto, pilotos de puerto y comandantes de aeródromos;</p> <p>Y</p> <p>c) agentes aduanales.</p>		
--	--	--	--	--	--

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

CANADÁ: ANEXO I - RESERVAS CON RELACIÓN A MEDIDAS EXISTENTES Y COMPROMISOS DE LIBERACION

<p><b>INVERSIÓN</b> <b>Todos los Sectores</b></p>	<p>*1. Conforme a la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act) las siguientes adquisiciones de negocios canadienses realizadas por "no canadienses" están sujetas a revisión por Inversión de Canadá (Investment Canada):</p> <p>a) todas las adquisiciones directas de negocios canadienses con activos de C\$ 5 millones o más y</p> <p>b) todas las adquisiciones indirectas de negocios canadienses con activos de C\$ 50 millones o más; y</p> <p>c) las adquisiciones indirectas de negocios canadienses con activos entre C\$5 y C\$50 millones que representen más del 50% del valor de los activos de todas las entidades, cuyo control está siendo adquirido, directa o indirectamente en la transacción en cuestión.</p> <p>2. Un "no canadiense" es una persona física, gobierno u organismo gubernamental, o entidad que no es "canadiense". "Canadiense" significa un ciudadano canadiense o residente permanente, un gobierno en Canadá o un organismo de tal gobierno o una entidad controlada por canadienses según lo dispuesto en la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act).</p> <p>3. Además, adquisiciones específicas o nuevos negocios en los rubros correspondientes a actividades de negocios relacionados con la herencia cultural o identidad nacional de Ca-</p>			<p>1. Conforme a la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act) las siguientes adquisiciones de negocios canadienses realizadas por "no canadienses" están sujetas a revisión por Inversión de Canadá (Investment Canada):</p> <p>a) todas las adquisiciones directas de negocios canadienses con activos de C\$ 5 millones o más y</p> <p>b) todas las adquisiciones indirectas de negocios canadienses con activos de C\$ 50 millones o más; y</p> <p>c) las adquisiciones indirectas de negocios canadienses con activos entre C\$5 y C\$50 millones que representen más del 50% del valor de los activos de todas las entidades, cuyo control está siendo adquirido, directa o indirectamente en la transacción en cuestión.</p> <p>2. Un "no canadiense" es una persona física, gobierno u organismo gubernamental, o entidad que no es "canadiense". "Canadiense" significa un ciudadano canadiense o residente permanente, un gobierno en Canadá o un organismo de tal gobierno o una entidad controlada por canadienses según lo dispuesto en la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act).</p> <p>3. Además, adquisiciones específicas o nuevos negocios en los rubros correspondientes a actividades de negocios relacionados con la herencia cultural o identidad nacional de Canadá, que son notificables normalmente,</p>	<p>1. Conforme a la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act) las siguientes adquisiciones de negocios canadienses realizadas por "no canadienses" están sujetas a revisión por Inversión de Canadá (Investment Canada):</p> <p>a) todas las adquisiciones directas de negocios canadienses con activos de C\$ 5 millones o más y</p> <p>b) todas las adquisiciones indirectas de negocios canadienses con activos de C\$ 50 millones o más; y</p> <p>c) las adquisiciones indirectas de negocios canadienses con activos entre C\$5 y C\$50 millones que representen más del 50% del valor de los activos de todas las entidades, cuyo control está siendo adquirido, directa o indirectamente en la transacción en cuestión.</p> <p>2. Un "no canadiense" es una persona física, gobierno u organismo gubernamental, o entidad que no es "canadiense". "Canadiense" significa un ciudadano canadiense o residente permanente, un gobierno en Canadá o un organismo de tal gobierno o una entidad controlada por canadienses según lo dispuesto en la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act).</p> <p>3. Además, adquisiciones específicas o nuevos negocios en los rubros correspondientes a acti-</p>
---	---	--	--	--	--

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
<p><b>INVERSION</b> <u>Todos los Sectores</u> <u>(Cont.)</u> :</p>	<p>nada, que son notificables normalmente, podrán ser revisados si el Gobernador del Consejo autoriza una revisión por razones de interés público.</p> <p>4. Una inversión sujeta a revisión conforme a la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act) no podrá ser llevada a cabo a menos que el Ministro a cargo de la administración de la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act), advierta al solicitante que la inversión probablemente será de beneficio neto para Canadá. Dicha resolución se basará en los seis criterios establecidos por la Ley, resumidos de la siguiente manera:</p> <p>a) el efecto de la inversión sobre el nivel y naturaleza de la actividad económica, incluyendo el efecto sobre el empleo, sobre la utilización de partes, componentes y servicios producidos en Canadá, así como sobre las exportaciones de Canadá;</p> <p>b) el grado y la importancia de la participación de canadienses en la inversión;</p> <p>c) el efecto en la inversión sobre la productividad, eficiencia industrial, desarrollo tecnológico e innovación de productos en Canadá;</p> <p>d) el efecto de la inversión sobre la competencia dentro de cualquier industria o industrias en Canadá;</p> <p>e) la compatibilidad de la inversión con las políticas industriales, económicas y</p>			<p>podrán ser revisados si el Gobernador del Consejo autoriza una revisión por razones de interés público. autoriza una revisión por razones de interés público.</p> <p>4. Una inversión sujeta a revisión conforme a la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act) no podrá ser llevada a cabo a menos que el Ministro a cargo de la administración de la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act), advierta al solicitante que la inversión probablemente será de beneficio neto para Canadá. Dicha resolución se basará en los seis criterios establecidos por la Ley, resumidos de la siguiente manera:</p> <p>a) el efecto de la inversión sobre el nivel y naturaleza de la actividad económica, incluyendo el efecto sobre el empleo, sobre la utilización de partes, componentes y servicios producidos en Canadá, así como sobre las exportaciones de Canadá;</p> <p>b) el grado y la importancia de la participación de canadienses en la inversión;</p> <p>c) el efecto en la inversión sobre la productividad, eficiencia industrial, desarrollo tecnológico e innovación de productos en Canadá;</p> <p>d) el efecto de la inversión sobre la competencia dentro de cualquier industria o industrias en Canadá;</p> <p>e) la compatibilidad de la inversión con las políticas industriales, económicas y</p>	<p>vidades de negocios relacionados con la herencia cultural o identidad nacional de Canadá, que son notificables normalmente, podrán ser revisados si el Gobernador del Consejo autoriza una revisión por razones de interés público.</p> <p>4. Una inversión sujeta a revisión conforme a la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act) no podrá ser llevada a cabo a menos que el Ministro a cargo de la administración de la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act), advierta al solicitante que la inversión probablemente será de beneficio neto para Canadá. Dicha resolución se basará en los seis criterios establecidos por la Ley, resumidos de la siguiente manera:</p> <p>a) el efecto de la inversión sobre el nivel y naturaleza de la actividad económica, incluyendo el efecto sobre el empleo, sobre la utilización de partes, componentes y servicios producidos en Canadá, así como sobre las exportaciones de Canadá;</p> <p>b) el grado y la importancia de la participación de canadienses en la inversión;</p> <p>c) el efecto en la inversión sobre la productividad, eficiencia industrial, desarrollo tecnológico e innovación de productos en Canadá;</p> <p>d) el efecto de la inversión sobre la com-</p>

