



## DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Puertos.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de junio de 2012

PROCESO LEGISLATIVO	
01	28-04-2011 Cámara de Senadores. <b>INICIATIVA</b> con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de Puertos. Presentada por los Senadores Rogelio Rueda Sánchez (PRI) y Sebastián Calderón Centeno (PAN). Se turnó a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos. Diario de los Debates, 28 de abril de 2011.
02	04-10-2011 Cámara de Senadores. <b>DICTAMEN</b> de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversos artículos de la Ley de Puertos. <b>Aprobado</b> en lo general y en lo particular, por 86 votos en pro, 0 en contra y 1 abstención. Se turnó a la Cámara de Diputados para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates, 29 de septiembre de 2011. Discusión y votación, 4 de octubre de 2011.
03	06-10-2011 Cámara de Diputados. <b>MINUTA</b> con proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Puertos. Se turnó a la Comisión de Transportes, con opinión de la Comisión de Marina. Diario de los Debates, 6 de octubre de 2011.
04	25-04-2012 Cámara de Diputados. <b>DICTAMEN</b> de la Comisiones Unidas de Transportes, y de Marina, con proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Puertos. <b>Aprobado</b> en lo general y en lo particular, por 265 votos en pro, 3 en contra y 2 abstenciones. Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates, 25 de abril de 2012. Discusión y votación, 25 de abril de 2012.
05	11-06-2012. Ejecutivo Federal. <b>DECRETO</b> por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Puertos. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de junio de 2012.

28-04-2011

Cámara de Senadores.

**INICIATIVA** con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de Puertos. Presentada por los Senadores Rogelio Rueda Sánchez (PRI) y Sebastián Calderón Centeno (PAN). Se turnó a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos. Diario de los Debates, 28 de abril de 2011.

## **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE PUERTOS**

(Presentada por los CC. Senadores Rogelio Rueda Sánchez y Sebastián Calderón Centeno)

“CC. SECRETARIOS DE LA MESA DIRECTIVA  
DEL SENADO DE LA REPUBLICA  
PRESENTES.

Los que suscribimos, ROGELIO HUMBERTO RUEDA SANCHEZ del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, y SEBASTIAN CALDERON CENTENO del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional, presentamos con fundamento en la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 8, 164, 169 y 172 del Reglamento del Senado de la República, sometemos a la consideración de este Pleno, la siguiente INICIATIVA QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE PUERTOS bajo la siguiente:

### **EXPOSICION DE MOTIVOS**

La Ley de Puertos publicada en 1993 vino a marcar el inicio de un desarrollo sin precedentes del sector portuario mexicano abriendo el mismo a la participación de la inversión privada en la construcción de infraestructura de los puertos y la prestación de los servicios portuarios.

Esta Ley estableció un esquema muy exitoso en la administración y planeación de los puertos, así como en la construcción de infraestructura portuaria. No obstante, es necesario reforzar los mecanismos de planeación, con el propósito de que se aproveche al máximo la experiencia adquirida en los 18 años de vigencia del marco normativo. Este es el fundamento para proponer la creación de un Comité de Planeación en cada puerto concesionado a un administrador portuario, en el que los inversionistas privados y prestadores de servicios portuarios participen activamente con aportaciones de ideas al concesionario y a la Secretaría, encaminadas a optimizar los espacios portuarios, identificar necesidades de infraestructura y sugerir las mejores formas de crecimiento de los recintos portuarios, basados en los volúmenes potenciales identificados por los operadores portuarios y en las necesidades para la prestación de los servicios a que se refiere el artículo 44 de la Ley que se modifica.

Asimismo y con el objeto de hacer congruente la creación del Comité de Planeación y los propósitos para los que fue creado con las facultades que originalmente se le concedieron al Comité de Operación a que se refiere el artículo 58, es que se derogan dichas facultades de éste último, contenidas en las fracciones II y III del artículo citado.

Se reconoce también que la planeación a que se refieren los párrafos que anteceden, deberá considerar un período no menor a los 20 años, lo que permitirá tomar las medidas necesarias para que de forma oportuna se concursen las superficies que vayan demandando los usuarios de nuestros puertos. A esto obedece la propuesta que se presenta en relación con el artículo 41. Adicionalmente, este Decreto destaca la necesidad de que en los recintos portuarios se establezcan claramente las terminales e instalaciones en las que se atenderán embarcaciones en navegación de cabotaje y altura.

Previo a la publicación de la Ley de Puertos, en el país existían pocas terminales construidas por privados, que ahora la Ley las denomina como terminales de uso particular, cuyos titulares principalmente son empresas cuya actividad económica principal no es la operación de terminales, sino la realización de actividades relacionadas con procesos industriales. Esta realidad la reconoce la Ley y con el propósito de contribuir al establecimiento de la industria en los litorales mexicanos, la Ley de 1993 eximió de concurso

público a los operadores de terminales de uso particular, cuando éstos son propietarios de los predios colindantes a la zona federal marítimo terrestre tal y como lo establece el último párrafo del artículo 24. Congruente con lo anterior y reconociendo que la operación de terminales e instalaciones de contenedores y las destinadas para atender la carga general, sí constituyen negocios por sí mismos, se propone una modificación a la fracción I del artículo 10 de la Ley, para aclarar que las terminales de contenedores y carga general siempre serán consideradas como públicas y por lo tanto la adjudicación de la concesión o del contrato de cesión parcial de derechos correspondiente necesariamente tendrá que hacerse mediante el concurso público a que se refiere el artículo 24 de la Ley.

La actividad portuaria requiere de grandes inversiones, las cuales se facilitan cuando existen condiciones de certeza jurídica. Es por ello que se adiciona un párrafo al artículo 51 que regula los supuestos bajo los cuales los contratos de cesión parcial de derechos podrán ser prorrogados.

La experiencia en la aplicación de la Ley de Puertos ha permitido identificar la necesidad de que algunas actividades sean fomentadas por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tales como las relacionadas con la navegación de cabotaje y la interconexión de los distintos modos de transporte que confluyen en los puertos mexicanos. Es por lo anterior que se modifica el artículo 16, para otorgar las facultades correspondientes a esa dependencia del Ejecutivo Federal.

Reconociendo la necesidad de establecer una política relacionada con las garantías que los concesionarios, permissionarios y titulares de contratos de cesión parcial de derechos deben presentar ante la Secretaría, se fijan montos de dichas garantías que, por un lado eliminan costos innecesarios a sus titulares y por el otro otorgan la seguridad que requiere el Estado Mexicano cuando el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la Federación está en manos de privados.

Finalmente, se incorpora una nueva definición que corresponde al concepto de "servicios conexos" y se modifica la correspondiente a "marina".

Desde la publicación de la Ley de Puertos ha habido importantes adelantos tecnológicos del comercio marítimo mundial. Tanto los tamaños de las embarcaciones como los volúmenes de carga a bordo han tenido un crecimiento más allá de lo considerado por el legislador de entonces. Los buques de mayor tamaño alcanzaban apenas el 60% de las dimensiones de las embarcaciones de nueva generación y los puertos mexicanos fueron planificados para recibir a ese tipo de naves y volúmenes de carga más modestos. A fin de garantizar la eficiencia que la Ley de Puertos ha producido en los puertos mexicanos, es necesaria la actualización del marco jurídico portuario, para permitir que los cambios mencionados se puedan generar a la brevedad, con la prontitud que ya están demandando nuestros usuarios.

Es por ello que esta Iniciativa contiene una propuesta para ampliar por única ocasión las terminales e instalaciones públicas ya establecidas, en el entendido de que la infraestructura portuaria que se construirá en el futuro ya prevé las longitudes de las posiciones de atraque necesarias para las embarcaciones de nueva generación y las dimensiones de los patios que requiere una operación eficiente. Esta propuesta se recoge en el artículo cuarto transitorio.

Esta iniciativa va dirigida a reimpulsar nuestro sistema portuario nacional y que este se consolide en sus posibilidades de crecimiento y competencia frente a otras opciones de países de la región.

En resumen, la presente Iniciativa:

- Impulsa fundamentalmente la productividad y competitividad de los puertos mexicanos
- Enfrenta la cada vez más fuerte competencia internacional y regional que podría desplazar a nuestro país de las principales rutas marítimas
- Promueve y da certeza jurídica a las importantes inversiones de recursos privados programadas para la modernización, expansión y actualización tecnológica de los puertos mexicanos y su infraestructura

De esta manera y con fundamento en las razones anteriormente expuestas, someto a la consideración del Pleno el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

ARTICULO PRIMERO. Se reforman la fracción V del artículo 2; I del artículo 10; II, V, VIII y IX del artículo 16; II del artículo 17; el artículo 20; el último párrafo del artículo 24; II, IX y X del artículo 26; el artículo 28; segundo párrafo de la fracción II del artículo 41; el artículo 42; el artículo 54; Se adicionan la fracción VII Bis del artículo 2; las fracciones II Bis y II Ter del artículo 16; un párrafo al final del artículo 24; un último párrafo al artículo 51; el artículo 58 bis. Y se derogan las fracciones II y III del artículo 58; todos de la Ley de Puertos, para quedar como sigue:

**Artículo 2. ....**

.....

**V. Marina:** El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua o tierra, destinadas a la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.

.....

**VII. bis. Servicios Conexos:** Los servicios complementarios para la operación portuaria.

.....

**Artículo 10.....**

**I. Públicas,** cuando se trate de terminales de contenedores y carga general o exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante, y

**ARTICULO 16. ....**

**I. ....;**

**II. Promover y fomentar** la participación de los sectores social y privado, así como de los gobiernos estatales y municipales, en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como impulsar la competitividad de los puertos mexicanos en sus instalaciones, servicios y tarifas, atendiendo a los intereses de la nación;

**II. Bis. Fomentar** en los puertos la prestación de servicios de interconexión de los distintos modos de transporte;

**II. Ter. Fomentar** los servicios de cabotaje en los puertos;

.....

**V. Determinar** las áreas e instalaciones de uso público y aquellas áreas, terminales o instalaciones, para la atención y servicios de embarcaciones, bienes y personas en cabotaje;

.....

**VIII. Establecer,** en su caso, las bases de regulación tarifaria, en el caso de que en determinado puerto, sólo exista una sola terminal, o una terminal dedicada a la atención de ciertas cargas, o un sólo prestador de servicios, la Secretaría podrá solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia, para tal efecto

**IX. Vigilar** que en todo tiempo en los puertos mexicanos sujetos a una Administración Portuaria Integral, todo proceso de mejora, establecimiento de procedimientos de calidad, garantía del proceso o servicio o la prestación de servicios, se ajusten a lo establecido en la Ley de Metrología y Normalización, y a las normas oficiales mexicanas;

X. ....

XI. ....

XII. ....

XIII. ....

XIV. ....

**ARTICULO 17.-** En cada puerto habilitado existirá una capitanía de puerto, encargada de ejercer la autoridad marítima, a la que corresponderá:

.....

II. Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad, atendiendo a lo establecido en los correspondientes criterios técnicos;

.....

**Artículo 20.** Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión, permiso o autorización que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente:

I. Concesiones para la administración portuaria integral;

II. Fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral;

a) Concesiones sobre bienes de dominio público que, además, incluirán la construcción, operación y explotación de terminales, marinas e instalaciones portuarias, y

b) Permisos para prestar servicios portuarios.

III. Autorizaciones para obras marítimas o dragado

Para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en las vías generales de comunicación por agua, fuera de puertos, terminales y marinas, se requerirá de permiso de la Secretaría, sin perjuicio de que los interesados obtengan, en su caso, la concesión de la zona federal marítimo terrestre que otorgue la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones portuarias o prestar servicios portuarios, dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, en los términos previstos en esta ley y demás disposiciones aplicables.

Los concesionarios o cesionarios de terminales de cruceros y marinas, podrán a su vez celebrar con terceros, previa autorización de la Secretaría, contratos de uso, respecto de locales o espacios destinados a actividades relacionadas con el objeto de su concesión o contrato. En ningún caso, dichos contratos excederán los términos y condiciones de la concesión o contrato principal.

La Secretaría mediante reglas de carácter general podrá establecer que los procedimientos para la obtención de concesiones, permisos y autorizaciones del presente artículo se realicen a través de medios de comunicación electrónica.

**Artículo 24.-** Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante concurso público, conforme a lo siguiente:

I. ....

II.....

III. ....

IV.....

V.....

VI.....

VI.....

VIII. ....

IX. ....

La solicitud de expedición de convocatoria pública para la adjudicación de concesiones y contratos de cesión parcial de derechos de terminales de contenedores y carga general, podrán negarse, cuando se afecten las políticas y programas de desarrollo del puerto de que se trate o del sistema portuario nacional.

Las concesiones sobre bienes del dominio público de la Federación para construir, operar y explotar marinas artificiales o terminales de uso particular, se podrán adjudicar directamente por la Secretaría a los propietarios de los terrenos que colinden con la zona federal marítimo terrestre de que se trate, conforme al procedimiento que señale el reglamento respectivo.

**Artículo 26.** .....

.....

II. La descripción de los bienes, obras e instalaciones del dominio público que se concesionan, así como los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los mismos, así como los compromisos sobre áreas, prestación de servicios dentro del puerto, las terminales e instalaciones portuarias para la atención de embarcaciones, bienes y personas en servicio de cabotaje o requeridos para su atención, así como los compromisos sobre tarifas, costos y uso necesario de los mismos para cabotaje.

.....

