

875209



# UNIVERSIDAD VILLA RICA

ESTUDIOS INCORPORADOS A LA  
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO 42

## “EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO APLICADO A LA MARINA MERCANTE MEXICANA”

### TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:  
LICENCIADA EN DERECHO

PRESENTA:

HEIDI ZAMORA LOAIZA

Director de tesis:

Lic. Bertha Patricia Gómez González.

Revisor de tesis:

Lic. Francisco Antonio Zúñiga Luna.

BOCA DEL RÍO, VERACRUZ.

2002



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

**PAGINACION**

**DISCONTINUA**

\*\*\*\*\*  
**EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO**  
**APLICADO A LA MARINA MERCANTE MEXICANA**

\*\*\*\*\*

***Gracias:***

***A mis padres Avolino y Esperanza, por su incansable apoyo.  
A mis hermanos Waldo y Avolino, por su amor.***

***A mi lla Vicky, a los familiares, amigos y  
maestros, que hicieron posible este trabajo.***

**INDICE**

Introducción.....	página. 1
-------------------	-----------

**CAPÍTULO I****METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	6
1.1.1 Formulación del problema.....	6
1.2 JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	6
1.3 DELIMITACIÓN DE OBJETIVOS.....	7
1.3.1 Objetivo General.....	7
1.3.2 Objetivos específicos.....	7
1.4 FORMULACIÓN DE LA HIPÓTESIS.....	8
1.4.1 Enunciación de la hipótesis.....	8
1.5 DETERMINACIÓN DE LAS VARIABLES.....	8
1.5.1 Variable independiente.....	8
1.5.2 Variable dependiente.....	8
1.6. TIPO DE ESTUDIO.....	8
1.6.1 Investigación documental.....	8
1.6.1.1 Bibliotecas públicas.....	8

## VI

1.6.1.2 Bibliotecas privadas.....	9
1.6.2. Técnicas empleadas para la recopilación de la información.....	9
1.6.2.1 Fichas bibliográficas.....	9
1.6.2.2 Fichas de trabajo.....	9

## CAPÍTULO II

### CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO

2.1. ANTECEDENTES.....	10
2.1.1. El arrendamiento y el "leasing".....	10
2.1.2. Antecedentes del arrendamiento financiero en México.....	12
2.1.3. Las arrendadoras financieras en México.....	13
2.1.3.1. Disposiciones legales.....	14
2.2. CONCEPTO Y CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO.....	16
2.2.1. Definición.....	16
2.2.2. Clasificación del contrato.....	17
2.2.3. La forma del contrato.....	19
2.2.4. Opciones terminales.....	20
2.3 PARTES.....	22
2.3.1. La arrendadora financiera.....	22
2.3.2. La arrendataria.....	27
2.4. TRATAMIENTO FISCAL.....	29
2.4.1. Aspectos fiscales aplicables.....	29

## VII

2.5 EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO EN LA LEY DE NAVEGACIÓN.....	36
2.5.1 La reforma del veintiséis de mayo de dos mil.....	36

### CAPÍTULO III

#### LA IMPORTANCIA DE LA MARINA MERCANTE

3.1 LA MARINA MERCANTE PRECURSORA DE LA CIVILIZACIÓN.....	39
3.1.1 Antecedentes.....	39
3.1.2 Antecedentes históricos de la Marina Mercante en México.....	41
3.1.2.1 Hechos históricos que son la base de la nacionalización de la marina.....	43
3.1.3 Aspectos importantes de la Marina Mercante.....	48
3.2 LA SITUACIÓN ACTUAL.....	50
3.2.1 La Marina Mercante en México.....	50
3.2.2 Antecedentes e importancia del transporte marítimo.....	55
3.2.2.1 Roma y Grecia.....	56
3.2.2.2 El Medievo.....	57
3.2.2.3 El transporte marítimo en la actualidad.....	59
3.3 LOS BUQUES.....	60
3.3.1 Significado.....	60
3.4. EL ESTADO QUE GUARDA LA MARINA MERCANTE.....	62
3.4.1. Desventajas.....	62

## CAPÍTULO IV

**EL PROBLEMA DE LA MARINA MERCANTE EN MÉXICO Y EL  
ARRENDAMIENTO FINANCIERO COMO AYUDA EN SU DESARROLLO.**

<b>4.1. ANÁLISIS Y EVALUACIÓN PARA LA REACTIVACIÓN DE LA MARINA MERCANTE.....</b>	<b>65</b>
<b>4.1.1. La Comisión de Marina Mercante.....</b>	<b>65</b>
<b>4.2. PETRÓLEOS MEXICANOS.....</b>	<b>72</b>
<b>4.2.1. La relación entre Pemex y el problema de la marina mercante.....</b>	<b>72</b>
<b>4.2.2. La pérdida de dinero mexicano.....</b>	<b>75</b>
<b>4.3. LAS PROPUESTAS.....</b>	<b>79</b>
<b>4.3.1. Análisis de los expertos.....</b>	<b>79</b>
<b>4.4. EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO.....</b>	<b>82</b>
<b>4.4.1. Significado y Artículo 10, Ley de Navegación.....</b>	<b>82</b>
<b>4.4.2. Ventajas.....</b>	<b>84</b>
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>87</b>
<b>RECOMENDACIONES.....</b>	<b>94</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>97</b>

## INTRODUCCIÓN

Desde todos los tiempos, las ciudades que gozan del privilegio de encontrarse geográficamente rodeados o en colindancia con los mares, se han destacado por su constante desarrollo, se han convertido en las ciudades principales de cada imperio o país y no solo han obtenido beneficios propios, sino que han legado a la humanidad el desarrollo del comercio, el conocimiento de nuevos pueblos y de sus culturas y la propagación de nuevas luces del saber, entre otras bondades.

El perfeccionamiento de la navegación condujo al hombre a mejorar la utilización del mar e incrementó sus exploraciones, por otro lado, el comercio con otros pueblos, constituyó una de las principales actividades del hombre, la cual le significó innumerables beneficios, puso en contacto al hombre con otros pueblos de distinta cultura y con diferente ideología, ampliando su concepción del universo y de sí mismo. Fue éste, el momento en el que el ser humano entró a la esfera de su naciente historia y dejó atrás su aislamiento prehistórico.

En Egipto en el año 7,000 antes de Cristo, se presentó el primer indicio de una embarcación con fines mercantes. Creta fue el primer imperio marítimo del mundo, casi al lado de los fenicios, quienes poco después, perfeccionaron los

conocimientos náuticos y realizaron importantes exploraciones (del año 1,200 al año 1,800 antes de Cristo).

En la actualidad no es diferente, la navegación y el comercio son actividades primordiales y definitivas en el desarrollo de cada Estado. Países como Inglaterra, Países Bajos, Japón, Noruega, Singapur y Estados Unidos de Norteamérica, basaron su progreso en el dominio del mar, tienen economías superávits y prácticamente todo se lo deben al mar, aunque algunos de ellos, como Japón, Inglaterra y Singapur, tienen una extensión territorial pequeña y su territorio no cuenta con grandes riquezas naturales o climas totalmente favorables.

Los países industrializados mencionados, gozan de una cultura marítima antigua, ellos han instalado en sus sistemas educativos el conocimiento de los mares de su entorno. Estas potencias marítimas de ninguna manera negocian desfavorablemente con su comercio marítimo, pues tienen suma conciencia de que el noventa por ciento del comercio mundial se realiza por vía marítima.

Ahora bien, es el turno de hablar de la república mexicana, con una ubicación geográfica privilegiada y una extensión de litorales de 7,919 7 kilómetros en el Pacífico y 2,821 2 kilómetros en el Golfo y Mar Caribe, con doce millas náuticas de mar territorial y con ciento ochenta y ocho millas náuticas de zona económica exclusiva

En el México precolombino, a diferencia de otras culturas occidentales como la fenicia o egipcia, no existen rastros destacados de la navegación, mucho menos de que se haya utilizado ésta actividad para comerciar los productos entre las distintas culturas del país, es muy probable que las causas hayan sido los

factores geográficos y climatológicos Durante la colonia, los conquistadores españoles una vez que adecuaron algunos sitios para desarrollar actividades en las costas e implementaron sus apoyos alimenticios, penetraron en el interior del país, centrando su vida en las regiones del norte y del sur, áridas y semiáridas, estableciendo ahí sus principales ciudades, pues el clima y la naturaleza de las costas ofrecían plagas de parásitos y enfermedades tropicales como el paludismo, la viruela, fiebre amarilla, etc. Es obvio que los conquistadores utilizaron toda su tecnología marítima de esa época, la implementaron en la extracción del oro, la plata y toda la riqueza factible de transportar a España y el resto de Europa, sin embargo nunca integraron al pueblo de la Nueva España a su cultura marítima, tal como lo hicieron al someterlo a su religión

Uno de los legados más destructivos de los conquistadores en el ámbito marítimo, es sin lugar a duda, la corrupción de la corona española, la cual repartía las responsabilidades del mando de sus colonias en ultramar a los funcionarios que le pagaban diezmo, sin necesidad de que tuvieran merecimiento, tal como en ocasiones sucede en la actualidad, en la que personas totalmente ajenas al medio marítimo dirigen el desarrollo del mismo

Por las razones expuestas, se entiende, que el atraso de México en materia marítima, es de carácter hereditario

Revisando la historia marítima de la república mexicana, se llega cien años atrás, a principios del siglo pasado, cuando durante el gobierno de Porfirio Díaz se construyeron puertos, bodegas, rompeolas, faros, almacenes fiscales y otras construcciones marítimas y se descubre que después de esa iniciativa que quedó

abandonada con la llegada de la revolución mexicana, en el país no se ha podido avanzar, es decir, no existe desarrollo marítimo, al contrario se han concesionado los puertos mexicanos a los extranjeros y se ha puesto en manos de éstos la riqueza del país.

Recientemente el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) informó en su último censo coordinado con la Marina Mercante mexicana, que existen ciento cuarenta y cuatro mil embarcaciones en México, de las cuales un ochenta por ciento son pesqueras y un doce por ciento son yates de recreo, haciendo a un lado la parte medular, que es el transporte marítimo, el cual se deduce que está formado por el ocho por ciento restante

Atendiendo a las razones expuestas no resulta una sorpresa tener conocimiento de que anualmente Petróleos Mexicanos pague a compañías extranjeras una cantidad de dieciséis mil millones de dólares anuales por concepto de renta de embarcaciones, además de que celebra con dichas compañías contratos hasta por veinte años, mientras que los barcos de origen y bandera mexicana casi nunca son contratados por la paraestatal y si celebran contratos con Pemex, regularmente son por el plazo de un año.

Es triste saber que teniendo en México la materia prima y el cliente cautivo, los únicos beneficiarios de estos contratos son los armadores extranjeros.

Es difícil de creer que Pemex gaste un promedio de mil a ochocientos millones de dólares anuales en la renta de buques, por esta y muchas razones más, el presente trabajo de investigación da a conocer el arrendamiento financiero, contrato de carácter mercantil, contemplado en el artículo décimo de la

Ley de Navegación vigente, como una posibilidad de que los agentes navieros, las empresas navieras mexicanas, las autoridades marítimas y organismos gubernamentales como Petróleos Mexicanos, puedan en un principio abanderar como mexicanas embarcaciones y artefactos navales que tengan en posesión en virtud de un contrato de arrendamiento financiero y que al término del mismo, dicha embarcación pase a ser propiedad de la arrendataria, contribuyendo así en la urgente necesidad de reactivar a la Marina Mercante mexicana y el desarrollo de México.

El estudio del contrato de arrendamiento financiero aplicado a la Marina Mercante mexicana se aborda de una manera sencilla, con el objeto de que cualquier persona que está en contacto con los problemas por los que atraviesa la marina mexicana, comprenda en que beneficiaría la celebración del contrato de arrendamiento financiero y por otro lado, se pretende que todas aquellas personas que tienen conocimientos en materia de contratos mercantiles, pero que desconocen cual es la problemática actual de la Marina Mercante mexicana, estén enteradas de qué tan benéfico podría resultar la aplicación del contrato de arrendamiento financiero en materia marítima.

## **CAPÍTULO I**

### **METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**

#### **1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.**

##### **1.1.1 Formulación del problema.**

¿Por qué es importante conocer la figura jurídica de arrendamiento financiero y cómo podemos aplicar éste en beneficio de la Marina Mercante mexicana?

#### **1.2 JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.**

Debido a que actualmente con motivo de la sustitución de naves extranjeras por naves mexicanas, las primeras han entrado al mercado nacional representando el sesenta por ciento de los barcos en las costas del país, es necesario rescatar a la Marina Mercante nacional para impedir que las líneas navieras extranjeras

tomen definitivamente la conducción del comercio exterior por vía marítima y que determinen conforme a sus intereses y conveniencia la explotación de la fuente de riqueza que México significa.

Con motivo del presente estudio se propone al contrato de arrendamiento financiero contemplado en leyes mexicanas, como medio de adquisición, a corto o mediano plazo, de artefactos navales y embarcaciones que puedan ser abanderadas, matriculadas y registradas como mexicanas, con lo cual se cree una nueva Marina Mercante mexicana, se reactive y se fortalezca en beneficio de los navieros mexicanos y consecuentemente de México.

### **1.3 DELIMITACIÓN DE OBJETIVOS.**

#### **1.3.1 Objetivo General.**

Conocer la importancia de la Marina Mercante mexicana para el desarrollo del país y los beneficios que la celebración del contrato de arrendamiento financiero le significaría a la misma

#### **1.3.2 Objetivos específicos.**

1.3.2.1 Definir el contrato de arrendamiento financiero.

1.3.2.2 Conocer la situación actual de la Marina Mercante mexicana.

1.3.2.3 Explicar los beneficios del arrendamiento financiero aplicado por la Marina Mercante mexicana

## **1.4 FORMULACIÓN DE LA HIPÓTESIS.**

### **1.4.1 Enunciación de la hipótesis.**

En vista de la situación actual de la Marina Mercante mexicana y de que la Ley de Navegación permite que se abanderen, registren y matriculen como mexicanas las embarcaciones y artefactos navales que se encuentren en posesión de una persona física o moral, como consecuencia de un arrendamiento financiero, es importante conocer el contrato mercantil de mérito y aprovecharlo en beneficio de la Marina Mercante nacional.

## **1.5 DETERMINACIÓN DE VARIABLES.**

### **1.5.1 Variable independiente.**

La situación actual de la Marina Mercante mexicana.

### **1.5.2 Variable dependiente.**

El beneficio de la celebración del contrato de arrendamiento financiero.

## **1.6 TIPO DE ESTUDIO.**

### **1.6.1 Investigación documental, apoyada en bibliografía referente al tema.**

#### **1.6.1.1 Bibliotecas públicas.**

Unidad de Servicios Bibliotecarios y de Información (USBI) de la Universidad Veracruzana, con domicilio en Juan Pablo II sin número, esquina calzada Adolfo Ruiz Cortínez, Boca del Río, Veracruz.

Biblioteca Municipal de Veracruz, ubicada en Zaragoza sin número entre Canal y Esteban Morales, Centro Histórico, Veracruz, Veracruz.

#### **1.6.1.2 Bibliotecas privadas.**

Biblioteca de la Universidad Autónoma de Veracruz (Villa Rica), con domicilio en calle Progreso esquina Avenida Urano, Boca del Río, Veracruz.

Biblioteca de la Escuela de Marina Mercante "Capitán de Altura Fernando Siliceo y Torres", ubicada en boulevard Manuel Ávila Camacho sin número, Veracruz, Veracruz.

### **1.6.2 Técnicas empleadas para la recopilación de la investigación.**

#### **1.6.2.1 Fichas Bibliográficas.**

Las fichas bibliográficas fueron elaboradas cumpliendo con todos los requisitos que señala la metodología de la investigación, como el nombre del autor, título del libro, edición, editorial, lugar y fecha de edición y números de página consultadas.

#### **1.6.2.2 Fichas de trabajo.**

Las fichas de trabajo fueron elaboradas cumpliendo con todos los requisitos que señala la metodología de la investigación, señalando el contenido técnico de cada uno de los libros que se consultaron.