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
<p><b>INVERSION</b> <b>Todos los Sectores</b> <b>(Cont.):</b></p>	<p>culturales, habida cuenta de los objetivos de política industrial, económica y cultural del gobierno o legislatura de cualquier provincia, que pudiera verse afectada de manera significativa por la inversión; y f) la contribución de la inversión para que Canadá compita en los mercados mundiales.</p> <p>5. Para resolver sobre el beneficio neto, el Ministro, por conducto de Inversiones Canadá (Investment Canadá) podrá revisar los planes conforme a los cuales el solicitante demuestre el beneficio neto para Canadá de la adquisición propuesta. Asimismo, un solicitante podrá ofrecer al Ministro el cumplimiento de ciertos compromisos en relación con la adquisición propuesta sujeta a revisión. En el caso de que un solicitante no cumpla con algún compromiso, el Ministro podrá solicitar una orden de un tribunal que exija el cumplimiento o cualquier otro recurso autorizado conforme a la Ley sobre Inversiones de Canadá.</p> <p>6. Los canadienses que se establezcan o adquieran negocios canadienses distintos a los descritos anteriormente, deberán notificar a Inversiones Canadá (Investment Canadá);</p> <p>7. Inversiones Canadá (Investment Canadá) revisará una "adquisición de control", según se define en la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act), de un negocio canadiense por parte de un inversionista de México o de Estados</p>			<p>culturales, habida cuenta de los objetivos de política industrial, económica y cultural del gobierno o legislatura de cualquier provincia, que pudiera verse afectada de manera significativa por la inversión; y f) la contribución de la inversión para que Canadá compita en los mercados mundiales.</p> <p>5. Para resolver sobre el beneficio neto, el Ministro, por conducto de Inversiones Canadá (Investment Canadá) podrá revisar los planes conforme a los cuales el solicitante demuestre el beneficio neto para Canadá de la adquisición propuesta. Asimismo, un solicitante podrá ofrecer al Ministro el cumplimiento de ciertos compromisos en relación con la adquisición propuesta sujeta a revisión. En el caso de que un solicitante no cumpla con algún compromiso, el Ministro podrá solicitar una orden de un tribunal que exija el cumplimiento o cualquier otro recurso autorizado conforme a la Ley sobre Inversiones de Canadá.</p> <p>6. Los canadienses que se establezcan o adquieran negocios canadienses distintos a los descritos anteriormente, deberán notificar a Inversiones Canadá (Investment Canadá);</p> <p>7. Inversiones Canadá (Investment Canadá) revisará una "adquisición de control", según se define en la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act), de un negocio canadiense por parte de un inversionista de México o de Estados</p>	<p>petencia dentro de cualquier industria o industrias en Canadá; e) la compatibilidad de la inversión con las políticas industriales, económicas y culturales, habida cuenta de los objetivos de política industrial, económica y cultural del gobierno o legislatura de cualquier provincia, que pudiera verse afectada de manera significativa por la inversión; y f) la contribución de la inversión para que Canadá compita en los mercados mundiales.</p> <p>5. Para resolver sobre el beneficio neto, el Ministro, por conducto de Inversiones Canadá (Investment Canadá) podrá revisar los planes conforme a los cuales el solicitante demuestre el beneficio neto para Canadá de la adquisición propuesta. Asimismo, un solicitante podrá ofrecer al Ministro el cumplimiento de ciertos compromisos en relación con la adquisición propuesta sujeta a revisión. En el caso de que un solicitante no cumpla con algún compromiso, el Ministro podrá solicitar una orden de un tribunal que exija el cumplimiento o cualquier otro recurso autorizado conforme a la Ley sobre Inversiones de Canadá.</p> <p>6. Los canadienses que se establezcan o adquieran negocios canadienses distintos a los descritos anteriormente, deberán notificar a Inversiones Canadá (Investment Canadá);</p>

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
<p><b>INVERSION</b> <u>Todos los Sectores</u> <u>(Cont.):</u></p>	<p>Unidos, cuando el valor de los activos brutos de tal negocio no sea menor al umbral aplicable.</p> <p>8. Los umbrales de revisión aplicables a los inversionistas de México o de Estados Unidos, calculados según se establece en el elemento Calendario de Reducción, serán mayores a los descritos en el párrafo 1. Sin embargo, estos umbrales más altos de revisión no se aplicarán en los siguientes sectores: producción de uranio y participación en propiedades productoras de uranio; petróleo y gas; servicios financieros; servicios de transporte y negocios culturales.</p> <p>9. No obstante la definición de "inversionista de una Parte", en el artículo 1139, sólo los inversionistas que sean nacionales o entidades controladas por nacionales, según lo dispuesto en la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act) de México o de Estados Unidos podrán beneficiarse del umbral más alto de revisión.</p> <p>10. Una "adquisición de control" indirecta de un negocio canadiense por un inversionista de México o Estados Unidos no es revisable.</p> <p>11. No obstante lo dispuesto en el Artículo 1106(1) Canadá podrá imponer requisitos o poner en vigor cualquier compromiso o acuerdo en relación al establecimiento, adquisición, expansión, conducción u operación de una inversión por parte de un inversionista de otra Parte o de un país no Parte, para la transfe-</p>			<p>Unidos, cuando el valor de los activos brutos de tal negocio no sea menor al umbral aplicable.</p> <p>8. Los umbrales de revisión aplicables a los inversionistas de México o de Estados Unidos, calculados según se establece en el elemento Calendario de Reducción, serán mayores a los descritos en el párrafo 1. Sin embargo, estos umbrales más altos de revisión no se aplicarán en los siguientes sectores: producción de uranio y participación en propiedades productoras de uranio; petróleo y gas; servicios financieros; servicios de transporte y negocios culturales.</p> <p>9. No obstante la definición de "inversionista de una Parte", en el artículo 1139, sólo los inversionistas que sean nacionales o entidades controladas por nacionales, según lo dispuesto en la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act) de México o de Estados Unidos podrán beneficiarse del umbral más alto de revisión.</p> <p>10. Una "adquisición de control" indirecta de un negocio canadiense por un inversionista de México o Estados Unidos no es revisable.</p> <p>11. No obstante lo dispuesto en el Artículo 1106(1) Canadá podrá imponer requisitos o poner en vigor cualquier compromiso o acuerdo en relación al establecimiento, adquisición, expansión, conducción u operación de una inversión por parte de un inversionista de otra Parte o de un país no Parte, para la transfe-</p>	<p>7. Inversiones Canadá (Investment Canada) revisará una "adquisición de control", según se define en la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act), de un negocio canadiense por parte de un inversionista de México o de Estados Unidos, cuando el valor de los activos brutos de tal negocio no sea menor al umbral aplicable.</p> <p>8. Los umbrales de revisión aplicables a los inversionistas de México o de Estados Unidos, calculados según se establece en el elemento Calendario de Reducción, serán mayores a los descritos en el párrafo 1. Sin embargo, estos umbrales más altos de revisión no se aplicarán en los siguientes sectores: producción de uranio y participación en propiedades productoras de uranio; petróleo y gas; servicios financieros; servicios de transporte y negocios culturales.</p> <p>9. No obstante la definición de "inversionista de una Parte", en el artículo 1139, sólo los inversionistas que sean nacionales o entidades controladas por nacionales, según lo dispuesto en la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act) de México o de Estados Unidos podrán beneficiarse del umbral más alto de revisión.</p>