IX. El monto de la garantía que deberá otorgar el concesionario para el cumplimiento de su concesión, en los términos siguientes:

a) Se exhibirá garantía por un monto equivalente al 7% de la inversión que deberá mantenerse vigente durante la ejecución de las obras.

b) Al terminar la ejecución de las obras la garantía a que se refiere el inciso anterior se sustituirá por otra, para garantizar el cumplimiento de obligaciones, cuyo monto será equivalente a seis meses de la contraprestación fiscal que deba pagarse al Gobierno Federal conforme a la ley, por el uso, aprovechamiento o explotación de los bienes de dominio público concesionados.

El monto de la garantía deberá actualizarse, anualmente conforme al artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación.

X. Las pólizas de seguros de daños a terceros en sus personas o bienes, y los que pudieren sufrir las construcciones e instalaciones. En el caso de marinas, el seguro de instalaciones comprenderá sólo aquellas que estén adheridas de manera permanente a los bienes de dominio público;

.....

**ARTICULO 28.-** Los permisos y autorizaciones a que se refiere el artículo 20 se otorgarán en los términos que establezcan los reglamentos de la presente ley, pero en todo caso la resolución de otorgamiento, deberá emitirse fundada y motivada, en un plazo que no exceda de noventa días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente requisitada, salvo que por la complejidad de la resolución sea necesario un plazo mayor, que no podrá exceder de 180 días naturales.

Transcurrido este último plazo sin que hubiere recaído resolución sobre la solicitud de que se trate, se entenderá por denegado el permiso correspondiente.

Los permisos a que se refiere el artículo 20, fracc. II, inciso b, y autorizaciones al igual que las concesiones, contratos de cesión parcial de derechos y aquellos contratos que celebren las Administraciones Portuarias Integrales, para la prestación de servicios en el puerto, deberán contar con seguro de responsabilidad civil y daños a terceros y no podrán conferir derechos de exclusividad, por lo que se podrá otorgar otro u otros a favor de terceras personas para que exploten, en igualdad de circunstancias, número y características técnicas de los equipos, servicios idénticos o similares.

**Artículo 41**.....

I.....

II. Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro, las instalaciones para recibir las embarcaciones en navegación de altura y cabotaje, los espacios necesarios para los bienes, y los servicios portuarios necesarios para la atención de las embarcaciones y la prestación de los servicios de cabotaje.

El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones substanciales que se determinen en el reglamento de esta ley, a éste, serán elaborados por el administrador portuario, y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional, con una visión de veinte años, revisable cada 5 años. La Secretaría deberá expedir la resolución correspondiente en un plazo máximo de 60 días hábiles, previas opiniones de las secretarías de Marina en lo que afecta a la seguridad nacional; de Medio Ambiente y Recursos Naturales en lo que se refiere a la ecología y de impacto ambiental, de Desarrollo Social en cuanto a los aspectos de desarrollo urbano. Estas opiniones deberán emitirse en un lapso no mayor de quince días hábiles a partir de que la Secretaría las solicite, si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la opinión respectiva, se entenderá como favorable. En el caso de modificaciones menores, los cambios sólo deberán registrarse en la Secretaría.

.....

**ARTICULO 42.-** Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria integral, el gobierno de la entidad federativa correspondiente podrá constituir una comisión consultiva, formada con representantes de los gobiernos estatal y municipales, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, de los cesionarios y prestadores de servicios portuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente, la comisión determine. La comisión será presidida por el representante de la entidad federativa que corresponda.

**Artículo 51.** .....

.....

.....

Los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios, podrán ser prorrogados hasta por un plazo igual al señalado originalmente, tomando en cuenta el monto de la reinversión que se haga para el mejoramiento de las instalaciones o del servicio prestado, así como el cumplimiento de las obligaciones estipuladas en los contratos.

**Artículo 54.** Cuando los interesados en operar una terminal o instalación, o en prestar servicios en el área a cargo de un administrador portuario le soliciten la adjudicación directa del contrato respectivo o la apertura del concurso correspondiente, éste deberá dar respuesta a la solicitud en un plazo no mayor de 60 días hábiles.

**Artículo 58**.....

I.....

II. (Se deroga).

III. (Se deroga).

IV. ....

V. ....

VI.....

VII.....

VIII.....

**Artículo 58 bis.** La planeación del puerto estará a cargo de un comité de planeación, que se integrará por el administrador portuario quien lo presidirá, por el capitán de puerto, un representante de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, los cesionarios o prestadores de servicios portuarios.

El comité de planeación conocerá, entre otros asuntos, del programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones; de la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice el administrador portuario; así como de cualquier asunto que afecte la operatividad de largo plazo del puerto.

El comité de planeación se reunirá por lo menos tres veces al año o en cualquier tiempo, a instancia de sus integrantes y sus acuerdos se tomarán por mayoría de votos de los presentes.

## **TRANSITORIOS**

**PRIMERO.-** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**SEGUNDO.-** Se derogan todas las disposiciones legales y administrativas que se opongan al presente Decreto.

**TERCERO.-** La Secretaría expedirá las modificaciones del reglamento de la ley de puertos en un plazo que no excederá de un año, contado a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

**CUARTO.-** La Secretaría, cuando a su juicio existan condiciones y sea conveniente para el sistema portuario nacional, podrá autorizar por una sola vez la ampliación del área de las terminales e instalaciones portuarias de uso público, que hayan sido materia de contratos de cesión parcial de derechos, registrados ante la Secretaría y vigentes a la fecha de entrada en vigor del presente decreto, en un porcentaje mayor al previsto en el artículo 25. Las superficies podrán crecer hasta en una posición adicional de atraque con una longitud máxima de 350 metros y sus respectivas superficies terrestres. Dichas ampliaciones se otorgarán siempre y

cuando existan por lo menos dos terminales o dos instalaciones portuarias del mismo giro de distintos operadores en un puerto.

La Secretaría publicará en el Diario Oficial de la Federación las reglas de carácter general para tales fines.

**QUINTO.-** Las concesiones, permisos y contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones de terminales otorgadas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente decreto, continuarán con el uso para el cual fueron otorgadas hasta la conclusión de su vigencia y, en su caso, prórroga.

Salón de sesiones de la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, a 28 de abril de 2011.

Atentamente

Sen. **Rogelio Humberto Rueda Sánchez**.- Sen. **Sebastián Calderón Centeno**".

- Se da cuenta con la iniciativa y se turna a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos.

# **PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE PUERTOS**

**(Dictamen de primera lectura)**

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE PUERTOS.

## **HONORABLE ASAMBLEA:**

A las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos del Senado de la República, les fue turnada para su estudio y elaboración del dictamen correspondiente, una iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de Puertos, presentada por los Senadores Rogelio Rueda Sánchez y Sebastián Calderón Centeno de los Grupos Parlamentarios del Partido Revolucionario Institucional y del Partido Acción Nacional, respectivamente.

Estas Comisiones Unidas, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 72 y demás relativos y aplicables de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 85, apartado 2, inciso a, 86, 94 y demás relativos y aplicables de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; así como por los artículos 113, apartado 2, 117, 177, 182, 190 y demás relativos y aplicables del Reglamento del Senado de la República, sometemos a la consideración de la Asamblea dictamen, al tenor de la siguiente:

## **I. METODOLOGÍA**

Las Comisiones encargadas del análisis y dictamen de la iniciativa en comento, desarrollaron su trabajo conforme al procedimiento que a continuación se describe:

I. En el capítulo de "Antecedentes", se da constancia del trámite de inicio del proceso legislativo, del recibo y turno para el dictamen del referido proyecto de decreto y de los trabajos previos de las Comisiones Unidas.

II. En el apartado "Contenido de la iniciativa", se exponen los motivos y alcances de los proyectos de decreto en estudio.

III. En el capítulo de "Consideraciones", los integrantes de estas Comisiones Unidas expresan argumentos de valoración del proyecto que motivan y sustentan el presente dictamen.

## II. ANTECEDENTES

1. En Sesión Ordinaria de fecha 28 de abril de 2011, los Senadores Rogelio Rueda Sánchez y Sebastián Calderón Centeno, de los Grupos Parlamentarios del Partido Revolucionario Institucional y del Partido Acción Nacional, respectivamente, presentaron la iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de Puertos, misma que ha quedado citada en el proemio del presente dictamen.
2. En la fecha que ha quedado precisada en el punto que antecede, la Mesa Directiva del Senado de la República, turnó la iniciativa que nos ocupa a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos de esta Cámara para su estudio y dictamen.
3. Las Comisiones Unidas que suscriben el presente dictamen, realizaron diversos trabajos con el propósito de revisar el contenido de la Iniciativa que ha quedado precisada, integrando sus observaciones y comentarios en el presente dictamen.

## III. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

1. La iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de Puertos, presentada el 28 de abril de 2011, por los **Senadores Rogelio Rueda Sánchez y Sebastián Calderón Centeno**, propone aplicar modificaciones a los artículos 2, 10, 16, 17, 20, 24, 26, 28, 41, 42, 51, 54, 58 y la adición de un artículo 58 Bis de la citada ley, haciendo mención en la exposición de motivos de la misma, que la expedición de la Ley de Puertos en 1993, marco el inicio del desarrollo del sector portuario mexicano, abriendo la posibilidad de la participación de la inversión privada en la construcción de infraestructura de los puertos y la prestación de los servicios portuarios.
2. Señalan los autores del proyecto de decreto a estudio, que la Ley de Puertos Vigente establece un esquema exitoso de la administración y planeación de los puertos, así como de la construcción de infraestructura portuaria, pero que resulta

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

necesario reforzar los mecanismos de planeación, para aprovechar al máximo la experiencia adquirida en los 18 años de vigencia de la citada ley, por lo que proponen incluir en dicho texto normativo, la figura del Comité de Planeación en cada puerto concesionado a un administrador portuario, para que los inversionistas privados y prestadores de servicios portuarios puedan realizar propuestas al concesionario y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para optimizar los espacios portuarios, identificar las necesidades de infraestructura y sugerir mejores formas de crecimiento de los recintos portuarios, basados en los volúmenes potenciales identificados por los operadores portuarios y en las necesidades para la prestación de los servicios portuarios, derogando las facultades del Comité de Operación.

3. Los Senadores iniciantes mencionan que la planeación de los puertos deberá considerar un período no menor de 20 años, a efecto de que se tomen las medidas necesarias para que oportunamente se concursen las superficies que vayan demandando los usuarios de los puertos, destacando la necesidad de que en los recintos portuarios se establezcan claramente las terminales e instalaciones en las que se atenderán embarcaciones en navegación de cabotaje y de altura.

4. Los autores del proyecto de decreto a estudio proponen realizar una modificación a la fracción I del artículo 10 de la Ley de Puertos, para aclarar que las terminales de contenedores y carga general siempre serán consideradas como públicas y por lo tanto la adjudicación de la concesión o del contrato de cesión parcial de derechos correspondiente, necesariamente tendrá que hacerse mediante concurso público, de igual forma, se propone realizar una modificación clarificando lo referente a los supuestos por los que los contratos de cesión parcial de derechos podrán ser prorrogados.

5. Comentan los autores de la iniciativa a estudio que existe la necesidad de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes fomente algunas actividades como las relacionadas con la navegación de cabotaje y la interconexión de los distintos modos de transporte que confluyen en los puertos mexicanos y proponen realizar modificaciones a los preceptos de la Ley de Puertos que se refieren a las garantías que los concesionarios, permisionarios y titulares de contratos de cesión parcial de derechos deben presentar ante la Secretaría cabeza de sector, fijando montos de dichas garantías que eliminen costos innecesarios a sus titulares y para

que otorguen la seguridad que requiere el Estado Mexicano cuando el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la Federación se encuentra en manos de particulares, e incorpora la definición del concepto de "servicios conexos" y se aplica una modificación al concepto de "marina".

6. Mencionan los iniciantes que debido a los adelantos tecnológicos del comercio marítimo mundial, las dimensiones de las embarcaciones y los volúmenes de carga a bordo han aumentado, más allá de lo que se considera en la Ley de Puertos Vigente por lo que los puertos mexicanos fueron planificados para recibir naves y volúmenes de carga más modestos por lo que resulta necesario garantizar la eficiencia de los puertos mexicanos, permitiendo la ampliación por única ocasión de las terminales e instalaciones portuarias públicas ya establecidas, por lo que la infraestructura portuaria que se construya en el futuro, deberá tener las longitudes de las posiciones de atraque necesarias para las embarcaciones de nueva generación y las dimensiones de los patios que requiere una operación eficiente, por lo que las modificaciones de los artículos que han sido precisados tienen el propósito de impulsar la productividad y competitividad de los puertos mexicanos, enfrentar la competencia internacional y regional que podría desplazar a nuestro país de las principales rutas marítimas, así como el promover y dar certeza jurídica a las inversiones de recursos privados programados para la modernización, expansión y actualización tecnológica de los puertos mexicanos y su infraestructura, reimpulsando al sistema portuario nacional para que se consolide y se desarrolle para estar en aptitud de competir con los países de la región que también cuentan con puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias y que prestan servicios portuarios.

Ante las motivaciones que los autores de las iniciativas hacen valer, proponen que se apliquen las reformas y adiciones al texto de la Ley de Puertos que a continuación se reproduce:

***"ARTÍCULO PRIMERO. Se reforman la fracción V del artículo 2; I del artículo 10; II, V, VIII y IX del artículo 16; II del artículo 17; el artículo 20; el último párrafo del artículo 24; II, IX y X del artículo 26; el artículo 28; segundo párrafo de la fracción II del artículo 41; el artículo 42; el artículo 54; Se adicionan la fracción VII Bis del artículo 2; las fracciones II Bis y II Ter del artículo 16; un párrafo al final del artículo 24;***

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTICULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

*un último párrafo al artículo 51; el artículo 58 bis. Y se derogan las fracciones II y III del artículo 58; todos de la Ley de Puertos, para quedar como sigue:*

**Artículo 2. ....**

.....