## CAPÍTULO II

### CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO

#### 2.1 ANTECEDENTES.

##### 2.1.1 El arrendamiento y el contrato de "leasing".

Los habitantes de Fenicia, país de Asia Anterior, se destacaron por ser excelentes comerciantes y crear una rica enrucijada comercial con ciudades importantes como Egipto, Palestina, Mesopotamia, etcétera. Sus logros comerciales, codiciados por los grandes imperios vecinos, fueron el resultado del aprovechamiento que le dieron a la extensión de su país a lo largo del mar Mediterráneo, cuya situación geográfica no les facilitó la comunicación por vía terrestre, pero los orientó a las actividades marítimas y los convirtió en una de las civilizaciones más destacada

En la estrecha faja de tierra en la que vivieron, fundaron ciudades esencialmente marítimas de donde salieron sus flotas para traficar y colonizar por todo el Mediterráneo

En este país arrinconado junto al mar, los fenicios por necesidad vital se transformaron en agricultores y artesanos, descubriendo a través de la navegación la posibilidad de llevar sus productos a otros lugares. En Fenicia es donde se encuentra uno de los antecedentes más importantes del arrendamiento, en donde el objeto era la renta de embarcaciones, para que cualquier productor fenicio, aunque no tuviera embarcación, estuviera en posibilidad de vender sus productos en las ciudades con las que hicieron contacto por la vía marítima, resultando el arrendamiento de embarcaciones, una explicación al constante desarrollo que tuvo esta ciudad de inicios del segundo milenio.

Otro destacado antecedente del arrendamiento surgió en el año de 960 antes de Cristo en Babilonia, capital de la Baja Mesopotamia ( poderoso imperio y centro de una de las más vigorosas civilizaciones de Oriente Medio), en donde una de las actividades principales era la agricultura, y la necesidad de cultivar de los habitantes, condujo a los que carecían de instrumentos, a pedir prestadas herramientas agrícolas a los habitantes del pueblo que contaban con ellas, dando a cambio a los prestamistas, una parte de la cosecha como pago del préstamo.

Obviamente las necesidades de los seres humanos cambian y el contrato de arrendamiento fue adecuándose perfectamente a los requerimientos actuales, hasta convertirse en una figura jurídica que permitió el acceso de muchas empresas, pequeñas y medianas, al financiamiento.

El arrendamiento financiero es una figura jurídica que se origina en Estados Unidos de Norteamérica y en Inglaterra en la década de los cincuenta con el nombre de leasing

nombre de "leasing ", palabra inglesa que significa "arriendo, arrendamiento, arrendar, alquilar".<sup>1</sup>

Fue en Estados Unidos de América donde se creó la primera organización que se especializó en realizar contratos de arrendamiento financiero. Ante el éxito del contrato en la década de los sesentas, el gobierno de este país otorgó autorización a los bancos norteamericanos para prestar el servicio de arrendadoras financieras. Lógicamente tras la aparición de este contrato y conociendo los beneficios que implicaba su celebración, el continente europeo hizo uso de él, pues los empresarios tuvieron la oportunidad de adquirir los bienes necesarios para realizar sus actividades, sin hacer las erogaciones cuantiosas que implicaba la adquisición de dichos bienes y obteniendo al finalizar el plazo del contrato, la posibilidad de adquirir el bien o los bienes arrendados o participar de la venta de los mismos y celebrar un nuevo contrato.

### **2.1.2 Antecedentes del arrendamiento financiero en México.**

Los pioneros del arrendamiento financiero en Latinoamérica fueron Brasil, Venezuela y México.

En un principio en México, las sociedades que prestaban éste servicio de financiamiento fueron consideradas como entidades mercantiles.

Interamericana de Arrendamientos Sociedad Anónima, fue en México la primera sociedad que operó como arrendadora financiera en el año de 1961, aunque para las autoridades mercantiles de ese tiempo la celebración de un

---

<sup>1</sup> Cuyás, Arturo, *Nuevo diccionario Cuyás*, quinta edición, New Jersey, ed. Prentice-Hall, 1982, p. 333.

contrato de arrendamiento financiero se distingue del arrendamiento civil únicamente por sus efectos fiscales.

El crecimiento de las arrendadoras fue moderado, los años posteriores a 1982 fueron difíciles en vista de que el valor del dólar incrementó en un setecientos por ciento en el transcurso de tres años. El dólar a fines de 1981 tenía un tipo de cambio de \$26.22, con la crisis cambiaria para fines de 1984 el dólar tenía un tipo de cambio de \$209.97 y este hecho aunque afectó significativamente, no impidió que en el año de 1990 las arrendadoras financieras tuvieran un crecimiento significativo, tal como lo hizo público en ese año la Asociación Mexicana de Arrendadoras Financieras, A.C.

### **2.1.3 Las Arrendadoras Financieras en México.**

La Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de enero de 1985, siendo presidente constitucional Miguel de la Madrid Hurtado, su texto vigente señala en el artículo 3º fracción II, que las arrendadoras financieras son consideradas organizaciones auxiliares del crédito.

Para la constitución y operación de una arrendadora financiera, según el ordenamiento citado, se requiere autorización de la Secretaría de Hacienda Crédito Público, la cual discrecionalmente, según la apreciación que tenga de la conveniencia de crear dicha organización, otorgará o negará el permiso, el cual por su naturaleza resulta intransmisible (artículo 5 de la LGOAAC).

Aunque si bien la Secretaría de Hacienda y Crédito Público tiene la facultad de autorizar o negar el permiso para constituir una arrendadora financiera, ésta deberá escuchar previamente la opinión de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y del Banco de México.

La autorización para operar como Organizaciones Auxiliares del Crédito y las modificaciones que se le hagan a las mismas, se publicarán en el Diario Oficial de la Federación. Las sociedades que se autoricen para operar como arrendadoras financieras, deberán constituirse en forma de sociedad anónima con duración indefinida, organizada con arreglo en las disposiciones de la Ley General de Sociedades Mercantiles y obedecer a las reglas establecidas en el artículo 8 de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito.

#### **2.1.3.1 Disposiciones Legales.**

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público oyendo la opinión de la Comisión Nacional Bancaria y del Banco de México, determinará dentro del primer trimestre de cada año, los capitales mínimos necesarios para constituir nuevas arrendadoras financieras (los cuales deben estar totalmente suscritos y pagados), así como para mantener en operación a las que ya estén autorizadas, para lo cual tomará en cuenta el tipo y la clase de las organizaciones auxiliares del crédito que existan así como las circunstancias económicas de cada una de ellas y del país en general, considerando necesariamente el incremento en el nivel del Índice Nacional de Precios al Consumidor que, en su caso, se dé durante el año inmediato anterior.

Cuando el capital social exceda del mínimo, deberá estar pagado por lo menos en un cincuenta por ciento, siempre que este porcentaje no sea inferior al mínimo establecido. Tratándose de sociedades de capital variable, el capital mínimo obligatorio estará integrado por acciones sin derecho a retiro. El monto del capital con derecho a retiro en ningún caso podrá ser superior al capital pagado sin derecho a retiro.

Las arrendadoras financieras podrán emitir acciones sin valor nominal así como preferentes o de voto limitado. En caso de que existan más de una serie de acciones deberá indicarse expresamente el porcentaje del capital social que podrá corresponder.

Previa autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el capital social de las sociedades podrá integrarse por una parte representada por acciones de voto limitado hasta por un monto equivalente al treinta por ciento del capital pagado. Las acciones de voto limitado otorgan el derecho a voto para los casos de cambio de objeto, fusión, escisión, transformación, liquidación y cancelación de su inscripción en cualquier bolsa de valores.

Las acciones de voto limitado pueden conferir derecho a recibir un dividendo preferente y acumulativo, el cual invariablemente será igual o superior al de las acciones sin voto limitado, siempre y cuando así se establezcan en los estatutos sociales.

Las sociedades anónimas podrán también emitir acciones no suscritas, las cuales serán entregadas a los suscriptores, contra el pago total de su valor nominal y de las primas que en su caso, fije la sociedad.

Cuando una organización auxiliar del crédito (arrendadora financiera) anuncie su capital social deberá al mismo tiempo anunciar su capital pagado.

El capital contable en ningún momento deberá ser inferior al mínimo pagado.

## **2.2 CONCEPTO Y CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO.**

### **2.2.1 Definición.**

En la actualidad el contrato de arrendamiento financiero representa una de las formas más comunes de adquisición de bienes.

Por contrato de arrendamiento financiero debe entenderse aquel en virtud del cual la arrendadora financiera se obliga a adquirir determinados bienes y a conceder su uso y goce temporal, a plazo forzoso, a una persona física o colectiva, obligándose ésta a pagar como contraprestación, que se liquidará en pagos parciales, según convenga, una cantidad de dinero determinada o determinable, que cubra el valor de adquisición de los bienes, las cargas financieras y los demás accesorios, y a adoptar al vencimiento del contrato alguna de las siguientes opciones, compra de los bienes, prórroga del contrato o participación en la venta de los bienes.<sup>2</sup>

El artículo 25 de la Ley de Instituciones y Operaciones Auxiliares del Crédito, establece en su texto vigente:

*"Por virtud del contrato de arrendamiento financiero, la arrendadora financiera se obliga a adquirir determinados bienes y a conceder su uso y goce*

<sup>2</sup> Vázquez del Mercado, Oscar, *Contratos mercantiles*, 4ª edición, México, ed Porrúa, 1992, p. 508.

*temporal, a plazo forzoso, a una persona física o moral, obligándose ésta a pagar como contraprestación, que se liquidará en pagos parciales, según convenga, una cantidad en dinero determinada o determinable, que cubra el valor de adquisición de los bienes, las cargas financieras y los demás accesorios y adoptar al vencimiento del contrato alguna de las opciones terminales a que se refiere el artículo 27 de esta ley”.*

Para Miguel Acosta Romero<sup>3</sup>, el contrato de arrendamiento financiero ha sido llamado así porque, desde el punto de vista del arrendador, puede ser tratado de manera muy semejante a una operación de crédito, en cuanto supone una erogación de fondos, cuyo valor, junto con los intereses pactados, se recuperan a través de una serie de pagos periódicos

### **2.2.2 Clasificación del contrato.**

Para su estudio, el contador público, Edgar Ulises Hernández<sup>4</sup>, ha clasificado el contrato de arrendamiento financiero, según los principios, normas y características que en materia contable, fiscal y financiera coexisten en el medio.

#### **La clasificación contable del arrendamiento es:**

**Operativo.** Es aquel en donde los riesgos y beneficios que conlleva la propiedad del activo materia del arrendamiento, recaen en el arrendador.

<sup>3</sup> Acosta Romero, Miguel, *Contratos mercantiles*, México, ed. Porrúa, 1982, p. 482.

<sup>4</sup> Hernández Campos, Edgar Ulises, *Arrendamiento financiero, tratamiento contable, fiscal y legal*, [http://www.cpaure.com/colabora/Arrendamiento\\_ppt](http://www.cpaure.com/colabora/Arrendamiento_ppt)

**Capitalizable:** Es aquel en donde los riesgos y beneficios que conlleva la propiedad materia del arrendamiento, son transferidos al arrendatario; por lo general en este caso, los convenios no son revocables y aseguran al arrendador la recuperación de su inversión y su utilidad.

**La clasificación fiscal del arrendamiento es:**

**Puro:** Es el acuerdo entre dos partes, arrendador y arrendatario, mediante el cual el arrendador otorga el uso o goce temporal de un bien por un plazo determinado al arrendatario, y este último se obliga a pagar periódicamente por ese uso o goce, un precio determinado o determinable convenido, denominado renta, sin que en ningún caso se convengan las opciones terminales que señala el artículo 27 de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito.

**Financiero:** Para efectos fiscales, es el contrato por el cual una persona se obliga a otorgar a otra el uso o goce temporal de bienes tangibles a plazo forzoso, obligándose esta última a liquidar en pagos parciales como contraprestación, una cantidad de dinero determinada o determinable que cubra el valor de adquisición de los bienes, las cargas financieras y los demás accesorios y adoptar al vencimiento del contrato alguna de las opciones terminales que establece la ley de la materia.

**La clasificación financiera del arrendamiento es:**

**Normal:** Es aquel en donde el arrendatario cubre por medio de las rentas hechas al arrendador, los costos del bien objeto del contrato y del financiamiento de la adquisición (capital, operación y margen de utilidad). Los accesorios tales como: gastos de seguros, instalación mantenimiento, registros notariales, etcétera, son a cargo del arrendatario.

**Ficticio:** Es aquel financiamiento de bienes que ya son propiedad de la empresa.

Se desarrolla de la siguiente manera:

La empresa que es dueña de los bienes vende a la arrendadora financiera; la arrendadora financiera compra el bien y lo pone al servicio de la empresa que se lo vendió mediante un contrato de arrendamiento financiero; al final del plazo pactado para el término del contrato, la arrendataria mediante el pago de la opción a compra, vuelve a ser propietaria del bien. Aunque suena un tanto complejo, la venta inicial trae beneficios económicos a la empresa, de los cuales seguramente carecía.

**2.2.3 La forma del contrato.**

De acuerdo con lo que establece el párrafo tercero del artículo 25 de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, "Los contratos de

*arrendamiento financiero deberán otorgarse por escrito y ratificarse ante la fe de notario público, corredor público titulado, o cualquier otro fedatario público y podrán inscribirse en el Registro Público de Comercio, a solicitud de los contratantes, sin perjuicio de hacerlo en otros registros que la ley determine".*

Respecto de la forma escrita que deben observar los contratos de arrendamiento, el autor Oscar Vázquez del Mercado<sup>5</sup>, comenta que este requisito no es elemento constitutivo del negocio jurídico, pues es suficiente con el consentimiento expresado recíprocamente para la existencia del contrato. Sin embargo, la seguridad de que las partes que celebran este tipo de contrato (en el cual está de por medio el movimiento de grandes sumas de dinero) puedan exigir los derechos que les corresponden, sólo puede lograrse si efectivamente se le da al contrato la forma que el legislador estableció en el ordenamiento legal citado.

#### **2.2.4 Opciones terminales.**

Una vez definido el arrendamiento financiero, se debe abordar una de las partes más importantes y distintivas de este contrato, las opciones terminales.

El artículo 27 de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, señala que al concluir el plazo del vencimiento del contrato, una vez que se hayan cumplido todas las obligaciones, la arrendataria deberá adoptar una de las siguientes opciones terminales

Primera, consiste en la compra de bienes por parte de la arrendataria, a un precio inferior al valor de su adquisición. Para el caso de que no se haya fijado el

<sup>5</sup> Vázquez del Mercado, Oscar, op. cit., p. 509

precio al tiempo de la celebración del contrato, éste se determinará conforme al valor que haya tenido el bien a la fecha de compra.

Segunda, da oportunidad a la arrendataria de prorrogar el plazo para continuar en el uso y goce del bien, pagando una renta inferior a los pagos periódicos que se venían realizando.

En su estudio de los contratos mercantiles, Oscar Vázquez del Mercado<sup>6</sup>, comenta: "la práctica ha venido mostrando que las rentas, cualquiera que sea el bien, a medida que transcurre el tiempo, van en aumento, a pesar de se pretenda legislar para evitarlo".

Tercera, es la que permite que la arrendataria participe con la arrendadora financiera en el precio de la venta de los bienes a un tercero, en la proporción y términos pactados

Hay que destacar que en cada una de las fracciones del artículo 27 de la Ley General de Operaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, se establece que la opción elegida por la arrendataria, se manejará conforme a lo estipulado en el contrato, lo cual indica que las opciones terminales del mismo, están previamente contempladas dentro del clausulado del contrato

El segundo párrafo del aludido precepto, establece que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, está facultada para autorizar otras opciones terminales siempre que haya concluido el plazo del vencimiento del contrato y las obligaciones estén cumplidas

<sup>6</sup> Vázquez del Mercado, Oscar, op. cit., pp. 512 y 513.

En el contrato, la arrendataria puede señalar de antemano, cuál es la opción que adoptará al vencimiento del plazo, pero será responsable de daños y perjuicios ocasionados a la arrendadora financiera para el caso de incumplimiento.

La arrendataria deberá notificar por escrito a la arrendadora financiera, un mes antes contado a partir de la fecha del vencimiento del contrato, de la opción que adoptará, respondiendo por daños y perjuicios para el caso de omisión, con independencia de lo que se haya convenido en el contrato.

## **2.3 PARTES.**

### **2.3.1 La arrendadora financiera.**

Es la sociedad anónima que con autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, puede operar como organización auxiliar de crédito, gozando de los siguientes:

#### **Derechos y Facultades.**

Algunos de los más destacados derechos que le concede la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito a las arrendadoras financieras son los que a continuación se enumeran

- 1.- Recibir de la arrendataria pagarés, según se convenga, cuyo importe total corresponda al precio pactado, por concepto de renta global, siempre que los vencimientos no sean posteriores al plazo del arrendamiento financiero y que se haga constar en tales documentos su procedencia, de manera que queden suficientemente identificados

2.- Al ser exigible la obligación estipulada en el contrato de arrendamiento financiero y ante el cumplimiento de la arrendataria, puede pedir judicialmente la posesión de los bienes objetos del arrendamiento. El juez decretará de plano la posesión cuando le sea pedida en la demanda o en el juicio, siempre que se acompañe el contrato correspondiente debidamente ratificado ante fedatario público y el estado de cuenta certificado por el contador de la organización auxiliar del crédito de que se trate, en los términos del artículo 47 de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito.