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

<p><b>INVERSION</b> <b>Todos los Sectores</b> <b>(Cont.):</b></p>	<p>rencia de tecnología, procesos productivos o conocimientos reservados en favor de una empresa o un nacional, afiliado al que transfiere, en Canadá, en relación con la revisión de una adquisición de una inversión de conformidad con la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act).</p> <p>12. Con la excepción de los requisitos, compromisos o acuerdos relacionados con la transferencia de tecnología en los términos mencionados en el párrafo 11, el Artículo 1106(1) se aplicará a los requisitos, compromisos o acuerdos impuestos o aplicados de acuerdo a la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act). El Artículo 1106(1) no se interpretará de manera tal que se aplique algún requisito, compromiso o acuerdo impuesto en relación a una revisión prevista en la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act), para localizar, realizar trabajos de investigación y desarrollo, emplear, capacitar trabajadores, o para construir o ampliar instalaciones específicas en Canadá. (C/cal.de red.)</p>			<p>rencia de tecnología, procesos productivos o conocimientos reservados en favor de una empresa o un nacional, afiliado al que transfiere, en Canadá, en relación con la revisión de una adquisición de una inversión de conformidad con la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act).</p> <p>12. Con la excepción de los requisitos, compromisos o acuerdos relacionados con la transferencia de tecnología en los términos mencionados en el párrafo 11, el Artículo 1106(1) se aplicará a los requisitos, compromisos o acuerdos impuestos o aplicados de acuerdo a la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act). El Artículo 1106(1) no se interpretará de manera tal que se aplique algún requisito, compromiso o acuerdo impuesto en relación a una revisión prevista en la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act), para localizar, realizar trabajos de investigación y desarrollo, emplear, capacitar trabajadores, o para construir o ampliar instalaciones específicas en Canadá. (C/cal.de red.)</p>	<p>10. Una "adquisición de control" indirecta de un negocio canadiense por un inversionista de México o Estados Unidos no es revisable.</p> <p>11. No obstante lo dispuesto en el Artículo 1106(1) Canadá podrá imponer requisitos o poner en vigor cualquier compromiso o acuerdo en relación al establecimiento, adquisición, expansión, conducción u operación de una inversión por parte de un inversionista de otra Parte o de un país no Parte, para la transferencia de tecnología, procesos productivos o conocimientos reservados en favor de una empresa o un nacional, afiliado al que transfiere, en Canadá, en relación con la revisión de una adquisición de una inversión de conformidad con la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act).</p> <p>12. Con la excepción de los requisitos, compromisos o acuerdos relacionados con la transferencia de tecnología en los términos mencionados en el párrafo 11, el Artículo 1106(1) se aplicará a los requisitos, compromisos o acuerdos impuestos o aplicados de acuerdo a la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act). El Artículo 1106(1) no se interpretará de manera tal que se aplique algún requisito, compromiso o acuerdo impuesto en relación a una revisión prevista en la Ley sobre Inversiones de Canadá (Investment Canada Act), para localizar,</p>
---	---	--	--	---	---

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

<p><u>INVERSION</u> <u>Todos los Sectores</u> <u>(Cont.):</u></p>					<p>realizar trabajos de investigación y desarrollo, emplear, capacitar trabajadores, o para construir o ampliar instalaciones específicas en Canadá. (C/cal.de red.).</p>
	<p>Canadá o cualquier provincia, al vender o disponer de intereses accionarios o los activos de una empresa del Estado o de una entidad gubernamental existentes, podrá prohibir o imponer limitaciones a la participación en dichos intereses o activos, y sobre la facultad de los propietarios de esos intereses o activos para controlar cualquier empresa resultante, por inversionistas de otra Parte o de un país que no sea Parte o de sus inversiones. Con respecto a dicha venta u otra forma de disposición, Canadá o cualquier provincia podrá adoptar o mantener cualquier medida relativa a la nacionalidad de ejecutivos de alta dirección o miembros del consejo de administración.</p> <p>Para propósitos de esta reserva:</p> <p>a) cualquier medida mantenida o adoptada después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado que, en el momento de la venta u otro arreglo, prohíba o imponga limitaciones a la participación en intereses accionarios o activos o imponga requisitos de nacionalidad descritos en esta reserva, se considerará como una medida vigente; y</p> <p>b) "empresa del Estado" significa una empresa propiedad o bajo control, mediante intereses de</p>				<p>Canadá o cualquier provincia, al vender o disponer de intereses accionarios o los activos de una empresa del Estado o de una entidad gubernamental existentes, podrá prohibir o imponer limitaciones a la participación en dichos intereses o activos, y sobre la facultad de los propietarios de esos intereses o activos para controlar cualquier empresa resultante, por inversionistas de otra Parte o de un país que no sea Parte o de sus inversiones. Con respecto a dicha venta u otra forma de disposición, Canadá o cualquier provincia podrá adoptar o mantener cualquier medida relativa a la nacionalidad de ejecutivos de alta dirección o miembros del consejo de administración.</p> <p>Para propósitos de esta reserva:</p> <p>a) cualquier medida mantenida o adoptada después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado que, en el momento de la venta u otro arreglo, prohíba o imponga limitaciones a la participación en intereses accionarios o activos o imponga requisitos de nacionalidad descritos en esta reserva, se considerará como una me-</p>

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

<p><b>INVERSION</b> <b>Todos los Sectores</b> <b>(Cont.):</b></p>	<p>participación, por Canadá o una provincia e incluye a una empresa establecida después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado únicamente para propósitos de vender o disponer de intereses accionarios en, o en los activos de, una empresa del Estado o de una entidad gubernamental existente. (s/cal.red.)</p> <p>*Podrán aplicarse "limitaciones" a la emisión, transferencia y participación de acciones en sociedades constituidas a nivel federal. El objeto es permitir a las sociedades que cumplan con los requisitos de participación canadiense, de conformidad con ciertas disposiciones legales establecidas en los Reglamentos de la Ley sobre Sociedades Mercantiles de Canadá (Canada Business Corporations Act Regulations), en sectores donde la participación es requerida como una condición para operar o para recibir licencias, permisos, aportaciones, pagos u otros beneficios. Con el propósito de conservar ciertos niveles de "participación canadiense", se permite a las sociedades el vender las acciones de los accionistas sin el consentimiento de éstos y adquirir sus propias acciones en el mercado abierto.</p>				<p>dida vigente; y b) "empresa del Estado" significa una empresa propiedad o bajo control, mediante intereses de participación, por Canadá o una provincia e incluye a una empresa establecida después de la fecha de entrada en vigor de este Tratado únicamente para propósitos de vender o disponer de intereses accionarios en, o en los activos de, una empresa del Estado o de una entidad gubernamental existente. (s/cal.red.)</p>
---	---	--	--	--	--