**V. Marina:** El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua o tierra, **destinadas** a la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.

.....

**VII. bis. Servicios Conexos:** Los servicios complementarios para la operación portuaria.

.....

**Artículo 10. ....**

**I. Públicas,** cuando se trate de terminales de contenedores y carga general o exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante, y

**ARTICULO 16. ....**

**I. ....;**

**II. Promover y fomentar** la participación de los sectores social y privado, así como de los gobiernos estatales y municipales, en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, **así como impulsar la competitividad de los puertos mexicanos en sus instalaciones, servicios y tarifas, atendiendo a los intereses de la nación;**

**II. Bis. Fomentar en los puertos la prestación de servicios de interconexión de los distintos modos de transporte;**

**II. Ter. Fomentar los servicios de cabotaje en los puertos;**

.....

**V. Determinar las áreas e instalaciones de uso público y aquellas áreas, terminales o instalaciones, para la atención y servicios de embarcaciones, bienes y personas en cabotaje;**

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTICULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

.....

**VIII.** Establecer, en su caso, las bases de regulación tarifaria, en el caso de que en determinado puerto, sólo exista una sola terminal, o una terminal dedicada a la atención de ciertas cargas, o un sólo prestador de servicios, la Secretaría podrá solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia, para tal efecto

**IX.** Vigilar que en todo tiempo en los puertos mexicanos sujetos a una Administración Portuaria Integral, todo proceso de mejora, establecimiento de procedimientos de calidad, garantía del proceso o servicio o la prestación de servicios, se ajusten a lo establecido en la Ley de Metrología y Normalización, y a las normas oficiales mexicanas;

**X.** .....

**XI.** .....

**XII.** .....

**XIII.** .....

**XIV.** .....

**ARTICULO 17.-** En cada puerto habilitado existirá una capitanía de puerto, encargada de ejercer la autoridad marítima, a la que corresponderá:

.....

**II.** Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad, atendiendo a lo establecido en los correspondientes criterios técnicos;

.....

**Artículo 20.** Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión, permiso o autorización que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente:

**I.** Concesiones para la administración portuaria integral;

**II.** Fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral;

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

a) *Concesiones sobre bienes de dominio público que, además, incluirán la construcción, operación y explotación de terminales, marinas e instalaciones portuarias, y*

b) *Permisos para prestar servicios portuarios.*

**III. Autorizaciones para obras marítimas o dragado**

*Para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en las vías generales de comunicación por agua, fuera de puertos, terminales y marinas, se requerirá de permiso de la Secretaría, sin perjuicio de que los interesados obtengan, en su caso, la concesión de la zona federal marítimo terrestre que otorgue la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.*

*Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones portuarias o prestar servicios portuarios, dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, en los términos previstos en esta ley y demás disposiciones aplicables.*

*Los concesionarios o cesionarios de terminales de cruceros y marinas, podrán a su vez celebrar con terceros, previa autorización de la Secretaría, contratos de uso, respecto de locales o espacios destinados a actividades relacionadas con el objeto de su concesión o contrato. En ningún caso, dichos contratos excederán los términos y condiciones de la concesión o contrato principal.*

*La Secretaría mediante reglas de carácter general podrá establecer que los procedimientos para la obtención de concesiones, permisos y autorizaciones del presente artículo se realicen a través de medios de comunicación electrónica.*

**Artículo 24.-** *Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante concurso público, conforme a lo siguiente:*

*I. ....*

*II. ....*

*III. ....*

*IV. ....*

*V. ....*

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTICULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

VI.....

VI.....

VIII.....

IX.....

**La solicitud de expedición de convocatoria pública para la adjudicación de concesiones y contratos de cesión parcial de derechos de terminales de contenedores y carga general, podrán negarse, cuando se afecten las políticas y programas de desarrollo del puerto de que se trate o del sistema portuario nacional.**

*Las concesiones sobre bienes del dominio público de la Federación para construir, operar y explotar marinas artificiales o terminales de uso particular, se podrán adjudicar directamente por la Secretaría a los propietarios de los terrenos que colinden con la zona federal marítimo terrestre de que se trate, conforme al procedimiento que señale el reglamento respectivo.*

**Artículo 26.** .....

.....

*II. La descripción de los bienes, obras e instalaciones del dominio público que se concesionan, así como los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los mismos, así como los compromisos sobre áreas, prestación de servicios dentro del puerto, las terminales e instalaciones portuarias para la atención de embarcaciones, bienes y personas en servicio de cabotaje o requeridos para su atención, así como los compromisos sobre tarifas, costos y uso necesario de los mismos para cabotaje.*

.....

**IX. El monto de la garantía que deberá otorgar el concesionario para el cumplimiento de su concesión, en los términos siguientes:**

**a) Se exhibirá garantía por un monto equivalente al 7% de la inversión que deberá mantenerse vigente durante la ejecución de las obras.**

**b) Al terminar la ejecución de las obras la garantía a que se refiere el inciso anterior se sustituirá por otra, para garantizar el cumplimiento de obligaciones, cuyo monto será equivalente a seis meses de la contraprestación fiscal que**

*deba pagarse al Gobierno Federal conforme a la ley, por el uso, aprovechamiento o explotación de los bienes de dominio público concesionados.*

*El monto de la garantía deberá actualizarse, anualmente conforme al artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación.*

*X. Las pólizas de seguros de daños a terceros en sus personas o bienes, y los que pudieren sufrir las construcciones e instalaciones. En el caso de marinas, el seguro de instalaciones comprenderá sólo aquellas que estén adheridas de manera permanente a los bienes de dominio público;*

.....  
**ARTICULO 28.-** Los permisos y autorizaciones a que se refiere el artículo 20 se otorgarán en los términos que establezcan los reglamentos de la presente ley, pero en todo caso la resolución de otorgamiento, deberá emitirse fundada y motivada, en un plazo que no exceda de noventa días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente requisitada, salvo que por la complejidad de la resolución sea necesario un plazo mayor, que no podrá exceder de 180 días naturales.

*Transcurrido este último plazo sin que hubiere recaído resolución sobre la solicitud de que se trate, se entenderá por denegado el permiso correspondiente.*

*Los permisos a que se refiere el artículo 20, fracc. II, inciso b, y autorizaciones al igual que las concesiones, contratos de cesión parcial de derechos y aquellos contratos que celebren las Administraciones Portuarias Integrales, para la prestación de servicios en el puerto, deberán contar con seguro de responsabilidad civil y daños a terceros y no podrán conferir derechos de exclusividad, por lo que se podrá otorgar otro u otros a favor de terceras personas para que exploten, en igualdad de circunstancias, número y características técnicas de los equipos, servicios idénticos o similares.*

**Artículo 41.**.....

I.....

*II. Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro, las instalaciones para recibir las embarcaciones en navegación de altura y cabotaje, los espacios necesarios para los bienes, y los servicios portuarios necesarios para la atención de las embarcaciones y la prestación de los servicios de cabotaje.*

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTICULOS DE LA LEY DE PUERTOS.

*El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones substanciales que se determinen en el reglamento de esta ley, a éste, serán elaborados por el administrador portuario, y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional, con una visión de veinte años, revisable cada 5 años. La Secretaría deberá expedir la resolución correspondiente en un plazo máximo de 60 días hábiles, previas opiniones de las secretarías de Marina en lo que afecta a la seguridad nacional; de Medio Ambiente y Recursos Naturales en lo que se refiere a la ecología y de impacto ambiental, de Desarrollo Social en cuanto a los aspectos de desarrollo urbano. Estas opiniones deberán emitirse en un lapso no mayor de quince días hábiles a partir de que la Secretaría las solicite, si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la opinión respectiva, se entenderá como favorable. En el caso de modificaciones menores, los cambios sólo deberán registrarse en la Secretaría.*

.....

**ARTICULO 42.-** *Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria integral, el gobierno de la entidad federativa correspondiente podrá constituir una comisión consultiva, formada con representantes de los gobiernos estatal y municipales, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, de los cesionarios y prestadores de servicios portuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente, la comisión determine. La comisión será presidida por el representante de la entidad federativa que corresponda.*

**Artículo 51.** .....

.....

.....

*Los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios, podrán ser prorrogados hasta por un plazo igual al señalado originalmente, tomando en cuenta el monto de la reinversión que se haga para el mejoramiento de las instalaciones o del servicio prestado, así como el cumplimiento de las obligaciones estipuladas en los contratos.*

**Artículo 54.** *Cuando los interesados en operar una terminal o instalación, o en prestar servicios en el área a cargo de un administrador portuario le soliciten la adjudicación directa del contrato respectivo o la apertura del concurso correspondiente, éste deberá dar respuesta a la solicitud en un plazo no mayor de 60 días hábiles.*

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTICULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

**Artículo 58**.....

I.....

II. (Se deroga).

III. (Se deroga).

IV. ....

V. ....

VI.....

VII.....

VIII.....

**Artículo 58 bis.** *La planeación del puerto estará a cargo de un comité de planeación, que se integrará por el administrador portuario quien lo presidirá, por el capitán de puerto, un representante de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, los cesionarios o prestadores de servicios portuarios.*

*El comité de planeación conocerá, entre otros asuntos, del programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones; de la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice el administrador portuario; así como de cualquier asunto que afecte la operatividad de largo plazo del puerto.*

*El comité de planeación se reunirá por lo menos tres veces al año o en cualquier tiempo, a instancia de sus integrantes y sus acuerdos se tomarán por mayoría de votos de los presentes.*

**TRANSITORIOS**

**PRIMERO.-** *El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.*

**SEGUNDO.-** *Se derogan todas las disposiciones legales y administrativas que se opongan al presente decreto.*

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTICULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

*TERCERO.- La Secretaría expedirá las modificaciones del reglamento de la ley de puertos en un plazo que no excederá de un año, contado a partir de la entrada en vigor del presente decreto.*

*CUARTO.- La Secretaría, cuando a su juicio existan condiciones y sea conveniente para el sistema portuario nacional, podrá autorizar por una sola vez la ampliación del área de las terminales e instalaciones portuarias de uso público, que hayan sido materia de contratos de cesión parcial de derechos, registrados ante la Secretaría y vigentes a la fecha de entrada en vigor del presente decreto, en un porcentaje mayor al previsto en el artículo 25. Las superficies podrán crecer hasta en una posición adicional de atraque con una longitud máxima de 350 metros y sus respectivas superficies terrestres. Dichas ampliaciones se otorgarán siempre y cuando existan por lo menos dos terminales o dos instalaciones portuarias del mismo giro de distintos operadores en un puerto.*

*La Secretaría publicará en el Diario Oficial de la Federación las reglas de carácter general para tales fines.*

*QUINTO.- Las concesiones, permisos y contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones de terminales otorgadas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente decreto, continuarán con el uso para el cual fueron otorgadas hasta la conclusión de su vigencia y, en su caso, prórroga."*

Establecidos los antecedentes y el contenido de la iniciativa en estudio, se elabora el dictamen correspondiente con base en las siguientes:

#### IV. CONSIDERACIONES

**PRIMERO.** Los Senadores Rogelio Rueda Sánchez y Sebastián Calderón Centeno, autores del proyecto de decreto a estudio, son integrantes de la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión y por ende se encuentran dentro de los sujetos que tienen el derecho de iniciar leyes o decretos, por lo que pretenden hacer valer modificaciones a los preceptos normativos contenidos en la Ley de Puertos, misma que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993, por lo que una vez analizada la legitimación, se aprecia que el Poder Legislativo Federal, cuenta con la atribución de legislar en materia de Vías

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

Generales de Comunicación, de conformidad con lo dispuesto por la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

**SEGUNDO.** Estas Comisiones dictaminadoras puntualizan que el **proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de Puertos, presentado el 28 de abril de 2011, por los Senadores Rogelio Rueda Sánchez y Sebastián Calderón Centeno, de los Grupos Parlamentarios del Partido Revolucionario Institucional y del Partido Acción Nacional**, respectivamente, pretende reformar, adicionar y derogar los artículos 2, 10, 16, 17, 20, 24, 26, 28, 41, 42, 51, 54 y adicionar un artículo 58 Bis de la Ley de Puertos, además de que formulan cinco artículos transitorios para la aplicación de las citadas modificaciones, por las causas que señalan en su exposición de motivos y toda vez que la misma fue detallada en el apartado de "Contenido de las Iniciativas", en este acto se tiene por reproducida como si se insertase a la letra en obvio de repeticiones ociosas, por lo que en los puntos siguientes, se procederá a realizar el análisis de cada uno de los artículos que se pretenden modificar.

**TERCERO.** Los Senadores iniciantes proponen reformar la fracción V del artículo 2 de la Ley de Puertos y en la que se contiene la definición del término "*Marina*", para que se entienda que dicho concepto, es el conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua o tierra, **destinadas** a la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas, lo anterior para delimitar a la oración prescriptiva, ya que actualmente dicha fracción menciona que aparte del conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua y tierra, también se considera parte de la Marina, a la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.

Los elementos de que consta la mencionada definición, actualmente se encuentran unidos por los vocablos "**así como**", por lo que la modificación que se propone, implicaría en que el conjunto de instalaciones portuarias y de las zonas de que consta, son las destinadas a la organización especializada en la prestación de servicios a las embarcaciones de recreo o deportivas, por lo que con la aplicación de la modificación planteada, el párrafo de que consta la fracción V del artículo 2 de la Ley de Puertos, se entiende con más claridad y no rompe con la

estructura interna de la norma, por lo que resulta procedente aplicar la reforma planteada.

