



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

“LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN EL CABOTAJE
MARÍTIMO DE MÉXICO”

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE:
LICENCIADO EN DERECHO

PRESENTA:

ALUMNA: VIRIDIANA BRIGIDO SÁNCHEZ

DIRECTOR DE TESIS: JACQUELINE MÁRQUEZ ROJANO



CIUDAD DE MÉXICO

2017



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE ESTUDIOS SOBRE
EL COMERCIO EXTERIOR

OFICIO APROBATORIO No. L .01/2017

LIC. IVONNE RAMÍREZ WENCE
DIRECTORA GENERAL DE LA ADMINISTRACION
ESCOLAR DE LA UNAM

P R E S E N T E

Distinguida Directora

Me permito informarle que la tesis para optar por el título de licenciatura, elaborada por la pasante en Derecho **BRIGIDO SANCHEZ VIRIDIANA**, con el número de cuenta **307045289** en el Seminario bajo la dirección de la **LIC. JACQUELINE MARQUEZ ROJANO**, denominada **“LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN EL CABOTAJE MARÍTIMO DE MÉXICO”** satisface los requisitos reglamentarios respectivos, por lo que con fundamento en la fracción VIII del artículo 10 del Reglamento para el funcionamiento de los Seminarios de esta Facultad de Derecho, otorgó la aprobación correspondiente y autorizó su presentación al jurado recepcional en los términos del Reglamento de Exámenes Profesionales y de Grado de esta Universidad.


La interesada deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE

“POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU”

Ciudad Universitaria, CDMX, a 09 de Febrero de 2017


DR. JORGE ALBERTO WITKER VELAZQUEZ
Director del Seminario



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE
ESTUDIOS SOBRE EL
COMERCIO EXTERIOR

JAWV/ALO

AGRADECIMIENTOS

A Dios: Por darme una vida tan maravillosa, porque a pesar de los retos y la adversidades que he presentado, siempre ha estado en cada momento conmigo y porque sin su ayuda no hubiera llegado y logrado lo que hasta ahora. Éste trabajo es de Él y para Él. Gracias por tu amor, tu fidelidad, tu misericordia y tu gracia.

A mis padres, Norma y Salvador: Por los valores que han cimentado en mí, por su lucha para que salgamos adelante, por su honestidad, por alentarme a seguir adelante, por su inmenso amor, su apoyo incondicional y por creer en mí. Gracias por ser unos padres maravillosos. Los amo.

A mis hermanos, Brenda y Héctor: Por su cariño, su paciencia, su apoyo y por todo lo que hemos vivido juntos. Sin ustedes mi vida no sería igual. Siempre estaré para ustedes para apoyarlos y alentarlos a seguir adelante. Los amo.

A Luis: Por su gran amor, por creer en mí, por su paciencia y apoyo en todo momento, por enseñarme cada día algo nuevo, por ser valiente y por todo lo que conlleva tenerte. Muchas gracias amor, te amo.

A mí estimada Directora de Tesis, Mtra. Jacqueline Márquez Rojano: Por su asesoramiento, su paciencia y estímulo para seguir creciendo intelectualmente. Por darme la oportunidad de aprender y estar con una gran persona.

A mis familiares: Gracias por demostrarme lo que es una familia unida y por el apoyo incondicional que han brindado a mí y a mi familia.

A Igor y Jenny: Gracias por su cariño, por ser ejemplo claro del amor de Dios, por su apoyo y por la grandiosa amistad.

A mis amigos: Gracias por estar conmigo en las buenas y en las malas.

A mi amada Alma Mater, por haberme dado unos grandes profesores y un lugar increíble para mi formación profesional.

Justificación

México por su situación geográfica, es privilegiado al contar con dos litorales muy importantes que son el Atlántico y el Pacífico, lo que para muchos Estados resulta atractivo y tratan de obtener la explotación en el ámbito de transportación de mercancías y pasajeros en el cabotaje marítimo y el tráfico de altura, por esta razón es necesario analizar la inversión extranjera, toda vez que es un elemento esencial para impulsar el desarrollo económico y la mayor inserción del país en la economía internacional, así como un complemento necesario de la apertura comercial.

Según estudios de la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (CAMEINTRAM), el cabotaje marítimo comercial o traslado de mercancías entre los diversos puertos mexicanos "se ha visto reducido a su mínima expresión", debido a que el gobierno federal no ha apoyado el tráfico del cabotaje con seguridad jurídica,¹ es decir, los factores que limitan el desarrollo del cabotaje en México tienen que ver tanto con aspectos legales como con las políticas públicas.

Por estas razones es necesario analizar y comprobar dos aspectos, por un lado i) la incertidumbre jurídica y por otro lado ii) la contradicción de las normas existentes aplicables. Por contradicciones en las normas existentes, se entiende como aquellas irregularidades entre la Ley de Inversión Extranjera (LIE) ya que en la misma se permite participar hasta el 49% de inversión extranjera a las sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial para el cabotaje en México, mientras que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos otorga permisos hasta por dos años a empresas extranjeras para realizar dicha actividad.

¹ <http://t21.com.mx/maritimo/2013/05/14/cameintram-pide-impulso-cabotaje-seguridad-juridica>, consultada el 12 de agosto del 2013

Esta investigación estará enfocada en analizar el marco jurídico nacional e internacional, en el contexto de las reservas de medidas existentes de los Tratados de Libre Comercio vigentes en México del sector naviero, así como explicar cómo en dicho sector participa o puede participar la inversión extranjera², los lineamientos que tiene que cumplir para dicho cometido, y el impacto que ha generado su participación.

Planteamiento del problema.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a través de la Dirección General de Marina Mercante (DGMM) expide permisos temporales de navegación interior y de cabotaje a embarcaciones extranjeras por un período de tres meses, cuyo permiso no puede ser renovado en más de siete ocasiones. No obstante, la LIE establece que las sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje tienen regulación específica, ya que la inversión extranjera sólo puede participar hasta el 49%.

Es necesario realizar un análisis jurídico, utilizando en ocasiones datos estadísticos, para determinar el impacto que en la actividad de cabotaje marítimo, ha tenido la inversión extranjera.

Asimismo, la investigación se podría sustentar comparando con diversos países, como son los miembros de la Unión Europea (UE), toda vez que el principio de libre prestación de servicios y la creación de un espacio común para los Estados Miembros de la UE, ha llevado a flexibilizar y permitir el libre acceso de

² Por inversión extranjera se entiende a) La participación de inversionistas extranjeros, en cualquier proporción, en el capital social de sociedades mexicanas; b) La realizada por sociedades mexicanas con mayoría de capital extranjero; y c) La participación de inversionistas extranjeros en las actividades y actos contemplados por esta Ley, de conformidad con el artículo 2 fracción II de la LIE.

embarcaciones que ejercen el cabotaje, creando una gran explotación del mismo y generando un desarrollo económico para la UE. Por lo antes mencionado se analizará si México puede incluir lineamientos en su legislación probados en la UE.

Hipótesis

Actualmente, la legislación existente para la regulación en México en la actividad de transporte marítimo, pudiera ser confusa respecto a la participación de inversión extranjera, propiciando diversas interpretaciones y creando incertidumbre jurídica para las sociedades navieras que participen en el sector.

Objetivo General

Analizar el marco jurídico nacional de las sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial en el cabotaje de México, respecto de la participación de inversión extranjera; y con ello identificar si la legislación nacional es congruente con las necesidades del sector.

Objetivos Específicos

- Examinar el marco regulatorio nacional e internacional de las sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial en el cabotaje, respecto de la inversión extranjera.
- Revisar las reservas de medidas existentes de los Tratados de Libre Comercio (TLC's) vigentes en México, para el sector naviero.
- Estudiar los principales instrumentos de la UE respecto a la inversión extranjera del cabotaje marítimo.

- Realizar un análisis comparativo de México y la UE en su marco regulatorio de la inversión extranjera en el sector naviero.
- Revisar estadísticas de la participación de inversión extranjera en el transporte marítimo en México.

Metodología

Mencionaremos los métodos de investigación que utilizaremos en esta investigación y daremos una breve explicación de cómo se utilizaran cada uno.

- Método deductivo: estudiaremos la principal normativa aplicable al sector naviero en México, para identificar las reglas para la participación de la inversión extranjera en el cabotaje marítimo.
- Método analítico: revisaremos la legislación nacional aplicable al sector naviero, para identificar las posibles confusiones en la interpretación de dichas normas.
- Método comparativo: Compararemos los principales instrumentos respecto del cabotaje marítimo de la Unión Europea y México, para proponer una posible modificación a la legislación aplicable en México.

Técnicas de Investigación

Las técnicas de investigación que nos permitirán obtener la información necesaria para realizar esta investigación serán las siguientes:

- Documental.- Recopilaremos documentos históricos, periodísticos, jurídicos, económicos y políticos, que ayudarán a obtener la información.

- De campo.- Realizaremos entrevistas a personas con experiencia y formación en temas de inversión extranjera, sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para cabotaje, economía, política y demás tópicos relacionados con la investigación.

Capitulado

Abreviaturas.....	11
Introducción.....	13
1. Reseña histórica de la inversión extranjera en el cabotaje marítimo mexicano.....	15
1.1 <i>Época Colonia.....</i>	15
1.2 <i>México Independiente.....</i>	16
1.3 <i>Siglo XX.....</i>	18
1.4 <i>La Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera.....</i>	21
1.5 <i>Ley de Navegación de 1963.....</i>	23
2. Régimen jurídico de la inversión extranjera en el cabotaje marítimo mexicano.....	24
2.1 <i>Régimen Constitucional.....</i>	24
2.1.1 <i>Artículo 25 constitucional.....</i>	25
2.1.2 <i>Artículo 26 constitucional.....</i>	25
2.1.3 <i>Artículo 27 constitucional.....</i>	26
2.1.4 <i>Artículo 28 constitucional</i>	27
2.1.5 <i>Artículo 73 fracciones XIII, XVII y XXIX-F.....</i>	28
2.2 <i>Leyes Federales.....</i>	29
2.2.1 <i>Ley de Inversión Extranjera de 1993</i>	30
2.2.1.1 <i>Estructura de la Ley de Inversión Extranjera</i>	30

2.2.2 Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras.....	32
2.2.2.1 Estructura del Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras.....	33
2.2.3 Definiciones: Inversión Extranjera.....	36
2.2.4 Sujetos que participan en la inversión extranjera.....	44
2.2.5 La Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras.....	45
2.2.5.1 Estructura y atribuciones de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras.....	45
2.2.6 El Registro Nacional de Inversiones Extranjeras	48
2.2.6.1 Estructura y atribuciones del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras.....	48
2.2.7 La Ley de Navegación y Comercio Marítimos.....	49
2.2.7.1 Estructura de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.....	49
2.2.8 EL Nuevo Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos..	53
2.2.8.1 Estructura del Nuevo Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos	55
2.2.9 Definiciones.....	55
2.2.10 Dirección General de Marina Mercante.....	58
2.2.10.1 Estructura y atribuciones.....	61
2.2.11 Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (CAMEINTRAM).....	62
2.2.11.1 Integración y objetivos de la CAMEINTRAM.....	62

3. Análisis de la participación de la inversión extranjera en sociedades navieras.....64

3.1 Análisis del artículo 7 de la Ley de Inversión Extranjera.....	64
3.2 Análisis de los artículos 40 y 42 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.....	67

3.3 <i>Tratados de Libre Comercio y Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones</i>	75
3.4 <i>Tratado de Libre Comercio entre México y la Unión Europea</i>	76
3.5 <i>Problemática de la regulación nacional de la Inversión Extranjera en Sociedades Navieras dedicadas al cabotaje marítimo</i>	77
3.6 <i>Liberalización de la actividad a que se refiere el artículo 7 fracción v)</i>	82
3.7 <i>Posibles reformas a la Ley de Inversión Extranjera</i>	84
4. El Cabotaje Marítimo en la Unión Europea: caso de estudio	86
4.1 <i>Datos generales</i>	86
4.2 <i>Principales instrumentos jurídicos de la participación de inversión extranjera en el sector naviero</i>	88
4.2.1 <i>Reglamento (CEE) n° 4055/86 del Consejo relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre estados miembros y países terceros</i>	88
4.2.2 <i>Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo)</i>	89
4.3 <i>Análisis del sector naviero en la Unión Europea</i>	91
Conclusiones	93
Bibliografía	95

Abreviaturas

AGCS: Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios

APPRI: Acuerdos de Promoción y Protección Recíproca de Inversiones

CECA: Comunidad Europea del Carbón y el Acero

CEE: Comunidad Económica Europea

COFECE: Comisión Federal de Competencia

CNIE: Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras

DGMM: Dirección General de Marina Mercante

EURATOM: Comunidad Europea de la Energía Atómica

IED: Inversión Extranjera Directa

LIE: Ley de Inversión Extranjera

LNCM: Ley de Navegación y Comercio Marítimos

LPIMRIE: Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera

OMC: Organización Mundial del Comercio

PEMEX: Petróleos Mexicanos

RLIERNIE: Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras

RLNCM: Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos

RNIE: Registro Nacional de Inversiones Extranjeras

SCJN: Suprema Corte de Justicia de la Nación

SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

SE: Secretaría de Economía

SEMAR: Secretaría de Marina

SRE: Secretaría de Relaciones Exteriores

TLC: Tratado de Libre Comercio

TLCAN: Tratado de Libre Comercio de América del Norte

UE: Unión Europea

Introducción

La inversión extranjera, fomenta entre otros beneficios, la creación de empleos y la innovación tecnológica, derivado a que representa la llegada de capitales foráneos al país, por lo que contribuye al desarrollo económico nacional. Considerando que las disposiciones jurídicas que regulan la entrada de capital foráneo a nuestro país, establecen limitantes claros a la participación de las sociedades navieras extranjeros dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje.

Dentro de la legislación mexicana, es una regla general, que el comercio marítimo esté reservado para las sociedades navieras mexicanas con embarcación mexicana. A pesar de lo anterior, el comercio marítimo en algunas ocasiones puede permitir que se realice con sociedades navieras extranjeras con embarcaciones extranjeras; lo cual es un problema importante para las sociedades navieras toda vez que genera incertidumbre jurídica.

Por lo anterior, las contradicción en la inversión extranjera ha sido de nuestro interés estudiarla al convertirse en un conflicto en la legislación; lo cual puede ocasionar que las finalidades de establecer límites a las sociedades extranjeras no sean cumplidas, permitiendo a extranjeros rebasar los límites establecidos para la inversión extranjera y ejercer el control en sociedades y actividades reservadas para ellos.

Por ello, es indispensable un estudio exhaustivo de la inversión extranjera en el cabotaje marítimo nacional, con la finalidad de estudiar la viabilidad de lograr un avance en su regulación jurídica.

La presente investigación se complementa de dos áreas de especialización del Derecho mexicano, es decir, el Derecho Marítimo y el enfocado a la inversión

extranjera, que abarca sectores que son fundamentales para la economía nacional e internacional.

Para acercarnos al tema, en el Primer Capítulo estudiamos la inversión extranjera en México, su desarrollo a través del tiempo y la adaptación de la legislación en un sector que es dinámico.

En el Segundo Capítulo se presentan el régimen jurídico de la inversión extranjera en el cabotaje marítimo, las nociones fundamentales de la inversión extranjera en la legislación nacional, su definición, los sujetos que participan en ella, las limitantes a su participación; así como la legislación en el cabotaje marítimo, su definición y clasificación.

En el Tercer Capítulo, analizamos detalladamente la participación de la inversión extranjera en sociedades navieras, la problemática que existe en la regulación nacional de la inversión extranjera en sociedades navieras, asimismo se examinará la viabilidad de eliminar el límite de participación de inversión extranjera para las sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria.

Finalmente, en el Cuarto capítulo, se presenta un estudio del cabotaje marítimo en la Unión Europea, comunidad que ha abierto sus fronteras a los países miembros de todo tipo, ya que cuentan con una legislación poco restrictiva. Asimismo, en el sector del cabotaje marítimo, han implementado satisfactoriamente las políticas de fronteras abiertas, factor que les ha atraído gran desarrollo económico a los países miembros.

CAPÍTULO I

1. RESEÑA HISTÓRICA DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN EL CABOTAJE MARÍTIMO MEXICANO.

En el presente Capítulo, comentaremos del comercio y la inversión en el devenir de la historia de México, comenzando con la época colonial, en donde fue predominante el aprovechamiento de recursos naturales de la Nueva España, así como los recursos minerales, industrias manufactureras, la ganadería y la agricultura fueron el reflejo de la fisonomía económica, para después explicar el México Independiente, en donde las actividades económicas y políticas se sustentaron en la reconstrucción de la nueva Nación, en la cual se inició la gran cadena sobre la deuda pública, pasando al Porfiriato, dónde se nacionalizaron el petróleo, la electricidad, actividades sobre comunicación y transportes por considerarse áreas estratégicas de nuestra economía y para finalizar con el siglo XX o también llamada era de la Globalización.