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

<b>INVERSION</b> <b>Todos los Sectores (Cont.):</b>	El término "canadiense" está definido en los Reglamentos de la Ley sobre Sociedades Mercantiles de Canadá (Canada Business Corporations Act Regulations) (s/cal.reducción).				
					<p>La Ley sobre Sociedades mercantiles de Canadá (Canada Business Corporation Act), exige que la mayoría simple del consejo de administración o de un comité de ese consejo de una sociedad constituida a nivel federal esté integrada por residentes canadienses. Para los propósitos de esta Ley, "residente canadiense" significa persona física que es un ciudadano canadiense que regularmente reside en Canadá, un ciudadano que es miembro de una clase indicada en los Reglamentos de la Ley sobre Sociedades Mercantiles de Canadá (Canada Business Corporation Act Regulations) o un residente permanente según se define en la Ley de Inmigración (Immigration Act), distinto a aquel que ha residido en Canadá por más de un año después de ser elegible para solicitar la ciudadanía canadiense.</p> <p>En el caso de una sociedad controladora ("holding corporation"), no más de un tercio de los directores deberán ser residentes canadienses si las ganancias en Canadá de la sociedad controladora y sus subsidiarias son menores al cinco por ciento de las ganancias</p>

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
					<p>brutas de la sociedad controladora y de sus subsidiarias.</p> <p>Conforme a la Ley sobre Sociedades Mercantiles de Canadá (Canada Corporation Act), la mayoría simple de los directores electos de una sociedad constituida conforme a la Ley de Empresas Especiales (Special Act Corporation), deberán ser residentes en Canadá y ciudadanos de un país del Commonwealth. Este requisito se aplica a toda sociedad por acciones constituida después del 22 de junio de 1869 por una Ley Especial del parlamento. (S/cal.de red.).</p>
	<p>Los Reglamentos de la Propiedad Extranjera de Tierra (Foreign Ownership of Land Regulations) están basados en la Ley de Nacionalidad (Citizenship Act) y en la Ley de la Propiedad de la Tierra Agrícola y de Recreo (Agricultural and Recreational Land Ownership Act) de Alberta. En Alberta, una persona no elegible o una sociedad bajo control extranjero sólo podrá tener participación en tierra controlada en no más de dos parcelas de una extensión, en conjunto, no mayor de 20 acres. Una "persona no elegible" es:</p> <p>a) una persona física que no es ciudadano canadiense o residente permanente;</p> <p>b) un gobierno extranjero o unos de sus organismos; o</p> <p>c) una sociedad constituida en cualquier otro lugar que no sea Canadá.</p>				

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

	<p>"Tierra controlada" significa tierra en Alberta, pero no incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) tierra distinta a la tierra propiedad de la Corona;</li> <li>b) tierra dentro de una ciudad, pueblo, nuevo poblado, villa o villa de veraneo; y</li> <li>c) minas o minerales. (s/cal.de red.).</li> </ul> <p>Los "no residentes" no podrán tener más de un porcentaje específico de las acciones con derecho a voto de una sociedad a la que se aplique la Ley. Para cada compañía, la restricción se aplica como sigue: Air Canada: 25%; Canada Development Corporation:25%; Petro-Canada Inc.:25%; Canadian Arsenals Limited:25%; Eldorado Nuclear Limited:25%; Nordion Limited:25%; Theratronics Limited:49%; Cooperative Energy Corporation:49%.</p> <p>Un "no residente" se define generalmente como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) una persona física que no es ciudadano canadiense y que no reside regularmente en Canadá.</li> <li>b) una sociedad constituida, formada o de otra forma organizada fuera de Canadá.</li> <li>c) el gobierno de un estado extranjero o cualquiera de sus subdivisiones políticas o una persona con poder para llevar a cabo una función u obligación a nombre de dicho gobierno;</li> <li>d) una sociedad controlada directa o indirectamente por no residentes como se define en cualquiera de los párrafos (a) a (c).</li> </ul>				
--	--	--	--	--	--

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

	<p>e) un fideicomiso</p> <p>i) establecido por un no residente como se define en cualquiera de los párrafos (b) a (d), diferente a un fideicomiso para la administración de un fondo de pensión para beneficio de individuos cuya mayoría sean residentes o,</p> <p>ii) en el que los no residentes, según se define en cualquiera de los párrafos (a) a (d), tengan más del 50% de la participación o</p> <p>f) una sociedad controlada directa o indirectamente por un fideicomiso referido en el párrafo (e). (S/cal. de reducción).</p>				
<p>SERVICIOS TRANSFRONTERIZOS</p> <p><u>Todos los Sectores</u></p>	<p>*Sólo las personas físicas que normalmente residen en Canadá y las empresas que tienen su oficina matriz en Canadá, o las sucursales de empresas extranjeras en Canadá, están facultadas para solicitar y recibir permisos de importación o exportación, o certificados de autorización de tránsito para bienes y servicios conexos sujetos a control, de conformidad con la Ley de Permisos de Importación y Exportación (Export and Import Permits Act).</p>				