De igual manera, los iniciantes proponen adicionar una fracción VII bis al artículo 2 de la Ley de Puertos, para definir a los Servicios Conexos, entendiéndose por estos, a los servicios complementarios para la operación portuaria, haciendo notar que la actual Ley de Puertos y su Reglamento, no define a este tipo de servicios, pero los mismos, han tomado en nuestros días relevancia por complementar la operación portuaria, por lo que se considera importante que en la citada ley, se incluya la definición de los mismos.

Los términos utilizados en la definición mantienen una estructura simple y que resulta entendible para los destinatarios de la norma, ya que el lenguaje en el que está redactado, hace uso equilibrado de los términos técnicos y jurídicos por lo que resulta procedente aplicar la adición propuesta en sus términos.

**CUARTO.** Los autores del proyecto de decreto pretenden reformar la fracción I del artículo 10 de la Ley de Puertos, para hacer más amplio el contenido y el sentido del enunciado normativo, ya que actualmente el mismo determina que las terminales, marinas e instalaciones portuarias serán públicas, cuando exista la obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante, por lo que proponen ampliar el concepto de públicas, para que incluya a las terminales de contenedores y de carga general.

Una vez analizada la modificación al enunciado normativo que se propone, se estima que la misma resulta viable, ya que el enunciado, se aprecia claro y completo, además de que los vocablos que lo componen resultan ser entendibles para los destinatarios de la norma, por lo que las Comisiones Dictaminadoras consideran procedente reformar la fracción I del artículo 10 de la Ley de Puertos.

Asimismo, estas Comisiones Dictaminadoras consideran oportuno también reformar la fracción II del artículo 10, a efecto de que tratándose de terminales, marinas e instalaciones portuarias que por su uso sean Particulares, cuando el titular las destine para sus propios fines, y a los de terceros mediante contrato, en el enunciado normativo, se consignen obligaciones para estos últimos, ya que se debe poder celebrar este tipo de contratos, siempre y cuando los servicios y la carga de que se trate sean de naturaleza similar a los autorizados originalmente para la terminal a efecto de evitar cualquier tipo de simulación jurídica.

**QUINTO.** Se propone reformar las fracciones II, V, VIII, IX y adicionar unas fracciones II Bis y II Ter, al artículo 16 de la Ley de Puertos, haciendo notar que el citado artículo, enumera las atribuciones que ejerce la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como autoridad en materia de puertos.

Como ya se mencionó, se pretende reformar la fracción II, para incluir en el texto normativo, que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes también fomentará la participación de los distintos sectores y niveles de gobierno en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias y para que impulse la competitividad de los puertos mexicanos en sus instalaciones, servicios y tarifas, atendiendo a los intereses de la nación.

Una vez analizado el contenido de la reforma planteada, se infiere que la misma tiene el propósito de desarrollar la competitividad del sistema portuario, haciendo notar que la palabra "*fomentar*", de acuerdo al Diccionario de la Lengua Española, de la Real Academia Española, vigésima segunda edición, es sinónimo de **promover** e **impulsar**, por lo que por cuestiones de técnica legislativa, no es adecuado utilizar en un mismo enunciado normativo, sinónimos de la misma palabra, por lo que se estima que el término que más refleja el interés de la participación de los diversos sectores en los puertos e instalaciones portuarias, es el de "*fomentar*".

Actualmente la Ley de Puertos hace alusión a la competitividad en los artículos 40, fracción I y 61, que entre otras cosas, obligan a los administradores portuarios a que planeen, programen y ejecuten acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto o grupo de ellos y terminales y para lograr la mayor eficiencia y **competitividad** y por otro lado, en el capítulo referente a los Precios y Tarifas, se señala que en la regulación que puede expedir la Secretaría cabeza de sector, en los casos en que no existan opciones portuarias o de otros modos de transporte que propicien un ambiente de competencia razonable, podrá establecer tarifas y precios máximos por el uso de bienes o la prestación de servicios específicos o conjuntos de éstos, así como mecanismos de ajuste y periodos de vigencia, **debiendo permitir la prestación de los servicios y la explotación de los bienes en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.**

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTICULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

De igual forma, el Reglamento interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en su artículo 31, fracción X, prevé que la Dirección General de Fomento y Administración Portuaria, entre otras cosas, **fomentará la participación de los sectores social y privado, así como la de los gobiernos estatales y municipales, en el uso, aprovechamiento, explotación, construcción y operación de puertos, terminales, marinas, instalaciones y desarrollos costeros e igualmente, dará seguimiento a las obligaciones que contraigan derivadas de los títulos de concesión o permisos expedidos de conformidad con las normas aplicables.**

De lo expuesto en los párrafos que anteceden, se aprecia que la obligación que los autores de la iniciativa pretenden incluir en la Ley de Puertos para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y que consiste en que fomente la participación y en lo concerniente a la competitividad, es benéfica para el desarrollo del sector portuario mexicano, por lo que resulta procedente aplicar dicha reforma a la fracción II del artículo 16 de la Ley de Puertos.

Por otro lado, se propone adicionar una fracción II bis al artículo 16 de la Ley de Puertos, para facultar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a que fomente en los puertos, la prestación de servicios de interconexión de los distintos modos de transporte, al respecto, se hace notar que los autores de la iniciativa en su exposición de motivos no establecen con precisión, la necesidad de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tenga la obligación de fomentar la interconexión de los distintos modos de transporte y de que la redacción del enunciado propuesto no resulta muy clara, pero no se debe pasar por alto, que en los puertos convergen distintos tipos de transportes y que muchas veces, ese rubro no cuenta con el debido apoyo y mucho menos, con una regulación que les facilite el enlace que existe entre los mismos, por lo que las Comisiones Dictaminadoras proponen recoger la esencia de la propuesta de los iniciantes para reflejar lo argumentado y que será expuesto al redactar las disposiciones normativas por las que se reforman y adicionan la Ley de Puertos.

En relación a la adición que fue analizada en el párrafo que antecede, hay que puntualizar, que en lo concerniente a la atención a las embarcaciones y la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte, estos se incluyen en los servicios portuarios y como lo

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTICULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

señala la fracción II del artículo 41 de la Ley de Puertos, el Programa Maestro de Desarrollo Portuario al que se sujetan los administradores portuarios y que es parte integrante del título de concesión, contiene entre otras cosas, las medidas y previsiones necesarias para **garantizar una eficiente explotación** de los espacios portuarios, su **desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte**, además de que la misma disposición, se contiene en la fracción V del artículo 39 del Reglamento de la Ley de Puertos.

Asimismo, los Senadores Rogelio Rueda Sánchez y Sebastián Calderón Centeno proponen adicionar una fracción II. Ter al artículo 16 de la Ley de Puertos, para incluir otra atribución a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y que consiste en que ésta deberá fomentar los servicios de cabotaje en los puertos.

Sobre la citada adición, cabe mencionar que actualmente la ley que se propone adicionar, hace alusión al término cabotaje en el inciso b) de la fracción I del artículo 9, para determinar que los puertos y terminales por su navegación son de cabotaje, cuando sólo atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales, sin que se mencione en ningún otro precepto de la Ley de Puertos, ni de su Reglamento, el término "servicios de cabotaje", ya que dicho concepto se relaciona directamente con la navegación o tráfico que hacen los buques entre los puertos de su nación sin perder de vista la costa, o sea siguiendo derrota de cabo a cabo.

Robustece la argumentación contenida en el párrafo que antecede, el hecho de que en la fracción II del artículo 38 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, se señala que la navegación que realizan las embarcaciones, **será de cabotaje**, cuando esta se realiza por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos, por lo que se considera que el término "servicios de cabotaje" se relaciona directamente con un tipo de navegación y no con los servicios portuarios.

Vale la pena apuntar, que los autores de la iniciativa a estudio, mencionan en varios de los artículos que proponen reformar a la figura de los "servicios de cabotaje", sin definirla, situación que complica que los destinatarios de la norma, puedan saber con certeza las implicaciones del citado término.

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

No obstante lo anterior, las Comisiones Dictaminadoras estiman que sería oportuno incluir en la Ley de la materia, una atribución más para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que tenga que ver con que dicha dependencia, fomenta que los servicios mediante los cuales se atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales, sean prestados de manera eficiente, por lo que se recoge la esencia propuesta por los autores de la iniciativa y se aplicarán las adecuaciones expresadas por las Comisiones Dictaminadoras al reproducir las disposiciones con las que se propone reformar y adicionar la Ley de Puertos.

Por otro lado, los iniciantes proponen reformar la fracción V del artículo 16 de la Ley de Puertos para contener en la disposición normativa, que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, determinará las áreas e instalaciones de uso público, además de **aquellas áreas, terminales o instalaciones, para la atención y servicios de embarcaciones, bienes y personas en cabotaje.**

Se aprecia que la modificación planteada al enunciado normativo, es con el propósito de que la Secretaría cabeza de sector no sólo determine las aéreas e instalaciones de uso público, sino que también determine cuáles serán las áreas, terminales o instalaciones en las que se brindará atención y servicios a embarcaciones, bienes y personas relacionadas con la navegación de cabotaje, estimando las Comisiones Dictaminadoras viable la reforma de la citada fracción, pero aplicándole modificaciones en la redacción de la oración, a efecto de que ésta resulte más entendible, para quedar como sigue: *“Determinar las áreas e instalaciones de uso público, así como las áreas, terminales o instalaciones que se destinen para la atención y servicios a embarcaciones, personas y bienes relacionados con la navegación de cabotaje”*, por lo que una vez aplicadas los cambios en la redacción del enunciado que se pretende modificar, resulta procedente reformar la fracción V del artículo 16 de la Ley de Puertos.

Asimismo, los autores de la iniciativa, pretenden reformar la fracción VIII del artículo 16 de la Ley de Puertos con el propósito de establecer más detalladamente que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establecerá las bases de regulación tarifaria, **cuando se dé el caso**, de que en determinado puerto, sólo exista una sola terminal, o una terminal dedicada a la atención de ciertas cargas, o un sólo prestador de servicios y que para tal efecto, podrá

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTICULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia, dicha disposición, se relaciona con la contenida en el artículo 60 de la citada ley, por la que se establece expresamente, la situación por la que la Secretaría cabeza de sector podrá establecer las bases de regulación tarifaria, sin que se rompa la estructura preexistente de la norma, por lo que resulta procedente aplicar la reforma propuesta.

De igual forma los senadores iniciantes, proponen reformar la fracción IX del artículo 16 de la Ley de Puertos, que actualmente señala que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes expedirá las normas oficiales mexicanas en materia portuaria y que verificará su cumplimiento, con el objetivo de que la fracción en comento, señale que dicha secretaría, **vigilará que en todo tiempo en los puertos mexicanos sujetos a una Administración Portuaria Integral, todo proceso de mejora, establecimiento de procedimientos de calidad, garantía del proceso o servicio o la prestación de servicios, se ajusten a lo establecido en la Ley de Metrología y Normalización, y a las normas oficiales mexicanas.**

Con el nuevo enunciado, se establece que la Secretaría del ramo, vigilará en los puertos administrados por las API's, los procesos relacionados con la calidad de los servicios para que se ajusten a lo previsto en la Ley de Metrología y Normalización y a las normas oficiales mexicanas, por lo que se considera viable establecer que dicha dependencia vigile dichos procesos, pero sin que se elimine la prerrogativa que dicha dependencia tiene para expedir las normas oficiales mexicanas en materia portuaria, por lo que resulta necesario mantener dicha prevención y adicionar el enunciado que se plantea en la reforma para que sea del todo procedente y eliminar los vocablos en todo tiempo, ya que las atribuciones que en materia portuaria tiene la Secretaría de Comunicaciones, se sobre entiende, que las ejerce en todo momento, por lo que las Comisiones Dictaminadoras consideran procedente, aplicar adecuaciones al enunciado planteado para quedar redactado en los siguientes términos: *"Expedir las normas oficiales mexicanas en materia portuaria, verificando y certificando su cumplimiento, además de que vigilará que en los puertos mexicanos sujetos a una Administración Portuaria Integral, todo proceso de mejora, implementación de procedimientos de calidad o la prestación de los servicios, se ajusten a lo establecido a la Presente Ley, su Reglamento, a la Ley de Metrología y*

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

*Normalización y a las normas oficiales mexicanas, en los casos en los que se traten aspectos previstos en las mismas;".*

**SEXTO.** Se propone reformar la fracción II del artículo 17 de la Ley de Puertos, mismo que actualmente señala que la Capitanía de cada Puerto, deberá vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad, y los autores de la iniciativa proponen agregar a la última parte del citado enunciado normativo, que la Capitanía de Puerto realizará la citada vigilancia, **atendiendo a lo establecido en los correspondientes criterios técnicos**, por lo que una vez analizado dicha oración, se aprecia que no rompe con la estructura preexistente de la norma y que completa a la disposición prevista en dicha fracción, por lo que únicamente se aplicará por parte de estas Dictaminadoras, una adecuación en la redacción para hacerla más entendible, por lo que resulta procedente reformar la fracción II del artículo 17 de la Ley de Puertos para que quede en los siguientes términos: *"Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad, **atendiendo a lo establecido en los criterios técnicos correspondientes;**"*.

**SÉPTIMO.** Se propone reformar el párrafo inicial, así como adicionar una fracción III y dos párrafos en la parte final del artículo 20 de la Ley de Puertos, con el propósito de que además del tipo de concesiones y permisos que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, se pretende incluir en el párrafo inicial del citado artículo el término "autorización", además de que también proponen, que se incluya en la ley, a las Autorizaciones para obras marítimas o dragado, y para prever una prerrogativa para los concesionarios o cesionarios de terminales de cruceros y marinas, consistente en que estos puedan celebrar con terceros, previa autorización de la Secretaría, contratos de uso, respecto de locales o espacios destinados a actividades relacionadas con el objeto de su concesión o contrato, con la limitante de que dichos contratos no podrán exceder los términos y condiciones de la concesión o del contrato principal y para establecer que la Secretaría cabeza de sector, podrá establecer que los procedimientos para la obtención de concesiones,

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

permisos y autorizaciones que se señalan en el citado artículo, se puedan realizar a través de medios de comunicación electrónica.