3.- Establecer la opción en el contrato de arrendamiento financiero de que se cuente con seguro o garantía que cubra en los términos que se convenga, por lo menos los riesgos de construcción, transportación, recepción e instalación, según la naturaleza de los bienes, los daños o pérdidas de los propios bienes, con motivo de su posesión o uso, así como las responsabilidades civiles y profesionales de cualquier naturaleza, susceptibles de causarse en virtud de la explotación o goce de los propios bienes, cuando se trate de bienes que puedan causar daños a terceros, en sus personas o en sus propiedades.

4.- A ser nombrado primer beneficiario en el documento o documentos en que conste la garantía o seguro al que se refiere el numeral anterior.

5.- Contratar a cuenta de la arrendataria los seguros mencionados en el numeral tres, en caso de que habiéndose pactado en el contrato que el seguro sería contratado por la arrendataria, ésta no realizara la contratación respectiva dentro de los tres días siguientes a la celebración del contrato.

Las facultades de la arrendadora financiera están enumeradas en el artículo 24 de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, el cual me permito transcribir:

*"Las sociedades que disfruten de autorización para operar como arrendadoras financieras, solo podrán realizar las siguientes operaciones:*

*I. Celebrar contratos de arrendamiento financiero a que se refiere el artículo 25 de ésta ley;*

*II. Adquirir bienes, para darlos en arrendamiento financiero,*

*III. Adquirir bienes del futuro arrendatario, con el compromiso de darlos a éste en arrendamiento financiero,*

*IV. Obtener préstamos y créditos de instituciones de crédito, de seguros y fianzas del país o de entidades financieras del exterior, destinados a la realización de las operaciones que se autorizan en este capítulo así como de proveedores, fabricantes o constructores de los bienes que serán objeto de arrendamiento financiero,*

*IV Bis Emitir obligaciones subordinadas y demás títulos de crédito, en serie o en masa, para su colocación entre el gran público inversionista;*

*V Obtener préstamos y créditos de instituciones de crédito del país o de entidades financieras del exterior, para cubrir necesidades de liquidez relacionadas con su objeto social,*

*VIII Descontar, dar en garantía o negociar los títulos de crédito y afectar los derechos provenientes de los contratos de arrendamiento financiero o de las operaciones autorizadas a las arrendadoras, con las personas de las que reciban*

*financiamiento, en los términos de la fracción IV anterior así como afectar en fideicomiso irrevocable los títulos de crédito y los derechos provenientes de los contratos de arrendamiento financiero a efecto de garantizar el pago de las emisiones a que se refiere la fracción IV Bis de este artículo:*

*IX. Constituir depósitos, a la vista y a plazo, en instituciones de crédito y bancos del extranjero, así como adquirir valores aprobados para el efecto por la Comisión Nacional de Valores;*

*X. Adquirir muebles e inmuebles destinados a sus oficinas;*

*XI. Las demás que ésta y otras leyes les autorice, y*

*XII. Las demás operaciones análogas y conexas que, mediante reglas de carácter general, autorice la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, oyendo la opinión de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y del Banco de México.*

#### **Obligaciones y prohibiciones de la arrendadora.**

##### **Obligaciones:**

1.- Entregar a la arrendataria los documentos necesarios para que la misma quede legitimada a fin de recibir directamente del proveedor, los bienes objeto del arrendamiento

2 - Legitimar a la arrendataria para que en su representación, ejercite las acciones y defensas tendientes a proteger los bienes, su uso y goce o la posesión de los mismos en casos de despojo, perturbación o acto de tercero

3 - Someterse en cuanto a límites y condiciones, a las reglas de carácter general que en su caso expida el Banco de México, en la realización de las

operaciones a que se refieren las fracciones IV y V del artículo 24 de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito.

4.- Tener un capital contable por un monto no menor de la cantidad que resulte de aplicar un porcentaje que no sea inferior al seis por ciento, a la suma de sus activos y en caso de sus operaciones causantes de pasivo contingente, expuestos a riesgos considerativos.

Las prohibiciones de la arrendadoras financieras están contempladas por el artículo 38 del multicitado ordenamiento, el cual a la letra establece:

*"A las arrendadoras financieras les está prohibido:*

*I. Operar con sus propias acciones, salvo en los casos previstos en la Ley del Mercado de Valores,*

*III. Celebrar operaciones en virtud de las cuales resulten o puedan resultar deudores de la arrendadora financiera, los directores generales o gerentes generales, salvo que correspondan a préstamos de carácter laboral; los comisarios propietarios o suplentes, estén o no en funciones; los auditores externos de la arrendadora, o los ascendientes o descendientes en primer grado o cónyuges de las personas anteriores*

*IV. Recibir depósitos bancarios de dinero;*

*V. Otorgar fianzas o cauciones,*

*VI. Adquirir bienes, títulos o valores, mobiliario o equipo no destinados a sus oficinas o a celebrar operaciones propias de su objeto social, que no deban conservar su activo. Si por adjudicación o por cualquier otra causa adquiriesen*

*tales bienes, deberán proceder a su venta, la que se realizará en un plazo de un año, si se trata de bienes muebles, o de dos años, si son inmuebles.*

*Cuando se trate de bienes que las arrendadoras financieras hayan recuperado, por incumplimiento de las arrendatarias, podrán ser dado en arrendamiento financiero a terceros, si las circunstancias lo permiten. En caso contrario se procederá en términos del párrafo anterior.*

*VII. Realizar operaciones con oro, plata y divisas. Se exceptúan las operaciones con divisas relacionadas con financiamientos o con contratos que celebren en moneda extranjera, o cuando se trate de operaciones en el extranjero vinculadas a su objeto social, las cuales se ajustarán en todo momento a las disposiciones de carácter general que, en su caso, expida el Banco de México, y*

*VIII. Realizar las demás operaciones que no les están expresamente autorizadas”.*

Las arrendadoras financieras, son sociedades anónimas que están facultadas únicamente para lo que expresamente les confiere la ley en el cumplimiento de su objeto

### **2.3.2 La arrendataria.**

La arrendataria tiene derecho a:

1.- Elegir al vencimiento del plazo del contrato una de las opciones terminales del artículo 27 de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito

2.- Elegir el proveedor, fabricante o constructor del bien objeto del contrato y autorizar los términos, condiciones y especificaciones que se contengan en el pedido u orden de compra, identificando y describiendo los bienes que se adquirirán (artículo 29 de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito).

Las obligaciones de la arrendataria son:

1.- Conservar los bienes en el estado que permita el uso normal que les corresponda, dar el mantenimiento necesario para este propósito y, hacer por su cuenta las reparaciones que se requieran, así como adquirir las refacciones e implementos necesarios, según se convenga en el contrato.

2.- A servirse de los bienes solamente para el uso convenido o conforme a la naturaleza y destino de éstos, siendo responsable de los daños que los bienes sufran por darles otro uso, o por su culpa o negligencia, o la de sus empleados o terceros.

3.- Adoptar alguna de las opciones terminales señaladas en el artículo 27 de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito.

Y, por último, de acuerdo a lo que establece el artículo 30 de la ley antes citada, se puede enumerar como obligación de la arrendataria, el asumir la responsabilidad de cualquier error u omisión en la descripción de los bienes objeto del arrendamiento, contenida en el pedido u orden de compra, pues su firma en cualquiera de estos documentos, acredita su conformidad con los términos, condiciones, descripciones y especificaciones ahí consignadas.

## **2.4 TRATAMIENTO FISCAL.**

### **2.4.1 Aspectos fiscales aplicables.**

En la actualidad el arrendamiento financiero es una de las formas más comunes de adquirir bienes.

En materia fiscal, desde tiempo atrás, el contrato ha tenido una regulación especial, por lo cual la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a través del Servicio de Administración Tributaria, ha dado a conocer los aspectos fiscales que se le aplican a este tipo de contratos.

A) El tratamiento fiscal aplicable al **arrendador financiero**, se puede clasificar en:

#### **1.- Impuesto Sobre la Renta.**

Los ingresos derivados de un contrato de arrendamiento financiero son acumulables para el arrendador en el ejercicio, considerando el valor total del precio pactado en el contrato correspondiente, o bien, podrá considerar como ingreso la parte del precio que sea exigible durante el ejercicio.

En el primer supuesto, el arrendador debe acumular la totalidad del precio pactado, mientras que en la segunda opción, sólo acumula el ingreso en función de la exigibilidad del precio atribuible al valor del bien.

Esta opción se deberá ejercer por la totalidad de los contratos de arrendamiento financiero que celebre y la misma podrá cambiarse una sola vez sin que se deba reunir requisito alguno. En el caso del segundo y posteriores cambios, deberán transcurrir cuando menos cinco años desde el último de ellos.

El cambio se podrá efectuar por una sola vez, antes de que transcurra el plazo de cinco años, cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:

- a) Cuando se fusione a otra sociedad.
- b) Cuando los socios enajenen acciones o partes sociales que representen a cuando menos el veinticinco por ciento del capital social de la arrendadora financiera.
- c) Siendo la arrendadora financiera empresa controlada, la controladora opte por régimen de consolidación fiscal, o bien, cuando en los términos de las disposiciones aplicables, se incorpore o desincorpore como sociedad controlada.
- d) Cuando se escinda.

Cuando se opte por considerar como ingreso obtenido en el ejercicio, solamente la parte del precio pacto exigible durante el mismo y se enajenen los documentos pendientes de cobro provenientes de contratos de arrendamiento financiero o se den en pago, se deberá considerar como ingreso obtenido en el ejercicio en que esto ocurra, la cantidad pendiente de acumular.

En el caso de incumplimiento de contrato por lo cual se haya ejercido la opción comentada, se deberá considerar como ingreso obtenido en el ejercicio, la cantidad exigible al arrendatario durante el mismo, disminuida con la cantidad que hubiera devuelto en los términos del contrato.

Así mismo, se considerarán ingresos obtenidos en el ejercicio en que sean exigibles, los que deriven de la opción elegida al término del contrato.

Tratándose de contratos de arrendamiento financiero celebrados con anterioridad al 1 de enero de 1998, la acumulación de los ingresos derivados de

los mismos, se deberá efectuar en la fecha que señale el artículo 16 de la Ley del impuesto Sobre la Renta vigente en el momento de la celebración del contrato.

El procedimiento de deducción del costo de los bienes, estará en función de la opción de acumulación del ingreso que haya elegido el arrendador, de tal forma:

— Si se acumula el total de los ingresos derivados de los contratos de arrendamiento financiero celebrados en el ejercicio, se deberá deducir el total del costo de los bienes dados en arrendamiento.

— Si sólo se acumula el importe del precio exigible durante el ejercicio, para determinar el monto de la deducción al término de cada ejercicio, se deberá calcular el porcentaje que representa el ingreso obtenido en el mismo, respecto del total de pagos pactados por el plazo inicial forzoso. Para ello no deberán incluirse los intereses tanto en el ingreso como en los pagos pactados.

— El porcentaje determinado conforme al párrafo anterior se aplica al valor de adquisición actualizado del bien, el resultado será la deducción que se podrá efectuar.

— El valor del bien, se actualizará multiplicándolo por el factor de actualización correspondiente al periodo comprendido desde el mes en que se adquirió el bien y hasta el último de la primera mitad del ejercicio en que se acumulen los ingresos.

#### **Acumulación de interés o pérdida inflacionaria deducible.**

En los contratos de arrendamiento financiero se considera interés para efectos de la Ley del Impuesto sobre la Renta, la diferencia entre el total de pagos y el monto original de la inversión

Tomando en cuenta que en este tipo de operaciones se pactan pagos parciales durante la vigencia del contrato, las cuentas por cobrar provenientes del contrato de arrendamiento financiero se consideran créditos para el cálculo del componente inflacionario, por el periodo comprendido entre la fecha en que lo ingresos correspondientes se acumulen y hasta la fecha en que la cuenta por cobrar se cobre o cancele por incobrable.

Por lo anterior, debido a la mecánica del componente inflacionario establecida en la Ley del Impuesto sobre la Renta, los intereses devengados a favor, en ocasiones representarán interés real acumulable y en otra constituirán una pérdida inflacionaria deducible, todo depende de si el componente inflacionario es menor o mayor a dichos intereses, respectivamente.

#### **Arrendadores financieros residentes en el extranjero.**

Los residentes en el extranjero que perciban ingresos de contratos de arrendamiento financiero, pagarán el impuesto sobre la renta a la tasa del 15% sobre los intereses que obtengan por el financiamiento del bien, cuando éste se utilice en México o cuando el establecimiento permanente o base fija en el país del residente en el extranjero deduzca total o parcialmente el pago correspondiente.

#### **2.- Impuesto al activo.**

Para efectos de este impuesto, las arrendadoras financieras no deberán considerar como activo, aquellos bienes dados en arrendamiento financiero ni las cuentas por cobrar que deriven de dichas operaciones, toda vez que esos activos forman parte del desarrollo de su actividad de intermediación financiera.

### **3.- Impuesto al valor agregado.**

El arrendamiento financiero, para la Ley del Valor al Impuesto Agregado, es considerado como un acto gravado por enajenación de bienes, el cual se causa al momento en que se dé cualquiera de los siguientes supuestos:

- Que se envíe o entregue el bien.
- Se cobre parcial o totalmente el precio.
- Se expida el comprobante correspondiente.

El valor del acto sobre el que se debe aplicar la tasa del impuesto correspondiente, lo constituye el total del precio pactado en el contrato, incluyendo los intereses.

Únicamente en el caso de que se elija la opción de acumulación de ingresos en proporción al precio exigible, se podrá diferir el impuesto que corresponda a los pagos por concepto de intereses conforme éstos sean exigibles.

B) El tratamiento fiscal aplicable al **arrendatario financiero** se puede clasificar en.

**1.- Impuesto sobre la renta**, que su vez lo dividiremos en dos partes:

**a) Deducción del monto original de la inversión.**

En virtud del contrato de arrendamiento financiero, el arrendatario podrá efectuar pagos que comprenden el costo del bien y los intereses que se generan

por el financiamiento que proporciona la persona que otorga el uso o goce temporal del bien.

Generalmente, los contratos de arrendamiento financiero involucran bienes de activo fijo, por lo tanto, tomando en cuenta que en el propio contrato se debe establecer el valor del bien objeto de la operación y la tasa de interés o la mecánica para determinarlo, el arrendatario podrá efectuar la deducción de los pagos conforme al procedimiento que a continuación se expone:

Para la deducción de la inversión, se considerará como monto original de la inversión, la cantidad pactada en el contrato como valor del bien, sin tomar en cuenta los intereses, valor que se deducirá de acuerdo al porcentaje que le corresponda conforme a la Ley del Impuesto sobre la Renta.

Para el caso de las opciones terminales consistentes en la compra del bien por parte del propio arrendatario, así como el caso de pagos adicionales por prórroga del contrato, el importe de la opción se considerará como complemento del monto original de la inversión deducible en el porcentaje que resulte de dividir el importe de la opción, entre el número de años que falten para terminar de deducir el monto original de la inversión

**b) Deducción de los intereses o ganancia inflacionaria acumulable.**

En este tipo de operaciones, la Ley del Impuesto sobre la Renta considera intereses a la diferencia entre el total de pagos y el monto original de la inversión, así como el ajuste de dichos pagos mediante la aplicación de índices, factores o cualquier otra forma de ajuste

Por otro lado, la misma ley señala que se considerarán deudas para fines del componente inflacionario, las derivadas de contratos de arrendamiento financiero. Debido a la mecánica de componente inflacionario de la Ley del Impuesto sobre la Renta, los intereses devengados a cargo, en ocasiones representarán un interés real deducible y en otras constituirán una ganancia inflacionaria acumulable, todo depende de si el componente inflacionario es menor o mayor a dichos intereses.

### **2.- Impuesto al activo.**

El arrendatario financiero deberá considerar como parte de su activo, los bienes que sean objeto de contratos de arrendamiento financiero, por lo que el tratamiento fiscal aplicable, para efectos de dicho impuesto, es el de un activo fijo, por lo tanto, el valor a considerar para fines de este impuesto será el monto pendiente por deducir en el impuesto sobre la renta actualizado. Por otro lado, la deuda generada en los términos del contrato (intereses devengados a cargo), no se disminuye del valor al activo en el ejercicio, en virtud de que se trata de una deuda contraída con una entidad del sistema financiero.

### **3.- Impuesto al Valor Agregado.**

Tomando en cuenta que el impuesto se causa sobre el total del precio pactado, incluyendo los intereses, y que la propia ley establece que se podrá diferir el impuesto que corresponda a los pagos por concepto de intereses, el

arrendatario financiero deberá aceptar el traslado del impuesto al valor agregado en dos momentos:

a) Por lo que se refiere al valor atribuible al bien, al momento en que se envíe o entregue el bien, se cobre parcial o totalmente el precio o se expida el comprobante correspondiente.

b) Por lo que hace a los intereses devengados a cargo, al momento en que los mismos sean exigibles.