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
<p><u>Transporte por Agua:</u> Transporte de Carga y de Pasajeros por Agua; Industria de Transbordadores; Remolques Marítimos; Otras; de Salvamento Marítimo; Otras industrias de Servicios Conexos al Transporte por Agua</p>	<p>* Para registrar un barco en Canadá para prestar servicios de transporte marítimo internacional, el dueño de la embarcación debe ser: a) ciudadano canadiense o ciudadano de un país del Commonwealth; o b) una sociedad constituida de acuerdo a las leyes de Canadá y que tenga su principal asiento de negocios en Canadá o en un país del Commonwealth.</p> <p>Para los servicios de transporte marítimo interno (cabotaje), véase Lista de Canadá, Anexo II, pág.II-C-10. (s/cal.de red.)</p> <p>* Los capitanes, oficiales e ingenieros requieren de un certificado otorgado por el Ministerio del Transporte (Department of Transport) para poder llevar a cabo actividades tales como las de oficiales de barco en buques de registro canadiense. Únicamente los ciudadanos canadienses o los residentes permanentes pueden obtener el certificado de oficiales de barcos. (s/cal.de reducción).</p>	<p>* Para registrar un barco en Canadá para prestar servicios de transporte marítimo internacional, el dueño de la embarcación debe ser: a) ciudadano canadiense o ciudadano de un país del Commonwealth; o b) una sociedad constituida de acuerdo a las leyes de Canadá y que tenga su principal asiento de negocios en Canadá o en un país del Commonwealth.</p> <p>Para los servicios de transporte marítimo interno (cabotaje), véase Lista de Canadá, Anexo II, pág.II-C-10. (s/cal.de reducción).</p>	<p>* Para registrar un barco en Canadá para prestar servicios de transporte marítimo internacional, el dueño de la embarcación debe ser: a) ciudadano canadiense o ciudadano de un país del Commonwealth; o b) una sociedad constituida de acuerdo a las leyes de Canadá y que tenga su principal asiento de negocios en Canadá o en un país del Commonwealth.</p> <p>Para los servicios de transporte marítimo interno (cabotaje), véase Lista de Canadá, Anexo II, pág.II-C-10. (s/cal.de red.).</p> <p>* Los capitanes, oficiales e ingenieros requieren de un certificado otorgado por el Ministerio del Transporte (Department of Transport) para poder llevar a cabo actividades tales como las de oficiales de barco en buques de registro canadiense. Únicamente los ciudadanos canadienses o los residentes permanentes pueden obtener el certificado de oficiales de barcos. (s/cal.de red.).</p>		
<p><u>Transporte por Agua:</u> Servicios de Pilotaje Industria de Transporte por Agua</p>	<p>* Sujeto a lo indicado en la Lista de Canadá, Anexo II, página II-C-13, para prestar servicios de pilotaje en el territorio de Canadá se requiere de una licencia otorgada por el Ministerio de Transporte (Department of Transport). Solamente los ciudadanos canadienses o residentes permanentes podrán obtener esta licencia. Para poder mantenerla un residente</p>		<p>Sujeto a lo indicado en la Lista de Canadá, Anexo II, página II-C-13, para prestar servicios de pilotaje en el territorio de Canadá se requiere de una licencia otorgada por el Ministerio de Transporte (Department of Transport). Solamente los ciudadanos canadienses o residentes permanentes podrán obtener esta licencia. Para poder</p>		

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

<u>Transporte por Agua:</u> Servicios de Pilotaje, etc. (Cont.)	permanente de Canadá al cual se le haya expedido una licencia de piloto deberá convertirse en ciudadano canadiense antes de los cinco años de haberla recibido. (s/cal.de red.).		mantener un residente permanente de Canadá al cual se le haya expedido una licencia de piloto deberá convertirse en ciudadano canadiense antes de los cinco años de haberla recibido. (s/cal.de red.).		
<u>Transporte por Agua:</u> Industria de Transporte por Agua			* Los miembros de una conferencia marítima deberán mantener conjuntamente una oficina o agencia en la región de Canadá en donde operen. Una conferencia marítima es una asociación de empresas de transporte marítimo que tiene el propósito, o efecto, de regular los fletes y las condiciones del transporte de bienes por agua llevado a cabo por tales empresas. (s/cal.de red.).		
<u>Transporte por Agua:</u> Industria de Transporte de Carga y Pasajeros por Agua, Transbordadores Remolques Marítimos		Las restricciones de la Ley de Transporte Costero (Coasting Trade Act) especificada en el Anexo II, página II-C-10, no se aplican a buques que sean propiedad del gobierno de Estados Unidos y cuando los utilicen exclusivamente para el transporte de bienes de su propiedad desde el territorio de Canadá para abastecer Distant Early Warning Sites. (s/cal.de red.).			

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

CANADÁ: ANEXO II - RESERVAS EN RELACIÓN CON MEDIDAS FUTURAS

<p><b>INVERSIÓN Y SERVICIOS TRANSFRONTERIZOS</b></p> <p><u>Transporte por Agua:</u> Otra Construcción Pasada (limitado a dragado); Industria del Transporte de Carga y Pasajeros; Transbordadores; Remolques Marítimos; Industrias de otros Transportes por Agua; de Manejo de Carga Marítima; Operaciones Portuarias; Salvamento Marítimo; Pilotaje; Otros Servicios Auxiliares para el Transporte por Agua.</p>	<p>* Canadá se reserva el derecho a adoptar o mantener cualquier medida relacionada con la inversión o prestación de servicios marítimos de cabotaje, incluyendo: a) el transporte de bienes o de pasajeros en buques entre puntos dentro del territorio de Canadá, o en su Zona Económica Exclusiva; b) con respecto a las aguas de la plataforma continental, el transporte de bienes o de pasajeros relacionados con la exploración, explotación o transporte de recursos minerales o inorgánicos de dicha plataforma; y c) llevar a cabo cualquier actividad marítima de naturaleza comercial en buques en el territorio de Canadá y en su Zona Económica Exclusiva y, con respecto a las aguas de la plataforma continental, en otras actividades marítimas de naturaleza comercial que se relacionen con la exploración, explotación o transporte de los recursos naturales minerales o inorgánicos de la plataforma continental. Esta reserva se relaciona, entre otras cosas, con los requisitos de presencia local para los proveedores de servicios que pueden participar en estas actividades, los criterios para el otorgamiento de licencias temporales de cabotaje para buques extranjeros y los límites en el número de licencias otorgadas para cabotaje a buques extranjeros.</p>	<p>* Canadá se reserva el derecho a adoptar o mantener cualquier medida relacionada con la inversión o prestación de servicios marítimos de cabotaje, incluyendo: a) el transporte de bienes o de pasajeros en buques entre puntos dentro del territorio de Canadá, o en su Zona Económica Exclusiva; b) con respecto a las aguas de la plataforma continental, el transporte de bienes o de pasajeros relacionados con la exploración, explotación o transporte de recursos minerales o inorgánicos de dicha plataforma; y c) llevar a cabo cualquier actividad marítima de naturaleza comercial en buques en el territorio de Canadá y en su Zona Económica Exclusiva y, con respecto a las aguas de la plataforma continental, en otras actividades marítimas de naturaleza comercial que se relacionen con la exploración, explotación o transporte de los recursos naturales minerales o inorgánicos de la plataforma continental. Esta reserva se relaciona, entre otras cosas, con los requisitos de presencia local para los proveedores de servicios que pueden participar en estas actividades, los criterios para el otorgamiento de licencias temporales de cabotaje para buques extranjeros y los límites en el número de licencias otorgadas para cabotaje a buques extranjeros.</p>	<p>* Canadá se reserva el derecho a adoptar o mantener cualquier medida relacionada con la inversión o prestación de servicios marítimos de cabotaje, incluyendo: a) el transporte de bienes o de pasajeros en buques entre puntos dentro del territorio de Canadá, o en su Zona Económica Exclusiva; b) con respecto a las aguas de la plataforma continental, el transporte de bienes o de pasajeros relacionados con la exploración, explotación o transporte de recursos minerales o inorgánicos de dicha plataforma; y c) llevar a cabo cualquier actividad marítima de naturaleza comercial en buques en el territorio de Canadá y en su Zona Económica Exclusiva y, con respecto a las aguas de la plataforma continental, en otras actividades marítimas de naturaleza comercial que se relacionen con la exploración, explotación o transporte de los recursos naturales minerales o inorgánicos de la plataforma continental. Esta reserva se relaciona, entre otras cosas, con los requisitos de presencia local para los proveedores de servicios que pueden participar en estas actividades, los criterios para el otorgamiento de licencias temporales de cabotaje para buques extranjeros y los límites en el número de licencias otorgadas para cabotaje a buques extranjeros.</p>	<p>* Canadá se reserva el derecho a adoptar o mantener cualquier medida relacionada con la inversión o prestación de servicios marítimos de cabotaje, incluyendo: a) el transporte de bienes o de pasajeros en buques entre puntos dentro del territorio de Canadá, o en su Zona Económica Exclusiva; b) con respecto a las aguas de la plataforma continental, el transporte de bienes o de pasajeros relacionados con la exploración, explotación o transporte de recursos minerales o inorgánicos de dicha plataforma; y c) llevar a cabo cualquier actividad marítima de naturaleza comercial en buques en el territorio de Canadá y en su Zona Económica Exclusiva y, con respecto a las aguas de la plataforma continental, en otras actividades marítimas de naturaleza comercial que se relacionen con la exploración, explotación o transporte de los recursos naturales minerales o inorgánicos de la plataforma continental. Esta reserva se relaciona, entre otras cosas, con los requisitos de presencia local para los proveedores de servicios que pueden participar en estas actividades, los criterios para el otorgamiento de licencias temporales de cabotaje para buques extranjeros y los límites en el número de licencias otorgadas para cabotaje a buques extranjeros.</p>	<p>Canadá se reserva el derecho a adoptar o mantener cualquier medida relacionada con la inversión o prestación de servicios marítimos de cabotaje, incluyendo: a) el transporte de bienes o de pasajeros en buques entre puntos dentro del territorio de Canadá, o en su Zona Económica Exclusiva; b) con respecto a las aguas de la plataforma continental, el transporte de bienes o de pasajeros relacionados con la exploración, explotación o transporte de recursos minerales o inorgánicos de dicha plataforma; y c) llevar a cabo cualquier actividad marítima de naturaleza comercial en buques en el territorio de Canadá y en su Zona Económica Exclusiva y, con respecto a las aguas de la plataforma continental, en otras actividades marítimas de naturaleza comercial que se relacionen con la exploración, explotación o transporte de los recursos naturales minerales o inorgánicos de la plataforma continental. Esta reserva se relaciona, entre otras cosas, con los requisitos de presencia local para los proveedores de servicios que pueden participar en estas actividades, los criterios para el otorgamiento de licencias temporales de</p>
---	--	--	--	--	---