Además, se hace referencia expresa en la reforma planteada al artículo 20 de la Ley de Puertos, que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en vez de la de Desarrollo Social, será la que pueda otorgar la concesión de la Zona Federal Marítimo Terrestre, toda vez que la Ley Orgánica de la Administración Pública, actualmente prevé que la primera secretaría en mención, es la que tiene competencia en esa materia, además de proponer modificar el tercer párrafo del citado artículo para incluir el término "portuarias", respecto a las instalaciones que se encuentran dentro de las áreas concesionadas.

Con las adiciones propuestas, se pretende dar opción a la participación de más actores en el desarrollo de los servicios relacionados con el sector portuario y de que la misma sea bajo la vigilancia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, además de facilitar y agilizar mediante la posibilidad de utilizar medios de comunicación electrónica, la obtención de concesiones, permisos y autorizaciones, para expedir los actuales procesos.

La inclusión de los enunciados normativos propuestos por los iniciantes al artículo en estudio, no rompen la estructura interna del mismo, por lo que resulta procedente reformar los párrafos primero, segundo y tercero, así como adicionar una fracción III y un cuarto y quinto párrafos al artículo 20 de la Ley de Puertos.

**OCTAVO.** Se propone adicionar un nuevo segundo párrafo al artículo 24 de la Ley de Puertos, para que en él se disponga que la solicitud de expedición de convocatoria pública para la adjudicación de concesiones y contratos de cesión parcial de derechos de terminales de contenedores y carga general, **se podrá negar**, cuando se afecten las políticas y programas de desarrollo del puerto de que se trate o del sistema portuario nacional.

Con la adición mencionada en el párrafo que antecede, se pretende prever la negativa para expedir una convocatoria pública para adjudicar concesiones y contratos de cesión, cuando se contravengan las políticas y programas de desarrollo del puerto de que se trate o del sistema portuario nacional, estipulación que resulta viable dado el caso de que una solicitud de una licitación pública

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTICULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

relacionada con el sector portuario no debe en ningún momento contravenir las políticas y programas de desarrollo que puedan ser nocivas para el sector portuario o para un puerto determinado, por lo que resulta procedente adicionar un nuevo segundo párrafo al artículo 24 de la Ley de Puertos, recorriéndose el actual segundo párrafo para convertirse en el tercer párrafo del mencionado artículo.

**NOVENO.** De igual manera, los autores de la iniciativa proponen reformar la fracción II del artículo 26 de la Ley de Puertos y actualmente dicho precepto, señala los elementos que se contienen en el título de concesión y al referirse a lo estipulado en la fracción II, que establece que se contendrá la descripción de los bienes, obras e instalaciones del dominio público concesionados, así como los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los mismos, proponen agregar una segunda parte al párrafo actual, para que en el se disponga que los citados títulos, también contendrán los **compromisos sobre áreas, prestación de servicios dentro del puerto, las terminales e instalaciones portuarias para la atención de embarcaciones, bienes y personas en servicio de cabotaje o requeridos para su atención, así como los compromisos sobre tarifas, costos y uso necesario de los mismos para cabotaje.**

Al respecto de la reforma planteada, la misma resulta procedente, toda vez que al enumerar más elementos que deberán describirse en el título de concesión, se amplía la gama ya existente haciéndolo más completo, por lo que únicamente se aplicará una adecuación, para eliminar el término "servicio de cabotaje", por no estar debidamente determinado, por lo que estas Comisiones Dictaminadoras proponen que la modificación de la fracción II del artículo 26 de la Ley de Puertos, quede en los siguientes términos: *"La descripción de los bienes, obras e instalaciones del dominio público que se concesionan, así como los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los mismos, **así como los compromisos sobre áreas, prestación de servicios dentro del puerto, las terminales e instalaciones portuarias para la atención de embarcaciones, personas y bienes relacionados con la navegación de cabotaje o que requieran para su atención y los compromisos relacionados con tarifas, costos y usos necesario de los mismos para el cabotaje.**"*

De igual manera, los autores de la iniciativa, proponen reformar las fracciones IX y X del artículo 26 de la Ley de Puertos, a efecto de que en el Título de Concesión,

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

se contenga el monto de la garantía que deberá otorgar el concesionario, determinando expresamente el monto de la misma, fijándola en 7% de la inversión y que se mantendrá vigente durante la ejecución de las obras y al término de las mismas, se sustituirá por otra, para garantizar el cumplimiento de obligaciones determinado la forma para cuantificar su monto y que dicho monto, se actualizará anualmente de acuerdo al factor que prevé el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación, por lo que resulta procedente reformar la fracción IX del artículo 26 de la Ley de Puertos, en los términos planteados por los iniciantes.

De igual forma, se propone reformar la fracción X del artículo 26 de la Ley de Puertos, que actualmente se refiere a las pólizas de seguros de daños a terceros en sus personas o bienes, y los que pudieran sufrir las construcciones e instalaciones, para agregar una segunda parte al párrafo existe para contener una disposición para que en el caso de las marinas, el seguro de instalaciones comprenderá sólo aquellas que estén adheridas de manera permanente a los bienes del dominio público, lo anterior para delimitar las partes de la instalación, que deberán de asegurarse, sin que la citada modificación, altere negativamente el sentido de la disposición contenida en la fracción, por lo que resulta procedente, reformar la fracción X del artículo 26 de la Ley de Puertos.

**DÉCIMO.** Los autores de la iniciativa proponen reformar el primer y tercer párrafos del artículo 28 de la Ley de Puertos, en el primer párrafo del precepto normativo, para incluir a la figura de las "autorizaciones" y para que las resoluciones por las que se otorguen las concesiones y permisos, se emitirán por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de manera **fundada y motivada**, además de que las concesiones, permisos, autorizaciones, los contratos de cesión parcial de derechos y los contratos que las Administraciones Portuarias Integrales celebren para la prestación de servicios en el puerto, deberán contar con seguro de responsabilidad civil y de daños a terceros y que los mismos no podrán conferir derechos de exclusividad, abriendo la posibilidad que se celebren contratos con terceras personas para que exploten en igualdad de circunstancias, número y características técnicas de los equipos, servicios idénticos o similares.

Las modificaciones planteadas resultan aptas para dar certeza al destinatario de la norma sobre la resolución de otorgamiento de concesiones y autorizaciones ya que las mismas deberán de contener la fundamentación y motivación de las

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTICULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

mismas y para constreñir a todos aquellos sujetos a los que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes les permite la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, a que contraten un seguro de responsabilidad civil y de daños a terceros y de que no podrán conferir derechos e exclusividad, para resarcir los daños a terceros provocados por la verificación de cualquier tipo de eventualidad, por lo que estas Comisiones dictaminadoras consideran que resulta procedente reformar el primer y tercer párrafos del artículo 28 de la Ley de Puertos en los términos que expuestos por los autores de la iniciativa a estudio con adecuaciones de redacción que se contendrán en los preceptos que se proponen reformar y adicionar de la Ley de Puertos.

**DÉCIMO PRIMERO.** Se propone reformar el primer y segundo párrafos de la fracción II del artículo 41 de la Ley de Puertos, a efecto de que se disponga que en los Programas Maestros de Desarrollo Portuario, incluirán las medidas y previsiones que garanticen la eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro, las instalaciones para recibir a embarcaciones en navegación de altura y cabotaje, los espacios necesarios para los bienes y los servicios necesarios para atención de embarcaciones y la prestación de los servicios de cabotaje; asimismo, dicho programa y sus modificaciones serán determinadas de acuerdo al reglamento de la Ley de Puertos y serán elaborados con una visión de 20 años que será revisada cada cinco años y señala cuales serán las autoridades que junto con la Secretaría de Marina, emitirán opiniones en lo que afecte a la seguridad nacional y a lo que se refiere a la cuestión ecológica, de impacto ambiental y lo que tenga que ver con desarrollo urbano.

Las modificaciones planteadas por los iniciantes, resultan aptas para especificar de manera más detallada, cuales otras instalaciones deberán de ser precisadas, en los Programas Maestros de Desarrollo Portuario y que el mismo y sus modificaciones, de acuerdo a las disposiciones reglamentarias, serán diseñados con una visión de 20 años y que podrá ser modificada cada cinco años, lo anterior para actualizarlo y para que se den las condiciones de un mejor aprovechamiento de las instalaciones portuarias, además de determinar expresamente cuales autoridades podrán emitir opiniones en determinadas materias que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tomará en cuenta para emitir la resolución que

corresponda al autorizar el respectivo programa maestro de desarrollo portuario, por lo que resulta procedente reformar el primer y segundo párrafos de la fracción II del artículo 41 en los términos en que las Comisiones Dictaminadoras redacten las reformas y adiciones que se proponen aplicar a la Ley de Puertos.

**DÉCIMO SEGUNDO.** Los Senadores Rogelio Rueda Sánchez y Sebastián Calderón Centeno proponen reformar el artículo 42 de la Ley de Puertos, para que en la disposición contenida en el precepto en mención, los cesionarios y prestadores de servicios portuarios tengan oportunidad de ser parte de la Comisión Consultiva que constituya el gobierno de la entidad federativa de los puertos y terminales que cuenten con administración portuaria integral, a efecto de que dichos sujetos, también participen en la promoción del puerto y en la emisión de recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y el equilibrio ecológico de la zona, por lo que toda vez que la modificación planteada no rompe con el sentido y la estructura de la disposición ya existente, resulta procedente reformar el artículo 42 de la Ley de Puertos.

**DÉCIMO TERCERO.** Se propone adicionar un último párrafo al artículo 51 de la Ley de Puertos, para prever en dicho precepto, la posibilidad de que los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios, sean prorrogados hasta por un plazo igual al señalado originalmente y que se tomará en cuenta para autorizar la mencionada prórroga, el monto de la reinversión que se haga para el mejoramiento de las instalaciones o del servicio prestado, así como el cumplimiento de las obligaciones estipuladas en los contratos, ya que actualmente la Ley de Puertos no hace alusión a la posibilidad de prorrogar los efectos de los actos jurídicos mencionados,

Estas Dictaminadoras estiman que la modificación planteada resulta positiva para permitir continuidad en el uso, aprovechamiento o prestación de servicios por tiempo determinado de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, pero consideran que resulta más atinado prever en la ley que cuando en los contratos de cesión se hubiere previsto prórroga, ésta se deberá otorgar siempre y cuando el titular del contrato respectivo, haya cumplido con sus obligaciones y que para el otorgamiento de la prórroga, el titular del contrato deberá presentar al administrador portuario un programa de inversión

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

y de mantenimiento tanto en materia de infraestructura como de equipamiento, por lo que resulta procedente adicionar un último párrafo al artículo 51 de la Ley de Puertos en los términos planteados por las Comisiones Dictaminadoras.

**DÉCIMO CUARTO.** Se propone reformar el artículo 54 de la Ley de Puertos para aplicar dos cambios sustanciales al precepto, el primero de ellos, es para cambiar el término “celebración” por el de “adjudicación directa” en lo concerniente a las solicitudes que los interesados en operar terminales, instalaciones o en la prestación de servicios, en áreas a cargo de Administradores Portuarios les realicen a estos, ya que actualmente la primera parte del citado artículo, prevé sólo la petición para realizar un contrato o la apertura de un concurso y con el cambio propuesto, se referirá a la solicitud para que se declare que un determinado derecho, le corresponderá a una determinada persona y el otro cambio propuesto, es para especificar que la respuesta que le recaiga a las mencionadas solicitudes, las emitirá el Administrador Portuario en un plazo no mayor a 60 días **hábiles**, modificación que posibilita a los destinatarios de la norma, el poder establecer con certeza, el tipo de días en los que se deberá emitir la mencionada respuesta, al respecto, las Comisiones Dictaminadoras estiman que las modificaciones planteadas al enunciado normativo contenido en el precepto señalado, sirven para precisar aspectos importantes respecto a las solicitudes para llevar a cabo contratos para operar terminales, instalaciones o para prestar servicios en áreas a cargo de Administradoras Portuarias Integrales o para la apertura de concursos, resultando procedente reformar el artículo 54 de la Ley de Puertos en los términos planteados por las Comisiones Dictaminadoras en el apartado en el que se reproduzcan las reformas y adiciones que se proponen realizar a la ley en mención.

**DÉCIMO QUINTO.** Los Senadores iniciantes proponen derogar las fracciones II y III del artículo 58 de la Ley de Puertos, que actualmente establecen que el Comité de Operación podrá emitir recomendaciones relacionadas con el programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones, así como con la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice el administrador portuario, ya que pretenden crear un Comité de Planeación para que conozca del programa, sus modificaciones y de la asignación de las áreas, terminales y contratos que tengan que ver con la operatividad de los puertos y para poder cumplir con dicho objetivo, proponen adicionar un artículo 58 Bis a la

ley de la materia, por lo que los cambios propuestos se traducirían en la oportunidad de mejorar la operación de los puertos y de los servicios que se prestan en ellos y para el crecimiento y desarrollo del sistema portuario, por lo que resulta procedente derogar las fracciones II y III del artículo 58 de la Ley de Puertos.