## **2.5 EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO EN LA LEY DE NAVEGACIÓN.**

### **2.5.1 La reforma del veintiséis de mayo de dos mil.**

Al parecer el legislador tiene conocimiento de la crisis que atraviesa la Marina Mercante mexicana y posiblemente lo demuestra con la reforma del artículo 10 de la Ley de Navegación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día viernes 26 de mayo de 2000, dando a las personas físicas mexicanas o las morales constituidas conforme a las leyes mexicanas, la posibilidad de abanderar, matricular y registrar como mexicanos, embarcaciones y artefactos navales que tengan en posesión mediante contrato de arrendamiento financiero. Sin embargo, ante la insuficiencia o casi inexistencia de embarcaciones mexicanas que puedan realizar las actividades de navegación interior y cabotaje, en la misma publicación, el congreso da a conocer la reforma del artículo 34 de la misma ley, el cual posibilita a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para otorgar permisos temporales que permitan a navieros mexicanos, con embarcaciones extranjeras bajo contrato de arrendamiento, fletamento o fletamento a casco desnudo y a

navieros extranjeros con embarcaciones extranjeras, realizar las actividades mencionadas. No es este artículo el objeto de investigación o crítica en este trabajo; se comenta porque, ante la facultad de la Secretaría de otorgar esos permisos temporales, está sucediendo que la mayoría de embarcaciones y artefactos navales que realizan la actividad interna y el cabotaje de la República mexicana, son naves extranjeras, constituyendo esto último, un problema nacional, con una posible opción: el arrendamiento financiero.

Siguiendo con el artículo 10 de la Ley de Navegación, cabe mencionar que es el único en dicha ley en el que se menciona el arrendamiento financiero, a diferencia de otros contratos, como el de fletamento y el de remolque, que son tratados en artículos posteriores, representando una opción que quizá no sea aprovechada por los interesados, debido al desconocimiento del contrato mercantil de arrendamiento financiero, estudiado por una ley distinta, lo cual también representa una oportunidad perdida.

El artículo 10 de la Ley de Navegación, antes de la reforma establecía que las personas físicas mexicanas y las morales constituidas conforme a las leyes mexicanas, podían abanderar, matricular y registrar como mexicanos embarcaciones y artefactos navales, de su propiedad o en posesión, mediante contrato de fletamento a casco desnudo, después de la reforma del dos mil, una embarcación en posesión de las personas mencionadas, bajo contrato de arrendamiento financiero, puede ser abanderada mexicana, con la ventaja de que de las opciones finales de dicho contrato, la posesión se convierta en propiedad, contribuyendo así a que en algunos años México vuelva a contar con flota naviera

que permita que únicamente las embarcaciones mexicanas realicen las actividades marítimas interiores y que se acabe con la fuga de millones de pesos que se pierden anualmente por trabajar con embarcaciones extranjeras.

## CAPÍTULO III

### LA IMPORTANCIA DE LA MARINA MERCANTE.

#### 3.1 LA MARINA MERCANTE PRECURSORA DE LA CIVILIZACIÓN.

##### 3.1.1 Antecedentes.

Para entender la suma importancia de la existencia de una Marina Mercante nacional, es necesario conocer su historia, comprendiendo a partir de la misma, los factores que en México han logrado su desarrollo o su atraso.

"En los albores de la humanidad, la profesión de marinero fue la más socorrida, la más llena que cualquier otro oficio, los pioneros en la marinería eran de valor probado, hasta la temeridad, porque sus hombres no se enfrentaban solamente con los vientos, tempestades y tormentas, sino que casi siempre luchaban contra peligros mortales, por la fragilidad de sus embarcaciones. Sufrían lo incipiente de sus conocimientos y así tuvieron el valor de enfrentarse con lo desconocido."<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Solís Guillén, Eduardo, *Derecho Comercial*, México, ed. Porrúa, 1987, p 190.

Es bien sabido que a los hombres de mar se les debe el desarrollo del comercio, el conocimiento de nuevos pueblos y sus culturas y la propagación de luces del saber; un solo viaje aunque fuere a lugares conocidos, constitula un conjunto de peligros y aventuras; desde construir el barco o encontrar la tripulación suficiente, hasta buscar a la persona que fiaba las mercancías, tomaba flete o prestaba el dinero necesario, representaban cosas difíciles y algunas veces de imposible realización.

En su estudio de derecho oceánico, Eduardo Solís Guillén<sup>6</sup> comenta que, en relación con las funciones máximas de la navegación que subsisten desde tiempos remotos, aparece en primer lugar la Marina Mercante, claramente conocida como *navegación negocio*, la cual tiene como objeto y negocio único: el transporte.

Si se toma en cuenta que en un principio la navegación representaba mayores riesgos que los que en hoy día existen, es difícil explicar cómo fue posible su desarrollo, por lo cual hay que admitir que fueron las aventuras y las ansias de conocer más allá de cada pueblo, lo que abrió muchos caminos y trajo como resultado una de las actividades que hicieron posible la civilización de los pueblos.

Por el motivo de su vigente importancia y la necesidad de reactivarla, este capítulo contempla algunos de sus aspectos relevantes que conducen a resolver

---

<sup>6</sup> Solís Guillén Eduardo, *op. cit.*, p. 192.

la siguiente pregunta: ¿Por qué es urgente rescatar a la Marina Mercante mexicana?

### **3.1.2. Antecedentes históricos de la Marina Mercante en México.**

México es un país con una ubicación geográfica privilegiada, ya que se encuentra en el centro de las dos cuencas más grandes del mundo con una extensión de litoral de 7,919.7 kilómetros en el Pacífico y 2,821.2 kilómetros en el Golfo y Mar Caribe, con doce millas náuticas de mar territorial y con ciento ochenta y ocho millas náuticas de zona económica exclusiva.

Antes del año 1517, el territorio mexicano se encontraba ocupado por un grupo de pueblos política y culturalmente diferentes, uno de los más poderosos, el Mexica, se hallaba asentado en el altiplano, lejos del mar. Los pueblos ribereños, menos desarrollados, únicamente conocieron la navegación marítima y fluvial con propósitos de pesca y comercio a corta escala, no se dispone de referencias que mencionen el empleo de embarcaciones con fines militares.

Consumada la conquista, el impulso marítimo español pasó a la Nueva España que se lanza a realizar increíbles proezas en el mar del sur (océano Pacífico), se construyen puertos Acapulco y San Blas, entre otros, éstos se comunicaban por mar con el virreinato del Perú y con las colonias españolas, a lo largo de la costa del Pacífico, se encuentra la ruta hacia las Filipinas, se establece una base en Guam, se incursiona en las islas Sándwich y se conquistan las Filipinas.

Con la consumación de la independencia el 27 de septiembre de 1821 se heredó un inmenso territorio de casi cinco millones de kilómetros cuadrados, expandiéndose al incluir las costas de Centroamérica hasta Costa Rica. Sin embargo, los problemas internos del país sumados a la falta de una mentalidad marina afectarían grandemente el desarrollo y fortalecimiento de la Marina mexicana y de un poder marítimo

Después de la consumación de la independencia que pone fin a tres siglos de dominación española, nace el Estado Mexicano y el 4 de octubre de ese año surgen sus primeras instituciones ejecutoras de la política estatal Ministerios de Relaciones Exteriores e Interiores, Ministerio de Justicia y Asuntos Eclesiásticos, Hacienda, Guerra y Marina

Sin embargo, el hecho de que México se hubiese independizado no significaba que los problemas se hubieran terminado ya que su situación económica, política y social, después de once años de lucha fratricida y de conflictos, no era brillante. Es la debilidad del Estado Nacional lo que llama la atención en este periodo, de hecho, tanto la nación mexicana, el mercado interno, el poder nacional, están entonces en proceso de construcción. En este proceso de construcción se distinguen dos proyectos, uno de corte liberal y otro, de corte conservador. Esta edificación partió de la realidad social que heredó de la colonia, lo que para el nuevo país significó tanto una ruptura como una cierta continuidad con relación al orden colonial

Los conflictos que siguieron a la independencia, tanto internos como externos, darían al traste con la brillante perspectiva del país y sellarían su destino

marítimo a lo largo del siglo XIX. Algunos de los forjadores de la independencia como Agustín de Iturbide, tenían una clara visión de la situación marítima del país, en una memoria presentada al congreso el 24 de febrero de 1822, elaborada por Antonio de Medina, primer ministro de Guerra y Marina, se lee: "todo anuncia un gran porvenir para México y la conveniencia de establecer alguna Marina más o menos numerosa...". No todos los forjadores de la independencia tenían la misma visión, prevalecieron los conflictos de intereses entre el altiplano y la costa. Las causas de la debacle marítima mexicana, comienzan con la inestabilidad política que siguió a la independencia y a la falta de visión marítima de los caudillos del altiplano.

**3.1.2.1 Hechos históricos que son la base de la nacionalización de la marina.** México sufrió a lo largo del siglo XIX varias agresiones extranjeras que mostraron la gran necesidad de contar con una Marina de Guerra fuerte y consolidada. Los problemas internos desviaron la atención de los gobiernos de los asuntos marítimos, habiendo sufrido agresiones militares y bloqueos económicos importantes que afectaban evidentemente la soberanía y seguridad nacional por países como España, Francia y Estados Unidos de Norteamérica.

Entre los amagos extranjeros más sobresalientes, existe la toma del Castillo de San Juan de Ulúa, por españoles bajo el mando del General Dávila en 1821, lo cual llevó a numerosos hombres a defender la independencia recién adquirida. Por ese motivo el 23 de noviembre de 1825 se obtiene la capitulación del Castillo de San Juan de Ulúa

En 1829 se suscita la invasión a Cabo Rojo, otra agresión por intentos de reconquista fue la acción realizada por el general Isidro Barradas, misma que fue sofocada rápidamente.

La intervención francesa de 1838 conocida también bajo el nombre de Guerra de los Pasteles, tuvo como antecedentes las reclamaciones de Francia al gobierno mexicano por las Declaraciones Provisionales de 1827, saqueos y destrucciones de propiedades francesas durante los disturbios ocurridos en México (Motín del Parian, Tehuantepec, Oaxaca y Orizaba); por los préstamos forzosos a súbditos franceses que era contrario al "derecho de gentes"; denegación de justicia, actos, decisiones o juicios ilegales e inicuos de autoridades administrativas, militares o judiciales de México. Entre los daños destacó el de un pastelero de Tacubaya por \$60,000.00. Francia reclamó a México la entrega de \$600.000 mil pesos por indemnización a ciudadanos franceses.

Ni gobierno, ni nación, podían responsabilizarse de los daños provocados por la guerra civil, por lo que se propuso someterla al arbitraje de una tercera potencia, lo cual calificó el barón de Deffaudis de irrisoria y no tuvo por medio más expedito y seguros resultados que recurrir a los cañones de la escuadra francesa al mando de Bazoche. Como no hubo arreglo el 16 de abril de 1838 Bazoche declaró el bloqueo a los puertos de la República provocando un serio revés a la debilitada economía mexicana

Como México no accedió a las condiciones humillantes presentadas por Baudin, la guerra fue inevitable. La escuadra francesa rompió fuego sobre Ulúa que sufrió serios daños. El baluarte de San Miguel fue destruido y los muertos y

heridos fueron en su mayor parte de la Marina mexicana, entre ellos resultó herido el Capitán de Fragata Blas Godínez Brito. Los defensores de Ulúa no tuvieron otro camino que capitular en veintiocho de noviembre.

La primera invasión norteamericana es la más desastrosa y dramática para la nación mexicana, ocurrida en 1846 y prolongada hasta el año de 1848, cuya consecuencia más importante fue la pérdida de más de la mitad del territorio nacional con la firma del Tratado de Guadalupe-Hidalgo el día 2 de febrero de 1948.

Durante la segunda intervención francesa que duró de 1862 a 1867, todo el litoral del Golfo de México fue escenario de desembarcos y ocupación de los franceses. En 1864 la armada francesa emprendió un importante ataque a puertos mexicanos. Francia tuvo que desplegar una gran fuerza naval, en hombres, buques y pertrechos para poder sostener el imperio de Maximiliano, atacando y ocupando los principales puertos: Matamoros, Tampico, Veracruz, Alvarado, Campeche, Sital, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo y Acapulco. Esta situación prevaleció hasta septiembre de 1866 cuando Francia dispuso la retirada de todas sus fuerzas de mar y tierra que operaban en México.

Desde su arribo a México, Maximiliano conciente de los litorales con que contaba México, además de sus antecedentes personales como marino, se preocupó por planear la organización de una marina eficiente, principalmente de guerra, que sin embargo no pasó de ser un proyecto. Es importante destacar que el conjunto de reglamentos relativos a esa proyectada marina imperial constituye un importante acervo documental que contiene estudios estratégicos, construcción

de puertos y barcos, reclutamiento de tripulación, organización de las matrículas, uniformes, etcétera.

La invasión norteamericana de 1914 ocurre en plena guerra civil en un contexto político difícil para México, ya que el Presidente de Estados Unidos de América, Thomas Wilson, intentaba derrocar a Victoriano Huerta, fundamentalmente por motivos económicos, destacando el conflicto petrolero; por último, lo que desencadena la invasión, es la noticia de un desembarco importante de armas y municiones para su gobierno a través del barco Ipiranga.

El pretexto para la invasión en el puerto de Veracruz el 21 de abril de 1914 fue el incidente ocurrido en Tampico con tripulantes del buque Dolphin. La estrategia norteamericana consistió en distribuir su flota naval tanto en el Golfo de México como en el Océano Pacífico. Sólo se efectuó el desembarco en Veracruz.

Durante el proceso histórico conocido como revolución mexicana, la Marina nacional también tiene una participación, aunque la revolución se hizo principalmente a caballo, la facción constitucionalista comandada por Venustiano Carranza, reconoció la importancia de controlar el mar para ganar la revolución

Un producto importante de la revolución mexicana fue la Carta Magna de 1917 en donde destacan artículos como el 3º, 27º y 123º por su importancia. En relación con la marina, el artículo 32 sienta las bases para nacionalizar la marina, los extranjeros por valiosa que resulte su colaboración, quedaban excluidos, pues para pertenecer a la Marina de Guerra o Mercante tenían que ser mexicanos por nacimiento. Lo anterior, fue el resultado del trabajo de los diputados Hilario Medina, Heriberto Jara, Francisco Mújica y Cándido Aguilar

El 1 de junio de 1917 se da cumplimiento al artículo 32 Constitucional al tomar posesión de los barcos mercantes nacionales Capitanes mexicanos por nacimiento como José del Carmen Solís, Armando Ascorve, Luis G. Pliego, Luis Hurtado de Mendoza, Agustín Cendreros, Alberto Pawling, Agustín Guillén, Rafael Izaguirre Castañares, de los barcos México, Coahuila, Tamaulipas, Sonora, Jalisco, Tehuantepec, Puebla, Tabasco

Para los anales de la historia mexicana y de la marina, fue un hecho memorable el contenido del artículo 32, pues legitima un derecho de los marinos mexicanos de ocupar y desempeñar los diversos cargos de los buques nacionales. El presidente Manuel Ávila Camacho años más tarde, expide el 11 de abril de 1942 el decreto que declara el primero de junio como la fecha para solemnizar a la Marina nacional.

Pasa más de un siglo de vida independiente para que se capte la trascendencia del marco marítimo de México al crear el Departamento Autónomo de Marina. El 30 de diciembre de 1939 el General Lázaro Cárdenas, presidente de la república, expide la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, donde nace, fusionando en el Departamento de Marina diversos servicios como la Marina Mercante, Obras Marítimas, Pesca, Alumbrado Marítimo, Zonas Marítimas y otros, con el firme propósito de lograr el progreso efectivo de una rama tan importante en la administración pública. Se designa como titular el primero de enero de 1940 al Comodoro Maquinista Naval Roberto Gómez Maqueo, a la vez que actúa como secretario general el teniente de navío Antonio Vázquez del Mercado, hasta el momento en que el Departamento se convierte en Secretaría de Estado, el 31 de

diciembre de 1940, siendo ya presidente el general Manuel Ávila Camacho. El general Heriberto Jara Corona es nombrado Secretario de Marina, el contralmirante Othon Pompeyo Blanco, Subsecretario, y como oficial mayor se designa a Ángel del Corzo Castillo

Al elevarse al rango de Secretaria de Estado a la Marina se busca mejorar e incrementar la fuerza naval y acrecentar la flota mercante

### **3.1.3 Aspectos importantes de la Marina Mercante.**

El funcionamiento de la Marina Mercante ha tenido y tiene gran significación en los fines de alta política internacional, como no lo han tenido ni lo podrán tener las sociedades mercantiles.