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

					cabotaje para buques extranjeros y los límites en el número de licencias otorgadas para cabotaje a buques extranjeros.
<p><u>Transporte por Agua:</u>  <b>Industria del Transporte de Carga y de Pasajeros; Transbordadores; Remolques; Industrias de otros Transportes por Agua; de Manejo de Carga Marítima; Operaciones Portuarias; Salvamento Marítimo; Pilotaje; Otros Servicios Conexos al de Transporte por Agua.</b></p>	<p>* Canadá se reserva el derecho de adoptar o mantener cualquier medida que deniegue a los prestadores de servicios o inversionistas de Estados Unidos o a sus inversiones, los beneficios otorgados a los prestadores de servicios o inversionistas de México o de cualquier otro país, o a sus inversiones, en los sectores o actividades equivalentes a aquellos sujetos a la Lista de Estados Unidos, Anexo II, página II-E-9.</p>	<p>* Canadá se reserva el derecho de adoptar o mantener cualquier medida que deniegue a los prestadores de servicios o inversionistas de Estados Unidos o a sus inversiones, los beneficios otorgados a los prestadores de servicios o inversionistas de México o de cualquier otro país, o a sus inversiones, en los sectores o actividades equivalentes a aquellos sujetos a la Lista de Estados Unidos, Anexo II, página II-E-9.</p> <p>* Canadá se reserva el derecho de adoptar o mantener medidas relacionadas con la instrumentación de acuerdos, arreglos y cualquier otra forma de compromisos formales o informales con otros países relacionados con las actividades marítimas en aguas de mutuo interés, en áreas tales como el control de contaminación (incluyendo requisitos de doble casco para barcos petroleros), normas para la navegación segura, inspección de barcasas, calidad del agua, pilotaje, salvamento, control del abuso de drogas y comunicaciones marítimas.</p>	<p>* Canadá se reserva el derecho de adoptar o mantener cualquier medida que deniegue a los prestadores de servicios o inversionistas de Estados Unidos o a sus inversiones, los beneficios otorgados a los prestadores de servicios o inversionistas de México o de cualquier otro país, o a sus inversiones, en los sectores o actividades equivalentes a aquellos sujetos a la Lista de Estados Unidos, Anexo II, página II-E-9.</p>	<p>* Canadá se reserva el derecho de adoptar o mantener cualquier medida que deniegue a los prestadores de servicios o inversionistas de Estados Unidos o a sus inversiones, los beneficios otorgados a los prestadores de servicios o inversionistas de México o de cualquier otro país, o a sus inversiones, en los sectores o actividades equivalentes a aquellos sujetos a la Lista de Estados Unidos, Anexo II, página II-E-9.</p>	<p>* Canadá se reserva el derecho de adoptar o mantener cualquier medida que deniegue a los prestadores de servicios o inversionistas de Estados Unidos o a sus inversiones, los beneficios otorgados a los prestadores de servicios o inversionistas de México o de cualquier otro país, o a sus inversiones, en los sectores o actividades equivalentes a aquellos sujetos a la Lista de Estados Unidos, Anexo II, página II-E-9.</p>