**DÉCIMO SEXTO.** Por último, en lo concerniente a la iniciativa propuesta por los Senadores Rogelio Rueda Sánchez y Sebastián Calderón Centeno sujeta a estudio, pretenden adicionar un artículo 58 Bis a la Ley de Puertos para crear la figura del Comité de Planeación que conocerá entre otras cosas, del programa maestro de desarrollo portuario, sus modificaciones, de la asignación de áreas, terminales y de los contratos de servicios portuarios que realice el administrador portuario, así como de cualquier asunto que afecte la operatividad de largo plazo del puerto, dicha adición se relaciona con la derogación de las fracciones II y III del artículo 58 de la citada ley y que darán pauta a una mejor organización, al crecimiento y al desarrollo del sistema portuario, por lo que las Comisiones Dictaminadoras consideran procedente adicionar un artículo 58 Bis a la Ley de Puertos en los términos en que quedará redactado en el apartado conducente.

Los autores de la iniciativa plantean cinco disposiciones transitorias que serán adecuadas a las reformas y adiciones que las Comisiones Dictaminadoras propongan aplicar a la Ley de Puertos.

**DÉCIMO SÉPTIMO.** Estas Comisiones Dictaminadoras una vez que han realizado el estudio de la iniciativa con proyecto de decreto que reforman diversas disposiciones de la Ley de Puertos, consideran que resulta de vital importancia emitir las disposiciones legales que requiere el sector portuario y de servicios relacionados con el mismo que respondan a las necesidades de los concesionarios, permisionarios, autorizados, cesionarios y contratantes a los que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes les ha permitido explotar, usar y aprovechar los bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, así como los usuarios y al público en general que tienen que ver con el sistema portuario, con lo que se da mayor certeza jurídica a los destinatarios de la norma y a las Autoridades encargadas de aplicarla, por lo que resulta procedente, que dicho decreto, sea sometido a la consideración y

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTICULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

aprobación del Pleno de esta Cámara y que continúe por todas y cada una de las fases del proceso legislativo en los términos que se señalan en el presente dictamen.

Por las consideraciones anteriormente expuestas y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 86, 94 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y en los artículos 182, 188, 190, 191 y demás relativos aplicables del Reglamento del Senado de la República, los miembros de las Comisiones Dictaminadoras que suscriben el presente dictamen consideran procedente que se reforme y adicione a Ley de Puertos.

Por lo tanto, estas Comisiones Unidas someten a la consideración de esta Soberanía, el siguiente proyecto de decreto por el que se reforman y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Puertos en los siguientes términos:

**ARTÍCULO ÚNICO.** Se reforman la fracción V del artículo 2o; la fracción I del artículo 10; las fracciones II, V, VIII, IX del artículo 16; la fracción II del artículo 17; el primer, segundo y tercer párrafos del artículo 20; las fracciones II, IX y X del artículo 26; primer y tercer párrafo del artículo 28; el primer y segundo párrafos de la fracción II del artículo 41; el artículo 42; el artículo 54; Se **adicionan** una nueva fracción VII bis al artículo 2o; las fracciones II Bis y II Ter al 16; una nueva fracción II bis, una nueva fracción II ter; una nueva fracción III y un cuarto y quinto párrafos al artículo 20; un nuevo segundo párrafo al artículo 24; un tercer párrafo al artículo 51; un artículo 58 bis; y Se **derogan** las fracciones II y III del artículo 58, todos de la **Ley de Puertos** para quedar como sigue:

**ARTICULO 2º.- ...**

I. ... a IV. ...

V. Marina: El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua o tierra, **destinadas a** la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.

VI. ... a IX. ...

**ARTICULO 10.- ...**

I. Públicas, cuando **se trate de terminales de contenedores y carga general o** exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante, y

II. Particulares, cuando el titular las destine para sus propios fines, y a los de terceros mediante contrato, **siempre y cuando los servicios y la carga de que se trate sean de naturaleza similar a los autorizados originalmente para la terminal.**

**ARTICULO 16.- ...**

I. ...

II. **Fomentar** la participación de los sectores social y privado, así como de los gobiernos estatales y municipales, en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, **así como impulsar la competitividad de los puertos mexicanos en sus instalaciones, servicios y tarifas, atendiendo a los intereses de la nación;**

II. bis. **Fomentar que los distintos tipos de servicios de transporte que convergen en los puertos nacionales, se interconecten de manera eficiente;**

II. ter. **Fomentar que los servicios mediante los cuales se atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales, sean prestados de manera eficiente;**

III. ... a IV. ...

V. Determinar las áreas e instalaciones de uso público **así como las áreas, terminales o instalaciones que se destinen para la atención y servicios a**

**embarcaciones, personas y bienes relacionados con la navegación de cabotaje;**

VI. ... a VII. ...

VIII. Establecer, en su caso, las bases de regulación tarifaria, en el caso de que en determinado puerto, sólo exista una sola terminal, o una terminal dedicada a la atención de ciertas cargas, o un sólo prestador de servicios, la Secretaría podrá solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia, para tal efecto;

IX. Expedir las normas oficiales mexicanas en materia portuaria, verificando y certificando su cumplimiento, además de que vigilará que en los puertos mexicanos sujetos a una Administración Portuaria Integral, todo proceso de mejora, implementación de procedimientos de calidad o la prestación de los servicios, se ajusten a lo establecido a la Presente Ley, su Reglamento, a la Ley de Metrología y Normalización y a las normas oficiales mexicanas, en los casos en los que se traten aspectos previstos en las mismas;

X. ... a XIV. ...

**ARTICULO 17.-** En cada puerto habilitado existirá una capitanía de puerto, encargada de ejercer la autoridad **portuaria**, a la que corresponderá:

I. ...

II. Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad, **atendiendo a lo establecido en los criterios técnicos correspondientes;**

III. ... a VI. ...

...

**ARTICULO 20.-** Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la

construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión, **permiso o autorización** que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente:

I. ... a II. ...

### **III. Autorizaciones para obras marítimas o dragado.**

Para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en las vías generales de comunicación por agua, fuera de puertos, terminales y marinas, se requerirá de permiso de la Secretaría, sin perjuicio de que los interesados obtengan, en su caso, la concesión de la zona federal marítimo terrestre que otorgue **la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales**.

Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones **portuarias** o prestar servicios portuarios, dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, en los términos previstos en esta ley y demás disposiciones aplicables.

**Los concesionarios o cesionarios de terminales de cruceros y marinas, podrán a su vez celebrar con terceros, previa autorización de la Secretaría, contratos de uso, respecto de locales o espacios destinados a actividades relacionadas con el objeto de su concesión o contrato. En ningún caso, dichos contratos excederán los términos y condiciones de la concesión o contrato principal.**

La Secretaría mediante reglas de carácter general podrá establecer que los procedimientos para la obtención de concesiones, permisos y autorizaciones del presente artículo se realicen a través de medios de comunicación electrónica.

### **ARTICULO 24.- ...**

I. ... a IX. ...

**La solicitud de expedición de convocatoria pública para la adjudicación de concesiones y contratos de cesión parcial de derechos de terminales de contenedores y carga general, podrán negarse, cuando se afecten las políticas y programas de desarrollo del puerto de que se trate o del sistema portuario nacional.**

Las concesiones...

**ARTICULO 26.- ...**

...

**II. La descripción de los bienes, obras e instalaciones del dominio público que se concesionan, así como los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los mismos, así como los compromisos sobre áreas, prestación de servicios dentro del puerto, las terminales e instalaciones portuarias para la atención de embarcaciones, personas y bienes relacionados con la navegación de cabotaje o que requieran para su atención y los compromisos relacionados con tarifas, costos y usos necesario de los mismos para el cabotaje;**

III. ... a VIII. ...

**IX. El monto de la garantía que deberá otorgar el concesionario para el cumplimiento de su concesión, en los términos siguientes:**

**a) Se exhibirá garantía por un monto equivalente al 7% de la inversión que deberá mantenerse vigente durante la ejecución de las obras.**

**b) Al terminar la ejecución de las obras la garantía a que se refiere el inciso anterior se sustituirá por otra, para garantizar el cumplimiento de obligaciones, cuyo monto será equivalente a seis meses de la contraprestación fiscal que deba pagarse al Gobierno Federal conforme a la ley, por el uso, aprovechamiento o explotación de los bienes de dominio público concesionados.**

**El monto de la garantía deberá actualizarse, anualmente conforme al artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación;**

X. Las pólizas de seguros de daños a terceros en sus personas o bienes, y los que pudieren sufrir las construcciones e instalaciones. **En el caso de marinas, el seguro de instalaciones comprenderá sólo aquellas que estén adheridas de manera permanente a los bienes de dominio público;**

XI. ... a XII. ...

...

**ARTICULO 28.-** Los permisos y autorizaciones a que se refiere el artículo 20 se otorgarán en los términos que establezcan los reglamentos de la presente ley, pero en todo caso la resolución de otorgamiento, deberá emitirse **fundada y motivada**, en un plazo que no exceda de noventa días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente requisitada, salvo que por la complejidad de la resolución sea necesario un plazo mayor, que no podrá exceder de 180 días naturales.

...

Los permisos a que se refiere el artículo 20, fracc. II, inciso b, **así como las autorizaciones, concesiones, contratos de cesión parcial de derechos y aquellos contratos que celebren las Administraciones Portuarias Integrales, para la prestación de servicios en el puerto, deberán contar con seguro de responsabilidad civil y daños a terceros y no podrán conferir derechos de exclusividad**, por lo que se podrá otorgar otro u otros a favor de terceras personas para que exploten, en igualdad de circunstancias, número y características técnicas de los equipos, servicios idénticos o similares.

**ARTICULO 41.-** ...

I...

II. Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro, **las instalaciones para recibir las**

**embarcaciones en navegación de altura y cabotaje, los espacios necesarios para los bienes, y los servicios portuarios necesarios para la atención de las embarcaciones y la prestación de los servicios de cabotaje.**

El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones substanciales **que se determinen en el reglamento de esta ley**, a éste, serán elaborados por el administrador portuario, y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional, **con una visión de veinte años, revisable cada cinco años.** La Secretaría deberá expedir la resolución correspondiente en un plazo máximo de 60 días hábiles, previas opiniones de las secretarías de Marina en lo que afecta a la **seguridad nacional; de Medio Ambiente y Recursos Naturales en lo que se refiere a la ecología y de impacto ambiental, de Desarrollo Social en cuanto a los aspectos de desarrollo urbano.** Estas opiniones deberán emitirse en un lapso no mayor de quince días hábiles a partir de que la Secretaría las solicite, si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la opinión respectiva, se entenderá como favorable. En el caso de modificaciones menores, los cambios sólo deberán registrarse en la Secretaría.

...

...

**ARTICULO 42.-** Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria integral, el gobierno de la entidad federativa correspondiente podrá constituir una comisión consultiva, formada con representantes de los gobiernos estatal y municipales, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, **de los cesionarios y prestadores de servicios portuarios**, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente, la comisión determine. La comisión será presidida por el representante de la entidad federativa que corresponda.

**ARTICULO 51.-** ...

I. ... a V. ...

...

Quando en los contratos de cesión se hubiere previsto prórroga, ésta se otorgará siempre que el titular del contrato respectivo se encuentre al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones. Para el otorgamiento de la prórroga, el titular del contrato deberá presentar al administrador portuario un programa de inversión y de mantenimiento tanto en materia de infraestructura como de equipamiento.

**ARTICULO 54.-** Cuando los interesados en operar una terminal o instalación, o en prestar servicios en el área a cargo de un administrador portuario, le soliciten la **adjudicación directa** del contrato respectivo o la apertura del concurso correspondiente, éste deberá dar respuesta a la solicitud en un plazo no mayor de 60 días **hábiles**. En caso de inconformidad, los interesados podrán recurrir a la Secretaría para que resuelva lo conducente.

**ARTICULO 58.-** ...

I. ...

II. (Se deroga);

III. (Se deroga);

IV. ... a VIII. ...

**ARTICULO 58 bis.-** La planeación del puerto estará a cargo de un Comité de Planeación, que se integrará por el Administrador Portuario quien lo presidirá, por el Capitán de Puerto, un representante de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y por los cesionarios o prestadores de servicios portuarios.

El Comité de Planeación conocerá, entre otros asuntos, del programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones; de la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice el administrador portuario; así como de cualquier asunto que afecte la operatividad de largo plazo del puerto.

**El comité de planeación se reunirá por lo menos tres veces al año o en cualquier tiempo, a solicitud de cualquiera de sus integrantes y sus acuerdos se tomarán por mayoría de votos de los presentes.**

### **TRANSITORIOS**

**PRIMERO.** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**SEGUNDO.** Se derogan todas las disposiciones legales y administrativas que se opongan al presente decreto.

**TERCERO.** El Ejecutivo Federal y la Secretaría expedirán las modificaciones del reglamento de la Ley de Puertos y de las disposiciones administrativas necesarias, respectivamente, que resulten necesarias para dar cumplimiento al presente decreto, en un plazo que no excederá de un año, contado a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

**CUARTO.** El Ejecutivo Federal, a efecto de dar cumplimiento a lo previsto en el tercer párrafo del artículo 25 de la presente ley, publicará en el Diario Oficial de la Federación las disposiciones reglamentarias, administrativas y técnicas que resulten necesarias para cumplir los fines señalados en dicha disposición.

**QUINTO.** Las concesiones, permisos y contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones de terminales otorgadas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente decreto, continuarán con el uso para el cual fueron otorgadas hasta la conclusión de su vigencia o de prórroga en su caso.

**SEXTO.** El Ejecutivo Federal y la Secretaría, en un plazo no mayor a 120 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, incluirán en el Reglamento de la Ley de Puertos y en los ordenamientos administrativos, respectivamente, las disposiciones que resulten necesarias para el funcionamiento y organización del Comité de Planeación previsto en el artículo 58 bis de la presente ley.