Es evidente el hecho de que entre más rico es un país, más importancia le presta a su Marina Mercante, lo que se explica debido a que paralelamente a la flota mercante crecen y se fomentan muchas industrias. Por ejemplo, para proporcionarle materias primas a un astillero, se necesita una cantidad de hierro y otros metales, maderas, etc., entonces indirectamente se fortalecen las industrias mineras y las demás ramas de comercio que produzcan cuanto se emplea en la construcción de un barco. Por otro lado, los barcos al navegar recogen de cualquier parte del mundo, las materias primas que su país necesita para impulsar a sus propias industrias y por consecuencia se acrecienta la riqueza nacional en todos los sentidos, pues al existir materias primas, se hacen posibles las grandes fábricas, éstas al necesitar obreros pagan buenos salarios y el nivel de vida de los

habitantes mejora, sumados estos factores, resultan mercancías abundantes y perfectas que pueden competir en cualquier mercado por lejano que se encuentre.

Debe tomarse en cuenta que las materias primas convertidas en mercancía son transportadas a los mercados de los países de donde se tomaron las materias primas y esto constituye el gran negocio de los países desarrollados o del primer mundo, por ejemplo, Estados Unidos de América.

Antes de la aviación, gracias a la Marina Mercante, fue posible que los hombres viajaran en todos los sentidos y que, como consecuencia, tuvieran conocimiento cada vez más exacto de cualquier parte del mundo, lo cual nos sirve para admirar a las instituciones que impulsaron a la Marina Mercante y a los hombres que se dedicaron a ella, porque gracias a unos y a otros la civilización fue posible.

La Marina Mercante es hasta fines del siglo XX, el medio más adecuado para el transporte de cosas, "es la vía que encauza, desarrolla, mantiene y acrecienta la riqueza de un país; el mejor camino para llegar al engrandecimiento nacional; ha sido y será con rarísimas excepciones, el exponente máximo de la potencialidad industrial de un país, en todos sus aspectos; mantiene la preponderancia internacional de cualquier pueblo."<sup>9</sup>

Es evidente que en México parte del proceso económico no es posible sino hasta que se fortalezca a la agricultura, "pero ésta no es suficiente para dar el primer paso en firme hacia el futuro del México actual, porque ello equivaldría a andar bien con un solo pie; el esfuerzo gemelo, o en sentido figurado el otro pie,

<sup>9</sup> Solís Guillén, Eduardo, op. cit. p. 188

no puede ser cosa distinta al transporte. Los productos del campo para llegar a la categoría de riqueza nacional, necesitan salir del surco de origen hacia los centros de consumo y aunque puede satisfacerse este servicio por carreteras, será siempre en cantidades pequeñas, destinadas al mercado local o regional, lo que sería *trabajar en pequeño*.<sup>10</sup>

### **3.2 SITUACIÓN ACTUAL.**

#### **3.2.1 La Marina Mercante en México.**

Actualmente existe una Comisión de Marina en la república mexicana, la cual está encargada, entre otras cosas, de velar por la reactivación de la Marina Mercante de manera urgente y necesaria, por ello se consideró oportuno crear una Subcomisión de Estudio del estado que guarda la Marina Mercante nacional, con motivo del descuido en que todavía se mantiene ese sector, no obstante del gran significado socioeconómico que representa para México.

Tomando como base que el diagnóstico de la política marítima nacional en lo general y de la Marina Mercante mexicana en particular, no ha experimentado cambio sustanciales, esta Subcomisión publica en la Gaceta Parlamentaria, año IV, número 672, de fecha 23 de enero de 2001, algunas conclusiones que a su vez son plasmadas en el Programa de Desarrollo del Sector de Comunicaciones y Transportes<sup>11</sup> 1995-2001, que a continuación se transcribe:

<sup>10</sup> Solís Guillén, Eduardo, op. cit., p. 189.

<sup>11</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes, [http://pnd.presidencia.gob.mx/pnd/pd/2001\\_re\\_297\\_319.pdf](http://pnd.presidencia.gob.mx/pnd/pd/2001_re_297_319.pdf).

*"La escasa presencia de la Marina Mercante en el ámbito internacional ha estado acompañada de un acelerado desabanderamiento, como consecuencia de la creciente tendencia mundial de utilizar banderas de conveniencia, lo que se va agravando con el envejecimiento de las embarcaciones y la carencia de mecanismos eficientes de financiamiento para fomentar la inversión de las empresas navieras nacionales e impulsar la industria naval, cuyo nivel de actividad es muy reducido. El fenómeno provoca que los niveles de empleo de tripulación mexicana disminuya, y que el pago de fletos a embarcaciones extranjeras se incrementa".*

Por otro lado, lo disperso de los puntos de origen de la carga de exportación y la falta de concentradores de la carga, impiden la generación de economías a escala y el mejoramiento de las condiciones en las que se brinda este servicio. Además que las conexiones de los puertos más importantes son todavía limitadas, lo que provoca que la cadena productiva nacional no disponga de cadenas de transporte estructuradas de puerta en puerta y a costos competitivos en el ámbito internacional.

Si bien la importancia de los volúmenes manejados en cabotaje ha aumentado este tipo de tráfico no se ha desarrollado suficientemente y no ha alcanzado un adecuado grado de competitividad con los sistemas de transporte terrestre, asimismo el servicio de transbordadores se ha estancado y las embarcaciones presentan condiciones obsolescencia.

La participación de nuestro país en foros marítimos internacionales ha sido limitada, y la investigación de servicios marítimos y portuarios ha sido mínima.

A toda esta problemática se puede restar lo que se comenta al iniciar este capítulo; México es un país que tiene más de 10,000 kilómetros de litorales, 9,330 kilómetros de costa, veintidós puertos de altura y tres escuelas náuticas de gran tradición histórica. Sin embargo, aún no cuenta con una Marina Mercante, digna para hacer frente a sus necesidades internas y externas, pues la globalización y la falta de atención a este sector, han ido rebasando por mucho su operatividad, haciéndolo dependiente de empresas extranjeras, descuidando por consecuencia una gran fuente de ingresos, para un país geográficamente privilegiado.

Hoy lamentablemente en México, las navieras extranjeras se benefician en las costas mexicanas y a costa de las riquezas naturales del país, por lo que existe un desplazamiento considerable del transportista mexicano y persisten las barreras para los armadores de buques nacionales.

El decreto de fecha 26 de mayo de 2000, que reformó y adicionó la Ley de Navegación, las normas oficiales expedidas, y las acciones realizadas durante la pasada administración por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, no han sido suficientes para que la Marina Mercante se coloque en el sitio de excelencia que le corresponde, pues aún existe desventaja ante la competencia con empresas extranjeras que están exentas de la carga fiscal que las mexicanas tienen por encima (impuesto al activo, impuesto al valor agregado, seguro social, y retiros), por la carencia de soluciones integrales que fiscalmente respalden la competitividad de los nacionales mexicanos en el rubro que se menciona.

Tratándose de la navegación interior y del acceso a los puertos, debe trabajarse más, ya que no es posible la desatención de una vía de transportación sin afectar a la otra, en virtud de la conexidad existente entre ambas.

Respecto a la política de transporte marítimo de cabotaje, se debe analizar la conveniencia de cerrarlo únicamente a navieros mexicanos. Para tal efecto deben estudiarse también, los beneficios que han obtenido otros países con las prácticas en este sentido, tomando conciencia de que se debe reactivar el volumen y la calidad de embarcaciones que practican este tipo de navegación.

Por lo que hace a la reciente política de cabotaje, se considera que no se concede certeza jurídica a las navieras mexicanas, pues es evidente que no se ha logrado erradicar la injerencia extranjera.

En relación con la transportación marítima de altura, prácticamente han desaparecido las embarcaciones registradas con bandera mexicana, en el servicio de costa fuera, existe poca representación de buques mexicanos en el tráfico de altura, por ello, el beneficio potencial de este tipo de tráfico se convierte en una fuga de divisas.

La reforma a la Ley de Navegación, en su artículo 34, buscaba acarrear ventajas a las embarcaciones nacionales, pero esto no ha sido así, incluso han existido quejas referentes a la forma en que se otorgan las autorizaciones a extranjeros para usar la navegación de cabotaje.

No se debe olvidar, que más del ochenta por ciento del comercio de México es por vía marítima y de ese porcentaje, sólo el dos por ciento es con buques mexicanos.

Es importante señalar que los programas de construcción, sustitución y mantenimiento de unidades navales no han modernizado al ritmo debido la infraestructura del equipo naval.

Lo anterior es relevante, pues la construcción y reparación naval son elementos participes en el desenvolvimiento de la Marina Mercante mexicana.

En el acontecer marítimo, no existe entusiasmo de inversionistas, como resultado de la carencia de mecanismos que otorguen certeza y seguridad jurídica a su inversión.

Respecto a las condiciones laborales, deben de equilibrarse con las existentes a nivel internacional, claro que, respetando la realidad nacional, dándole a México el impulso que necesita.

De todo lo expuesto, se concluye que la necesidad imperante de reactivar o activar la Marina Mercante realizando los cambios que sean necesarios, tiene como propósitos convertirla en un satisfactor nacional e internacional y aumentar la presencia de México en el ámbito marítimo internacional a través de su Marina Mercante y de las empresas navieras mexicanas, dándole importancia y campo de acción a la inversión pública y privada

### 3.2.2 Antecedentes e importancia del transporte marítimo.

En los inicios de la humanidad una mercancía se trocaba por otra, con el fin de consumirse por los mismos permutantes. A partir del surgimiento de las grandes civilizaciones se creó un comercio en el cual el trueque se vuelve un medio para la realización de nuevos trueques.

En Egipto se presentó el primer indicio de una embarcación mercante, en el año 7000 antes de Cristo.<sup>12</sup> Creta fue el primer imperio marítimo del mundo (1400 antes de Cristo). Los fenicios perfeccionaron los conocimientos náuticos y realizaron importantes exploraciones.

El comercio cubrió entonces las costas del mar Mediterráneo y se agilizó el intercambio, en un principio fueron cargas consideradas de bienes suntuarios, propiedad de reyes y monarcas. De esta etapa no existen vestigios documentales que contengan posibles regulaciones comerciales entre los diversos pueblos, por lo que se deduce que era la costumbre la que regía en materia de comercio marítimo.

El Código de Hammurabi en Babilonia en el año 2050 a.C. y el Código de Manú en la India en el año 200 a.C. se distinguen por ser las primeras colecciones de leyes dispuestas de una manera sistemática en materia de comercio marítimo.<sup>13</sup>

En el primer código se regula sobre tarifas de almacenamiento, sobre el alquiler de buques (dependiendo la capacidad de carga de las naves); en el

<sup>12</sup> Basulto Ortega, José Luis, *Análisis del transporte marítimo internacional*, México, UNAM, 1980, p. 7.

<sup>13</sup> Basulto Ortega, José Luis, *op. cit.*, p. 8.

Código de Manú imperó la regulación de las relaciones marítimas originadas con el Medio Oriente, Egipto, China, Birmania y Malasia.

### **3.2.2.1 Grecia y Roma.**

Los griegos instituyeron la importancia de granos en gran escala debido a su creciente población. La sociedad griega dependía de su comercio exterior. En su legislación marítima comercial, los extranjeros eran autorizados para operar el comercio marítimo en Atenas. El carácter de la legislación griega se destacó por su elasticidad, a diferencia del formalismo del derecho romano.

La unificación del derecho romano y la supremacía de Roma en toda la península itálica, señaló el principio de un nuevo concepto del comercio marítimo.

Los romanos supieron aprovechar la experiencia marítima de otros pueblos y la incorporaron a su legislación comercial, un ejemplo de ello es la transcripción de las leyes Rodias en cuanto a echazón,<sup>14</sup> y el perfeccionamiento de las leyes helénicas, con lo cual nos legaron diversos cuerpos normativos de carácter marítimo mercante.

Cabe destacar que entre los documentos legislativos en materia de comercio marítimo que nos legaron los romanos se encuentran:

El Edicto Perpetuo, que atendió las relaciones entre los pasajeros con el armador.

---

<sup>14</sup> Pina Vara, Rafael de, *Diccionario de derecho*, 13ª edición, México, ed. Porrúa, 1992, p. 194.

El Código Teodosiano que compiló regulaciones en materia de tráfico marítimo.

El Código Justiniano hizo mención por primera vez de la *exersitoria actio*, acto por el cual el capitán de una embarcación se ve obligado a solicitar un préstamo para reparaciones de su buque, en el caso de sucederle un incidente en un lugar en el que carezca de representantes, comprometiéndose a que llegando al término de su viaje se saldrá el préstamo.

Las Leyes Baslicas tuvieron gran importancia en cuanto a cuestiones marítimas, a tal grado que su vigencia se prolongó hasta el año de 1943.

Los romanos renovaron las técnicas navieras adaptando nuevas invenciones adaptando nuevas invenciones como el reloj a base agua y el reloj de sol.

### **3.2.2.2 El Medioevo.**

Mientras la historia registraba la caída del Imperio Romano, en el mar Mediterráneo el polo marítimo mercante se formó por cuatro pequeñas ciudades-estado: Pisa, Amalfis, Génova y la más poderosa de todas, Venecia.

En las guerras de las cruzadas los comerciantes fortalecieron la economía de las ciudades, pues les eran concedidos privilegios tales como la exención de impuestos y facilidades para levantar comercios. El Ingeniero naval Oliviero Orozco Vela comenta, "mientras los guerreros de la cristiandad combatían por la

gloria, por reinos o por la tumba de Cristo, los mercaderes de Venecia peleaban por despachos, por tiendas o por privilegios comerciales.<sup>15</sup>

En el mar del norte los primeros navegantes fueron los Vikingos, a quienes se les atribuyen las travesías en mar abierto; sus barcos eran de madera resistente y poseían gran maniobrabilidad, se guiaban por medio de la brújula y por la noche con las posición de los astros.

Los tribunales mercantiles medievales, fueron producto de la agrupación de gremios comerciales que tenían el objeto de dirimir sus controversias. Los que tenían la tarea de enjuiciar, eran expertos en la rama del comercio y los llamaban cónsules.

Tanto los gremios comerciales como los tribunales mercantiles, proporcionaban al comercio marítimo, una protección y defensa que tenían como base el derecho común, el cual provenía de los usos y de las costumbres.

Todas las resoluciones que los tribunales declaraban, fueron compilados y formaron Estatutos y Ordenanzas, de entre las que destacan:

Las Tablas de Amalfi

El Consulado del Mar

Los Roles de Olerón

Las Leyes de Wisby

El Libro Negro del Almirantazgo.

El Código de la Liga Anseática.

---

<sup>15</sup> Orozco Vela, Oliviero, *La marina en la historia del comercio*, México, Asociación de la Escuela Naval Militar, 1962, p. 18.

### **3.2.2.3 El transporte marítimo en la actualidad.**

El transporte marítimo tiene enorme trascendencia en la economía mundial, tendiendo a nivelar los precios de las mercancías en los diferentes países, haciendo posible los intercambios comerciales, facilitando con ello la especialización y el desarrollo económico, atenuando las diferencias del nivel de vida, haciendo posible la utilización de la mano de obra desocupada, el transporte marítimo es imprescindible para asegurar el abastecimiento nacional.

Para muchos países este medio de transporte es como la circulación sanguínea de su economía, si es insuficiente, el país se asfixia.

El efecto multiplicador del transporte vía marítima es muy grande, da lugar a la existencia de una serie de numerosas empresas productoras de bienes y servicios que trabajan para él, por una parte, las industrias de construcción naval y de reparación de buques, así como las industrias auxiliares de la construcción naval que fabrican máquinas y otros elementos que se montan a bordo; por la otra, una variadísima gama de empresas de servicios como agentes, consignatarios, transitorios, empresas que prestan servicios de remolque, de almacenaje de las mercancías, empresas de comunicaciones radio telegráficas, avitualladoras, etcétera.

El transporte marítimo al realizarse en general en un ambiente internacional, adquiere una importancia estratégica de primer orden, principalmente para el suministro de las materias primas necesarias para la alimentación humana y el desarrollo económico en general.

Paralelamente, su importancia política también es grande, tanto por el carácter internacional, como por el impacto que presentan los buques en las relaciones entre los países, debido a su peculiar condición jurídica y al carácter de exposición permanente de la industria y los servicios de los países constructores y armadores. Cuando la bandera de un buque es la del país constructor, tiene un fuerte impacto.