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

ESTADOS UNIDOS: ANEXO II - RESERVAS EN RELACION CON MEDIDAS FUTURAS

<p><b>INVERSIÓN</b></p> <p><u>Todos los Sectores</u></p>	<p>* Estados Unidos se reserva el derecho de adoptar o mantener cualquier medida relacionada con los requisitos de residencia para la participación de inversionistas de Canadá, o de sus inversiones, en tierras de la franja costera.</p>	<p>* Estados Unidos se reserva el derecho de adoptar o mantener cualquier medida relacionada con los requisitos de residencia para la participación de inversionistas de Canadá, o de sus inversiones, en tierras de la franja costera.</p>			
<p><b>INVERSIÓN Y SERVICIOS TRANSFRONTERIZOS</b></p> <p><u>Transporte POR AGUA:</u> Pesca Comercial; Construcciones Pesad no Clasificadas en Otra Parte; Transporte Nacional de Carga en Alta Mar, en los Grandes Lagos; Transporte de Pasajeros en Altamar excepto por Transbordador; Transporte de Pasajeros por Agua no Clasificado en Otro Lado; Manejo de Carga Marina; Servicios de Remolque y Otro</p>	<p>* Estados Unidos se reserva el derecho de adoptar o mantener cualquier medida relativa a las disposiciones de servicios de transporte marítimo y a la operación de buques con bandera estadounidense, incluyendo lo siguiente:</p> <p>a) requisitos para la inversión, propiedad, control y operación de naves y otras estructuras marinas, incluyendo equipo de perforación, servicios marítimos de cabotaje, incluyendo servicios de cabotaje llevados a cabo mar adentro, en la costa, en aguas territoriales de Estados Unidos, en aguas sobre la plataforma continental y en vías marítimas internas;</p> <p>b) requisitos para la inversión, propiedad, control y operación de embarcaciones de bandera estadounidense en el comercio exterior;</p> <p>c) requisitos para la inversión, propiedad, control y operación de embarcaciones que realizan actividades de pesca y actividades conexas en</p>	<p>* Estados Unidos se reserva el derecho de adoptar o mantener cualquier medida relativa a las disposiciones de servicios de transporte marítimo y a la operación de buques con bandera estadounidense, incluyendo lo siguiente:</p> <p>a) requisitos para la inversión, propiedad, control y operación de naves y otras estructuras marinas, incluyendo equipo de perforación, servicios marítimos de cabotaje, incluyendo servicios de cabotaje llevados a cabo mar adentro, en la costa, en aguas territoriales de Estados Unidos, en aguas sobre la plataforma continental y en vías marítimas internas;</p> <p>b) requisitos para la inversión, propiedad, control y operación de embarcaciones de bandera estadounidense en el comercio exterior;</p> <p>c) requisitos para la inversión, propiedad, control y operación de embarcaciones que realizan actividades de pesca y actividades conexas en</p>	<p>* Estados Unidos se reserva el derecho de adoptar o mantener cualquier medida relativa a las disposiciones de servicios de transporte marítimo y a la operación de buques con bandera estadounidense, incluyendo lo siguiente:</p> <p>a) requisitos para la inversión, propiedad, control y operación de naves y otras estructuras marinas, incluyendo equipo de perforación, servicios marítimos de cabotaje, incluyendo servicios de cabotaje llevados a cabo mar adentro, en la costa, en aguas territoriales de Estados Unidos, en aguas sobre la plataforma continental y en vías marítimas internas;</p> <p>b) requisitos para la inversión, propiedad, control y operación de embarcaciones de bandera estadounidense en el comercio exterior;</p> <p>c) requisitos para la inversión, propiedad, control y operación de embarcaciones que realizan actividades de pesca y actividades conexas en</p>	<p>* Estados Unidos se reserva el derecho de adoptar o mantener cualquier medida relativa a las disposiciones de servicios de transporte marítimo y a la operación de buques con bandera estadounidense, incluyendo lo siguiente:</p> <p>a) requisitos para la inversión, propiedad, control y operación de naves y otras estructuras marinas, incluyendo equipo de perforación, servicios marítimos de cabotaje, incluyendo servicios de cabotaje llevados a cabo mar adentro, en la costa, en aguas territoriales de Estados Unidos, en aguas sobre la plataforma continental y en vías marítimas internas;</p> <p>b) requisitos para la inversión, propiedad, control y operación de embarcaciones de bandera estadounidense en el comercio exterior;</p> <p>c) requisitos para la inversión, propiedad, control y operación de embarcaciones que realizan actividades de pesca y actividades conexas en aguas territoriales de Es-</p>	<p>* Estados Unidos se reserva el derecho de adoptar o mantener cualquier medida relativa a las disposiciones de servicios de transporte marítimo y a la operación de buques con bandera estadounidense, incluyendo lo siguiente:</p> <p>a) requisitos para la inversión, propiedad, control y operación de naves y otras estructuras marinas, incluyendo equipo de perforación, servicios marítimos de cabotaje, incluyendo servicios de cabotaje llevados a cabo mar adentro, en la costa, en aguas territoriales de Estados Unidos, en aguas sobre la plataforma continental y en vías marítimas internas;</p> <p>b) requisitos para la inversión, propiedad, control y operación de embarcaciones de bandera estadounidense en el comercio exterior;</p> <p>c) requisitos para la inversión, propiedad, control y operación de embarcaciones que realizan actividades de</p>

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
<p><b>Transporte POR Agua: Pesca Comercial; Construcciones Pesadas, etc. (Cont.):</b></p>	<p>aguas territoriales de Estados Unidos y en la Zona Económica Exclusiva;</p> <p>d) requisitos relacionados con la documentación de una nave bajo la bandera de Estados Unidos;</p> <p>e) programas de promoción, incluyendo beneficios fiscales, para armadores, operadores y naves que satisfacen ciertos requisitos;</p> <p>f) requisitos de certificación, licencia y ciudadanía para los miembros de la tripulación de naves de bandera de Estados Unidos;</p> <p>g) requisitos para la tripulación en naves de bandera de Estados Unidos;</p> <p>h) todos los asuntos que caen bajo la jurisdicción de la Comisión Marítima Federal (Federal Maritime Commission);</p> <p>i) negociación e instrumentación de acuerdos y convenios marítimos bilaterales e internacionales;</p> <p>j) limitaciones sobre los trabajos de estiba llevados a cabo por miembros de la tripulación de un barco;</p> <p>k) impuestos de carga y asesoramiento en avalúos para entrar en aguas de Estados Unidos; y</p> <p>l) requisitos de certificado, licencia y ciudadanía para pilotos que realizan servicios de pilotaje en aguas territoriales de Estados Unidos.</p>	<p>aguas territoriales de Estados Unidos y en la Zona Económica Exclusiva;</p> <p>d) requisitos relacionados con la documentación de una nave bajo la bandera de Estados Unidos;</p> <p>e) programas de promoción, incluyendo beneficios fiscales, para armadores, operadores y naves que satisfacen ciertos requisitos;</p> <p>f) requisitos de certificación, licencia y ciudadanía para los miembros de la tripulación de naves de bandera de Estados Unidos;</p> <p>g) requisitos para la tripulación en naves de bandera de Estados Unidos;</p> <p>h) todos los asuntos que caen bajo la jurisdicción de la Comisión Marítima Federal (Federal Maritime Commission);</p> <p>i) negociación e instrumentación de acuerdos y convenios marítimos bilaterales e internacionales;</p> <p>j) limitaciones sobre los trabajos de estiba llevados a cabo por miembros de la tripulación de un barco;</p> <p>k) impuestos de carga y asesoramiento en avalúos para entrar en aguas de Estados Unidos; y</p> <p>l) requisitos de certificado, licencia y ciudadanía para pilotos que realizan servicios de pilotaje en aguas territoriales de Estados Unidos.</p>	<p>aguas territoriales de Estados Unidos y en la Zona Económica Exclusiva;</p> <p>d) requisitos relacionados con la documentación de una nave bajo la bandera de Estados Unidos;</p> <p>e) programas de promoción, incluyendo beneficios fiscales, para armadores, operadores y naves que satisfacen ciertos requisitos;</p> <p>f) requisitos de certificación, licencia y ciudadanía para los miembros de la tripulación de naves de bandera de Estados Unidos;</p> <p>g) requisitos para la tripulación en naves de bandera de Estados Unidos;</p> <p>h) todos los asuntos que caen bajo la jurisdicción de la Comisión Marítima Federal (Federal Maritime Commission);</p> <p>i) negociación e instrumentación de acuerdos y convenios marítimos bilaterales e internacionales;</p> <p>j) limitaciones sobre los trabajos de estiba llevados a cabo por miembros de la tripulación de un barco;</p> <p>k) impuestos de carga y asesoramiento en avalúos para entrar en aguas de Estados Unidos; y</p> <p>l) requisitos de certificado, licencia y ciudadanía para pilotos que realizan servicios de pilotaje en aguas territoriales de Estados Unidos.</p>	<p>tados Unidos y en la Zona Económica Exclusiva;</p> <p>d) requisitos relacionados con la documentación de una nave bajo la bandera de Estados Unidos;</p> <p>e) programas de promoción, incluyendo beneficios fiscales, para armadores, operadores y naves que satisfacen ciertos requisitos;</p> <p>f) requisitos de certificación, licencia y ciudadanía para los miembros de la tripulación de naves de bandera de Estados Unidos;</p> <p>g) requisitos para la tripulación en naves de bandera de Estados Unidos;</p> <p>h) todos los asuntos que caen bajo la jurisdicción de la Comisión Marítima Federal (Federal Maritime Commission);</p> <p>i) negociación e instrumentación de acuerdos y convenios marítimos bilaterales e internacionales;</p> <p>j) limitaciones sobre los trabajos de estiba llevados a cabo por miembros de la tripulación de un barco;</p> <p>k) impuestos de carga y asesoramiento en avalúos para entrar en aguas de Estados Unidos; y</p> <p>l) requisitos de certificado, licencia y ciudadanía para pilotos que realizan servicios de pilotaje en aguas territoriales de Estados Unidos.</p>	<p>pesca y actividades conexas en aguas territoriales de Estados Unidos y en la Zona Económica Exclusiva;</p> <p>d) requisitos relacionados con la documentación de una nave bajo la bandera de Estados Unidos;</p> <p>e) programas de promoción, incluyendo beneficios fiscales, para armadores, operadores y naves que satisfacen ciertos requisitos;</p> <p>f) requisitos de certificación, licencia y ciudadanía para los miembros de la tripulación de naves de bandera de Estados Unidos;</p> <p>g) requisitos para la tripulación en naves de bandera de Estados Unidos;</p> <p>h) todos los asuntos que caen bajo la jurisdicción de la Comisión Marítima Federal (Federal Maritime Commission);</p> <p>i) negociación e instrumentación de acuerdos y convenios marítimos bilaterales e internacionales;</p> <p>j) limitaciones sobre los trabajos de estiba llevados a cabo por miembros de la tripulación de un barco;</p> <p>k) impuestos de carga y asesoramiento en avalúos para entrar en aguas de Estados Unidos; y</p> <p>l) requisitos de certificado, licencia y ciudadanía para pilotos que</p>