La evolución de la inversión extranjera ha traído consigo un cambio significativo en nuestro país; toda vez que el entorno político económico ha cambiado trascendentalmente.

1.1 Época Colonial

En virtud de la consumación de la conquista sobre los pueblos y comunidades del México prehispánico, se buscó implementar a la Nueva España como una entidad independiente de la Corona a través de la explotación de los recursos naturales presentes en la región, tales como los yacimientos minerales de oro, plata, cobre, bronce, hierro.

En esta época fue predominante el aprovechamiento de la flora y la fauna. La flora indígena se aprovechó por medio del cultivo del maíz, frijol cacao, tabaco, patata,

magüey y diversas frutas regionales, introduciéndose a su vez diversos cultivos provenientes de España, como el café, naranjo, plátano, trigo, la vid, el olivo, el gusano de seda, siendo un factor determinante en la economía colonial.

La producción minera en la Nueva España llegó a representar las dos terceras partes de la producción total del sistema colonial español, gracias a que dicho sistema desarrolló una técnica que llegó a fines del siglo XVIII, al mismo nivel científico de las explotaciones europeas más perfeccionadas, siendo la producción de la plata la que se incrementó de manera más notable.³

Los mayores problemas para México fueron la falta de capitales tanto del sector público como del privado, la poca tecnología con la que se contaba y la falta de fuentes de empleo, por ello reconstruir la economía sería muy difícil ya que los inversionistas extranjeros no confiaban por la reciente independencia.

Con los problemas que sufría México, la agricultura abandonada y la minería paralizada, la única actividad que podría contribuir al progreso era el comercio, por lo que se propició la importación de satisfactores populares.

1.2 México Independiente

En el México Independiente el país se encontraba en crisis, existiendo una gran incertidumbre política, social y económica por lo que las actividades de organización del país se sustentaron en la reconstrucción de la nueva Nación.

³ López Rosado, Diego G. *“Ensayos sobre Historia Económica de México”*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1965, citado por Sánchez Gómez Narciso, *“Las Inversiones Extranjeras en México”*, Ed. Porrúa, México, 2003, pág. 12.

La falta de capitales fue la principal preocupación ya que cualquier intento de rehabilitación económica necesitaba del mismo, dado el estado de abandono que adolecían las actividades mineras, agrícolas e industriales que tiempo atrás sostenían la economía de la colonia.

Debido a la insuficiencia en la producción de insumos para el país, comenzó a progresar el comercio ya que se recurrió a la importación de los satisfactores de la comunidad con lo cual se fortaleció la recaudación de impuestos al comercio exterior.

El erario público estaba vacío como consecuencia de la guerra de independencia y era necesario atender diversas erogaciones de los Poderes Federales y Locales por lo que el gobierno tuvo que recurrir a los empréstitos con otras naciones, supeditados a intereses muy elevados resultando muy desventajosos para México, pues a su vencimiento no se pudieron pagar, decretándose las primeras moratorias con lo que se dio inicio a la larga cadena de la deuda pública.

Derivado de la insuficiencia de los recursos económicos, la poca tecnología en la industria, así como el desempleo, fue necesario abrirle las puertas al capital extranjero. Para impulsar las actividades productivas del país era importante importar capitales del extranjero a México para impulsar las actividades productivas del país, asimismo, para atraer capital foráneo, se crearon estímulos fiscales, los cuales protegían a los inversionistas extranjeros en las áreas productivas del país.

Asimismo y toda vez que México no tenía recursos por los grandes costos de la guerra de Independencia, pidió un préstamo a Inglaterra en 1824 y otro en 1826 por 16 millones de dólares cada uno, para solidarizar el sistema económico capitalista.⁴

⁴ *Ibidem pp.26*

Posteriormente en la administración del General Porfirio Díaz, a partir de 1875 se da un tratamiento distinto a los inversionistas extranjeros, comenzando con la industria de los ferrocarriles, toda vez que se impulsaron nuevas inversiones en la minería para lo cual el gobierno concedió numerosas franquicias.

A finales del siglo XIX empezaron a instalarse grandes fundiciones metalúrgicas por empresas extranjeras.⁵

Posteriormente, cuando se crea el término “concesión” empezaron los inversionistas extranjeros a invertir sus capitales en el rubro de las instituciones de crédito; el primer contrato-concesión que celebró el gobierno mexicano data del 29 de julio de 1857, para establecer lo que se denominaría Banco de México; en 1864 se firmó un contrato-concesión para instituir el Banco de Londres y México; y así sucesivamente mediante la celebración de diversos contratos-concesiones entre las autoridades mexicanas y extranjeros.

No obstante el incremento de servicios en materia de bancos, industria pesada y ferrocarriles, los beneficios no eran suficientes para la población; aunado a ello, los intereses extranjeros controlaban el sistema económico nacional.

1.3 Siglo XX

Con el comienzo del siglo XX, la meta fundamental fue la elevación del nivel de vida de la población, lo cual solo podría lograrse a través del desarrollo y mejoramiento de la agricultura y del fomento de la industrialización.

⁵ Con el descubrimiento de los campos petrolíferos El Ébano por la Compañía “*Mexican Petroleum Company*” y de los campos Campeacan y San Cristóbal, por la casa Pearson, hace su aparición el capital estadounidense e inglés en una industria cuyo desarrollo fue espectacular en las primeras décadas del siglo XX.

En 1908 se creó el organismo descentralizado “Ferrocarriles Nacionales de México”, este organismo fusionó diversas concesiones otorgadas a los extranjeros y apoyó la inversión en servicios financieros.

No obstante, el desarrollo que hubo en este periodo en materia de ferrocarriles, bancos e industria pesada, los inversionistas mexicanos eran desplazados y obligados a aliarse con los inversionistas extranjeros.

Derivado del descontento de los mexicanos, la Revolución Mexicana tuvo lugar en 1910, toda vez que se buscaba la determinación económica de México frente a la inversión extranjera, ya que el gobierno no garantizaba los intereses de los nacionales.

Al término de la Revolución Mexicana se promulgó la nueva Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), la cual establecía que el dominio eminente del suelo, del subsuelo, de las aguas pertenece a la nación, la que puede otorgar a los particulares concesiones para las explotaciones mineras y petroleras, fue lo que sentó las bases para la legislación posterior.

Es importante destacar que en junio de 1942, el presidente Manuel Ávila Camacho, dictó la Ley de Previsiones Generales relativa a la suspensión de garantías individuales, en el cual se estableció, en relación a la inversión extranjera, que los países con los que se estaba en guerra, así como sus nacionales, solamente realizarían actos de comercio en el territorio nacional mediante autorización del Ejecutivo.

Con base en esos ordenamientos, en junio de 1944 el presidente Manuel Ávila Camacho dictó el “Decreto que establece la necesidad transitoria de obtener

permiso para adquirir bienes a extranjeros y sociedades extranjeras que tenga o tuviera socios extranjeros”.⁶

Dado lo anterior, la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), en el año de 1945 dictó acuerdos para controlar y restringir el monto de la inversión extranjera en diversas actividades, como fueron las empresas de radiodifusión, producción y de transportes aéreos en el territorio nacional.⁷

El 27 de mayo de 1947, la SRE dictó un Acuerdo que restringió al 49% la inversión extranjera en el capital de sociedades, por lo que un mes después por medio de otro acuerdo el Presidente Miguel Alemán creó la Comisión Mixta Intersecretarial tendiente a coordinar la aplicación de las disposiciones legales aplicables a la inversión de capitales nacionales y extranjeros.

A causa de lo anterior, se promulgaron leyes que restringían la inversión extranjera, como por ejemplo, la Ley de Vías Generales de Comunicación publicada en el Diario Oficial de la Federación en 1940, la Ley General de Instituciones de Seguros; Ley de Instituciones de Crédito y Organizaciones Auxiliares publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de mayo de 1941, Ley Federal de Instituciones de Fianzas publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1950, la Ley de Sociedad de Inversión publicada en el Diario Oficial de la Federación del 31 de noviembre de 1955, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 21 de noviembre de 1963, así como la Ley

⁶ El Decreto del 29 de junio de 1944, conocido también con el nombre de “Decreto de Emergencia”, fijó muchos requisitos en materia de inversión extranjera, entre los que destacan: a) Se conceden facultades discrecionales a la Secretaría de Relaciones Exteriores para otorgar, negar o condicionar los permisos, b) Los mexicanos participaban en el capital social cuando menos en un 51% de su monto, c) Cuando menos la mayoría de los administradores eran mexicanos.

⁷ Ramos Garza, Óscar, “México ante la inversión extranjera”, México, ed., 1974, p.

Reglamentaria al artículo 27 constitucional en el ramo del petróleo en materia de petroquímica publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de febrero de 1971.

Cabe destacar que existían otras disposiciones, que si bien es cierto no regulaban solamente aspectos marítimos, también regulaba lo relativo al comercio, transporte, navegación, entre otras cuestiones de derecho marítimo.

En la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, a la que se acudía para saber que todo negocio marítimo estaba reservado a los ciudadanos mexicanos y a las empresas constituidas por mexicanos, con la cláusula de exclusión de extranjeros.

1.4 La Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera.⁸

La legislación en materia de inversiones extranjeras se ha ido consolidando en el transcurso del tiempo, derivado a que se realizó un gran esfuerzo por reunir en un solo instrumento jurídico diversas regulaciones que se encontraban dispersas en varias leyes y acuerdos,

El objeto de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera era promover la inversión mexicana y regular la inversión extranjera para estimular un desarrollo justo y equilibrado, así como consolidar la independencia económica del país; lo anterior, de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley.

La Ley consideraba como inversión extranjera la que se realizara por personas morales extranjeras, personas físicas extranjeras, unidades económicas

⁸ Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de marzo de 1973.

extranjeras sin personalidad jurídica y a las empresas mexicanas en las que participara mayoritariamente capital extranjero⁹ o en las que los extranjeros tuvieran por cualquier título, la facultad de determinar el manejo de la empresa.

Las actividades que estaban reservadas de manera exclusiva al Estado era el Petróleo y los demás hidrocarburos, la petroquímica básica, la explotación de minerales radioactivos y generación de energía nuclear, la minería, la electricidad, los ferrocarriles, las comunicaciones telegráficas y radiotelegráficas y las que establecieran las leyes específicas.

Cabe destacar que las actividades reservadas de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros¹⁰, era la radio y televisión, el transporte automotor urbano, interurbano y en carreteras federales, el transporte aéreo y marítimos nacionales, explotación forestal, la distribución de gas y las demás que establecieran las leyes específicas.

⁹ El artículo 1 del Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras define como mayoría de capital extranjero a la participación de la inversión extranjera en más del 49% del capital social de una sociedad.

¹⁰ La cláusula de exclusión de extranjeros, de conformidad a lo que establece el artículo 3 fracción VII de la LIE, es el convenio o pacto expreso que forme parte integrante de los estatutos sociales, por el que se establece que las sociedades de que se trate no admitirán directa ni indirectamente como socios o accionistas a inversionistas extranjeros, ni a sociedades con cláusula de admisión de extranjeros.

1.5 Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963.¹¹

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se estableció en la exposición de motivos, que se pretendió superar la antigüedad de las normas establecidas en el Libro Tercero del Código de Comercio de 1889, su principal objetivo de la creación de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos fue conglomerar en un solo cuerpo legislativo todos los aspectos técnicos del comercio y la navegación marítima. Sin embargo, tal propósito no se alcanzó, ya que por los defectos de la Ley, se debía acudir a disposiciones que parecían ya superadas, y que, no obstante su antigüedad, debían acudirse a ellas para que se explicaran ciertas figuras, entre las cuales estaba la Ley de Vías Generales de Comunicación, Libro Tercero “Comunicaciones por agua” publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940, la Ley para el Servicio de Cabotaje, Interior del Puerto y Fluvial de la República, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de febrero de 1930, el Reglamento para la Navegación de Cabotaje, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 4 de septiembre de 1941, y el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de agosto de 1947.

¹¹ Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre de 1963.

CAPÍTULO II

2. RÉGIMEN JURÍDICO DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN EL CABOTAJE MARÍTIMO MEXICANO.

2.1 Régimen Constitucional

La regulación mexicana en materia de inversiones extranjeras se encuentra constituida por diversos ordenamientos, teniendo como principal la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de febrero de 1917, lo anterior de acuerdo a que en cada sistema jurídico existe una norma que origina todas las demás, en el caso de México el sustento de la jerarquía normativa en el sistema jurídico se encuentra en el artículo 133 de la Constitución, en el que a la letra dice:

“Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la ley suprema en toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados”.

Es así que debido a lo que establece el artículo 133 de nuestra Carta Magna, el ordenamiento de mayor importancia en el marco jurídico nacional es la CPEUM. Es por ello que mediante este documento se establecieron, entre otras cuestiones, las facultades de los Poderes de la Unión, los principios rectores que regulan la actividad económica del Estado, así como los artículos que regulan la política exterior del país.

En los siguientes apartados estudiaremos las bases constitucionales y legales que regulan la inversión extranjera y el derecho marítimo.

2.1.1 Artículo 25 constitucional¹²

El artículo 25 de la Carta Magna establece la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que sea sustentable e integral para fortalecer la Soberanía de la Nación, asimismo establece que concurrirán al desarrollo económico nacional el sector público, sector social y el sector privado.

Cabe destacar que la reforma del pasado 20 de diciembre de 2013 modificó el artículo 25 constitucional, el cual reformó entre otros aspectos que la Nación llevará a cabo la planeación y el control del sistema eléctrico nacional y el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, así como la exploración y extracción de petróleo y demás hidrocarburos en términos de los dispuesto por los párrafos sexto y séptimo del artículo 27 de nuestra Carta Magna, el cual explicaremos su modificación más adelante.

2.1.2 Artículo 26 constitucional.

La Constitución Federal de la República, establece en el artículo 26 lo siguiente:

¹² El pasado 20 de diciembre de 2013 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto que contiene las reformas a los párrafos cuarto, sexto y octavo del artículo 25 constitucional; el párrafo sexto del artículo 27, los párrafos cuarto y sexto del artículo 28 y se adicionan un párrafo séptimo, recorriéndose los subsecuentes en su orden, al artículo 27; un párrafo octavo recorriéndose los subsecuentes en su orden, al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en Materia de Energía.

“El Estado garantizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la Nación.

Los fines del proyecto nacional contenidos en esta Constitución determinarán los objetivos de la planeación. La planeación será democrática. Mediante la participación de los diversos sectores sociales recogerá las aspiraciones y demandas de la sociedad para incorporarlas al plan y los programas de desarrollo. Habrá un plan nacional de desarrollo al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública Federal.”

De lo anterior se puede determinar que cualquier país que anhele el desarrollo nacional, tendrá que realizar propuestas y líneas de acción para llevar a su país a su máximo potencial. Actualmente el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 es el documento por el que se establecen los lineamientos y estrategias necesarias para lograr el crecimiento de nuestro país, de los cuales, uno de los más importantes es atraer la inversión extranjera para financiar al sector productivo en el país.

2.1.3 Artículo 27 constitucional.

El artículo 27 tiene una trascendental importancia para nuestro tema, toda vez que en él se establecen los límites para la propiedad privada y las modalidades para el uso y explotación de los bienes que corresponden originalmente a la Nación.

El artículo 27, fracción I contempla la situación jurídica de los extranjeros en territorio mexicano con relación al dominio de las tierras, aguas y sus accesiones o para obtener concesiones de explotación de minas o aguas, por lo cual se dio

paso a establecer la Ley Orgánica de la fracción I del artículo 27, en la cual se establecía entre otras cuestiones, la necesidad que tienen los extranjeros para pedir autorización a la SRE para que pudieran formar parte de una sociedad mexicana.

Ahora bien, con la reforma del pasado 20 de diciembre de 2013, se estableció en el artículo 27 de nuestra Carta Magna, no se otorgarán concesiones a la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica; sin embargo, el Estado puede celebrar contratos con particulares en las demás actividades de la industria eléctrica.

De la misma forma, no se otorgarán concesiones al petróleo y los hidrocarburos sólidos, líquidos o gaseosos, en el subsuelo. Ahora bien, con el propósito de obtener ingresos para el Estado, la Nación llevará a cabo las actividades de exploración y extracción del petróleo y demás hidrocarburos mediante asignaciones a empresas productivas del Estado o a través de contratos con éstas o con particulares.

De lo anterior podemos observar que la reforma trajo consigo un cambio importante debido a la apertura del sector eléctrico y el petróleo y del sector energético con la finalidad de que el sector privado contribuya al desarrollo económico nacional, promoviendo la competitividad e implementación de una política nacional para el desarrollo industrial.

2.1.4 Artículo 28 constitucional.

Este precepto constitucional establece entre otras cuestiones la prohibición de monopolios, así como las actividades que no constituyen monopolios, derivado que son funciones exclusivas del Estado en áreas estratégicas. Como

anteriormente lo hemos mencionado, el artículo 28 uno de los artículos que se reformó el pasado 20 de diciembre de 2013 en el cual se reformaron y adicionaron diversas disposiciones de nuestra Carta Magna, en materia de energía.