Tomado en cuenta los factores que se han explicado desde el inicio de este capítulo, no existe duda que el efecto multiplicador del transporte marítimo en la economía mundial, es extraordinario, pues da lugar al nacimiento de empresas que prestan su servicio a este medio, tiene una influencia benéfica en la balanza de pagos, influye en una mejor disponibilidad y abaratamiento de materias primas necesarias para el desarrollo económico, tiende a compensar el desequilibrio económico y social que existe entre los países y tiene una importancia estratégica muy acentuada. Una prueba de la importancia del transporte marítimo es la de la intervención del gobierno de algunos países en importantes compañías de navegación, ayudándoles con beneficios como los subsidios y hasta participando directamente en el capital de dichas compañías.

### **3.3 LOS BUQUES.**

#### **3.3.1 Significación.**

Los vocablos "barco", "embarcación" y "nave" proceden del latín "barca" y "navis", respectivamente; en castellano ha dado lugar a palabras derivadas de uso corriente como "embarcar", "navegar", "naviero", etc.

El origen del vocablo buque, es menos conocido, al parecer se deriva del céltico "buc" que significa magnitud, tamaño, masa y a diferencia del castellano el vocablo "buque" no ha dado lugar a palabras derivadas.

El buque es simplemente un bien o un equipo, o una unidad de producción que realiza un servicio, ya sea el transporte marítimo de mercancías o de pasajeros.

En el caso de las mercancías, este servicio de transporte es considerado como una fase en el proceso de producción en que la mercancía adquiere un valor añadido; en el caso del transporte de pasajeros, el buque produce un servicio.

El transporte marítimo se caracteriza por el elevado precio de los buques, lo cual plantea diversos problemas financieros; el precio tiende a subir a pesar de los avances de la técnica en construcción naval y el aumento en la productividad de los astilleros, porque los buques necesitan servicios cada vez más complejos y mayores medidas de seguridad, exigidas por los convenios internacionales y las sociedades de clasificación. A lo largo del tiempo la tendencia a la inflación de costos influye sensiblemente en el precio de los buques, sin que se pueda contrarrestar debidamente a las mejoras de productividad de los astilleros.

El transporte terrestre tiene una inversión mucho más pequeña comparada con el costo de su infraestructura (carreteras, puentes, vías férreas) que el transporte marítimo, lo que establece sensibles diferencias en las condiciones de explotación de estos diversos modos de transporte.

Los buques son bienes costosos, sin embargo el provecho que de ellos se obtiene es satisfactorio, sobre todo si se toma en cuenta que el ochenta por ciento del transporte de mercancías se realiza por vía marítima.

### **3.4 EL ESTADO QUE GUARDA LA MARINA MERCANTE.**

#### **3.4.1 Desventajas.**

Obviamente el estado que guarda la Marina Mercante en México representa una serie de desventajas, se puede pensar en la primera y quizá la más impactante: la económica, ya que anualmente se fugan millones de dólares, los cuales no son invertidos en la adquisición de embarcaciones, sino que son únicamente gastos por concepto de renta, de naves que nunca pasaran a propiedad de navieros mexicanos. El comercio internacional es otra de las desventajas en la que se puede pensar de primer momento, pues el transporte de mercancías a otros países se lleva a cabo a través del mar y no precisamente a través de naves mexicanas.

No es una casualidad que las naciones que han resultado ser a través de la historia un modelo para sus contemporáneos hayan promovido la cultura marítima, ya fuese para el comercio o para la guerra, en México aún no es alcanzada esa cultura y lamentablemente ese hecho representa una gran desventaja a principios del siglo XXI.

Los pueblos que pretenden su desarrollo, no resolverán gran parte de sus problemas si no se racionalizan en el modo de controlar su exportación, México es un país que deja en manos de otros la exportación de su producción, lo cual

representa una fuga de divisas (por el pago de fletes de líneas extranjeras) y desempleo de la gente del mar, pues las empresas extranjeras que prestan sus servicios en México, no emplean al cien por ciento personas mexicanas y quizás dos de las cosas más graves es la dependencia que tiene el país de las naciones que son propietarias de los buques y la sujeción a condiciones desventajosas en algunos casos.

El transporte marítimo puede expandir las zonas de industrialización de un país como México, lamentablemente la inexistencia de una flota mercante y la mala administración, han limitado y asfixiado la economía del Estado Mexicano.

Por otra parte, la imposición en el precio de los productos mexicanos es una consecuencia de no tener una flota propia y hasta la condición de a quién vender y a quién no, pues el costo de un producto ya sea que se compre o que se venda, depende del grado de ventaja o desventaja que el transporte marítimo del Estado detente

El transporte marítimo promueve las ventas de mercancías y como consecuencia aumenta la producción interna, la falta de transporte marítimo inhibe el deseo de producir en los habitantes de un pueblo

La falta de transporte marítimo ha desfavorecido a la industrialización de México y las banderas de conveniencia han restado competitividad a la república mexicana y a muchos otros subdesarrollados.

El transporte marítimo promueve el desarrollo de algún ramo de la economía de cada Estado, pues lo hace competitivo en mercados internacionales, lamentablemente aunque hay muchos sectores productivos en México con los que

se podría competir en otros mercados, el escaso desarrollo de la cultura marítima ha sido un obstáculo.

Aquellas civilizaciones que aprendieron el valor que tiene una flota nacional, pudieron inclinar a su favor la riqueza del planeta y hasta los días actuales, la utilizan como medio para subyugar a los demás.

**CAPÍTULO IV**  
**EL PROBLEMA DE LA MARINA MERCANTE EN MÉXICO Y EL**  
**ARRENDAMIENTO FINANCIERO COMO AYUDA EN SU DESARROLLO.**

**4.1 ANÁLISIS Y EVALUACIÓN PARA LA REACTIVACIÓN DE LA MARINA MERCANTE.**

**4.1.1 La Comisión de Marina Mercante.**

El Golfo de México es la cuenca de aguas protegidas más grande del océano Atlántico. Constituye una parte sustancial de la región del gran Caribe o mediterráneo americano. La zona económica exclusiva de tres países convergen en el golfo. Se trata de un gran ecosistema marino. El golfo es un ecosistema internacional y debe ser protegido y utilizado de manera que se optimicen los retornos económicos y ambientales que resultan del aprovechamiento de sus recursos. Los principales usos incluyen, expansión urbana, pesquerías, minerales y petróleo, turismo, transporte marítimo

Por la importancia social, política, económica y científica, la explotación racional, la protección y la conservación del Golfo de México, debe constituir una prioridad nacional, porque la integridad ecológica del mismo, está en riesgo y su desarrollo sustentable se torna incierto.

La Comisión de Marina ante la insistencia de una gran cantidad de ciudadanos involucrados en el sector marítimo mercante mexicano, quienes plantean los problemas que esta actividad está soportando, consideró oportuno analizar y evaluar el qué y el cómo intervenir para colaborar en resolver esta problemática, desde su ámbito de competencia.

Para conocer esta problemática es pertinente obtener información legislativa sobre la situación del sector marítimo; conocer su historia; los problemas que ha enfrentado; las soluciones que se han buscado; lo que ha funcionado y lo que no; las necesidades de la industria y la efectividad de su marco normativo

La Comisión de Marina de la LVIII legislatura, decidió constituir una Subcomisión de Estudio para el análisis del conjunto de las situaciones que presenta la Marina Mercante, comisión que en el año dos mil dos presidió el diputado federal José Tomás Lozano y Pardinas.

En la investigación histórica de los ordenamientos jurídicos se encontró que las reglas se iniciaron desde las ordenanzas de Bilbao perfeccionadas en 1736, pasando por el Código de Comercio de 1854 cuyo libro tercero se refiere al

comercio marítimo; se mejoraron en el código de 1884 y el que hasta ahora es el ordenamiento mercantil vigente (entró en vigor el 1 de enero de 1890).

En 1940, se publicó la Ley de Vías Generales de Comunicación, que en su libro tercero estructura, en dieciséis capítulos y ciento treinta y seis artículos, lo relativo al régimen administrativo de las comunicaciones por agua y, que ya contenía un régimen de preferencias fiscales para las empresas mexicanas.

La primera ley especial que intentó sistematizar las distintas figuras jurídicas inherentes al derecho marítimo fue la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 que estuvo vigente hasta enero de 1994, fecha en que sería derogada casi en su totalidad por la Ley de Navegación.

En 1980, el Ejecutivo Federal consideró apoyar con ciertas medidas, a la industria naviera nacional, mediante la expedición de un ordenamiento de fomento y desarrollo: "La Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante", cuyo antecedente legislativo fue la Ley de Subvenciones de la Marina Mercante nacional de diciembre de 1930.

Con los vientos de modernización del 'Salinato' y la puesta de moda de los conceptos multimodales, del que era integrante el transporte marítimo, el impulso a la Marina Mercante nacional se definió como un compromiso a cumplir.

El 15 de diciembre de 1993, se presentó ante el pleno de la Cámara de Diputados, para su discusión y aprobación, el dictamen de la iniciativa de la "Ley

de Navegación", que contiene notables avances para facilitar la navegación y aumentar la seguridad jurídica. Sin embargo, marca la apertura del cabotaje a navieros extranjeros.

En mayo del 2000, la Ley de Navegación sufrió reformas y adiciones en algunos de sus artículos, entre los cuales destaca la prelación para la realización del cabotaje por naves y empresas extranjeras.

En el período que le ha tocado trabajar a la Subcomisión de Estudio se han realizado: Los foros para la modificación al marco normativo del sector marítimo y de consulta en el noroeste de México para la reactivación de la Marina Mercante nacional, en apoyo a la elaboración del 'Plan Nacional de Desarrollo'; un "Foro para la renovación de la flota petrolera", así como las mesas de trabajo para el desarrollo de la marina mercante en materia fiscal y de financiamiento.

Para estudiar el desarrollo de la Marina Mercante en materia de política sectorial, se han realizado extensas entrevistas con autoridades del Instituto Mexicano del Seguro Social, de las Secretarías de Hacienda, Energía y de Economía, así como con los diferentes grupos que conforman al sector marítimo.

La Subcomisión ha promovido la participación permanente en los nueve grupos de trabajo instalados en el Consejo Consultivo para Reactivar la Marina Mercante nacional, la comparencia del Coordinador General de Puertos y Marina Mercante y reuniones con el Secretario de Comunicaciones y Transportes. Igualmente trabaja en un proyecto de reforma integral de la Ley de Navegación y

en el proyecto de Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante nacional. Se han emitido ante el Pleno de la Cámara de Diputados, puntos de acuerdo para exhortar a Petróleos Mexicanos a renovar su flota mercante; al Senado para que analice la posible ratificación de los convenios C147 y C165 de la OIT; así como al Ejecutivo Federal para que considerara en el 'Plan Nacional de Desarrollo' las propuestas planteadas para la reactivación de la Marina Mercante mexicana.

El trabajo que en general ha realizado la Comisión de Marina se basa en los diferentes estudios que han sido elaborados para alcanzar el objetivo planteado, entre ellos los realizados por el Sistema de Investigación y Análisis de la Biblioteca de la Cámara de Diputados y la información remitida por las autoridades y por los grupos que conforman el sector marítimo

El conjunto de los foros realizados, las entrevistas con autoridades y grupos que forman parte del sector marítimo mercante del país; los estudios sobre la Marina Mercante; y en general de todas las propuestas que presenta la Subcomisión a la Comisión de Marina han sido objeto de un seguimiento serio, que fue retomado por el Secretario de Comunicaciones y Transportes a través de la instalación del Consejo Consultivo para Reactivar la Marina Mercante mexicana, el cual opera actualmente discuriendo acerca de los mecanismos que habrán de instrumentarse para la reactivación de esta industria.

El escenario es adverso en el ámbito del cabotaje, tan sólo en el año dos mil, se otorgaron quinientos setenta y siete permisos especiales de navegación a

cincuenta y cinco empresas y doscientas sesenta y dos embarcaciones; el ochenta y dos por ciento de éstos se concentra en cuatro banderas: Estados Unidos, Panamá, Liberia y Vanuatu. El tráfico de cabotaje, reservado a los mexicanos, se realiza significativamente por extranjeros; asimismo, aunque la normatividad señala que los permisos especiales de navegación no podrán otorgarse por más de noventa días, en la legislación no se especifica por cuanto tiempo o en cuantas ocasiones podrán renovarse dichos permisos, por lo que puede observarse que varias de las embarcaciones con permisos especiales navegan en aguas mexicanas todo el año realizando cabotaje.

Este hecho permite formular un serio cuestionamiento a las políticas públicas que en materia fiscal se han aplicado al sector marítimo en los últimos años, en tanto, se ha argumentado que la razón de que ello sea así, responde a que los costos de las empresas operando con una flota propia son altamente gravosos, resultando más rentable para éstas operar con banderas extranjeras.

A lo anterior, debe agregarse que el sector empresarial no es el único afectado con este hecho, las tripulaciones mexicanas resienten también esta problemática, ya que de acuerdo con el artículo 32 constitucional, de haber una flota nacional que realizara este tipo de tráfico, México aseguraría un número importante de fuentes de empleo para los mexicanos, sin embargo, al ser las embarcaciones extranjeras quienes realizan significativamente esta actividad, el empleo de tripulaciones nacionales se ve seriamente reducido, ya que aún cuando el artículo 7, de la Ley Federal del Trabajo, señala que por lo menos el noventa

por ciento de los trabajadores que laboren en empresas establecidas en territorio nacional deben ser mexicanos. la carencia de inspectores laborales que corroboren el cumplimiento de la normatividad permite a las embarcaciones extranjeras tripularse hasta en un setenta por ciento por personal extranjero.

Esta situación ha sido causa de intranquilidad en el sector, debido a una exigencia del sector laboral de que en embarcaciones extranjeras que hacen cabotaje, se respeten los estándares mínimos internacionales en la contratación de marinos mexicanos y se les otorguen las prestaciones sociales que marca la ley. Sin lugar a dudas este problema solo puede ser resuelto con la buena disposición de las partes

La situación que presenta el cabotaje constituye en sí misma uno de los principales problemas que enfrenta la Marina Mercante nacional, sumándoles a ella la falta de una política fiscal y la inexistencia de modelos de financiamiento. La industria marítima requiere para su fomento una fuerte inversión de capital y no existen mecanismos financieros que contribuyan a la adquisición de buques, pues las altas tasas de interés sobre este tipo de créditos, más que apoyar este objetivo lo desalientan.

El 5 de julio del año 2000, el periódico mexicano "el Financiero" publicó en uno de sus encabezados: "La Marina Mercante estancada por falta de estímulos fiscales", afirmando que la carga fiscal representa un obstáculo para el crecimiento de este sector

## **4.2 PETRÓLEOS MEXICANOS.**

### **4.2.1 La relación entre Pemex y el problema de la Marina Mercante.**

Otro de los factores que inciden en la pérdida de nichos de mercado, es que Pemex ha cedido la mayoría de sus fletes a embarcaciones extranjeras, sin tener la paraestatal una estrategia para el impulso de la Marina Mercante nacional. Esta empresa debe revisar sus procesos concursales con flota mexicana, sus esquemas de contratación, la renovación de la flota petrolera para distribución interna de refinados, la importación de productos petrolíferos y la exportación de crudos.

Respecto de los astilleros mexicanos aparece un cuestionamiento: ¿cómo lograr reactivar la construcción y reparación de embarcaciones en México, si se carece de una verdadera Flota Mercante nacional? La respuesta a esta pregunta requiere identificar la competitividad de México respecto del impacto de los costos de equipo y materiales para la construcción y reparación de embarcaciones en la industria naval, igualmente, cuantificar las ventajas y desventajas que estos enfrentan respecto de los astilleros extranjeros y determinar el nivel y características de la demanda de la construcción y reparación de buques.

La situación que presenta el tráfico de altura es aún más alarmante, ya que actualmente no existen más de dos embarcaciones realizando esta actividad, el dato se ha reiterado y no se puede dejar de mencionar, ya que éste en sí mismo obliga a reflexionar sobre la cantidad de divisas que actualmente se pierden al

carecer de una Flota Mercante nacional; efectivamente en el ochenta por ciento del comercio exterior que México realiza, vía transporte marítimo, las embarcaciones mexicanas no participan, perdiéndose con ello no sólo recursos para el erario público y ganancias para las empresas, sino fuentes de empleo. Lo mismo que en el cabotaje, el nulo desarrollo del tráfico de altura ha sido limitante para generar empleos para los recursos humanos existentes, que no cuentan con un ámbito para el desarrollo laboral y de encontrarlo se enfrentan a condiciones de desventaja al competir con mano de obra más barata.

A la problemática específica de la Marina Mercante mexicana, debe sumarse la que se presenta a nivel internacional y que afecta tanto a los armadores como a las tripulaciones, es decir, las Banderas de Conveniencia, ¿cómo competir con embarcaciones que además de operar en paraísos fiscales aumentan sus ganancias a costa de la violación de los derechos laborales? y ¿cómo competir, por otra parte, con países de larga tradición marítima?