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

**SÉPTIMO.** La Secretaría, cuando a su juicio existan condiciones y sea conveniente para el sistema portuario nacional, podrá autorizar por una sola vez la ampliación del área de las terminales e instalaciones portuarias de uso público, que hayan sido materia de contratos de cesión parcial de derechos, registrados ante la Secretaría y vigentes a la fecha de entrada en vigor del presente decreto. Las superficies podrán crecer hasta en una posición adicional de atraque con una longitud máxima de 350 metros y sus respectivas superficies terrestres. Dichas ampliaciones se otorgarán siempre y cuando existan por lo menos dos terminales o instalaciones portuarias del mismo giro de distintos operadores en un puerto.

El Ejecutivo Federal publicará en el Diario Oficial de la Federación las reglas de carácter general para tales fines.

DADO EN EL SALÓN DE SESIONES DE LA H. CÁMARA DE SENADORES, EN  
MÉXICO, DISTRITO FEDERAL, A \_\_\_\_ DE SEPTIEMBRE DE 2011.

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE  
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS  
LEGISLATIVOS CON PROYECTO DE DECRETO QUE  
REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTICULOS DE LA  
LEY DE PUERTOS.

Hoja de Firmas.

1

Comisión de Comunicaciones y Transportes.

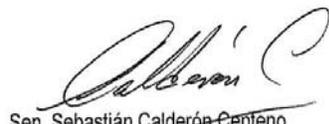


Sen. Fernando Castro Trenti  
Presidente.



Sen. José Julián Sacramento Garza  
Secretario

Sen. Antonio Mejía Haro  
Secretario



Sen. Sebastián Calderón Centeno  
Integrante

Sen. Andrés Galván Rivas  
Integrante

Sen. Francisco Alcibiades García Lizardi  
Integrante



Sen. José Isabel Trujillo Reyes  
Integrante

Hoja de Firmas.

2

Comisión de Comunicaciones y Transportes.



Sen. Juan Bueno Torio  
Integrante



Sen. Blanca Judith Díaz Delgado  
Integrante

Sen. Jorge Mendoza Garza  
Integrante



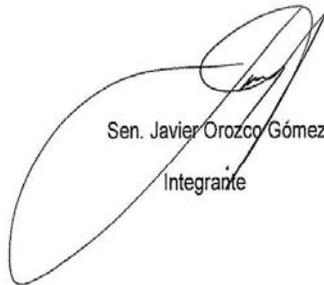
Sen. Rogelio Humberto Rueda Sánchez  
Integrante



Sen. Amira Griselda Gómez Tueme  
Integrante

Sen. Tomás Torres Mercado  
Integrante

Sen. Carlos Sotelo García  
Integrante



Sen. Javier Orozco Gómez  
Integrante

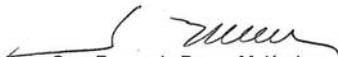
Hoja de Firmas.

3

Comisión de Estudios Legislativos.

Sen. José Alejandro Zapata Perogordo

Presidente.



Sen. Fernando Baeza Meléndez

Secretario

Sen. Pablo Gómez Álvarez

Secretario



Sen. Sergio Álvarez Mata

Integrante

Sen. Arturo Escobar y Vega

Integrante

40

También está en su monitor. Pregunte si se omite su lectura.

- **El C. Secretario Zoreda Novelo:** Consulto a la Asamblea, en votación económica, si se omite la lectura del dictamen. Quienes estén porque se omita, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén porque no se omita, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Sí se omite la lectura, señor Presidente.

- **El C. Presidente Arroyo Vieyra:** Queda de primera lectura.

04-10-2011

Cámara de Senadores.

**DICTAMEN** de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversos artículos de la Ley de Puertos.

**Aprobado** en lo general y en lo particular, por 86 votos en pro, 0 en contra y 1 abstención.

Se turnó a la Cámara de Diputados para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates, 29 de septiembre de 2011.

Discusión y votación, 4 de octubre de 2011.

## **DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES; Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE PUERTOS**

(Dictamen de segunda lectura)

(La primera lectura se encuentra en el Diario No. 9, de fecha 29 de septiembre de 2011)

Dicho dictamen se encuentra publicado en la Gaceta del Senado del día de hoy, por lo que pregunte la Secretaría a la Asamblea, en votación económica, si se le dispensa la segunda lectura.

- **La C. Senadora Menchaca Castellanos:** Consulto a la Asamblea, en votación económica, si se le dispensa la segunda lectura al dictamen. Quienes estén por la afirmativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén por la negativa, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Sí se le dispensa la segunda lectura, señor Presidente.

### **PRESIDENCIA DEL C. SENADOR FRANCISCO ARROYO VIEYRA**

- **El C. Presidente Francisco Arroyo Vieyra:** Está a la consideración de la Asamblea.

Senador Sebastián Calderón Centeno y Senador Rogelio Rueda.

Tiene la palabra el primero de los nombrados.

- **El C. Senador Sebastián Calderón Centeno:** Con su permiso, señor Presidente; compañeras y compañeros Senadores.

La Ley de Puertos publicada en 1993 marcó el inicio del desarrollo del sector portuario mexicano, abriendo el mismo a la participación de la inversión privada en la construcción de infraestructura y la prestación de los servicios portuarios.

Es necesario y conveniente regular de manera clara los bienes y servicios portuarios que se ofrecen con el objeto de fomentar una mayor participación de los sectores social y privado, para un mejor aprovechamiento a las ventajas que ofrece el transporte marítimo enlazado con otras vías de comunicación en un moderno concepto multimodal.

Consideramos necesario reforzar los mecanismos de planeación mediante la creación de un comité de planeación en cada puerto, concesionado a un administrador portuario en el que inversionistas privados y prestadores de servicios portuarios participen con aportaciones de ideas al concesionario y a la Secretaría de

Comunicaciones y Transportes, encaminadas a optimizar los espacios portuarios, identificar servicio de infraestructura y sugerir formas de crecimiento de los recintos portuarios basado en los volúmenes potenciales y en las necesidades para la prestación de servicios.

Con el objeto de hacer congruente a la creación del comité de planeación y los propósitos para los que fue creado con las facultades que originalmente se le concedieron al comité de operación, se propone en la iniciativa aclarar que las terminales de contenedores y cargas en general, siempre serán consideradas como públicas y, por lo tanto, la adjudicación de la concesión o el contrato a la cesión parcial de derechos correspondiente tendrá que hacerse mediante el concurso público a que se refiere el artículo 24 de la ley, se regulen los esfuerzos bajo los cuales los contratos de sesión parcial de derechos podrán ser prorrogados.

Esas actividades que deben ser fomentadas por la SCT así como las relacionadas con las de la navegación de cabotaje y la interconexión de distintos modos de transporte que confluyen en los puertos. Por lo anterior, se otorgan facultades a la SCT para tal fin.

Respecto a las garantías que los concesionarios, permisionarios y titulares de contrato de sesión parcial de derechos deben de presentar ante la SCT, se fijen montos que por un lado eliminan los costos innecesarios y por el otro otorgan la seguridad que requiere el Estado cuando el uso, aprovechamiento y explotación del dominio público de la Federación está en manos de privados.

Desde la publicación de la Ley de Puertos, tanto el porte o tamaño de las embarcaciones como los volúmenes de carga a bordo, han tenido un franco crecimiento, los buques de mayor tamaño alcanzaron apenas el 60 por ciento de las dimensiones que las embarcaciones de nueva generación, y los puertos mexicanos fueron planificados para recibir un tipo de naves y volúmenes de carga más modestos.

La iniciativa contiene una propuesta para ampliar por única ocasión las terminales e instalaciones públicas ya establecidas en el entendido de que la infraestructura portuaria que se construirá en el futuro, ya prevé la longitud de las posiciones de atraques necesarias para las embarcaciones de nueva generación y las dimensiones de los patios que requiere una operación eficiente.

El propósito fundamental de la iniciativa es la de construir en el proceso de modernización el sistema portuario nacional con el fin de que los puertos apoyen la economía del país sirviendo de sustento a las actividades comerciales.

Por las razones expuestas, compañeras y compañeros Senadores, los invito y los exhorto a votar a favor de la presente iniciativa.

Muchas gracias.

- **El Presidente Arroyo Vieyra:** Gracias a usted, Senador Sebastián Calderón.

Senador Rueda Sánchez, tiene usted el uso de la voz, en pro.

- **El C. Senador Rogelio Rueda Sánchez:** Con la venia de la Presidencia; compañeras y compañeros Senadores:

Quiero compartir con ustedes que tenemos a consideración un dictamen que reforma la Ley de Puertos, que es producto del esfuerzo de varios años, de varias legislaturas que compartimos con nuestro amigo Senador Sebastián Calderón, que conoce muy bien el tema y que ha sido también producto, y lo quiero compartir con ustedes para que lo tengamos presente al momento de votar, ha sido también producto de un trabajo de consenso, producto de trabajo de intercambio de información y de opiniones con quienes viven la actividad portuaria cotidianamente en ambos litorales de nuestro país, también con la autoridad, por supuesto. Es decir, un trabajo que ha tomado tiempo, pero que reconoce las bondades de la Ley de Puertos original.

En 1993 que se aprueba la legislación que modifica la forma en que se prestaban los servicios portuarios en el país, que permite la inversión privada y la operación por parte de privados de terminales portuarias, ha sido positiva la experiencia, ha sido positiva la evaluación que hacemos de ello. Por eso no estamos planteando una nueva ley que modifique radicalmente lo que se está haciendo, sino estamos planteando ir a una nueva

generación de reformas, a una segunda generación que permita ajustar algunas realidades que en aquel momento no se tenían presentes.

Seguramente se valoraba que iba a haber un crecimiento en la actividad portuaria en las inversiones, pero no con la velocidad, con el tamaño que encontraron.

Por eso creemos que es adecuada la reforma que se está planteando y aún señalado está buscando impulsar aún más la competitividad para que tengamos especialmente reflejado esto en mejores servicios y tarifas. Incluso se prevé, cosa que no estaba así establecido, la participación de la Comisión Federal de Competencia para el caso en que haya sólo un oferente de servicios en un puerto o que haya una sola terminal de determinados servicios. Se insiste en la conveniencia de que en los puertos se fomente la interconexión entre modos de transporte, esté previsto no sólo la actividad portuaria por sí misma, sino su interconexión con el servicio ferroviario y el servicio de autotransporte en su caso.

Y de manera muy relevante, que me parece que será bien recibido por el sector marítimo nacional, varias modificaciones que plantean fomentar el servicio de cabotaje, que podamos recuperar nuestra marina mercante nacional a partir de establecer esto también como una prioridad, que en los distintos puertos de nuestro país se prevean instalaciones, se prevean áreas, terminales, incluso que presten servicios que estén atentos a destinarse a embarcaciones, personas y bienes relacionados con la navegación de cabotaje.

Me parece importante destacar también la creación de un comité de planeación en cada administración portuaria integral en la que la autoridad capitanía de puerto, las autoridades ambientales, los propios operadores de los servicios, cesionarios y prestadores puedan expresar su posición respecto del programa maestro de desarrollo, de la asignación de áreas, terminales y servicios, en fin, estar pendientes de la operatividad de largo plazo del puerto.

En el caso de la planeación es muy importante también destacar que se agrega la necesidad de que cada programa maestro de desarrollo portuario tenga una visión a 20 años.

Revisarle cada 5 como está actualmente, pero que se incorpore una definición de a dónde se considera que deberá llegar cada puerto en los siguientes 20 años. Me parece que es una aportación también valiosa y especialmente el considerar que el conjunto de reformas está buscando fomentar la competencia, está buscando incentivar la inversión, está buscando ajustar este marco jurídico a una nueva realidad.

Ha sido exitoso el desarrollo de los puertos mexicanos y queremos que lo sea aún más, queremos entonces que el marco jurídico esté adecuado a estos nuevos retos de nuestro país, a los años por venir, al aumento del comercio marítimo internacional y, por supuesto, esperamos contar con el apoyo de ustedes para este dictamen favorable de la Comisión de Comunicaciones y Transportes.

Muchas gracias.

(Aplausos)

- **El C. Presidente Arroyo Vieyra:** No habiendo más oradores. Tengo la obligación reglamentaria de preguntar si hay reservas. No habiendo reservas, ábrase el sistema electrónico de votación por tres minutos para recabar votación nominal en lo general y en lo particular en un solo acto.