Es importante señalar que ésta reforma instituyó que no constituyen monopolios las funciones que el Estado ejerce de manera exclusiva en las áreas estratégicas de correos, telégrafos y radiotelegrafía, minerales radioactivos y generación de energía nuclear, la planeación y el control del sistema eléctrico nacional, así como el servicio público de transmisión y distribución de energía eléctrica, y la exploración y extracción del petróleo y de los demás hidrocarburos, en los términos del párrafo sexto y séptimo del artículo 27 de nuestra Constitución que anteriormente explicamos.

2.1.5 Artículo 73 constitucional fracciones XIII, XVII y XXIX-F

Como se ha señalado con anterioridad, el alcance que tiene la inversión extranjera y el derecho marítimo en la Constitución es verdaderamente importante, debido a que se faculta al Congreso de la Unión a expedir leyes relativas a:

- a. Derecho marítimo de paz y guerra
- b. Vías generales de comunicación tecnologías de la información y la comunicación, radiodifusión, telecomunicaciones, incluida la banda ancha e internet, postas y correos, y sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.
- c. La promoción de la inversión mexicana, la regulación de la inversión extranjera, la transferencia de tecnología y la generación, difusión y aplicación

de los conocimientos científicos y tecnológicos que requiera el desarrollo nacional.

En este sentido, podemos concluir que el Congreso de la Unión es el único facultado para legislar sobre las actividades marítimas y comerciales de los extranjeros en el país.

2.2 Leyes Federales

La ley que emana de la Constitución y que tiene como objetivo regular la inversión extranjera es la Ley de Inversión Extranjera y su Reglamento¹³, así como la Ley que regula el cabotaje marítimo es la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y su Reglamento¹⁴ ordenamientos que estudiaremos a continuación.

De los preceptos constitucionales mencionados en el apartado anterior, se desprenden leyes relativas a la inversión extranjera en materia de cabotaje marítimo, los cuales deben de estar de acorde con la legislación nacional.

¹³ Última reforma publica el 18 de diciembre del 2015 en el Diario Oficial de la Federación. El 31 de octubre de 2014 se reformaron los artículos 5o., fracciones I y III relativos a la las actividades reservadas de manera exclusiva, las cuáles eran Petróleos y demás hidrocarburos y electricidad; asimismo, se deroga la fracción II del artículo 5o. en la que anteriormente se señalaba que la petroquímica básica era actividad reservada de manera exclusiva al Estado, así como la fracción X y XI del artículo 8 de la LIE.

¹⁴ La Ley de Navegación y Comercio Marítimos se publicó el 1 de junio de 2006, siendo su última reforma el pasado 19 de diciembre de 2016, el Reglamento de dicha ley con su reciente publicación después de casi nueve años de no tener alguna reforma, adición o derogación se publicó el pasado 4 de marzo de 2015.

2.2.1 La Ley de Inversión Extranjera (LIE) de 1993

Después de ser rebasada la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera debido a los compromisos que adquirió el estado mexicano en materia internacional por la adhesión al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) así como a la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).¹⁵ El estado mexicano se vio obligado a establecer un panorama claro sobre las reglas aplicadas en la materia para lograr atraer a los inversionistas y así brindarles las condiciones necesarias para su entrada a territorio nacional.¹⁶

El 15 de diciembre de 1993, se publicó la “nueva” Ley de Inversión Extranjera para cumplir con la finalidad de promover la inversión extranjera en el territorio nacional, como una de las consecuencias de los compromisos adoptados con la firma del TLCAN. Ésta “nueva” Ley es vigente y tiene casi veinticuatro años.

2.2.1.1 Estructura de la Ley de Inversión Extranjera

La LIE se integra de 8 títulos, 13 capítulos, 39 artículos, siendo su estructura de la siguiente manera:

- Título Primero; establece las definiciones para tener un mejor entendimiento de lo que prevé dicha ley, asimismo establece las actividades reservadas

¹⁵ México, Canadá y Estados Unidos firmaron el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), el 17 de diciembre de 1992 el cual entró en vigor el 1 de enero de 1994; tiene como objeto formar una zona de libre comercio, estableciendo reglas para el intercambio comercial, así como nuevas oportunidades de empleo y mejores niveles de vida.

¹⁶ Véase la exposición de motivos de la Ley de Inversión Extranjera del 24 de diciembre de 1993.

de manera exclusiva al Estado y a las personas físicas mexicanas o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros y a las actividades y sociedades con regulación específica¹⁷, es decir, que porcentaje máximo pueden tener las sociedades mexicanas con capital extranjero. Este título así como el título segundo de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos serán el contenido del Capítulo III de la presente investigación.

- Título Segundo; prevé las disposiciones relativas a la participación de los inversionistas extranjeros en la adquisición de los bienes inmuebles del territorio nacional y a la explotación de minas y aguas, así como los permisos que requieren las instituciones de crédito para que adquieran como fiduciarias, derechos sobre bienes inmuebles ubicados dentro de la zona restringida.
- Título Tercero; se establece que la autoridad encargada para autorizar el uso de denominaciones o razones sociales con las que se pretende constituir las sociedades será la Secretaría de Economía.
- Título Cuarto; en este apartado de la LIE se establecen los requisitos que deben de cumplir las personas morales extranjeras que pretenden establecerse en el territorio nacional, para realizar actos de comercio o solo actividades de representación en términos del Código Civil.
- Título Quinto; Este título prevé lo relativo a la inversión neutra, los medios para utilizar, como son: i) la inversión neutra representada por Instrumentos

¹⁷ Las actividades con regulación específica se reformaron el pasado 11 de agosto de 2014 en el Órgano de Difusión Oficial del Gobierno Federal.

Emitidos por las Instituciones Fiduciarias; ii) la inversión neutra representada por series especiales de acciones; iii) la inversión neutra en sociedades controladoras de grupos financieros, instituciones de banca múltiple y casas de bolsa, así como la inversión neutra realizada por sociedades financieras internacionales para el desarrollo.

- Título Sexto; establece la integración, las atribuciones y la operación de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras (CNIE).
- Título Séptimo; dispone lo relativo al Registro Nacional de Inversiones Extranjeras.
- Título Octavo; el último título establece las sanciones de las que serán acreedores en caso de violar algún precepto establecido en la Ley de Inversión Extranjera o su Reglamento.

2.2.2 Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras. (RLIERNIE)

El 8 de septiembre de 1998, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el RLIERNIE, el cual abrogó al Reglamento de 1989¹⁸

¹⁸ El Reglamento de la Ley para promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera fue publicado el 16 de mayo de 1989, éste ordenamiento estaba vigente en tanto no se expedieran los reglamentos de la Ley de Inversión Extranjera como de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera; lo anterior, de conformidad con lo que establecía el artículo Cuarto Transitorio de dicho Reglamento de 1989.

La finalidad del Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras es establecer y aclarar los procedimientos administrativos que están establecidos en la Ley de Inversión Extranjera, como todo Reglamento, su principal objetivo es especificar normas que establece la Ley.

2.2.3 Estructura del Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras.¹⁹

El RLIERNIE tiene ocho títulos, nueve capítulos y 51 artículos.

¹⁹ Cabe mencionar que el Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras tuvo una reciente reforma el pasado 31 de octubre de 2014, en el cual se reformaron entre otras cuestiones el artículo 2 relativo a las actividades excluidas y la constitución de petroquímicos básicos, en los términos de lo dispuesto en la Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en el Ramo del Petróleo; asimismo, se derogan los artículos del Título Tercero relativo a los permisos para la constitución de sociedades o modificación de denominación o razón social, de la misma forma se agrega un artículo específico que establece los requisitos que las sociedades dedicadas a las telecomunicaciones o radiodifusión, deberán presentar ante el Secretario Ejecutivo de la Comisión. También, la Secretaría podrá en cualquier momento realizar encuestas a los sujetos inscritos en el Registro a fin de obtener información relevante para la elaboración de estadísticas o diagnósticos sobre el impacto de la inversión extranjera en la economía nacional.

- Título Primero; prevé los conceptos básicos, las excepciones a las limitantes establecidas para la participación de la inversión extranjera en actividades contenidas en la Ley de Inversión Extranjera.
- Título Segundo; establece todo lo relativo a la adquisición de inmuebles, la explotación de minas y aguas y de los fideicomisos sobre bienes inmuebles en zona restringida.
- Título Tercero, dispone lo relativo a la obligación ante la Secretaría de Relaciones Exteriores que tiene una sociedad en caso de que en sus estatutos sociales no se hubiera pactado la cláusula de exclusión de extranjeros, deberán celebrar un convenio o pacto expreso que forme parte de los estatutos.
- Título Cuarto, establece que cualquier persona moral extranjera puede obtener la autorización en territorio nacional siempre y cuando presente solicitud por escrito, señalando la descripción de la actividad económica que pretenda desarrollar el país.
- Título Quinto, en este apartado se establecen los requisitos que se necesitan para obtener la autorización de la Secretaría de Economía para la constitución de toda clase de fideicomisos de inversión neutra.
- Título Sexto; dispone lo relativo a la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras (CNIE).
- Título Séptimo; prevé la inscripción de personas físicas, personas morales extranjeras y de las sociedades mexicanas, así como la inscripción de los Fideicomisos y la organización y funcionamiento del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras.

- Título Octavo; establece todas las disposiciones complementarias a la Ley y al Reglamento.

2.2.3 Definiciones: *Inversión extranjera*.

Ahora bien, teniendo un panorama claro en la legislación nacional en materia de inversión extranjera es necesario analizar conceptualmente a la inversión extranjera y a los sujetos de la misma.

El vocablo inversión proviene del latín “*invertere*”, que es la acción o efecto de invertir,²⁰ es decir, el significado de “inversión” es la colocación del capital en búsqueda de una ganancia futura, o bien, invertir es usar el dinero y el tiempo de manera productiva para que se genere una ganancia.

Cabe mencionar que la definición jurídica de “*inversión*” que realizó el autor Rafael Pérez Miranda, detalla que es “un acto jurídico o un conjunto de actos jurídicos mediante los cuales una persona física o moral dispone de bienes para que los mismos le reditúen una utilidad”²¹

En ese sentido podemos decir que la inversión extranjera constituye el ahorro canalizado en servicios financieros que busca reproducirse en distintos lugares del mundo. Este concepto va ligado a las empresas transnacionales que canalizan el ahorro de distintos ciudadanos y empresas a la producción de mercancías o servicios en países que ofrezcan las mejores condiciones de rentabilidad, seguridad jurídica y repatriación de utilidades.

²⁰ Real Academia Española, (2014) *Diccionario de la Real Académica Española*, Madrid, España

²¹ Pérez Miranda, Rafael, “*La nueva legislación mexicana sobre Inversión Extranjera. Aspectos conceptuales*”, Cuadernos de Posgrado, México, UNAM, número 9, 1995.

Al referirnos a la inversión, debemos señalar que existe una universalidad de palabras que definen a la inversión. De modo que, la Ley de Inversión Extranjera en su artículo 2 fracción II define a la inversión extranjera como:

i) la participación de inversionistas extranjeros, en cualquier proporción, en el capital social de las sociedades mexicanas, es decir, la participación en el capital social de sociedades mexicanas de personas físicas o morales de nacionalidad distinta a la mexicana o entidades extranjeras sin personalidad, sin un límite de participación.

ii) la realizada por sociedades mexicanas con mayoría de capital extranjero; es decir, la participación de sociedades que tienen más del 49% de inversión extranjera en su capital social, y

iii) la participación de inversionistas extranjeros en las actividades y actos contemplados en la Ley de Inversión Extranjera; es decir, la participación de los inversionistas extranjeros en las actividades las actividades y adquisiciones con regulación específica contempladas en la Ley de Inversión Extranjera, así como otros supuestos.

Por lo anterior, cabe destacar que la Ley de Inversión Extranjera únicamente define a la inversión extranjera en tres categorías, pero no conceptualiza y clasifica los tipos de inversión extranjera que regula con excepción de la inversión neutra.

Los tipos de inversión extranjera que existen y contempla nuestro marco jurídico, lo podemos clasificar según nuestro estudio en: inversión extranjera directa, e inversión extranjera indirecta, la inversión neutra puede encontrarse en los supuestos anteriores y también la detallaremos a continuación:

i) Inversión Extranjera Directa, es aquella en la cual una persona física extranjera o sociedad extranjera tiene un interés a largo plazo en operaciones comerciales desarrolladas en un país ajeno al suyo.

Cabe destacar que Jorge Witker define a la Inversión Extranjera Directa como el aporte proveniente del extranjero, es propiedad de personas naturales o empresas extranjeras, al capital de una empresa local en monedas libremente convertibles, maquinaria o equipos con derecho a la reexportación e su valor en divisas y la transferencia de utilidades al exterior.²²

En opinión de González de Cossío, “la IED, desde un punto de vista económico es aquélla que establece unidades de producción. Se materializa en bienes físicos y es controlada por su propietario.”²³

Por otro lado, la Secretaría de Economía²⁴ prevé que el principal propósito de la Inversión Extranjera Directa es crear un interés duradero y con fines económicos o empresariales a largo plazo por parte de un inversionista extranjero en el país receptor, derivado de que es un importante catalizador para el desarrollo, ya que tiene el potencial de generar empleo, incrementar el ahorro y la captación de divisas, estimular la competencia, incentivar la transferencia de nuevas tecnologías e impulsar las exportaciones.

Por lo anterior, podemos decir que la inversión extranjera directa es la realizada por personas físicas y/o morales extranjeras a través de la constitución de

²² Witker, Jorge, “*Introducción al derecho económico*”, 8ª. Ed., México, Grupo Editorial Hess, 2011, p. 648.

²³ González de Cossío, Francisco, “*Arbitraje de Inversión*”, México, ED. Porrúa, 2009

²⁴ <http://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/competitividad-y-normatividad-inversion-extranjera-directa?state=published>, consultada por última vez el 14 de febrero de 2017.

sociedades mexicanas con capital social, suscrito y pagado en su mayoría o totalidad por extranjeros, o mediante la adquisición de acciones o partes sociales o bien, la adquisición de bienes inmuebles, actividades que permite la normatividad del Estado.

Ahora bien, en el precepto anterior mencionamos que los extranjeros pueden participar en la constitución de sociedades mexicanas con capital social, suscrito y pagado en su totalidad, es decir, como regla general es del 100% siempre y cuando el objeto social de la empresa sea una actividad económica liberalizada.

Asimismo, cuando nos referimos a la participación de la inversión extranjera puede ser limitada, nos referimos a las actividades de regulación específica establecidas en los artículos 7°, 8° y 9° de la LIE, los cuales podrán ser de 10%, 25% o 49%, o bien, más del 49% con autorización de la CNIE.

PORCENTAJE	ACTIVIDADES CON REGULACIÓN ESPECÍFICA
10% (1 actividad)	a) Sociedades cooperativas de producción.
25% (3 actividades)	a) Transporte aéreo nacional; b) Transporte en aerotaxi; c) Transporte aéreo especializado.
49% (9 actividades)	a) Fabricación y comercialización de explosivos, armas de fuego, cartuchos, municiones y fuegos artificiales, sin incluir la adquisición y utilización de explosivos para actividades industriales y extractivas, ni la elaboración de mezclas explosivas par el consumo de

	<p>dichas actividades;</p> <ul style="list-style-type: none">b) Impresión y publicación de periódicos para circulación exclusiva en territorio nacional;c) Acciones serie "T" de sociedades que tengan en propiedad de tierras agrícolas, ganaderas y forestales;d) Pesca en agua dulce, costera y en la zona económica exclusiva, sin incluir acuicultura;e) Administración portuaria integral;f) Servicios portuarios de pilotaje a las embarcaciones para realizar operaciones de navegación interior en los términos de la Ley de la materia;g) Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria;h) Suministro de combustibles y lubricantes para embarcaciones y aeronaves y equipo ferroviario;
--	---

	<p>y</p> <p>i) Radiodifusión. Dentro de este máximo de inversión extranjera se estará a la reciprocidad que exista en el país en el que se encuentre constituido el inversionista o el agente económico que controle en última instancia a éste, directa o indirectamente.</p>
<p>Más del 49% con autorización de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras. (6 actividades)</p>	<p>a) Servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior, tales como el remolque, amarre de cabos y lanchaje;</p> <p>b) Sociedades navieras dedicadas a la explotación de embarcaciones exclusivamente en tráfico de altura;</p> <p>c) Sociedades concesionarias o permisionarias de aeródromos de servicios al público;</p> <p>d) Servicios privados de educación preescolar, primaria, secundaria, media superior, superior y combinados;</p> <p>e) Servicios legales;</p> <p>f) Construcción, operación y explotación de vías férreas que sean vía general de comunicación, y prestación del</p>

	servicio público de transporte ferroviario.
--	---

De conformidad con lo que establecen los artículos 5° y 6° de la LIE hay actividades que son actividades que son exclusivas para el Estado Mexicano y para sociedades con cláusula de exclusión de extranjeros. La excepción opera en principio de salvaguardar la soberanía nacional y como protección de la economía nacional de determinadas actividades.²⁵

ii) Inversión extranjera Indirecta

Ricardo Méndez Silva define a la inversión extranjera indirecta como la celebrada fundamentalmente a través de préstamos, entre organismos públicos, o entre gobiernos, en las que incluye también la emisiones de títulos y su colocación en el mercado de valores de otro Estado que es el que realiza la inversión al adquirirlos.²⁶ Es también conocida como inversión en cartera.