Actualmente, en las sesiones que se realizan en el marco del consejo instalado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se busca dar solución a estos temas que conocen bien quienes integran al sector marítimo; las propuestas que se discuten en cada uno de los grupos instalados apuntan a la instrumentación de una política integral para la Marina Mercante mexicana, una política que considere a Pemex como detonador de esta industria, mecanismos financieros por parte del Banco Mexicano de Comercio Exterior y Nacional Financiera, acuerdos a las necesidades específicas de los armadores y de los

astilleros; un tratamiento fiscal por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público que permita a la Flota Mercante nacional ser competitiva frente a las flotas extranjeras; la ratificación de dos Convenios de la Organización Internacional de Trabajo para proteger a las tripulaciones nacionales; la revisión de los planes de estudio y del reglamento bajo el cual las Escuelas Náuticas capacitan y actualizan a las tripulaciones.

En la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados, se tiene claro que las medidas que habrán de aplicarse para la reactivación de la marina mercante deberán ser producto de un esfuerzo y compromiso coordinado, del que participen las autoridades de cada una de las entidades, dependencias y Secretarías de Estado del Ejecutivo Federal; el sector empresarial, el sector social, y cada una de las instituciones que participan del ámbito marítimo mercante.

En varios de los mecanismos propuestos para lograr este objetivo, interviene el Legislativo Federal, que en comisiones unidas pretende impulsar las iniciativas de reforma o de ley y los dictámenes correspondientes para la modificación de la Ley de Navegación o en su caso la legislación en materia fiscal. Los proyectos que se procesan en la Comisión de Marina buscan que el análisis previo que requiere toda medida legislativa se elabore de manera simultánea a los realizados en el Consejo. Es sabido que reactivar la Marina Mercante mexicana no puede aplazarse por más tiempo y más allá de los trabajos que desde el legislativo se impulsen, es necesaria la voluntad de todo el sector marítimo mercante, sin voluntad todo esfuerzo que se realice desde otras trincheras se verá retrasado.

Por otra parte, la mayoría de los discursos sobre la problemática actual de la marina, hacen alusión a los millones de kilómetros cuadrados de aguas que la república mexicana tiene, la potencialidad de sus puertos y la gran cantidad de recursos que se están perdiendo por carecer de una marina mercante fuerte y nacional.

Es conveniente, al exponerse estos temas, reflexionar en el sentido del gran esfuerzo que han hecho miles y miles de mexicanos en sus respectivos tiempos, para mantener viva la Marina Mercante mexicana.

En estos tiempos, debe entenderse que la reactivación de la marina mercante tiene que ser considerada como una vía para el desarrollo económico y social de México y es por eso indispensable pensar que los mecanismos que se instrumenten se asuman con plena responsabilidad social, pensando en el interés nacional.

#### **4.2.2 La pérdida de dinero mexicano.**

Petróleos Mexicanos paga anualmente mil millones de dólares por la renta de barcos, en donde las únicas beneficiadas son las compañías extranjeras con quienes establece contratos hasta por veinte años; mientras que los barcos de origen y bandera mexicana muy pocas veces son contratados por la paraestatal. Hasta la fecha se desconocen los mecanismos por los cuáles Pemex importación,

hace la contratación de los buques extranjeros, lo que representa una sangría de recursos para el país, pues anualmente, del total de renta por embarcaciones de todo tipo en México, el pago que se realiza es por 16 mil millones de dólares anuales.

De acuerdo con estudios de la Marina Mercante que se han realizado en la Cámara de Diputados, Pemex está en un punto crítico (ante la falta de buques nacionales) que no quiere reconocer, a tal grado que este problema podría significar dejar al estado de Yucatán y Chiapas sin gasolina.

En el estudio de la Marina Mercante de Altura y Cabotaje, ésta última que se refiere al trayecto sólo en los puertos mexicanos, Pemex es una parte medular, ya que gasta un promedio de entre mil y ochocientos millones de dólares anuales en la renta de buques, y lo más triste de todo es que aquí teniendo la materia prima y el cliente cautivo resulta que los únicos beneficiados de estos contratos son los armadores extranjeros.

La zona en donde se encuentra concentrada la flota extranjera es en Ciudad del Carmen, Campeche (de ahí se extrae el setenta por ciento del petróleo), y se tiene el referente de que hay entre mil y ochocientas embarcaciones de cabotaje, todas ellas al servicio de Pemex, que van desde barcasas, lanchas, hasta los buques más grandes que son los encargados de llevar y traer los implementos necesarios para las plataformas que extraen el petróleo para la nación. Uno de los requisitos fundamentales que tiene que cubrir

el barco para poder ser contratado, es traer la bandera mexicana, es ahí en donde se dan los actos de "coyotaje" (llamados así vulgarmente en la zona), en donde las autoridades de la paraestatal, permiten que se cometan serias irregularidades. El problema es que habiendo empresas que alquilan los buques que existen en la zona, entre el setenta y cinco y el ochenta por ciento de éstos son de propiedad o bandera extranjera, este mecanismo 'raro' es el que genera el "coyotaje" y consiste en navegar con bandera mexicana pero con tripulación extranjera. Los únicos beneficiados son los extranjeros.

Para llevar adelante el servicio de transportar la materia prima extralda de Pemex, es necesario hacer viajes en los diferentes puertos del país, pero hasta ahora parece no existir una regulación para que sean incluidos los barcos mexicanos y establezcan contratos con la paraestatal.

El único requerimiento que Pemex pide es que sea una bandera mexicana, pero eso no existe, porque las embarcaciones extranjeras pagan a personas mexicanas una mensualidad, el nacional mexicano presta el nombre y como resultado de ello, sólo por "fuera" el barco es mexicano, mientras que la tripulación y los beneficiados vienen de otros países. Algunas ocasiones la participación de naves extranjeras es indispensable, porque se necesitan barcos de determinadas características o porque se requieren embarcaciones en determinado tiempo, esto ha causado sin duda graves errores que se reflejan en el desarrollo de la marina.

Diversas tripulaciones que han trabajado o que realizan trabajo con Petróleos Mexicanos, atribuyen a la paraestatal, la búsqueda de los precios más bajos, en los contratos que celebran, aunque con ello se fomente la evasión de impuestos y se deje sin beneficio al país.

El setenta y cinco u ochenta por ciento de las embarcaciones que están en ciudad del Carmen, Campeche, tienen marinos extranjeros, pues son más baratos, éstos no exigen pago de seguro social ni algunas otras prestaciones como la correspondiente al Fondo Nacional para la Adquisición de la Vivienda.

Pemex Internacional alquila los barcos que llevan el petróleo al exterior y los procedimientos de cómo se hacen estos contratos, son desconocidos tanto para la autoridad naviera como para la legislatura actual.

El ochenta por ciento de los buques que son contratados por Pemex, son de bandera de conveniencia, ello provoca que no se paguen impuestos y que el pago que reciben sea sólo para la empresa extranjera, al no estar constituidos como una empresa mercantil, sólo buscan tener un registro que les permite realizar navegaciones de cabotaje en los puertos mexicanos, algunos de esos buques pertenecen a países como Panamá, Noruega, Holanda y Bahamas.

Concentrados en la parte sur del país, México, a través de Pemex, renta el ochenta por ciento de barcos con bandera extranjera, dejando de lado a los nacionales y tiene una derrama anual de mil millones de dólares, cincuenta por

ciento de bandera de Estados Unidos de América, quince por ciento de bandera panameña y diez por ciento de Bahamas, Noruega, Holanda.

### **4.3 LAS PROPUESTAS.**

#### **4.3.1 Análisis de los expertos.**

Ante la preocupación de muchos mexicanos que de alguna manera han dedicado su vida al mar, que han trabajado dentro de las filas de la Marina Mercante mexicana y están concientes que en ésta última existe una posibilidad de desarrollo para la república mexicana, existen varias propuestas para la reactivación de la Marina Mercante nacional. Aunque el problema es complicado, se puede presumir que hay nacionales mexicanos que están interesados en salir adelante, que tienen la capacidad y el deseo de lucha en una difícil batalla, pero lo más importante, tienen interés en defender lo que le pertenece al pueblo mexicano: la soberanía de sus mares.

El periódico Diario de México, en su quinta plana, con fecha 27 de febrero de dos mil dos, publicó la declaración del ciudadano José Tomás Lozano y Pardinás, en la que manifiesta que existe la necesidad de que se reforme la Ley de Navegación y que se establezca un registro público marítimo, (Registro Marítimo Mexicano) diseñado para recibir embarcaciones nacionales y extranjeras para la atracción de navieros y armadores.

Así mismo, el diputado Lozano y Pardinás, en su participación en el Foro de Consulta para la reactivación de la Marina Mercante nacional y estudio de su

evolución histórica, celebrado el 30 marzo de 2001, en la ciudad de Mazatlán, Sinaloa, manifestó: "Estamos buscando al Poder Judicial para que también pueda proponer, sugerir y hasta hacer los cambios necesarios en la Legislación para crear Tribunales especializados para la Marina Mercante."<sup>16</sup>

Por otra parte, Omar Olvera de Luna<sup>17</sup> comenta en la misma reunión: "El hecho de que una embarcación sea un bien mueble, no quiere decir que no tenga la garantía suficiente. Tiene la garantía suficiente y los bancos no tienen pretexto para no dar créditos y eso lo tenemos en los países europeos, bancos especializados para dar crédito en materia de barcos."

"Lo que necesitamos es que este país también abra bancos especializados para créditos a la Marina Mercante para ser competitivos en el mundo, pero como no tenemos nada de eso, tenemos que iniciarlo".

"...barcos que son extranjeros, con bandera extranjera no pagan ningún impuesto en México; barcos extranjeros con bandera mexicana pagan una parte de impuestos y barcos mexicanos con bandera mexicana son los que pagan todos los impuestos; eso es lo inequitativo, sería injusto obligar al usuario de los servicios de la Marina Mercante a que contrate un empresario. Lo que el Gobierno debe hacer, y en eso debemos trabajar todos los diputados federales, es en lograr que el empresario mexicano esté en situaciones de igualdad y de equidad ante los proveedores de servicios internacionales, pues esta situación de

<sup>16</sup> Lozano y Párdinas, José Tomás, *El Tomo de la memoria de consulta para la reactivación de la Marina Mercante Nacional y estudio de su evolución histórica*, <http://www.cddhcu.gob.mx/comisiones/marina/mercante>.

<sup>17</sup> Olvera de Luna, Omar, *El Tomo de la memoria de consulta para la reactivación de la Marina Mercante Nacional y estudio de su evolución histórica*, <http://www.cddhcu.gob.mx/comisiones/marina/mercante>.

discriminación o de desplazamiento al mexicano, está ocurriendo en muchas actividades económicas del país”.

“El procedimiento es actuar frente a la Secretaría de la Contraloría y Desarrollo Administrativo para que las cosas se hagan y se actúe directamente, para que se revisen y se vean las cosas que están sucediendo en la marina mercante”.

En dicho foro participaron ponentes que expusieron sus ideas y comentarios relativos al tema, tales como: el Diputado Juan Manuel Duarte Dávila<sup>18</sup>, presidente de la Comisión Nacional de Transportes, quien manifestó: “Vamos a poner al naviero mexicano con buque mexicano en igualdad de circunstancias con el que flota un barco extranjero; lo que pido es que se reforme el Reglamento de la Ley de Navegación, de manera que se establezca un programa en el que los usuarios del transporte proporcionen un programa a tres años; en el que cada seis meses sus necesida

des de transporte se confirmen, llegando así a obtener equidades” y Mauricio Ruano<sup>19</sup>, presidente de una conocida compañía naviera de México, quien expuso: “Lo que debemos vigilar es que si nuestro comercio interno, independientemente de la soberanía, genera un ingreso, ese ingreso, ese valor agregado que se le da al flete, debe quedarse en México, que no se vaya; esto

<sup>18</sup> Duarte Dávila, Juan Manuel, *El Tomo de la memoria de consulta para la reactivación de la marina mercante nacional y estudio de su evolución histórica*, <http://www.cddhcu.gob.mx/comisiones/marina/mercante>

<sup>19</sup> Ruano, Mauricio, *El Tomo de la memoria de consulta para la reactivación de la marina mercante nacional y estudio de su evolución histórica*, <http://www.cddhcu.gob.mx/comisiones/marina/mercante>.

nos da dos cosas muy importantes, un punto de partida y que el cabotaje sea el primer escalón para el desarrollo de la Marina Mercante."

Si bien es cierto que México atraviesa una crisis en cuanto al desarrollo de la Marina Mercante, también existe preocupación por iniciar un cambio, pues actualmente se realizan foros, conferencias, exposiciones, investigaciones, comisiones de estudio, etcétera, que plantean el estado en que se encuentra la Marina Mercante mexicana y soluciones a los problemas de la misma.

Partiendo de que existen no solo varias, sino importantes propuestas para alcanzar el desarrollo de la Marina, se comprenderá que el arrendamiento financiero es una posible opción, otorgada por la misma Ley de Navegación.

#### **4.4 EL ARRENDAMIENTO FINANCIERO.**

##### **4.4.1 Significado y Artículo 10, Ley de Navegación.**

El arrendamiento financiero está regulado por la Ley General de organizaciones Auxiliares del Crédito, la cual entró en vigor el 14 de enero de 1985, cuando Miguel de la Madrid Hurtado era el presidente constitucional de México.

La Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, en su artículo 25, define el arrendamiento financiero, que a la letra dice: "Por virtud del contrato de arrendamiento financiero, la arrendadora financiera se obliga a adquirir determinados bienes y a conceder su uso o goce temporal, a plazo forzoso, a una persona física o moral, obligándose ésta a pagar como

contraprestación, que se liquidará en pagos parciales, según se convenga, una cantidad en dinero determinada o determinable, que cubra el valor de adquisición de los bienes, las cargas financieras y los demás accesorios y adoptar al vencimiento del contrato alguna de las opciones terminales".

El artículo 30 del mismo ordenamiento establece que al concluir el plazo del vencimiento del contrato y siempre que se hayan cumplido todas las obligaciones, la arrendataria deberá adoptar alguna de las siguientes opciones terminales:

I.- La compra de los bienes a un precio inferior a su valor de adquisición, que quedará fijado en el contrato. En caso de que no se haya fijado el precio debe ser inferior al valor del mercado a la fecha de compra conforme a las bases que se establezcan en el contrato.

II.- A prorrogar el plazo para continuar con el uso o goce temporal, pagando una renta inferior a los pagos periódicos que venía haciendo, conforme a las bases que se establezcan en el contrato, y

III.- A participar con la arrendadora financiera en el precio de la venta los bienes a un tercero, en las proporciones y términos que se convengan en el contrato.

Además, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, mediante disposiciones de carácter general, está facultada para autorizar otras opciones terminales.

Como en todo contrato uno de los elementos esenciales del arrendamiento es la manifestación de la voluntad. El arrendatario está en posibilidad de elegir

alguna de las opciones terminales señaladas en el artículo 25 de ley, según le convenga a sus intereses.

En el capítulo primero de este trabajo, se desarrolló la concepción del arrendamiento financiero, sin embargo, cabe mencionarlo nuevamente al proponerlo como opción para la reactivación de la Marina Mercante en México.

El artículo 10 de la Ley de Navegación posibilita a los mexicanos (personas físicas) y a los entes jurídicos (constituidos conforme a las leyes mexicanas), para abanderar, matricular y registrar como mexicanas las embarcaciones que tengan en posesión como consecuencia de un arrendamiento financiero.

El arrendamiento financiero podría ser celebrado con una arrendadora financiera del extranjero o del país, lo importante es que de ser conveniente para el arrendatario, al final comprará la embarcación y pasará a ser propietario, sin necesidad de más trámites, pues la nave era mexicana desde que el arrendatario la tenía en posesión.

#### 4.4.1.2. Ventajas.

Pero ¿por qué celebrar un arrendamiento financiero para obtener embarcaciones mexicanas?

La respuesta es sencilla, el arrendamiento financiero facilita a cualquier empresa la obtención de bienes de los que carece, le permite producir y adquirir finalmente a título de propietario, si así lo decide, el bien.

El arrendamiento financiero preserva el capital de la empresa, permitiéndole conservar dicho capital para otras inversiones en lugar de atarlo a activos fijos.

El arrendamiento financiero evita el pago de enganches o adelantos incómodos en la economía de una empresa que inicia en la adquisición de sus bienes de producción, además que los gastos accesorios, como los fletes, la instalación, etcétera, pueden integrarse a las rentas que se pagan periódicamente.

Este contrato ofrece ventajas fiscales que considerablemente disminuyen el costo de adquisición del equipo, dependiendo del tipo de arrendamiento las rentas pueden ser tratadas íntegramente como gastos operativos o como capital.