SECTOR	TRATO NACIONAL	NACION MAS FAVORECIDA	PRESENCIA LOCAL	REQUISITOS DE DESEMPEÑO	ALTOS EJECUTIVOS/CONSEJO DE ADMINISTRACION
--------	----------------	-----------------------	-----------------	-------------------------	--

<p><b>Transporte por Agua:</b> Pesca Comercial; Construcciones Pesadas, etc. (Cont.):</p>	<p>Las siguientes actividades no se incluyen en esta reserva:</p> <p>a) construcción y reparación de buques; y</p> <p>b) aspectos costeros de las actividades portuarias, incluyendo: operación y mantenimiento de diques; carga y descarga de barcos directamente hacia o desde tierra; manejo de carga marítima; operación y mantenimiento de muelles; limpieza de barcos; trabajos de estiba; transferencia de carga entre barcos y camiones, trenes, ductos y desembarcaderos; operaciones de terminales portuarias; limpieza de botes; operación de canales; desmantelamiento de barcos; operación de ferrocarriles marítimos para diques secos, inspección marítima excepto de carga; naufragio marítimo de barcos para chatarra y sociedades de clasificación de barcos.</p>	<p>Las siguientes actividades no se incluyen en esta reserva:</p> <p>a) construcción y reparación de buques; y</p> <p>b) aspectos costeros de las actividades portuarias, incluyendo: operación y mantenimiento de diques; carga y descarga de barcos directamente hacia o desde tierra; manejo de carga marítima; operación y mantenimiento de muelles; limpieza de barcos; trabajos de estiba; transferencia de carga entre barcos y camiones, trenes, ductos y desembarcaderos; operaciones de terminales portuarias; limpieza de botes; operación de canales; desmantelamiento de barcos; operación de ferrocarriles marítimos para diques secos, inspección marítima excepto de carga; naufragio marítimo de barcos para chatarra y sociedades de clasificación de barcos.</p>	<p>Las siguientes actividades no se incluyen en esta reserva:</p> <p>a) construcción y reparación de buques; y</p> <p>b) aspectos costeros de las actividades portuarias, incluyendo: operación y mantenimiento de diques; carga y descarga de barcos directamente hacia o desde tierra; manejo de carga marítima; operación y mantenimiento de muelles; limpieza de barcos; trabajos de estiba; transferencia de carga entre barcos y camiones, trenes, ductos y desembarcaderos; operaciones de terminales portuarias; limpieza de botes; operación de canales; desmantelamiento de barcos; operación de ferrocarriles marítimos para diques secos, inspección marítima excepto de carga; naufragio marítimo de barcos para chatarra y sociedades de clasificación de barcos.</p>	<p>Las siguientes actividades no se incluyen en esta reserva:</p> <p>a) construcción y reparación de buques; y</p> <p>b) aspectos costeros de las actividades portuarias, incluyendo: operación y mantenimiento de diques; carga y descarga de barcos directamente hacia o desde tierra; manejo de carga marítima; operación y mantenimiento de muelles; limpieza de barcos; trabajos de estiba; transferencia de carga entre barcos y camiones, trenes, ductos y desembarcaderos; operaciones de terminales portuarias; limpieza de botes; operación de canales; desmantelamiento de barcos; operación de ferrocarriles marítimos para diques secos, inspección marítima excepto de carga; naufragio marítimo de barcos para chatarra y sociedades de clasificación de barcos.</p>	<p>realizan servicios de pilotaje en aguas territoriales de Estados Unidos.</p> <p>Las siguientes actividades no se incluyen en esta reserva:</p> <p>a) construcción y reparación de buques; y</p> <p>b) aspectos costeros de las actividades portuarias, incluyendo: operación y mantenimiento de diques; carga y descarga de barcos directamente hacia o desde tierra; manejo de carga marítima; operación y mantenimiento de muelles; limpieza de barcos; trabajos de estiba; transferencia de carga entre barcos y camiones, trenes, ductos y desembarcaderos; operaciones de terminales portuarias; limpieza de botes; operación de canales; desmantelamiento de barcos; operación de ferrocarriles marítimos para diques secos, inspección marítima excepto de carga; naufragio marítimo de barcos para chatarra y sociedades de clasificación de barcos.</p>
---	---	---	---	---	---