La inversión extranjera indirecta es también conocida como inversión en portafolios, derivado a que no tiene ánimo de permanencia en el territorio nacional y su principal objetivo es la obtención de un rendimiento para el inversionista a corto plazo, fin preponderantemente especulativo

iii) Inversión Neutra

La Ley de Inversión Extranjera prevé en su artículo 18 que la inversión neutra es “aquella realizada en sociedades mexicanas o en fideicomisos autorizados conforme al presente Título (de la citada legislación) y no se computará para

²⁵ Cárdenas González, Fernando Antonio, *“Inversión Extranjera. Extranjeros y Sociedades”*, 4ª ed., México, Porrúa, 2010 pp. 29

²⁶ Arellano García, Carlos, *“Derecho Internacional Privado”*, 3ª ed., México, Porrúa, p.580

determinar el porcentaje de inversión extranjera en el capital social de sociedades mexicana”. Es decir, este tipo de inversión no es mexicana y tampoco extranjera, es neutra.

Asimismo, establece en su artículo 19 que la Secretaría de Economía es la autoridad que puede autorizar a las instituciones fiduciarias para que expidan instrumentos de inversión neutra que únicamente otorgarán, respecto de sociedades, derechos pecuniarios a sus tenedores y, en su caso, derechos corporativos limitados, sin que concedan a sus tenedores derecho de voto en sus Asambleas Generales Ordinarias, es decir, en asuntos de Asamblea Extraordinaria podría tener derechos.

Por otro lado, también se considera inversión neutra a la inversión en acciones sin derecho a voto o con derechos corporativos limitados, siempre que obtengan previamente la autorización de la Secretaría o, cuando lo necesite, de la Comisión Nacional de Bancaria y de Valores, para éste último caso, sería en el supuesto de una cotización a través del mercado de valores.

La inversión neutra “constituye un instrumento jurídico que permite a las personas físicas y morales extranjeras, a las sociedades mexicanas con mayoría de capital extranjero y a las Sociedades Financieras Internacionales para el Desarrollo, participar en el capital social de sociedades mexicanas que tienen por objeto social actividades económicas prohibidas o restringidas a la inversión extranjera”.²⁷ Sin ésta figura las medianas y grandes empresas no podrían allegarse de Capitales para realizar actividades.

²⁷ Cárdenas González, Fernando Antonio, *Inversión Extranjera. Extranjeros y Sociedades*, 4ª ed., México, Porrúa, 2010 p. 155

2.2.4 Sujetos que participan en la inversión extranjera.

De conformidad con lo establecido en el artículo 2° fracción III de la LIE, un inversionista extranjero es la persona física o moral de nacionalidad distinta a la mexicana y las entidades extranjeras sin personalidad jurídica.

En este sentido, las personas físicas y morales del ámbito privado comprenden tres supuestos: “Primero, como sociedades nacionales y/o extranjeras. Segundo, como socios o asociados de ellas. Tercero, como representantes de los intereses extranjeros que tengan el control de empresas y sociedades mexicanas.”²⁸

Por otro lado en el artículo 33 constitucional, se establece que son personas extranjeras las que no poseen calidades determinadas en el artículo 30 del mismo ordenamiento y que gozarán de los Derechos Humanos y Garantías que reconoce nuestra Carta Magna, o como lo prevé la Ley de Nacionalidad²⁹, la cual define al extranjero como aquel que no tiene nacionalidad mexicana.

Cabe aclarar que nuestra CPEUM prevé en su artículo 30 que la nacionalidad mexicana se adquiere por nacimiento o naturalización, asimismo establece las condiciones o formas para adquirir la nacionalidad mexicana.

²⁸ Barrera Graf, Jorge, *“La regulación jurídica de las inversiones extranjeras en México. Análisis de la Ley, del Reglamento y de las Resoluciones de la Comisión”*, México, UNAM, 1987, p.64

²⁹ Ley de Nacionalidad, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 23 de enero de 1998.

2.2.5 La Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras (CNIE).

La CNIE es el órgano encargado de citar los lineamientos en materia de inversión extranjera, este organismo fue creado por la LPIMRIE de 1973, teniendo como antecedente la Comisión Mixta Intersecretarial.³⁰

También tiene a su cargo resolver las solicitudes de autorización para la inversión extranjera participe en determinadas actividades contenidas en la LIE.

2.2.5.1 Estructura y atribuciones de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras.

La CNIE estará integrada por los Secretarios de Gobernación; de Relaciones Exteriores; de Hacienda y Crédito Público; de Desarrollo Social; de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca; de Energía; de Economía; de Comunicaciones y Transportes; de Trabajo y Previsión Social, así como de Turismo, quienes podrán designar un Subsecretario como suplente.

La Presidencia de la Comisión estará a cargo del Secretario de Economía y éste contará con un Secretario Ejecutivo y un Comité de Representantes para su funcionamiento.

El Comité de Representantes estará integrado por el servidor público designado por cada uno de los Secretarios de Estado que integran la Comisión, se reunirán cuatrimestralmente y tendrán las facultades que le delegue la Comisión.

³⁰ Gómez Palacio y Gutiérrez Zamora, Ignacio, *“Inversión extranjera directa”*, México, Ed. Porrúa, 1985 p. 156

El Secretario Ejecutivo será el representante de la CNIE; deberá notificar sus resoluciones; realizar los estudios y representar al Congreso de la Unión un informe estadístico cuatrimestral sobre el comportamiento de la inversión extranjera en el país.

Dicha Comisión, contará también con un Secretario Técnico, quien será el encargado de remitir a cada uno de los miembros de la CNIE o del Comité de Representantes, un informe sobre las resoluciones de los asuntos sometidos a su consideración.

Las atribuciones de la CNIE de acuerdo con el artículo 26 de la LIE son las siguientes:

- a) Dictar los lineamientos de política en materia de inversión extranjera y diseñar mecanismos para promover la inversión en México;
- b) Resolver, a través de la Secretaría, sobre la procedencia y en su caso, sobre los términos y condiciones de la participación de la inversión extranjera de las actividades o adquisiciones con regulación específica, conforme a los artículos 8° y 9° de la LIE;
- c) Ser órgano de consulta obligatoria en materia de inversión extranjera para las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal; y
- d) Establecer los criterios para la aplicación de las disposiciones legales y reglamentarias sobre inversión extranjera, mediante la expedición de resoluciones generales.

La CNIE deberá resolver las solicitudes sometidas a su consideración en un plazo de 45 días hábiles siguientes a la fecha de presentación, si dentro de ese plazo no hay respuesta, operará la afirmativa ficta.

Para resolver las solicitudes presentadas por los inversionistas, la Comisión deberá tomar en cuenta lo que establece el artículo 29 de la LIE:

- a) El impacto sobre el empleo y la capacitación de los trabajadores;
- b) La contribución tecnológica;
- c) El cumplimiento de las disposiciones en materia ambiental; y
- d) La aportación para incrementar la competitividad de la planta productiva del país.

Asimismo, la LIE establece que la CNIE al resolver sobre la procedencia de una solicitud, sólo podrá imponer requisitos que no distorsionen el comercio internacional, por lo cual la Comisión, por razones de seguridad nacional, podrá impedir adquisiciones por parte de la inversión extranjera.

Por otro lado, el artículo 20 del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía establece que la Dirección General de Inversión Extranjera es la encargada de, entre otros:

- a) Fungir como enlace y Secretaría Técnica de la CNIE; así como vigilar y verificar el cumplimiento de las resoluciones y compromisos adoptados en dicha Comisión;
- b) Evaluar los proyectos de inversión extranjera que se presenten a consideración de la CNIE;
- c) Emitir las autorizaciones o negativas que correspondan en materia de inversión neutra, personas morales extranjeras, con base en las

resoluciones dictadas por la CNIE, o cualquier otra resolución administrativa e interpretar dichos ordenamientos para efectos administrativos; y,

d) Vigilar y verificar el cumplimiento de diversas disposiciones legales entre las que se encuentren las resoluciones generales de la CNIE.

2.2.6 El Registro Nacional de Inversiones Extranjeras (RNIE).

El RNIE tiene como función principal dar seguimiento a los flujos de inversión extranjera en nuestro país al tener un control de los sujetos obligados a inscribirse en el mismo.

El Registro depende de la Secretaría de Economía y estará bajo la dirección del Secretario Ejecutivo de la Comisión.

2.2.6.1 Estructura y atribuciones del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras.

De conformidad a lo que establecen los artículos 31 de la LIE y el 31 del RLIERNIE, el Registro se compone en tres secciones:

a) Sección Primera: De las sociedades mexicanas en las que participen, incluso a través de fidecomiso. En ésta sección es para aquellas sociedades mexicanas que cuenten en su capital social con la participación de inversión extranjera, incluso mexicanos que posean otra nacional y para la inversión neutra.

b) Sección Segunda: Quienes realicen habitualmente actos de comercio en el país. Ésta sección es para las personas físicas y morales, los mexicanos que poseen u adopten otra nacional y residan fuera del país.

c) Sección Tercera: De los fideicomisos. En ésta sección debe de inscribirse todos aquellos contratos de fideicomiso de acciones o partes sociales, de bienes inmuebles o de inversión neutra, por virtud de los cuales se deriven derechos en favor de la inversión extranjera o de mexicanos que posean o adquieran otra nacionalidad.

2.2.7 La Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM)

El 1 de junio de 2006 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la LNCM³¹ la cual tiene como principal objetivo el de regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación, su protección y los servicios que en ellas se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

Esta LNCM se realizó con la finalidad de reunir en un solo cuerpo normativo, disposiciones que se encontraban tanto en la Ley de Navegación de 1994 y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963; además de incorporar diversos artículos con el propósito principal de proporcionar las bases para la reactivación de la marina mercante mexicana, impulsar el abanderamiento de embarcaciones mexicanas y regular lo referente a permisos temporales de navegación de cabotaje para embarcaciones extranjeras.

³¹ La LNCM abrogó a la “Ley de Navegación” de 1994, las reformas del 23 de enero de 1998 y las del 26 de mayo de 2000, asimismo la “Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963.

2.2.7.1 Estructura de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos

La LNCM se integra por diez títulos, 48 capítulos, 328 artículos y 10 artículos transitorios, siendo su estructura como sigue:

- Título Primero; encontramos las disposiciones generales, relativas a definiciones, supletoriedad de la LNCM, además de las atribuciones de la autoridad marítima de marina mercante. La autoridad marítima nacional la ejerce el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina.³²
- Título Segundo, dispone todo lo relativo a la marina mercante mexicana, a las obligaciones de las personas físicas y morales en lo referente al abanderamiento de embarcaciones, los requisitos de las navieras mexicanas, al Registro Público Marítimo Nacional, a las obligaciones de los sujetos de derecho tanto las empresas navieras, como los agentes navieros, así como los derechos y obligaciones de la tripulación.
- Título Tercero; prevé lo concerniente a la navegación, es decir, el régimen de navegación y las obligaciones que adquieren las embarcaciones que navegan por aguas de jurisdicción nacional, la facultad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que las actividades de cabotaje sean reservadas a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas, así como el otorgamiento de permisos temporales para navegación de cabotaje a embarcaciones extranjeras, únicamente en caso de no existir

³² Lo anterior con la nueva reforma publicada el 19 de Diciembre de 2016. Cabe mencionar que con la nueva reforma no surgió un cambio en nuestro tema de estudio, toda vez que la SCT seguirá otorgando los permisos temporales de navegación interior y de cabotaje.

embarcaciones mexicanas disponibles en igualdad de condiciones técnicas o cuando impere una causa de interés público.

Por otro lado, se establece en este título la clasificación del arribo de las embarcaciones y la facultad que tiene la autoridad marítima para negar o dejar sin efecto los despachos de embarcaciones, se regula lo relativo a los servicios de pilotaje y remolque, así como al dragado de puertos y bahías. Asimismo se estipulan las atribuciones de la autoridad marítima en materia de inspección e incorpora esquemas de prevención y control de la contaminación marina.

- Título Cuarto; establece lo relativo a la propiedad de las embarcaciones, es decir, los modos en que se puede adquirir la propiedad, los cambios o cualquier gravamen de una embarcación, así como el amarre, abandono y el desguace de embarcaciones. De la misma manera, prevé los privilegios marítimos que se otorgan a los acreedores privilegiados. Contempla finalmente, la regulación de la hipoteca marítima, incluye los bienes que puede comprender y señala las obligaciones y derechos de los contratantes.
- Título Quinto; regula los contratos de utilización de embarcaciones, éstos contratos son: i) De arrendamiento a casco desnudo; ii) De fletamento por tiempo; iii) De fletamento por viaje; iii) De transporte marítimo de mercancías; iv) De transporte marítimo de pasajeros; v) De remolque transporte; y vi) Cualquier otro contrato de naturaleza marítima en virtud del cual se utilice una embarcación o un determinado espacio de ésta.
- Título Sexto; se prevén los riesgos y accidentes de la navegación, es decir las definiciones de los abordajes, averías, búsqueda, rescate y salvamento, así como las remociones y restos de naufragio, estableciendo que las

embarcaciones deberán cumplir con las obligaciones que establezcan los Tratados Internacionales relativos a los riesgos y accidentes de navegación.

- Título Séptimo; se denomina “Del Seguro Marítimo”, en el cual se prevé la regulación de los diferentes tipos de seguro los cuáles son: i) seguro de mercancías, ii) seguro de fletes, iii) seguro de responsabilidad civil y, iv) seguro de dejación de bienes asegurados. Todos los seguros tienen categorías comunes para los contratos, tales como el interés, la instrumentación, cobertura, contribución y recompensa de salvamento, así como la libertad de contratación y cláusulas internacionalmente aceptadas.
- Título Octavo; regula las compraventas marítimas, las cuales estarán regidas por la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, por la Convención sobre Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, por la Convención sobre Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, por la Convención sobre la Representación en la Compraventa Internacional de Mercancías, y de modo supletorio por el Código de Comercio y el Código Civil Federal, asimismo se determina lo referente a los Términos Internacionales de Comercio.
- Título Noveno; prevé las disposiciones procesales marítimas contenidas en siete capítulos, el primero versa sobre la regulación de los procesos y procedimientos marítimos, que autoridad marítima será la facultada para conocer los procesos y procedimientos; el segundo refiere a la retención de embarcaciones o de carga; el capítulo tercero establece que los Juzgados de Distrito conocerán el proceso hipotecario; el cuarto contempla cuestiones sobre la reclamación por abordaje; el quinto versa sobre la declaración, compromiso y liquidación por avería común; el sexto al procedimiento de salvamento y; el séptimo al proceso de limitación de responsabilidad.

- Título Décimo; se integra por un Capítulo Único que establece las sanciones y la facultad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para imponer sanciones, la jurisdicción de las capitanías de puerto para fijar el monto de las multas pecuniarias a quien no cumpla con las obligaciones establecidas en la LNCM.
- Artículos transitorios; entre otras cuestiones, establece la abrogación de la Ley de Navegación publicada el 4 de enero de 1994, la abrogación de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de Noviembre de 1963 y la entrada en vigor de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

2.2.8 El Nuevo Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

El 4 de marzo de 2015, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Nuevo Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, entrando en vigor el 4 de abril de 2015.

El principal objetivo de dicho Reglamento es regular las funciones de la Autoridad Marítima Mercante y la actuación de las personas de derecho público o privado que intervengan en los asuntos marítimos y portuarios normados por la Ley.

2.2.8.1 Estructura del Nuevo Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (RLNCM).

El RLNCM tiene 4 títulos 18 capítulos 696 artículos y 19 artículos transitorios.

- Título Primero; se integra con tres capítulos, estableciendo las disposiciones generales, así como sus definiciones y el régimen administrativo de las garantías y de los seguros en el Comercio Marítimo.