Otra de las ventajas presupuestales es que el arrendamiento financiero garantiza un pago fijo por el plazo contratado, lo que facilitará a la empresa que lo celebre, una planeación financiera más efectiva.

El contrato de arrendamiento minimiza los riesgos de obsolescencia, pues protege a las empresas del riesgo de limitarse a tener un equipo que no pudiera satisfacer sus necesidades futuras.

Las arrendadoras financieras apoyan operaciones que constituyen para el sector empresarial y las personas físicas una fuente importante de financiamiento para la adquisición de activos fijos tanto nacionales como importados, a mediano y corto plazo. El bien arrendado siempre se financia a plazos que se ajustan a las necesidades del arrendatario y con tasas de interés muy competitivas. Esto permite al empresario aplicar sus recursos en áreas y proyectos estratégicos y obtener un mayor aprovechamiento de su capital de trabajo. Entonces, con tantas ventajas como las que ofrece el arrendamiento financiero a través de las arrendadoras de México y el mundo, porque habría de escaparse la Marina

**Mercante mexicana a una oportunidad para hacerse de embarcaciones mexicanas y librarse de poner en manos de los extranjeros la riqueza de sus litorales.**

El crecimiento de la flota mercante mexicana no es algo que pueda lograrse en un día, como se mencionó anteriormente, los buques son bienes costosos, los apoyos fiscales son nulos, los astilleros mexicanos no producen y podrían citarse más limitantes, sin embargo, si se toma en cuenta el ejemplo de que Pemex gasta millones de dólares en la simple renta de buques extranjeros para realizar la actividad del cabotaje en el sur del país, no se descarta la posibilidad de que dentro de algunos años, mediante contratos de arrendamiento financiero celebrados por empresas que gastan grandes cantidades anualmente en la renta de embarcaciones extranjeras, se vayan adquiriendo embarcaciones que permitan que sean los nacionales mexicanos quienes trabajen en el cabotaje y en el transporte marítimo de las mercancías de México al mundo, con la ventaja de que, sin ser propiedad aún de dichas empresas o personas físicas mexicanas, dichas embarcaciones enarbolarán la bandera mexicana y estarán registradas como "embarcaciones mexicanas".

## CONCLUSIONES

I.- Fenicia es uno de los antecedentes más importantes del arrendamiento, en donde el objeto principal era la renta de embarcaciones.

II.- Los habitantes de Babilonia, poderoso imperio y civilización destacada del Oriente Medio, también se caracterizaron por celebrar contratos de arrendamiento para conseguir herramientas necesarias para el cultivo de sus tierras.

III.- El arrendamiento financiero es una figura jurídica que se origina en los Estados Unidos de América en la década de los cincuentas, con el nombre de leasing.

IV.- En Latinoamérica, los pioneros del arrendamiento financiero fueron Brasil, Venezuela y México

V.- Las naciones que han demostrado ser civilizaciones modelo para sus contemporáneos, han promovido el desarrollo de sus flotas marítimas; ya fuese para mercar o para hacer la guerra y estas ciudades tenían en sus barcos el símbolo de progreso y la gloria de su nación

VI.- Aquellos pueblos que aprendieron el valor de tener una flota nacional de embarcaciones, han podido manejar a su favor la riqueza del planeta y han utilizado esos recursos para subyugar a las naciones que no cuentan con ellos.

VII.- Es evidente el hecho de que entre más rico es un país, más importancia le presta a su Marina Mercante, lo que se explica debido a que paralelamente a la flota mercante crecen y se fomentan muchas industrias.

VIII.- México, con una ubicación geográfica privilegiada, con una extensión de litorales de 7,919 7 kilómetros en el Pacífico y 2,821 2 kilómetros en el Golfo, no ha podido desarrollar una flota que impida a los extranjeros participar en las actividades marítimas que les corresponde a los mexicanos, como lo dicta el artículo 32 Constitucional, no se puede dar la espalda a este problema, pues, donde quiera que se mire, siempre se estará rodeado de "agua"

IX - Los países industrializados gozan de una cultura marítima antigua, ellos han instalado en sus sistemas educativos el conocimiento de los mares de su entorno. Estas potencias marítimas de ninguna manera negocian desfavorablemente con su comercio marítimo, pues tienen suma conciencia de que el ochenta por ciento del comercio mundial se realiza por vía marítima.

X.- El transporte marítimo tiene enorme trascendencia en la economía mundial,

nivela los precios de las mercancías en los diferentes países, hace posible los intercambios comerciales, facilita la especialización y el desarrollo económico, atenúa las diferencias del nivel de vida, hace posible la utilización de la mano de obra desocupada, además de que el transporte marítimo es imprescindible para asegurar el abastecimiento nacional.

XI.- El efecto multiplicador del transporte marítimo en la economía mundial, da lugar al nacimiento de empresas que prestan su servicio a este medio, tiene una influencia benéfica en la balanza de pagos, influye en una mejor disponibilidad y abaratamiento de materias primas necesarias para el desarrollo económico, tiende a compensar el desequilibrio económico y social que existe entre los países y tiene una importancia estratégica muy acentuada.

XII.- Es una realidad que en México parte del proceso económico no es posible sino hasta que se fortalezca a la agricultura, pero ésta no es suficiente para dar el primer paso en firme hacia el futuro del México actual, porque ello equivaldría a andar bien con un solo pie; el esfuerzo gemelo, o en sentido figurado el otro pie, no puede ser cosa distinta al transporte.

XIII.- La Marina Mercante es hasta fines del siglo XX, el medio más adecuado para el transporte de cosas, es la vía que encauza, desarrolla, mantiene y acrecienta la riqueza de un país, el mejor camino para llegar al engrandecimiento nacional; ha sido y será con raras excepciones, el exponente máximo de la potencialidad

industrial de un país, en todos sus aspectos; mantiene la preponderancia internacional de cualquier pueblo.

XIV.- La escasa presencia de la Marina Mercante en el ámbito internacional ha estado acompañada de un acelerado desabanderamiento, como consecuencia de la creciente tendencia mundial de utilizar banderas de conveniencia, lo que va agravando el envejecimiento de las embarcaciones y la carencia de mecanismos eficientes de financiamiento para fomentar la inversión de las empresas navieras nacionales, cuyo nivel de actividad es muy reducido; este fenómeno provoca que los niveles de empleo de tripulación mexicana disminuya y que el pago de fletes a embarcaciones extrajeras se incremente.

XV.- Se tiene conocimiento de que debido a la reciente política de cabotaje en México, más navieras extranjeras se benefician en costas mexicanas y desplazan al transportista mexicano. No se puede considerar que dicha política conceda certeza jurídica a las navieras mexicanas, pues es evidente que no se ha logrado erradicar la injerencia extranjera, sino todo lo contrario.

XVI.- En cuanto a la transportación marítima de altura, prácticamente ha desaparecido las embarcaciones registradas con bandera mexicana y debido a la poca representación de buques mexicanos en el tráfico de altura, el beneficio potencial de este tipo de tráfico se convierte en una fuga de divisas.

XVII.- El decreto de fecha 26 de mayo de 2000, que reformó y adicionó la Ley de Navegación, obviamente no ha sido suficiente para que la Marina Mercante se coloque en el sitio de excelencia que le corresponde, pues aún se encuentra en desventaja ante la competencia con empresas extranjeras que están exentas de la carga fiscal que las mexicanas tienen por encima (Impuesto al Activo, IVA, seguro social, y retiros), por la carencia de soluciones integrales que fiscalmente respalden la competitividad de los nacionales mexicanos en el rubro que se menciona.

XVIII.- Actualmente en México hay escasez de entusiasmo por parte de los inversionistas en la materia marítima, esto es el resultado de la carencia de mecanismos que otorguen certeza y seguridad jurídica a su inversión.

XXI.- Existe una Comisión de Marina, la cual a través de una Subcomisión de Estudio del estado que guarda la Marina Mercante nacional ha realizado Foros que tienen por objeto la modificación al marco normativo del sector marítimo y de Consulta en el Noroeste de México para la reactivación de la Marina Mercante nacional, en apoyo a la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo; y la renovación de la flota petrolera, así como las mesas de trabajo para el desarrollo de la marina mercante en materia fiscal y de financiamiento.

XX.- La reactivación de la marina mercante debe ser considerada como una vía para el desarrollo económico y social de México y por ello resulta indispensable

pensar que los mecanismos que se instrumenten se asuman con plena responsabilidad social, pensando en el interés nacional.

XXI.- El decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación con fecha veintiséis de mayo de dos mil, que reforma y adiciona la Ley de Navegación, en el artículo 10, les da la oportunidad a los mexicanos de abanderar, matricular y registrar como mexicanas, embarcaciones y artefactos navales que estén en su posesión mediante un contrato de arrendamiento financiero.

XXII.- Es un hecho que el desconocimiento que las personas que trabajan en el medio marítimo tengan del contrato de arrendamiento financiero, es una barrera a la opción de registrar embarcaciones mexicanas aún cuando no sean propietarios de la embarcación o artefacto naval, otorgada por el reformado artículo décimo de la Ley de Navegación.

XXIII.- El arrendamiento financiero facilita a cualquier empresa la obtención de bienes necesarios, le permite producir y adquirir finalmente a título de propietario, si así lo decide, preserva el capital de la empresa, permitiéndole conservar dicho capital para otras inversiones en lugar de atarlo a activos fijos, ofrece ventajas fiscales que disminuyen el costo de adquisición del equipo, garantiza un pago fijo por el plazo contratado y minimiza los riesgos de obsolescencia.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

XXIV.- Las arrendadoras financieras apoyan operaciones que constituyen para el sector empresarial una fuente importante de financiamiento para la adquisición de activos fijos tanto nacionales como importados, a mediano y corto plazo. El bien arrendado siempre se financia a plazos que se ajustan a las necesidades del arrendatario y con tasas de interés muy competitivas.

XXV.- La situación actual de la Marina Mercante Mexicana engrandece la necesidad imperante de reactivarla, realizando los cambios que sean necesarios, con el propósito de convertirla en un satisfactor de asuntos nacionales e internacionales para el país.

XXVI.- La necesidad imperante de reactivar o quizá activar simplemente la Marina Mercante realizando los cambios que sean necesarios, tiene como propósito convertirla en un satisfactor tanto nacional como internacional.

## RECOMENDACIONES

Primera.- Promover la cultura marítima en México, valiéndose de que el país se encuentra en una zona geográficamente privilegiada, rodeada de grandes mares, que implican riquezas naturales inigualables y una puerta para el desarrollo de la república.

Segunda.- Iniciar programas inmediatos de fortalecimiento y reactivación a la Marina Mercante mexicana, atacando principalmente el problema de la casi inexistencia de buques mercantes que impiden el desarrollo del transportista mexicano y permiten la injerencia extranjera en costas del país.

Tercera.- Adquirir naves que respondan al manejo de transporte de mercancías por vía marítima, con el fin de empezar a reducir costos.

Cuarta.-Estudiar al transporte marítimo de mercancías como un aliado a los fenómenos económicos, políticos o jurídicos, que pueden ser una vía para el desarrollo de México.

Quinta.- Motivar al pueblo mexicano alejándolo de atavismos históricos, para que comprendan la actividad marítima mercante, como una fuente de ingresos.

Sexta.- La intervención del Estado en los casos en que haya que estimular áreas propensas para la infraestructura marítima mercante y si la situación lo requiere y es benéfico, dejar actuar libremente la participación privada.

Séptima.- Promover los foros que celebra la Comisión de Marina entre la población más interesada en la problemática de la Marina Mercante mexicana, para que de ser posible la gente conozca los aspectos importantes y participe con soluciones y en el mejor de los casos atraer inversionistas que contribuyan en la solución de los problemas.

Octava.- Impulsar el crecimiento de la población de buques mexicanos, impedir la injerencia de nuevos buques extranjeros e ir eliminando cuando la situación lo requiera, los que se encuentran desde hace años en costas mexicanas.

Novena.- Hacer del conocimiento de navieros mexicanos, empresas del Estado como Petróleos Mexicanos, de marinos mercantes y de toda persona que tenga relación con el transporte marítimo, la posibilidad de abanderar y registrar una embarcación como mexicana, aunque no se tenga la propiedad del bien, basta con tenerla en posesión mediante contrato de arrendamiento financiero.

Décima.- Promover las ventajas del arrendamiento financiero y hacer de conocimiento de los interesados, que es un medio seguro para la adquisición de un bien, en el caso concreto para la adquisición de embarcaciones y artefactos navales.

Onceava.- Dar a conocer a las arrendadoras financieras mexicanas, que existe en la renta de embarcaciones, un gran negocio que no solo beneficia a su empresa, sino que podría fortalecer el desarrollo de la república mexicana.

Doceava.- Hacer frente a los problemas de la Marina Mercante mexicana y resolverlos de manera inmediata, ya que evidentemente el no darles importancia significa pérdidas constantes, dependencia y por que no, disminución en la soberanía de México.

**BIBLIOGRAFÍA****Textos consultados:**

**ACOSTA** Romero, Miguel,  
*Contratos mercantiles*,  
México,  
editorial Porrúa,  
1982.

**ARCE** Gargallo, Javier,  
*Contratos mercantiles alpicos*.  
Segunda edición,  
México,  
editorial Trillas,  
1993.

**BASULTO** Ortega, José Luis,  
*Análisis del transporte marítimo internacional*,  
México,  
Universidad Nacional Autónoma de México,  
1980.

**CASTRO** González, Emilio,  
*Narrativa, política, cultural, relativa al desarrollo marítimo de México*,  
México,  
1997.

**CUYÁS**, Arturo.  
*Nuevo diccionario de Cuyás*,  
quinta edición,  
New Jersey,  
editorial Prentice-Hall, Inc ,  
1972.

**DE PINA** Vara, Rafael,  
*Diccionario de derecho*.  
Decimoctava edición.  
México,  
editorial Porrúa, 1992.

DÍAZ Bravo, Arturo,  
*Contratos mercantiles*,  
quinta edición,  
México,  
editorial Harla,  
1995.

HERNÁNDEZ Sampieri, Roberto,  
*Metodología de la investigación*,  
segunda edición,  
México,  
Editorial Mc Graw Hill,  
2001.

MOTO Salazar, Efraín,  
*Elementos de derecho*,  
cuadragésima quinta edición,  
México,  
editorial Porrúa,  
2000

OLVERA de Luna, Omar,  
*Contratos mercantiles*,  
México,  
editorial Porrúa,  
1982.

OLVERA de Luna, Omar,  
*Derecho marítimo*,  
quinta edición,  
editorial Porrúa  
México,  
1997.

OROPEZA Vela, Oliviero,  
*La marina en la historia del comercio*,  
México,  
Asociación de la Escuela Naval Militar,  
1962.

PEREDA Villar, Juan Manuel  
*Marino mercante, testimonios*,  
México,  
1997.

SOLÍS Guillén, Eduardo,  
*Derecho oceánico*,  
México,  
editorial Porrúa,  
1987.

VÁZQUEZ del Mercado, Oscar,  
*Contratos mercantiles*,  
cuarta edición,  
México,  
editorial Porrúa,  
1992.

Legislación consultada:

*Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*,  
decimosexta edición,  
México,  
Ediciones fiscales ISEF S.A.,  
2001.

*Legislación de Banca, Crédito y Actividades conexas*,  
México,  
editorial Delma,  
2002.

*Ley de Navegación y su Reglamento*,  
México,  
editorial Delma,  
2001.

*Código Fiscal de la Federación*,  
decimoséptima edición,  
México,  
Ediciones fiscales ISEF S.A.,  
2001.

*Ley del impuesto al valor agregado*,  
decimoséptima edición,  
México,  
Ediciones fiscales ISEF S.A.,  
2001.

***Ley del impuesto al activo,***  
decimoséptima edición,  
México,  
Ediciones fiscales ISEF S.A.,  
2001.

TRUEBA Urbina, Alberto,  
***Ley federal del trabajo,***  
nonagésima edición,  
México,  
editorial Porrúa,  
2001.

Información obtenida de la red:

HERNÁNDEZ Campos, Edgar Ulises,  
***Arrendamiento financiero, tratamiento contable, fiscal y legal***  
<http://www.cppure.com/colabore/Arrendamiento.ppt>.

***1 Tomo de la memoria de consulta para la reactivación de la Marina Mercante Nacional y estudio de su evolución histórica,***  
Mazatlán, Sinaloa  
<http://www.cddhcu.gob.mx/comisiones/marina/mercante>.  
2001.

***Programa de desarrollo del sector de comunicaciones y transportes 1995-2001,***  
[http://pnd.presidencia.gob.mx/pnd/pdf/2001\\_re\\_pnd\\_297\\_319.pdf](http://pnd.presidencia.gob.mx/pnd/pdf/2001_re_pnd_297_319.pdf).