- Título Segundo; para nuestro tema de investigación es de relevante importancia estudiar este título derivado que regula a las embarcaciones y los artefactos navales, así como los requisitos del abanderamiento y matrícula de los mismos, ahora bien, en este título también se integra todo lo relativo al Registro Público Marítimo Nacional, es decir, el objeto, la integración y el funcionamiento del Registro.
- Título Tercero; tiene por objeto regular los permisos de Navegación, los permisos para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, la organización del Tráfico Marítimo y las autorizaciones de permanencia, que otorgue la Dirección General conforme a la Ley y Tratados Internacionales en que el Estado Mexicano sea parte; asimismo establece el régimen de inspección, verificación y certificación de embarcaciones y artefactos navales, así como la gestiones de seguridad que deben realizar las empresas navieras, , armadores o fletadores, que sin ser petroleras transporten Hidrocarburos, es decir las prevenciones que deberán llevar a cabo las empresas antes mencionadas. Por otro lado, establece los requisitos en materia de arribos y despachos de Embarcaciones y Artefactos Navales en términos de seguridad de la vida humana en el mar, prevención de la contaminación y Protección Marítima.
- Título Cuarto; el último capítulo del Reglamento tiene únicamente un capítulo, el cual establece las sanciones.
- Artículos Transitorios; entre otras cuestiones, se establece la abrogación del Reglamento para la formación y capacitación de los tripulantes de la Marina Mercante y para la expedición de títulos, certificados, el Reglamento de la Ley de Navegación publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de noviembre de 1998, el Reglamento General para el Sistema de Organización y Control del Tráfico Marítimo Nacional, el Reglamento de Inspección de Seguridad Marítima, el Reglamento de Turismo Náutico, el

Reglamento para el Arqueo de Embarcaciones Mercantes y el Reglamento de Uniformes, Insignias y Distintos para el uso del personal perteneciente a la Marina Mercante de México.

2.2.9 Definiciones

A continuación analizaremos conceptualmente las definiciones referentes a la navegación interior y de cabotaje con la finalidad de delimitar la materia de estudio.

Navegación interior. Definición

De acuerdo a lo que establece el artículo 38 de la LNCM, la navegación interior es la que se realiza dentro de los límites de puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos, y demás cuerpos del mar territorial, de agua tierra dentro, incluidas las aguas ubicadas dentro de la línea base del mar territorial.

Navegación de cabotaje. Definición y principales rutas de cabotaje en México

El término de navegación de cabotaje se compone de dos palabras. Navegación y cabotaje, en consecuencia, explicaremos la noción de cada una de ellas.

De acuerdo con el Diccionario de la Real Académica Española, “navegación” proviene del latín *navigatio*, *-onis*, que es la acción y efecto de navegar, para efectos de esta investigación se considera como la actividad que realiza una

embarcación para trasladarse por vías navegables de un punto a otro, con dirección y fines determinados.³³

Por otro lado, “cabotaje” es la navegación o tráfico a lo largo de la costa, o sea siguiendo derrota de cabo a cabo, o bien el tráfico marítimo en las costas de un país.³⁴

Asimismo, el Diccionario Ideológico de la Lengua Española define al cabotaje como la Navegación o tráfico que hacen los buques entre los puertos de un mismo país sin apartarse de la costa.

En razón de lo anterior y conforme lo que dispone la LNCM, la navegación de cabotaje es la que se realiza por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos.

En la siguiente tabla se establece cuáles son las principales rutas de cabotaje en México, que tipo de buques se utilizan y que cargamento llevan.

Ruta	Carga	Tipo de Buque
Mazatlán – La Paz; Tepolobampo – La Paz; Guaymas – Santa Rosalía	Automóviles, camiones, pasajeros	Ferrie RO-PAX
Manzanillo – Lázaro Cárdenas	Mineral de hierro	Granelero
San Juan de la Costa – Lázaro Cárdenas	Roca fosfórica	Granelero

³³ De conformidad con lo que establece el artículo 2 fracción II de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 2006.

³⁴ Antonio Raluy Poudevida, “Diccionario de la Lengua Española”

Ensenada – Manzanillo – Lázaró Cárdenas	Carga contenerizada	Porta – contenedor
Manzanillo – El Sauzal – Pichilingue	Cemento a granel	Cementero
Guaymas – Lázaró Cárdenas	Granel agrícola	Granelero
Lázaró Cárdenas – Manzanillo	Gas L.P.	LPG.
Salino Cruz – Lázaró Cárdenas – Manzanillo – Topolobampo – La Libertad – La Paz – Rosarito	Hidrocarburos	Buque tanque
Tampico – Tuxpan – Veracruz – Coatzacoalcos – Progreso – Lerma	Hidrocarburos	Buque tanque

Por otro lado y con el fin de tener una mejor claridad en los conceptos que utilizaremos en el siguiente capítulo cabe destacar el significado de embarcación y artefacto naval, derivado de que la LNCM establece lo siguiente:

- i) Embarcación: Toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables.
- ii) Artefacto Naval: Cualquier otra estructura fija o flotante, que sin haber sido diseñada y construida para navegar, sea susceptible de ser desplazada sobre el agua por sí misma o por una embarcación, o bien construida sobre el agua, para el cumplimiento de sus fines operativos.

Es importante ésta clasificación para efectos de las restricciones contempladas en la LIE. Toda vez que las embarcaciones tienen algunas restricciones mientras que los artefactos navales pueden estar excluidos como analizaremos más adelante.

2.2.10 Dirección General de Marina Mercante (DGMM)

La DGMM es la unidad administrativa encargada de regular e instrumentar las políticas que promueven la suficiencia y seguridad del transporte marítimo y de fomentar la marina mercante nacional, para apoyar la competitividad del comercio interior y exterior del país, de conformidad con el marco regulatorio nacional e internacional aplicables.

Cabe destacar que la DGMM depende de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a la cual le corresponde en materia de marina mercante, entre otras, las siguientes:

- a) Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua; de la Marina Mercante, y de los puertos nacionales, con apego a las disposiciones establecidas en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables;
- b) Representar al país en negociaciones de los Tratados Internacionales en materia marítima,
- c) Llevar el Registro Público Marítimo Nacional;
- d) Integrar la información estadística del transporte marítimo mercante;

- e) Otorgar permisos y autorizaciones de navegación para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, así como verificar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos;
- d) Participar con la Secretaria de Marina (SEMAR) en la seguridad de la navegación y salvaguarda de la vida humana en el mar;
- f) Establecer en coordinación con la SEMAR, las medidas de Protección Portuaria, conforme a la Ley de Puertos;
- g) Establecer las bases de regulación de tarifas en la prestación de los servicios marítimos en el territorio nacional, incluidos los de navegación costera y de aguas interiores.

Es necesario mencionar que el 19 de diciembre de 2016 salió publicado en el Diario Oficial de la Federación, la reforma de la LNCM, en donde se establece que la Autoridad Marítima Nacional la ejercerá el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina; para el ejercicio de la soberanía, protección y seguridad marítima, así como el mantenimiento del estado de derecho en las zonas marinas mexicanas.³⁵

La SEMAR tendrá entre otras atribuciones en materia de marina mercante las siguientes:

- a) Abanderar y matricular las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos;

³⁵ Anteriormente la Autoridad Marítima Nacional la ejercía el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

- b) Expedir las libretas de mar e identidad marítima del personal embarcado de la Marina Mercante mexicana;
- c) Vigilar que las vías generales de comunicación por agua y la navegación, cumplan con las condiciones de seguridad y señalamiento marítimo;
- d) Vigilar la seguridad de la navegación y salvaguarda de la vida humana en el mar;
- e) Inspeccionar y certificar en las embarcaciones mexicanas, el cumplimiento de los Tratados Internacionales, la legislación nacional, los reglamentos y las normas oficiales mexicanas en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como prevención de la contaminación marina por embarcaciones;
- f) Nombrar y remover a los capitanes de puerto;
- g) Representar al país en las negociaciones de los Tratados Internacionales en materia marítima respecto de las atribuciones que conforme a la Ley le corresponda.

Asimismo cabe destacar que en materia de marina mercante las autoridades son:

- a) La Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Marina,
- b) Los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas, y
- c) El cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación que requiera la intervención de la

autoridad, para los casos que establece la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

2.2.10.1 Atribuciones de la Dirección General de Marina Mercante.

La DGMM tendrá entre otras atribuciones, las siguientes:

- a) Formular los anteproyectos de disposiciones que regulen las comunicaciones y el transporte por agua, el tráfico marítimo y la seguridad en materia de navegación y proponer e instrumentar las políticas y programas para su desarrollo;
- b) Otorgar autorización a personas físicas o morales para actuar como agentes navieros, vigilar su cumplimiento y, en su caso, revocar, cancelar o suspender la autorización concedida.
- c) Fungir como Secretario Técnico de la Comisión Intersecretarial de Seguridad y Vigilancia Marítima y Portuaria; proveer el eficaz cumplimiento de los acuerdos de la misma.
- d) Otorgar los permisos y autorizaciones de navegación y para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, de acuerdo con las disposiciones aplicables, vigilar su cumplimiento y en su caso, revocarlos, cancelarlos o suspenderlos

2.2.11 Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (CAMEINTRAM)

La CAMEINTRAM fue fundada en 1990, es una Institución de interés Público que agrupa empresas navieras mexicanas, terminales portuarias, prestadores de servicios portuarios y conexos, y administraciones portuarias integrales, que la convierte en la entidad más representativa del Sector Marítimo y portuario en el ámbito nacional.

2.2.11.1 Integración y objetivos de la CAMEINTRAM

Actualmente la CAMEINTRAM está integrada por 61 empresas, las cuales se dividen en:

- a) Armadores.- 33 empresas que son propietarias y operadores de sus embarcaciones.

- b) Operadores.- 9 empresas navieras que subarriendan sus embarcaciones.

- c) Prestadores de Servicios.- 18 compañías del ramo marítimo tales como Sociedades de Inspección, Aseguradores, Consultores, etc.

Las empresas afiliadas a la CAMEINTRAM cuentan en total con una flota de 275 embarcaciones con bandera mexicana.

Los objetivos de la CAMEINTRAM son los siguientes:

a) Representar, promover y defender los intereses generales del sector de la industria nacional del transporte marítimo y las actividades portuarias.

c) Ser órgano de consulta y colaboración del Estado para el diseño, divulgación y ejecución de políticas, programas e instrumentos que faciliten la expansión de la actividad económica nacional.

d) Estudiar las cuestiones que afectan a la actividad industrial que la constituye y proponer ante las instancias correspondientes, medidas que tiendan al fomento, inversión y desarrollo de la marina mercante mexicana, del transporte marítimo, los puertos y las actividades conexas.

CAPÍTULO III

3. ANÁLISIS DE LA PARTICIPACIÓN DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN SOCIEDADES NAVIERAS

En el presente capítulo analizaremos las actividades sujetas a regulación específica, la propuesta para la eliminación de los límites a la inversión extranjera, la regulación específica sobre la participación e inversionistas extranjeros en Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje y algunas consideraciones del sector que existe actualmente en México.

3.1 Análisis del artículo 7 de la Ley de Inversión Extranjera.

El artículo 7 de la LIE, establece las actividades económicas que admiten inversión extranjera; sin embargo, dicho artículo determina también los límites máximos en los que ésta podrá participar.

Las sociedades cooperativas de producción admiten inversión extranjera hasta el 10%; y, con un límite de hasta el 25% las actividades de transporte aéreo nacional, aerotaxi y transporte aéreo especializado.

Por otro lado, en otras actividades se permite hasta el 49%, las cuales son las que se dedican a la fabricación y comercialización de explosivos, armas de fuego, cartuchos, municiones y fuegos artificiales; la impresión y publicación de periódicos de circulación exclusiva en México; las acciones serie “T” de sociedades que tengan en propiedad tierras agrícolas, ganaderas y forestales; la pesca en agua dulce, costera y en la zona económica exclusiva; la administración portuaria integral; los servicios portuarios de pilotaje a las embarcaciones para

realizar operaciones de navegación interior; las sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje; el suministro de combustibles y lubricantes para embarcaciones y aeronaves y equipo ferroviario; y, la radiodifusión³⁶, que dependerá de la reciprocidad que exista en el país en el que se encuentre constituido el inversionista o el agente económico que controle en última instancia a éste, directa o indirectamente.

Es importante destacar que el último párrafo del artículo 7 de la Ley en comento, establece que los límites para la participación extranjera señalados con anterioridad, no pueden ser rebasados directamente, ni a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios, esquemas de piramidación, o cualquier otro mecanismo que otorgue control o una participación mayor a la que se establece, salvo a través de inversión neutra.

Ahora bien, el artículo 8 de la LIE establece que la CNIE podrá otorgar resolución favorable para que la inversión extranjera participe en un porcentaje mayor al 49% de su capital social en las sociedades navieras dedicadas a la explotación de embarcaciones exclusivamente de tráfico de altura, sociedades concesionarias o permisionarias de aeródromos de servicio al público, servicios privados de educación preescolar, primaria, secundaria, media superior, superior y combinados, servicios legales, servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior, tales como remolque, amarre de cabos y lanchaje, así como para la construcción, operación y explotación de vías

³⁶ El 14 de julio de 2014 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se reforma el inciso x) de la fracción III del artículo 7o; y se derogan la fracción III del artículo 6o; y la fracción XI del artículo 8o., de la LIE, en dicho Decreto, se apertura la participación de inversión extranjera en el sector de telecomunicaciones. Es importante destacar que esta actividad estaba reservada de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

férreas que sean vía general de comunicación, y prestación del servicio público de transporte ferroviario.

En las actividades anteriormente descritas, se requiere resolución favorable de la CNIE para que la inversión extranjera rebase el 49% de su capital social de las sociedades mexicanas, en los casos en que el valor total de activos rebase el monto que determina anualmente la propia Comisión.³⁷

Es importante mencionar que las actividades que requieren resolución favorable de la CNIE, pasaron de 9 a 12 en 1996 y actualmente son únicamente 6 actividades, lo anterior, derivado a la reforma Energética y de Telecomunicaciones.

Con la entrada en vigor de las leyes secundarias en materia energética, publicadas el 11 de agosto de 2014, en su edición vespertina del Diario Oficial de la Federación, se reformó la Ley de Inversión Extranjera, en la cual se eliminó como actividad reservada al estado, la petroquímica básica, la electricidad, el petróleo y demás hidrocarburos.

Asimismo, el comercio al por menor de gasolina y distribución de gas licuado de petróleo, ya no estará reservado de manera exclusiva a los mexicanos o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros.

Por lo anterior podemos decir que se dio un paso muy importante en materia de inversión extranjera, derivado a que se permite la participación de capitales privados y extranjeros por cuenta del Estado en las áreas estratégicas de

³⁷ La RESOLUCIÓN General número 17, que determina el monto actualizado del valor total de los activos a que hace referencia el artículo 9o. de la Ley de Inversión Extranjera, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 2016, estableció que dicho monto asciende a la cantidad de \$4,005,167,839.31.

exploración y extracción de hidrocarburos. Sin embargo, el país necesita más reformas para fortalecer la competitividad de la economía, coadyuvar al crecimiento económico sostenido y ser un atractivo para los inversionistas.

3.2 Análisis de los artículos 40, 41 y 42 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Como ya se explicó previamente, las actividades económicas y sociedades en donde la inversión extranjera participa hasta el 49%, son en las sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, dicho porcentaje, no puede ser rebasado directamente ni a través de resolución de la CNIE; no obstante, la inversión neutra si puede participar.

En el Capítulo II, del Régimen Jurídico de la Inversión Extranjera en el Cabotaje Marítimo Mexicano; definimos los tipos de navegación que existen actualmente, sin entrar en el estudio de los artículos específicos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que regulan la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje.

A continuación nos referiremos a los artículos específicos que regulan la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje.

El artículo 40 de la LNCM, establece que la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas. Salvo lo previsto en el artículo 42 de la LNCM, que estudiaremos más adelante.

Dicho artículo establece que la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje, podrá realizarse por navieros mexicanos o

extranjeros, con embarcaciones mexicanas o extranjeras, siempre y cuando exista reciprocidad con el país de que se trate, procurando dar prioridad a las empresas nacionales, en aquellas que se dedican a prestar servicios turísticos, deportivos y recreativos, así como la operación y explotación de aquellas destinadas a la construcción y mantenimiento portuario, y dragado.

Asimismo, dicho artículo establece que en caso de no existir embarcaciones mexicanas disponibles en igual de condiciones técnicas o bien cuando haya una causa de interés público, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes estará facultada para otorgar permisos temporales³⁸ para navegación de cabotaje, de acuerdo a la siguiente prelación:

- a) Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo; y
- b) Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo cualquier contrato de fletamento.

Cabe destacar que la LNCM, prevé que tendrán obligación de abanderar la embarcación como mexicana, los navieros mexicanos que cuenten con un permiso temporal de navegación de cabotaje para una embarcación extranjera que pretenda permanecer en aguas nacionales por más de dos años.

Lo anterior, no es aplicable para las embarcaciones con características técnicas de extraordinaria especialización, es decir, las embarcaciones o artefactos navales que por su tecnología y por los servicios que prestan, por la tripulación requiere de un entrenamiento especializado, o aquellas que tengan características técnicas no

³⁸ Dicho permiso temporal, tendrá una duración de tres meses, mismo que no puede ser renovado más de siete ocasiones, de conformidad con lo establecido en el párrafo Octavo del artículo 40 de la LNCM. Esto en nuestra opinión genera cargas burocráticas al tener que solicitar cada tres meses un permiso.

susceptibles de ser sustituidos por otros de tecnología convencional con las utilizadas para la exploración, perforación de pozos, producción temprana de hidrocarburos, construcción y mantenimiento de instalaciones marinas petroleras, alimentación y hospedaje, protección ambiental, salvamento y seguridad pública.

Por su parte, el artículo 19 del nuevo Reglamento de dicha Ley, establece que respecto a los permisos de navegación de cabotaje, se aplicará la clasificación de embarcaciones y artefactos navales extranjeros como de extraordinaria especialización por sus características técnicas³⁹, a los que tengan de quinientas unidades de arqueo bruto o mayores, que se encuentren en siete casos; como los que participen en la industria petrolera mexicana, en alimentación y hospedaje, únicamente cuando sean flotantes y por su diseño garanticen la estabilidad necesaria, protección ambiental, salvamento, seguridad pública, atención de emergencias, y cualquier otro caso semejante a las anteriores.

Ahora bien, el Reglamento contiene un apartado específico para los permisos temporales de navegación, permisos para servicios y autorizaciones de permanencia, en el que prevé la DGMM podrá expedir los siguiente:

- a) Permisos temporales de navegación de cabotaje, para embarcaciones extranjeras, cuando no existan de bandera mexicana, en los términos previstos por el artículo 40 de la Ley;

³⁹ El Artículo 20 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, prevé se consideran características técnicas de las embarcaciones o artefactos navales, todos los elementos estructurales y de operación, como el casco, maquinaria, equipos y accesorios fijos o móviles, destinados de manera permanente a la Navegación, y aquellos instrumentos, maquinaria, equipos y procedimientos necesarios para realizar los procesos industriales a los que estén destinados, integrados en la embarcación o artefacto naval, cuya finalidad no sea la navegación.

- b) Permisos para la prestación de servicios en vías navegables, para la utilización de embarcaciones en navegación interior o de cabotaje de los establecidos por el artículo 42 de la Ley; y,
- c) Autorizaciones de permanencia para artefactos navales extranjeros que pretendan operar en las zonas marinas mexicanas, de conformidad con lo establecido en el artículo 16 de la Ley Federal del Mar.

No obstante lo anterior, el artículo 41 del mismo ordenamiento legal, establece que una vez que se ha realizado el procedimiento de licitación, se puede otorgar el permiso para un nuevo procedimiento que incluya a navieras extranjeras con embarcaciones extranjeras. Esto en nuestra opinión es una apertura total a la inversión extranjera para un procedimiento de licitación.

Asimismo, el artículo 226 del Reglamento establece que los navieros extranjeros no requerirán el permiso temporal de navegación para la explotación y operación de embarcaciones extranjeras de navegación de cabotaje, cuando su operación y explotación estén destinadas a servicios turísticos, deportivos y recreativos, construcción y mantenimiento portuario, y dragado; siempre y cuando exista reciprocidad con el país de la bandera de la embarcación.

Asimismo, el artículo 42 de la citada Ley prevé que servicios de navegación y cabotaje requerirán permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los cuales son, el transporte de pasajeros y cruceros turísticos; turismo náutico, con embarcaciones menores de recreo y deportivas mexicanas o extranjeras; seguridad, salvamento y auxilio a la navegación, remolque, maniobra y lanchaje en puerto, dragado, en los casos de embarcaciones extranjeras y las embarcaciones extranjeras para prestar el servicio de cabotaje, siempre y cuando no exista una nacional que lo haga en igualdad de condiciones.

Así como los que no requieren permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, aquellos que son transporte de carga y remolque, pesca, excepto en los casos de embarcaciones extranjeras, dragado, en los casos de embarcaciones mexicanas y en la utilización de embarcaciones especializadas en obra civil, construcción de infraestructura naval y portuaria, así como las dedicadas al auxilio en las tareas de prospección, extracción y explotación de hidrocarburos, condicionando al cumplimiento de lo establecido por la legislación en materia ambiental y de contratación administrativa.

Cabe destacar que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha otorgado permisos temporales para la navegación de cabotaje a embarcaciones extranjeras en los últimos años, según datos publicados por la Dirección General de Marina Mercante, para el año 2012 fueron 451 permisos, en el 2013 se registraron 519, en el 2014 dio un total de 481 y para el 2015 fueron 424; como se indica a en la siguiente tabla.



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGMM⁴⁰

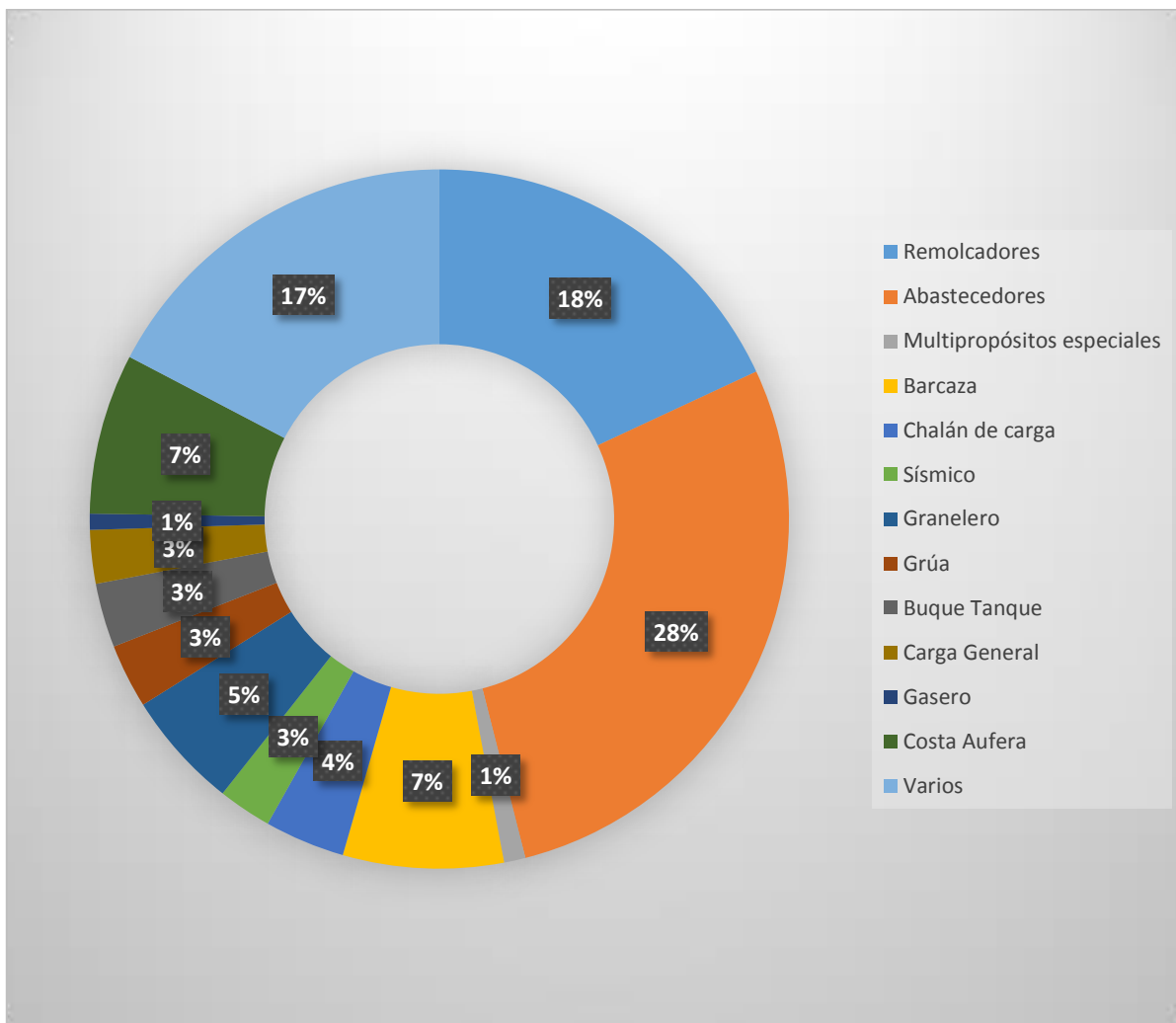
De las 424 solicitudes de permisos temporales de navegación recibidas en el año 2015, el 28% fue para embarcaciones tipo abastecedores, el 18% para embarcaciones tipo remolcadores, 7% para embarcaciones de tipo barcaza y el resto corresponde a multipropósito especiales, embarcaciones tipo sísmico,

⁴⁰ Dirección General de Marina Mercante, Dirección de Registro y Programas, “Permisos temporales para la navegación de cabotaje a embarcaciones extranjeras”,

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGMM/TRANSPARENCIA/PERMISO_SYAUTORIZACIONES/REGISTROS/permisos_temporales_emb_ext_01.pdf,

consultada por última vez el 25 de enero de 2017.

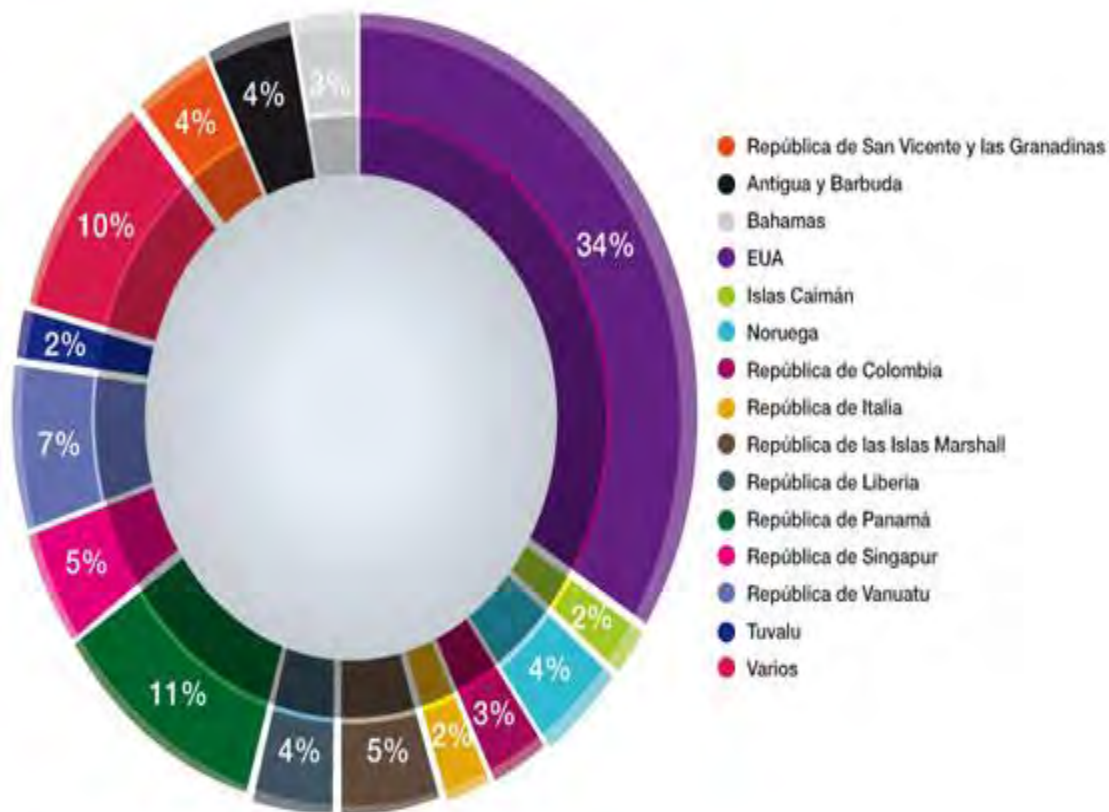
geográfico y de buceo, buque granelero, grúa, buque tanque, carga general, gasero, entre otros.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General de Marina Mercante.⁴¹

La participación de los países que solicitan permisos temporales para la navegación de cabotaje con embarcaciones extranjeras, según un estudio de la CAMEINTRAM son los siguientes:

⁴¹ *Idem.*



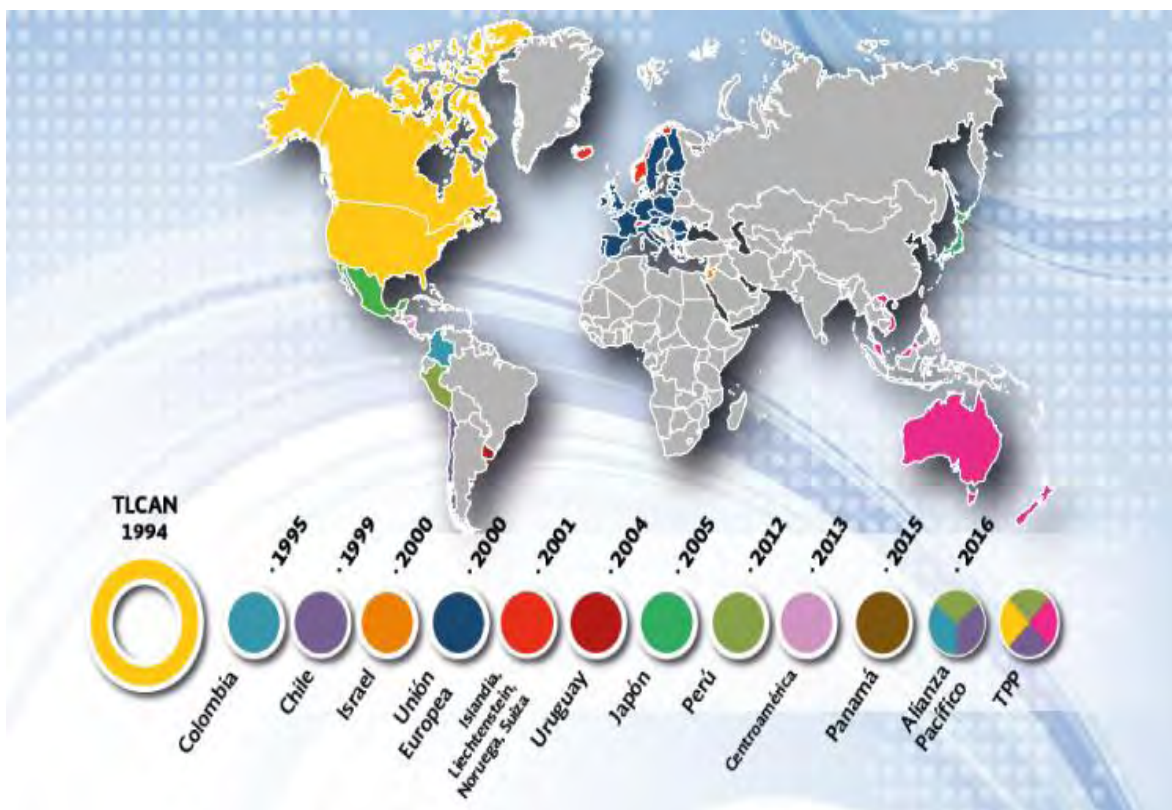
Fuente: Elaborado por CAMEINTRAM.⁴²

Como se señala en la gráfica, los Estados Unidos de América cuentan con un mayor número de servicios prestados al país (34% del total de solicitudes de permisos), seguida por la República de Panamá (10%) y por la República de Vanuatu (6%). El resto está conformado por Antigua y Barbuda, Bahamas, Islas Caimán, Noruega, República de Colombia, República de Italia, entre otras

⁴² Cámara Mexicana de la Industria de Transportes, “Estadísticas Permisos Temporales de Navegación”, <http://www.cameintram.org/home.html>, consultada por última vez el 13 de Diciembre de 2016.

3.3 Tratados de Libre Comercio y Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones.

Al 2017, México ha celebrado 12 Tratados de Libre Comercio (TLC) con 46 países, 32 Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones (APPRI) con 33 países y 9 acuerdos en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración.



Fuente: Elaborado por Secretaría de Economía⁴³

Con la incorporación en 1986 al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), y la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte

⁴³ Secretaría de Economía, “México cuenta con 12 Tratados de Libre Comercio”, <https://www.gob.mx/se/articulos/mexico-cuenta-con-12-tratados-de-libre-comercio?idiom=es>, consultado por última vez el 8 de noviembre de 2016.

(TLCAN) en 1994, se ha incrementado cuatro veces más la inversión extranjera directa.

Sin embargo, de este gran logro, el intercambio comercial tiene todavía un enorme potencial. El comercio internacional se concentra en nuestro principal socio comercial, Estados Unidos, país que recibió el 77.5% de las exportaciones mexicanas en 2012. El surgimiento de nuevos bloques regionales con creciente poder adquisitivo abre la oportunidad para diversificar nuestro comercio en nuevos mercados.⁴⁴

3.4 Tratado de Libre Comercio entre México y la Unión Europea (TLCUEM).

El TLCUEM suscrito el 23 de marzo de 2000, es un acuerdo que ha liberalizado el comercio en todos los bienes industriales y que ha mejorado las condiciones de acceso al mercado para los exportadores mexicanos y europeos.

Dicho Tratado, cubre la liberalización progresiva y recíproca del comercio de bienes y servicios, la liberalización de la inversión y pagos relacionados, la apertura de la adquisición pública para ambas partes y la protección de los derechos de propiedad intelectual.

Cabe mencionar que la mayoría de los aranceles que la UE y México aplican sobre las importaciones de bienes fueron reducidos o eliminados. Esto significa que la ventaja es que no pagan aranceles para vender sus productos o servicios en el mercado europeo o mexicano, aranceles que otros países que son competidores tienen que pagar. No todos los productos han sido liberalizados y la liberalización de productos fue progresiva, toda vez que ambas partes negociaron un itinerario que permitió la transición al libre comercio en diferentes etapas.

⁴⁴ Diario Oficial de la Federación, “Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018”, http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5299465&fecha=20/05/2013, consultado por última vez el 25 de enero de 2017.

El TLCUEM cubre todos los servicios incluyendo telecomunicaciones, distribución, energía, turismo, servicios financieros y medioambientales, con la única excepción de cabotaje marítimo y servicios aéreos; toda vez que los transportes marítimos y servicios financieros son regidos por disposiciones y compromisos específicos.

3.5 Problemática de la regulación nacional de la Inversión Extranjera en sociedades navieras dedicadas al cabotaje marítimo.

Por lo señalado anteriormente, analizaremos la problemática de la regulación nacional de la inversión extranjera en sociedades navieras dedicadas al cabotaje marítimo; es decir, el conflicto que en nuestra opinión puede existir actualmente entre la Ley de Inversión Extranjera y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Dentro de la legislación mexicana, es una regla general, que el comercio marítimo este reservado para las sociedades navieras mexicanas, aunque algunas veces la regla está justificada por acuerdos de reciprocidad con diversos países, o bien, si son embarcaciones de extrema especialidad y no hay embarcaciones mexicanas disponibles, las embarcaciones y los artefactos navales extranjeros pueden participar en el comercio marítimo de cabotaje en México, con permisos temporales de navegación, otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Consideramos que existe un conflicto, derivado a que la Ley de Inversión Extranjera limita a las sociedades navieras extranjeras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje a participar únicamente hasta el 49% en el capital social, sin oportunidad de rebasar directamente, ni a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios, esquemas de piramidación, o cualquier otro mecanismo que otorgue control o una participación mayor a la que se establece dicha Ley, salvo por inversión neutra.

Sin embargo, la LNCM prevé que la SCT estará facultada para otorgar permisos temporales de navegación de cabotaje, en caso de que no existan embarcaciones mexicanas disponibles en igual de condiciones técnicas o bien cuando haya una causa de interés público, los cuales tendrán una duración de tres meses, que sólo podrán ser renovados por siete ocasiones.

Cabe señalar, que las instalaciones de los artefactos navales extranjeros pueden operar en aguas mexicanas en virtud de las autorizaciones que se les conceden, pero la LNCM no prevé un límite de veces para que puedan ser renovados dichos permisos y esto, sin tener en cuenta si el artefacto naval se considera altamente especializado o no, es decir, los titulares de dichos permisos, no están sujetos a las restricciones de inversión extranjera aplicable a las sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial y de cabotaje.

Dentro del actual régimen de inversión extranjera, las sociedades mexicanas con más del 49% de capital social extranjero no pueden establecerse, derivado a que no pueden haber embarcaciones de cabotaje en aguas mexicanas que rebasen dicho porcentaje, ya que se considera inversión extranjera; mientras que un naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo o un naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo cualquier contrato de fletamento puede obtener permisos de cabotaje.

Lo anterior, se debe a que en la LIE establece que las sociedades navieras extranjeras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje no podrán exceder del 49% del capital social, pero en el marco de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos las sociedades extranjeras pueden obtener permisos de cabotaje.

En consecuencia, se puede interpretar que, por un lado, las sociedades mexicanas, no pueden tener más del 49% del capital social con inversión

extranjera, y, por otro lado, las sociedades extranjeras pueden operar con buques dedicados a la navegación interior y de cabotaje con permisos otorgados por la Dirección General de Marina Mercante.

Dichos permisos que otorga la DGMM de la SCT, no conceden certeza jurídica a sus titulares, ya que se otorgan por períodos de tres meses y sólo se puede renovar en siete ocasiones.

Una vez que se ha alcanzado el número máximo de las renovaciones el naviero titular de un permiso temporal de navegación de cabotaje tendrá la obligación de abanderarla como mexicana para que puede permanecer en México por más de dos años; sin embargo, aplicaría otro régimen legal, tendría que ser naviero mexicano y por ende estaría restringido el capital a la inversión extranjera.

No obstante, dicha Ley establece que pueden solicitar un nuevo procedimiento que incluya navieras extranjeras con embarcaciones extranjeras para que se le otorgue nuevamente el permiso.

Derivado de lo anterior, los propietarios de embarcaciones y artefactos navales, podrían optar por solicitar el permiso temporal de tres meses a la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en donde pueden renovar un número ilimitado de veces para que no estén sujetos a la restricción que prevé la Ley de Inversión Extranjera.

Por lo anterior, es importante señalar que debido a el conflicto entre leyes, tenemos que tomar en cuenta que cuando dos normas pertenecientes a un mismo sistema jurídico, que concurren en el ámbito temporal, espacial, personal y material de validez, atribuyen consecuencias jurídicas incompatibles entre sí a

cierto supuesto fáctico, y esto impide aplicación simultánea, hay un conflicto de leyes o una antinomia.⁴⁵

Asimismo, debemos señalar que antes de declarar la existencia de una colisión normativa, el juzgador debe recurrir a la interpretación jurídica, para evitarla, pero si no se ve factibilidad de solucionar la cuestión de ese modo, existen métodos o criterios tradicionales de solución de antinomias mediante la permanencia de una de ellas y la desaplicación de la otra, son tres, los cuales son:

a) el criterio jerárquico (*lex superior derogat legi inferior*), ante la colisión de normas provenientes de fuentes ordenadas de manera vertical o dispuestas en grados diversos en la jerarquía de las fuentes, la norma jerárquicamente inferior tiene la calidad de subordinada y, por tanto, debe ceder en los casos en que se oponga a la ley subordinante;

b) criterio cronológico (*lex posterior derogat legi priori*), en caso de conflicto entre normas provenientes de fuentes jerárquicamente equiparadas, es decir dispuestas sobre el mismo plano, la norma creada con anterioridad en el tiempo debe considerarse abrogada tácitamente, y por tanto, ceder ante la nueva; y

c) criterio de especialidad (*lex specialis derogat legi generali*), ante dos normas incompatibles, una general y la otra especial (o excepcional), prevalece la segunda, el criterio se sustenta en que la ley especial substraerá una parte de la materia regida por la de mayor amplitud para someterla a una reglamentación diversa o contradictoria.

Una vez señalados los criterios tradicionales de solución de antinomias o conflictos de leyes existentes, entendiendo que la LIE es de carácter general, y la

⁴⁵ Tesis I.4o.C.220 C, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena Época, T. XXXI, Febrero de 2010, p. 2788.

LNCM es de carácter especial, prevalece la segunda, es decir, deberán interpretarse armónicamente y aplicarse según lo que corresponda.

Ahora bien, es importante señalar que después de un Juicio de Amparo iniciado por PEMEX, la Suprema Corte de Justicia de la Nación decidió en 2008 que “Los artículos 40 y 41 de la LNCM, al establecer una reserva a favor de los navieros mexicanos que utilicen embarcaciones mexicanas para operar y explotar las actividades de navegación interior y de cabotaje y, en consecuencia, las restricciones para el otorgamiento de permisos de navegación a embarcaciones extranjeras para llevar a cabo esas actividades, no transgreden el artículo 28 constitucional, pues como se advierte de la exposición de motivos relativa, aquélla se implementó para fomentar la actividad marítima nacional y proteger la industria de la construcción naval del país, en beneficio de la economía, y propiciar que en tales servicios participen oficiales y tripulaciones mexicanas, contribuyendo a proteger una fuente de empleo nacional, sin que lo anterior tenga como consecuencia la creación de un monopolio...”⁴⁶

En la petición constitucional, PEMEX sostuvo que dar preferencia a los armadores mexicanos con embarcaciones extranjeras, contraviene el principio de equidad constitucional, seguridad jurídica, libertad de trabajo y el comercio, y la relación calidad-precio en los procedimientos de contratación pública.

Sin embargo, la SCJN consideró que el hecho de que las compañías navieras mexicanas se prefieran sobre las sociedades navieras extranjeras no crean un monopolio, no favorecen a determinadas empresas y no tienen repercusiones negativas, si no, por el contrario, promueve actividades marítimas nacionales, protege la industria nacional de la construcción naval y en consecuencia, beneficios para la economía mexicana.

⁴⁶ Tesis 2a. XXVI/2008, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena Época, T. XXVII, Febrero de 2008, p. 726.

3.6 Liberalización de la actividad a que se refiere el artículo 7 fracción v).

El servicio de transporte marítimo está catalogado como el comercio de los servicios, los cuales son la principal actividad económica en diversos países. Alrededor del planeta el transporte marítimo, toda vez que es una pieza fundamental para el movimiento de mercancías, ya que es uno de los medios más usados para el traslado de mercancías siendo el 90% del tráfico internacional transportando vía marítima.⁴⁷

El Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) propone que los Miembros de la Organización Mundial de Comercio (OMC) liberalicen progresivamente el comercio de servicios a través de rondas sucesivas de negociaciones. Por ejemplo, en la conferencia ministerial celebrada en Doha en noviembre de 2001, las negociaciones sobre los servicios pasaron a formar parte del “todo único” previsto en el Programa de Doha para el Desarrollo.⁴⁸

La liberalización del comercio en servicios de transporte lleva más reducciones en sus costos, que a su vez conducen a una mayor promoción del comercio de bienes; la liberalización y la globalización del comercio han propiciado una mejora en los precios de producción, la reducción de costos de transporte, a la libre competencia, lo que contribuye al fortalecimiento del comercio.

De esta forma un sector clave en la transformación organizativa del libre comercio ha sido el marítimo, algunos analistas de *The Journal of Commerce*, argumentan

⁴⁷ FERNANDEZ MUÑOZ, Luis, “Evolución del transporte marítimo internacional. Aplicación al Mediterráneo Occidental”, España, 2014, pp.38-39.

⁴⁸ Organización Mundial de Comercio, “Informe Anual 2014”, OMC. Suiza, 2014, en (línea), dirección URL https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/anrep_s/anrep14_s.pdf

que pese a notas periodísticas, declamaciones políticas sobre la OMC, los Tratados de Libre Comercio y demás acuerdos comerciales, señalen que el motor de la globalización es algo menos visible, esto es, la declinación de los costos del transporte internacional⁴⁹, en este sentido, el transporte marítimo ha generado un cambio fundamental cimentado en un proceso de libre mercado en donde ha dejado de ser un agente externo al proceso productivo.

La vía marítima es trascendental en la economía mundial, su importancia se ha triplicado en las últimas décadas, este transporte estratégico en la actividad exportadora, pues no es ni más ni menos que un instrumento para la transferencia de riqueza entre las naciones⁵⁰, dando como resultado que los países renueven la infraestructura física y tecnológica y generen mayor eficiencia en las actividades marítimas.

Derivado de lo señalado anteriormente, es posible considerar una modificación en la LIE, derivado a que los permisos que otorga la DGMM, los autoriza sin que las sociedades extranjeras dedicadas a la explotación comercial y de cabotaje participen hasta el 49% del capital social.

Particularmente la liberalización de la economía y la eliminación de límites a la inversión extranjera, consideramos que genera un mayor crecimiento; fuentes de empleo más productivas. Además, en los países con economías abiertas, la inversión extranjera está ligada a una orientación exportadora que permite un aprovechamiento más eficiente de los recursos, fortalece la competitividad de la economía y coadyuva al crecimiento económico.

⁴⁹ CEPAL, “La relación del mutuo beneficio entre el comercio y transporte”, (en línea), dirección URL <http://www.cepal.org/publicaciones/xml/6/4316/trasfondo.htm>, consultado por última vez el 25 de enero de 2017.

⁵⁰ Espinosa Cerón, Carlos, “*El transporte marítimo un elemento estratégico de la actividad exportadora*”, CANAINTRAM, 3ª Convención de la Industria de Transporte Marítimo.” Edición Especial. 2013, p 22.

En los últimos años, el Gobierno ha impulsado diversas medidas que propician un clima favorable para la incorporación de capitales privados internacionales en el proceso de modernización del país. En virtud de estas acciones y sobre todo, para el crecimiento económico de México y la confianza internacional en sus perspectivas a futuro, se requiere fortalecer la actividad del cabotaje marítimo mexicano.

Brasil, Argentina y Chile, son los tres países que se concretan principalmente a los servicios que ofrecen las compañías navieras extranjeras en el mercado marítimo latinoamericano. En los últimos 10 años se le ha dado gran impulso a la industria del transporte marítimo con la incorporación de empresas privadas en la operación de terminales portuarias.⁵¹

3.7 Posibles reformas a la Ley de Inversión Extranjera

En nuestra opinión, se requiere modificar el artículo 7o. fracción III inciso v), que establece el límite de participación de extranjera en sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria.

Por una parte, la LIE restringe la participación hasta el 49% y por otra parte, la LNCM establece que la DGMM podrá otorgar permisos de cabotaje para que participe un naviero mexicano con embarcación extranjera, el límite se reduce a la constitución de la sociedad.

⁵¹ Sánchez, Ricardo, *“Puertos y transporte en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente.”* CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile, diciembre 2014, p. 9-10.

Consideramos que una apertura a los transportes marítimos en México generaría mayores capitales para fortalecer la industria nacional. Los cambios legales deberán enfocarse en generar mayores competidores en beneficio del país.

Ahora bien, por otro lado dicha restricción limita la concurrencia en las actividades de transporte (midstream) de petrolíferos. Estas restricciones aplican a la inversión extranjera aplican; asimismo, a la actividad de suministro de combustibles y lubricantes para embarcaciones, aeronaves y equipo ferroviario.⁵²

Asimismo, la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) emitió una recomendación, la cual contempla reformar la LIE, a fin de emitir la participación de la inversión extranjera en el transporte de combustibles vía marítima, en el suministro de estos productos para embarcaciones, aeronaves y equipo ferroviario así como en el autotransporte de carga.⁵³

La apertura a la inversión extranjera se debe tomar como un medio para generar crecimiento en el país, pues si hay menos inversión implica menos competencia y, esto conlleva a tener menos opciones y menos posibilidades de encontrar mejores formas de alentar el crecimiento económico.

⁵² Comisión Federal de Competencia Económica, “*Transición hacia mercados competidos de Gasolinas y Diésel*”, fecha P. 67, <https://www.cofece.mx/cofece/attachments/article/583/DOC-GASOLINAS-FINAL.pdf> , consultada por última vez el 26 de enero de 2017.

⁵³ *Idem.* p.35

4. El Cabotaje Marítimo en la Unión Europea: caso de estudio

4.1 Datos generales.

La idea de crear una Europa unida surge de la Declaración de Robert Schuman⁵⁴, en donde propuso la creación de la Comunidad Europea del Carbón y el Acero (CECA).

El 18 de abril de 1951 se firmó el Tratado de París (formalmente Tratado constitutivo de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero), dicho tratado entró en vigor el 24 de julio de 1952, tuvo un período de vigencia de 50 años y expiró el 23 de julio de 2002. Los países integrantes eran: Francia, Alemania, Bélgica, Países Bajos, Luxemburgo e Italia; su objeto era organizar la libertad del carbón y el acero y el libre acceso a las fuentes de producción.

El 25 de marzo de 1957 se firmaron los Tratados de Roma, son dos de los tratados que dieron origen a la Unión Europea, los cuales son la Comunidad Económica Europea (CEE) y la Comunidad Europea de la Energía Atómica (EURATOM).

El Tratado de Roma que instituyó la CEE afirmaba que los estados signatarios estaban determinados a establecer los fundamentos de una unión sin fisuras y una relación más estrecha entre los países europeos. Lo que se creó fue una Unión Aduanera, por ello se le conoce como Mercado Común, se acordó un proceso transitorio de doce años para el desarme arancelario entre los países miembros.

⁵⁴ Declaración de Robert Schuman, se pronunció el 9 de mayo de 1950, en ella se proponía la creación de una Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA) cuyos miembros pondrían en común la producción de carbón y acero. La CECA se creó después de la 2ª Guerra Mundial, en un momento donde se necesitaba reconstruir económicamente el continente europeo y garantizar la paz.

Ante el éxito económico, el 1 de julio de 1968 se suprimieron los aranceles internos entre los estados y al mismo tiempo se adoptó un arancel aduanero común para los terceros países.

Asimismo, se adoptó una Política Agrícola Común (PAC), la cual establece la libertad de circulación de los productos agrícolas dentro de la CEE y la adopción de políticas fuertemente proteccionistas que garantizan un nivel de ingresos suficiente al evitar la competencia de productos de terceros países y la subvención a los precios agrícolas.

Cabe destacar que el Tratado de Roma estableció la prohibición de monopolios; la estrategia de dicho tratado buscaba un proceso de integración que afectara diversos sectores económicos.

En 1986 se aprueba el Acta Única Europea, la cual entró en vigor el 1 de enero de 1987, dicha acta supuso la primera modificación de los tratados fundacionales de las comunidades europeas, el Tratado de París de 1951 y los Tratados de Roma. Los principales objetivos del Acta Única Europea eran la unión económica y monetaria, la innovación en ciencia y tecnología, un mercado sin fronteras, la cohesión económica y social y el cuidado al medio ambiente.

A través del Acuerdo de Schengen, firmado el 14 de junio de 1985, Bélgica, Francia, Alemania, Luxemburgo y los Países Bajos acordaron eliminar progresivamente los controles en sus fronteras interiores y establecer un régimen de libre circulación para todos los nacionales de los países signatarios, los demás países de la Unión Europea y algunos países de fuera de la UE.

El Convenio de Schengen completa el Acuerdo y define las condiciones y las garantías para establecer un espacio sin controles en las fronteras interiores. Lo firmaron cinco países citados anteriormente el 19 de junio de 1990 y entró en vigor en 1995. El Acuerdo y el Convenio, junto con los acuerdos y normas relacionados,

conforman el acervo de Schengen, que se integró en el marco de la UE en 1999 y que se ha convertido en parte de la legislación de la UE.

4.2 Principales instrumentos jurídicos de la participación de inversión extranjera en el sector naviero.

La consecución de un mercado europeo interior también implicó el tráfico marítimo dentro de los Estados miembros, es decir, a los servicios de cabotaje. Las pretensiones comunitarias en relación a este tipo de servicios se regulan en el Reglamento (CEE) N° 4055/86 del Consejo relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre estados miembros y países terceros y el Reglamento (CEE n° 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo).

4.2.1 Reglamento (CEE) N° 4055/86 del Consejo relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre estados miembros y países terceros.

El Consejo de las Comunidades Europeas publicó en el Diario Oficial el 22 de diciembre de 1986, el Reglamento (CEE) n° 4055/86 relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre estados miembros y países terceros, derivado a que en virtud del artículo 3 del Tratado, una de las principales tareas de la Comunidad Europea es la abolición, entre los Estados miembros, de los obstáculos a la libre circulación de servicios; asimismo se consideró que era igualmente necesario aplicar dicho principio en el interior de la Comunidad para poder continuar, respecto a terceros países, con una política eficaz para garantizar la aplicación permanente de los principios comerciales a la navegación marítima.

En dicho Reglamento se establece que la libre prestación de servicios de transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros se aplicará a los nacionales de los Estados miembros que estén establecidos en un Estado miembro distinto del Estado al que pertenezca la persona a la que van dirigidos dichos servicios, así como a los nacionales de los Estados miembros establecidos fuera de la Comunidad y a las compañías navieras establecidas fuera de la Comunidad y controladas por nacionales de un Estado miembro, siempre que sus buques estén registrados en ese Estado miembro.

Asimismo establece que se considerarán servicios de transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros, los servicios de transporte marítimo intracomunitario y el tráfico con países terceros.

Los servicios de transporte marítimo intracomunitario son el transporte de pasajeros o productos por mar entre cualquier puerto de un Estado miembro y cualquier puerto o instalación situada sobre la plataforma continental de otro Estado miembro.

El tráfico con países terceros es el transporte de pasajeros o productos por el mar entre los puertos de un país miembro y cualquier puerto o instalación situada sobre la plataforma continental de un país tercero.

En el Reglamento también se estableció la eliminación a las limitaciones que existían ante del 1 de julio de 1986 impuestas al transporte de determinados productos, que eran reservados en su totalidad o en parte a los buques que navegaban bajo bandera nacional.

4.2.2 Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo).

El 7 de diciembre de 1992 se publicó en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas el Reglamento (CEE) N° 3577/92 del Consejo; cabe destacar que el 12 de junio de 1992, el Parlamento Europeo aprobó una Resolución sobre la liberalización del cabotaje marítimo y las consecuencias económicas y sociales; considerando que la superación de las restricciones a la prestación de servicios de transporte marítimo dentro de los Estados miembros es necesaria para la realización del mercado interior; que el mercado interior implica un espacio en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales está garantizada, considerando que la libre prestación de servicios debería aplicarse a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros.

En dicho Reglamento se establece que la libre prestación de servicios de transporte marítimo dentro de un Estado miembro (cabotaje marítimo) se aplicará a los armadores comunitarios que utilicen buques matriculados en un Estado miembro y que naveguen bajo pabellón de dicho Estado miembro, siempre que cumplan todos los requisitos necesarios para poder efectuar servicios de cabotaje en dicho Estado miembro, incluidos los buques matriculados en el registro.

Cabe destacar que el Reglamento define como servicios de transporte marítimo dentro de un Estado miembro (cabotaje marítimo), los servicios que se presten normalmente a cambio de una remuneración e incluyan en particular.

Asimismo, define como cabotaje continental el transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre puertos situados en la parte continental o en el territorio principal de un solo y mismo Estado miembro sin escalas en islas.

De la misma forma, se establece que el servicio de abastecimiento *off-shore*, es el transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre cualquier puerto de un Estado miembro y las instalaciones o estructuras situadas en la plataforma continental de dicho Estado miembro.

4.3 Análisis del sector naviero en la Unión Europea.

Cabe destacar que el ámbito de aplicación de la libre prestación de servicios en el sector de cabotaje marítimo⁵⁵, indica los beneficiarios de dicha libertad y las excepciones a la libre prestación de servicios prevista en el Reglamento (CEE) N° 3577/92, que son tres.

En primer lugar, los Estados miembros son competentes para determinar las normas relativas a la tripulación de los buques de menos de 650 toneladas brutas y de los que efectúan servicios de cabotaje insular entre dos puestos de su territorio. En segundo lugar, los Estados miembros pueden imponer obligaciones de servicio público y celebrar contrato de servicio público para garantizar un servicio suficiente de transporte regular con destino u origen en islas, y entre islas. Por último, los Estados miembros pueden pedir a la Comisión que adopte medidas de salvaguardia para remediar perturbaciones graves del mercado interior.

El artículo 1 del Reglamento (CEE) N° 3577/92 liberaliza el cabotaje marítimo en los países donde este sector de la economía estaba reservado a los nacionales. La libertad de operar entre dos puertos de un mismo Estado miembro queda garantizada para todos los armadores de la Unión.

Los estados miembros no pueden supeditar dicha libertad a ninguna restricción, salvo en casos debidamente justificados. Por esta razón, los Estados miembros no

⁵⁵ El cabotaje marítimo se fue liberalizando progresivamente desde su entrada en vigor el 1 de enero de 1993.

pueden introducir ningún sistema de autorización previa, a menos que a) dicho sistema esté justificado por razones de interés general (por ejemplo, garantizar la seguridad de los buques y el orden en las aguas de los puertos); b) sea necesario y proporcionado al objetivo perseguido y c) esté basado en criterios objetivos y no discriminatorios que los armados interesados conozcan.⁵⁶

Por lo comentado anteriormente, los Estados miembros deben demostrar que se cumplen con las condiciones para poder establecer cualquier sistema que afecte el ejercicio de la libertad de prestar servicios de cabotaje marítimo por parte de los beneficiarios del Reglamento.

⁵⁶ Comunicación de la Comisión Europea relativa a la interpretación del Reglamento (CEE) N° 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo)

Conclusiones.

PRIMERA. Coincidimos en la recomendación que realizó la Comisión Federal de Competencia Económica en que se necesita reformar la Ley de Inversión Extranjera, eliminando el límite en que pueden participar las sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje. Lo anterior porque con la apertura se generarían empleos y habría una contribución tecnológica en las embarcaciones, además de generar certeza jurídica a los inversionistas extranjeros.

Toda vez que actualmente no existen buques especializados con bandera mexicana para realizar la navegación interior y de cabotaje de productos petroquímicos.

SEGUNDA. La liberalización del comercio en servicios de transporte lleva más reducciones en sus costos, que a su vez conducen a una mayor promoción del comercio de bienes; a la libre competencia, lo que contribuye al fortalecimiento del comercio; dando como resultado que los países renueven la infraestructura física y tecnológica y generen mayor eficiencia en las actividades marítimas.

Asimismo, la liberalización de la economía y la eliminación de límites a la inversión extranjera deben ser los medios para alcanzar mayor crecimiento e innovación tecnológica.

TERCERA. Asimismo, consideramos que debe reformarse la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, elevando el límite en que las navieras internacionales o barcos de altura pueden llevar a cabo el cabotaje en México, es decir, que se otorguen permisos renovables de un año y no de tres meses, con el fin de reducir el costo adicional por la emisión de los permisos especiales de navegación y el tiempo de gestión para la emisión de dichos permisos.

CUARTA. Es fundamental continuar con la adecuación y negociación de convenios bilaterales, por medio de los cuales se otorguen diversas libertades marítimas, brindando oportunidades de expansión en la industria.

QUINTA. Consideramos que es necesario incrementar la eficacia de este sector del transporte marítimo, ya que con la liberalización se podría mejorar la competitividad de las empresas navieras dedicadas al cabotaje frente a otras modalidades de transporte.

SEXTA. De prosperar las reformas que proponemos a la Ley de Inversión Extranjera y a la Ley de Comercio y Navegación Marítimos, se podrá evitar limitaciones en la concurrencia en las actividades de transporte (*midstream*) de petrolíferos. Toda vez que con la reforma energética se pretendió abrir espacio de inversión en todos y cada uno de los eslabones para que México pueda ser un país competitivo, haya crecimiento económico y se fortalezca el comercio marítimo; dando como resultado que con la apertura de la inversión extranjera se pueda renovar la infraestructura física y tecnológica para generar mayor eficiencia en las actividades marítimas.

Bibliografía

- ALVAREZ Soberanis, Jaime. **“El Régimen Jurídico y la Política en Materia de las Inversiones Extranjeras en México”**, Primer edición, Editorial Themis, México 1990.
- ARELLANO García, Carlos, **“Derecho Internacional Privado”**, 3^a ed., México, Porrúa, 1992.
- BARRERA GRAF. Jorge, **“La regulación jurídica de las inversiones extranjeras en México. Análisis de la Ley, del Reglamento y de las Resoluciones de la Comisión”**, México, UNAM, 1987.
- BELTRÁN Montiel Luis, **Curso de Derecho de la Navegación**, Astrea, Argentina, 1992.
- CÁRDENAS González, Fernando. **Inversión Extranjera: extranjeros y sociedades**, Editorial Porrúa, México 2005.
- CALVO Caravaca, Alfonso-Luis y CARRASCOSA González, Javier. **Derecho del Comercio Internacional**, Primera Edición, Editorial Edipack Gráfico, Madrid, 2012.
- CASTILLO Villanueva, Heriberto. **Las sociedades mexicanas y la ley de inversión extranjera**, Editorial Porrúa, México 2005.
- CERVANTES Ahumada, Raúl. **Derecho Marítimo**, Editorial Porrúa, México 2004.
- COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA ECONÓMICA, **“Transición hacia mercados competidos de gasolinas y diésel”**, México, 2016.

- CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, “Informe sobre las inversiones en el mundo”, UNCTAD, Estados Unidos, 2014.
- DÍAZ, Luis Miguel. **Inversión Extranjera: Derecho Mexicano y Derecho Internacional**, Editorial Themis, México 2001.
- ENRÍQUEZ, David. **Derecho Internacional económico**, Editorial Porrúa, México 2006.
- ESPINOSA Cerón, Carlos, **“El transporte marítimo un elemento estratégico de la actividad exportadora, CANAINTRAM, 3ª Convención de la Industria de Transporte Marítimo.”** Edición Especial. 2013.
- FRAGA Gabino, **Derecho Administrativo**, Oxford, México, 2008.
- FERNÁNDEZ Muñoz, Luis **“Evolución del Transporte Marítimo Internacional Aplicación al Mediterráneo Occidental”**, España, 2014.
- GONZÁLEZ DE COSSÍO, Francisco. *“Arbitraje de Inversión”*, México, Ed. Porrúa, 2009.
- GONZÁLEZ Garcidueñas, Javier A. **Problemática del cabotaje en México**, Porrúa, México, 2002.
- GONZALEZ-LEBRERO A., Rodolfo, **Manual de Derecho de la Navegación**, Depalma, Argentina, 2000.
- GOIKOETXEA Jesús, María, **Internacionalidad del Derecho Marítimo y Jurisdicción Internacional**, Universidad de Deusto, España, 2004.

- GÓMEZ PALACIO y Gutiérrez Zamora, Ignacio, ***“Inversión extranjera directa”***, México, Ed. Porrúa, 1985 p. 156
- LÓPEZ Rosado, Diego G. ***“Ensayos sobre Historia Económica de México”***, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1965, citado por Sánchez Gómez Narciso, *Las Inversiones Extranjeras en México*, Ed. Porrúa, México, 2003.
- SALDAÑA Pérez, Juan Manual. **Comercio Internacional**, Primer edición, Editorial Porrúa, México, 2005.
- MÉNDEZ Silva, Ricardo. **El régimen jurídico de las inversiones extranjeras en México**, Primera Edición, Editorial Porrúa, México 1990.
- PÉREZ Miranda, Rafael Julio. **Régimen Internacional y Nacional de la Inversión Extranjera**, Editorial Porrúa, México 2011.
- RABAGO Dorbecker, Miguel. **Derecho de la inversión extranjera en México**, Editorial Porrúa, México 2004.
- RAMOS Garza, Oscar, **“México ante la inversión extranjera”**, México, ed., 1974.
- ROLDAN Xopa, José, **Derecho Administrativo y Derecho Administrativo al estilo mexicano**, Porrúa, México, 2003.
- ROSSELL, Mauricio. **La modernización nacional y la inversión extranjera: un enfoque jurídico-económico**, Editorial Porrúa, México 1991.

- SALGADO Salgado, Eusebio. **Derecho marítimo**, McGraw-Hill, México 1999.
- SÁNCHEZ Ricardo, **“Puertos y transporte en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente.”** CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile, diciembre 2014.
- SEPÚLVEDA Amor, Bernardo. **La inversión extranjera en México**, Fondo de Cultura Económica, México 1973.
- WITKER Velásquez, Jorge. *“Introducción al Derecho Económico*, Octava edición, México, Grupo Editorial Hess, 2011.

Legislación

- “Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”, Artículos 25, 27 y 28, D.O.F. 20 de diciembre de 2013, Ediciones Fiscales ISE, México, 2016.
- “Ley de Inversión Extranjera”, D.O.F. 27 de diciembre de 1993, Agenda de los Extranjeros, Ediciones Fiscales ISEF, México, 2016.
- “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, Agenda de los Extranjeros, Ediciones Fiscales ISEF, México, 2016.
- “Ley de Nacionalidad”, Artículo 26, D.O.F. 23 de enero de 1998, Agenda de los Extranjeros, Ediciones Fiscales ISEF, México, 2015.
- “Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera” Agenda de los Extranjeros, Ediciones Fiscales ISEF, México, 2016.

- “Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos” Agenda de los Extranjeros, Ediciones Fiscales ISEF, México, 2016.

Fuentes de derecho internacional

- “Tratado de Libre Comercio México –Unión Europea” D.O.F. 1 julio de 2000, en Tratado de Libre Comercio México –Unión Europea I Texto oficial, Ed. Miguel Ángel Porrúa, México, 2010.
- “Tratado de Libre Comercio de América del Norte”, Capítulo XI, 17 de diciembre de 1992, D.O.F. 20 de diciembre de 1993, en Tratado de Libre Comercio de América del Norte – I Texto oficial, Ed. Miguel Ángel Porrúa, México, 2005.
- “Acuerdo para el Fortalecimiento de la Asociación Económica”
- “Asociación Europea de Libre Comercio”.

INTERNET

- “Reglamento del Parlamento Europeo y el Consejo Europeo: Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las regiones - Interpretación del Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo)” <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=URISERV:l24065>
- Organización Marítima Internacional en la página de internet <http://www.imo.org/Pages/home.aspx>
- Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico en la página de internet <http://www.oecd.org/fr/c>

- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo en la página de internet <http://unctad.org/es/Paginas/Home.aspx>
- Organización Mundial de Comercio <https://www.wto.org/indexsp.htm>
- Cámara Mexicana de la Industria de Transportes, “Estadísticas Permisos Temporales de Navegación”, <http://www.cameintram.org/home.html>
- CEPAL, “La relación del mutuo beneficio entre el comercio y transporte”, (en línea), dirección URL <http://www.cepal.org/publicaciones/xml/6/4316/trasfondo.htm>
- Diario Oficial de la Federación, “Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018”, http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5299465&fecha=20/05/2013,
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/UDGMM/TRANSPARENIA/PERMISOSYAUTORIZACIONES/REGISTROS/permisos temporales emb ext 01.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/UDGMM/TRANSPARENIA/PERMISOSYAUTORIZACIONES/REGISTROS/permisos_temporales_emb_ext_01.pdf),
- Secretaría de Economía “México cuenta con 12 Tratados de Libre Comercio”, <https://www.gob.mx/se/articulos/mexico-cuenta-con-12-tratados-de-libre-comercio?idiom=es>