#### **“VOTACION REGISTRADA CONFORME AL SISTEMA ELECTRONICO**

##### **CONVERGENCIA**

##### **A FAVOR**

GOMEZ NUCAMENDI ERICEL

GOVEA ARCOS EUGENIO

WALTON ABURTO LUIS

##### **PAN**

##### **A FAVOR**

ALONSO DIAZ CANEJA ANGEL

ALVAREZ MATA SERGIO  
ANDRADE QUEZADA HUMBERTO  
BADIA SAN MARTIN JOSE ANTONIO  
BUENO TORIO JUAN  
CALDERON CENTENO SEBASTIAN  
CARDENAS JIMENEZ ALBERTO  
COPPOLA JOFFROY LUIS ALBERTO  
DIAZ MENDEZ XOCHITL  
DORADOR PEREZ GAVILAN RODOLFO  
DÖRING CASAR FEDERICO  
ELIZONDO BARRAGAN FERNANDO  
GALINDO NORIEGA RAMON  
GALVAN RIVAS ANDRES  
GARCIA CERVANTES RICARDO  
GONZALEZ AGUILAR LAZARA NELLY  
GONZALEZ ALCOCER ALEJANDRO  
GONZALEZ GONZALEZ FELIPE  
HERNANDEZ RAMOS MINERVA  
LARIOS GAXIOLA EMMA  
MUÑOZ GUTIERREZ RAMON  
OCEJO MORENO JORGE ANDRES  
PEREZ PLAZOLA HECTOR  
RAMIREZ NUÑEZ ULISES  
RODRIGUEZ Y PACHECO ALFREDO  
RUIZ DEL RINCON GABRIELA  
SARO BOARDMAN ERNESTO  
SERRANO SERRANO MARIA  
SOSA GOVEA MARTHA LETICIA  
TAMBORREL SUAREZ GUILLERMO  
TORRES ORIGEL RICARDO  
TREJO REYES JOSE ISABEL  
VILLARREAL GARCIA LUIS ALBERTO  
ZAPATA PEROGORDO ALEJANDRO  
ZAVALA PENICHE MARIA BEATRIZ

**PRD  
A FAVOR**

AGUIRRE MENDEZ JULIO CESAR  
CASTELLON FONSECA FRANCISCO  
GARIBAY GARCIA JESUS  
GOMEZ ALVAREZ PABLO  
HERVIZ REYES ARTURO  
MEJIA HARO ANTONIO  
NAVARRETE RUIZ CARLOS  
NUÑEZ JIMENEZ ARTURO  
ROJO E INCHAUSTEGUI MARIA  
SANCHEZ ANAYA ALFONSO ABRAHAM  
SOTELO GARCIA CARLOS  
TORRES MERCADO TOMAS

**PRI  
A FAVOR**

ALVARADO GARCIA ANTELMO  
ARROYO VIEYRA FRANCISCO  
BAEZA MELENDEZ FERNANDO  
CANTU SEGOVIA ELOY  
ELIAS SERRANO ALFONSO  
GARCIA QUIROZ MARIA DEL SOCORRO  
GOMEZ TUEME AMIRA GRISELDA

HERRERA LEON FRANCISCO  
JOAQUIN COLDWELL PEDRO  
MEJIA GONZALEZ RAUL JOSE  
MENDOZA GARZA JORGE  
MORALES FLORES MELQUIADES  
ORANTES LOPEZ MARIA ELENA  
TOLEDO INFANZON ADOLFO  
ZOREDA NOVELO RENAN CLEOMINIO

**PT**

**A FAVOR**

GONZALEZ YAÑEZ ALEJANDRO

**ABSTENCIÓN**

MONREAL AVILA RICARDO

**PVEM**

**A FAVOR**

AGUNDIS ARIAS FRANCISCO  
ARCE RENE  
ESCOBAR Y VEGA ARTURO  
LEGORRETA ORDORICA JORGE  
MENCHACA CASTELLANOS LUDIVINA  
OROZCO GOMEZ JAVIER

**SG**

**A FAVOR**

OCHOA GUZMAN RAFAEL  
PEREDO AGUILAR ROSALIA

**REGISTRO FUERA DEL SISTEMA ELECTRONICO**

**AA FAVOR**

CASTRO TRENTI FERNANDO PRI  
DUEÑAS LLERENAS JESÚS PAN  
ESPARZA HERRERA NORMA PRI  
GARCÍA ZALVIDEA JOSÉ LUIS PRD  
GONZALEZ MORFIN JOSE PAN  
LABASTIDA OCHOA FRANCISCO PRI  
LÓPEZ HERNÁNDEZ ROSALINDA PRD  
MORENO CÁRDENAS ALEJANDRO PRI  
ORTUÑO GURZA MARIA TERESA PAN  
RAMÓN VALDÉS JESÚS MARIA PRI  
RUEDA SÁNCHEZ ROGELIO PRI  
VELÁZQUEZ LÓPEZ RUBÉN FERNANDO PRD"

- **La C. Secretaria Menchaca Castellanos:** Señor Presidente, conforme a la votación, se emitieron 86 votos a favor, cero en contra y 1 abstención.

- **El C. Presidente Arroyo Vieyra:** En consecuencia, está aprobado en lo general y en lo particular el proyecto de Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Puertos. Se remite a la Cámara de Diputados para los efectos del artículo 72 constitucional.

06-10-2011

Cámara de Diputados.

**MINUTA** con proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Puertos. Se turnó a la Comisión de Transportes, con opinión de la Comisión de Marina.

Diario de los Debates, 6 de octubre de 2011.

## **MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA, ADICIONA Y DEROGA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE PUERTOS**

---

### LEY DE PUERTOS

---

**La Secretaria diputada Guadalupe Pérez Domínguez:** «Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Cámara de Senadores.— México, DF.

Secretarios de la Cámara de Diputados.— Presentes.

Para los efectos constitucionales, me permito remitir a ustedes expediente que contiene proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Puertos.

Atentamente

México, DF, a 4 de octubre de 2011.— Senador Ricardo Francisco García Cervantes (rúbrica), vicepresidente.»

«Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Cámara de Senadores.— México, DF.

### **Proyecto de Decreto**

#### **Que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Puertos**

**Artículo Único.** Se reforman la fracción V del artículo 2o.; la fracción I del artículo 10; las fracciones II, V, VIII, IX del artículo 16; la fracción II del artículo 17; el primer, segundo y tercer párrafos del artículo 20; las fracciones II, IX y X del artículo 26; primer y tercer párrafo del artículo 28; el primer y segundo párrafos de la fracción II del artículo 41; el artículo 42; el artículo 54; se adicionan las fracciones II Bis y II Ter al 16; una nueva fracción III y un cuarto y quinto párrafos al artículo 20; un nuevo segundo párrafo al artículo 24; un tercer párrafo al artículo 51; un artículo 58 Bis; y se derogan las fracciones II y III del artículo 58, todos de la Ley de Puertos, para quedar como sigue:

#### **Artículo 2o. ...**

##### **I.... a IV. ...**

**V. Marina:** El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua o tierra, destinadas a la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.

##### **VI. ... a IX. ...**

#### **Artículo 10. ...**

**I.** Públicas, cuando se trate de terminales de contenedores y carga general o exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante, y

**II.** Particulares, cuando el titular las destine para sus propios fines, y a los de terceros mediante contrato, siempre y cuando los servicios y la carga de que se trate sean de naturaleza similar a los autorizados originalmente para la terminal.

**Artículo 16. ...**

**I. ...**

**II.** Fomentar la participación de los sectores social y privado, así como de los gobiernos estatales y municipales, en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como impulsar la competitividad de los puertos mexicanos en sus instalaciones, servicios y tarifas, atendiendo a los intereses de la nación;

**II. Bis.** Fomentar que los distintos tipos de servicios de transporte que convergen en los puertos nacionales se interconecten de manera eficiente;

**II. Ter.** Fomentar que los servicios mediante los cuales se atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales, sean prestados de manera eficiente;

**III. ... a IV. ...**

**V.** Determinar las áreas e instalaciones de uso público así como las áreas, terminales o instalaciones que se destinen para la atención y servicios a embarcaciones, personas y bienes relacionados con la navegación de cabotaje;

**VI. ... a VII. ...**

**VIII.** Establecer, en su caso, las bases de regulación tarifaria, en el caso de que en determinado puerto, sólo exista una sola terminal, o una terminal dedicada a la atención de ciertas cargas, o un sólo prestador de servicios, la Secretaría podrá solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia, para tal efecto;

**IX.** Expedir las normas oficiales mexicanas en materia portuaria, verificando y certificando su cumplimiento, además de que vigilará que en los puertos mexicanos sujetos a una Administración Portuaria Integral, todo proceso de mejora, implementación de procedimientos de calidad o la prestación de los servicios, se ajusten a lo establecido a la presente ley, su Reglamentó, a la Ley de Metrología y Normalización y a las normas oficiales mexicanas, en los casos en los que se traten aspectos previstos en las mismas;

**X. ... a XIV. ...**

**Artículo 17.** En cada puerto habilitado existirá una capitanía de puerto, encargada de ejercer la autoridad portuaria, a la que corresponderá:

**I. ...**

**II.** Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad, atendiendo a lo establecido en los criterios técnicos correspondientes;

**III. ... a VI. ....**

**Artículo 20.** Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión, permiso o autorización que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente:

**I. ... a II. ...**

**III. Autorizaciones para obras marítimas o dragado.**

Para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en las vías generales de comunicación por agua, fuera de puertos, terminales y marinas, se requerirá de permiso de la Secretaría, sin perjuicio de que los interesados obtengan, en su caso, la concesión de la zona federal marítimo-terrestre que otorgue la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones portuarias o prestar servicios portuarios, dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, en los términos previstos en esta ley y demás disposiciones aplicables.

Los concesionarios o cesionarios de terminales de cruceros y marinas, podrán a su vez celebrar con terceros, previa autorización de la Secretaría, contratos de uso, respecto de locales o espacios destinados a actividades relacionadas con el objeto de su concesión o contrato. En ningún caso, dichos contratos excederán los términos y condiciones de la concesión o contrato principal.

La Secretaría mediante reglas de carácter general podrá establecer que los procedimientos para la obtención de concesiones, permisos y autorizaciones del presente artículo se realicen a través de medios de comunicación electrónica.

#### **Artículo 24. ...**

##### **I. ... a IX. ...**

La solicitud de expedición de convocatoria pública para la adjudicación de concesiones y contratos de cesión parcial de derechos de terminales de contenedores y carga general, podrán negarse, cuando se afecten las políticas y programas de desarrollo del puerto de que se trate o del sistema portuario nacional.

Las concesiones...

#### **Artículo 26. ...**

...

**II.** La descripción de los bienes, obras e instalaciones del dominio público que se concesionan, así como los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los mismos, así como los compromisos sobre áreas, prestación de servicios dentro del puerto, las terminales e instalaciones portuarias para la atención de embarcaciones, personas y bienes relacionados con la navegación de cabotaje o que requieran para su atención y los compromisos relacionados con tarifas, costos y usos necesario de los mismos para el cabotaje;

##### **III. ... a VIII. ...**

**IX.** El monto de la garantía que deberá otorgar el concesionario para el cumplimiento de su concesión, en los términos siguientes:

a) Se exhibirá garantía por un monto equivalente al 7% de la inversión que deberá mantenerse vigente durante la ejecución de las obras.

b) Al terminar la ejecución de las obras la garantía a que se refiere el inciso anterior se sustituirá por otra, para garantizar el cumplimiento de obligaciones, cuyo monto será equivalente a seis meses de la contraprestación fiscal que deba pagarse al gobierno federal conforme a la ley, por el uso, aprovechamiento o explotación de los bienes de dominio público concesionados.

El monto de la garantía deberá actualizarse anualmente conforme al artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación;

X. Las pólizas de seguros de daños a terceros en sus personas o bienes, y los que pudieren sufrir las construcciones e instalaciones. En el caso de marinas, el seguro de instalaciones comprenderá sólo aquellas que estén adheridas de manera permanente a los bienes de dominio público;

XI. ... a XII. ...

...

**Artículo 28.** Los permisos y autorizaciones a que se refiere el artículo 20 se otorgarán en los términos que establezcan los reglamentos de la presente ley, pero en todo caso la resolución de otorgamiento, deberá emitirse fundada y motivada, en un plazo que no exceda de noventa días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente requisitada, salvo que por la complejidad de la resolución sea necesario un plazo mayor, que no podrá exceder de 180 días naturales.

...

Los permisos a que se refiere el artículo 20, fracción II, inciso b, así como las autorizaciones, concesiones, contratos de cesión parcial de derechos y aquellos contratos que celebren las Administraciones Portuarias Integrales, para la prestación de servicios en el puerto, deberán contar con seguro de responsabilidad civil y daños a terceros y no podrán conferir derechos de exclusividad, por lo que se podrá otorgar otro u otros a favor de terceras personas para que exploten, en igualdad de circunstancias, número y características técnicas de los equipos, servicios idénticos o similares.

**Artículo 41. ...**

I. ...

II. Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro, las instalaciones para recibir las embarcaciones en navegación de altura y cabotaje, los espacios necesarios para los bienes, y los servicios portuarios necesarios para la atención de las embarcaciones y la prestación de los servicios de cabotaje.

El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones substanciales que se determinen en el reglamento de esta ley, a éste, serán elaborados por el administrador portuario, y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional, con una visión de veinte años, revisable cada cinco años. La Secretaría deberá expedir la resolución correspondiente en un plazo máximo de 60 días hábiles, previas opiniones de las secretarías de Marina en lo que afecta a la seguridad nacional; de Medio Ambiente y Recursos Naturales en lo que se refiere a la ecología y de impacto ambiental, de Desarrollo Social en cuanto a los aspectos de desarrollo urbano. Estas opiniones deberán emitirse en un lapso no mayor de quince días hábiles a partir de que la Secretaría las solicite, si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la opinión respectiva, se entenderá como favorable. En el caso de modificaciones menores, los cambios sólo deberán registrarse en la Secretaría.

...

...

**Artículo 42.** Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria integral, el gobierno de la entidad federativa correspondiente podrá constituir una comisión consultiva, formada con representantes de los gobiernos estatal y municipales, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, de los cesionarios y prestadores de servicios portuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente, la comisión determine. La comisión será presidida por el representante de la entidad federativa que corresponda.

**Artículo 51. ...**

I. ... a V. ...

...

Cuando en los contratos de cesión se hubiere previsto prórroga, ésta se otorgará siempre que el titular del contrato respectivo se encuentre al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones. Para el otorgamiento de la prórroga, el titular del contrato deberá presentar al administrador portuario un programa de inversión y de mantenimiento tanto en materia de infraestructura como de equipamiento.

**Artículo 54.** Cuando los interesados en operar una terminal o instalación, o en prestar servicios en el área a cargo de un administrador portuario, le soliciten la adjudicación directa del contrato respectivo o la apertura del concurso correspondiente, éste deberá dar respuesta a la solicitud en un plazo no mayor de 60 días hábiles. En caso de inconformidad, los interesados podrán recurrir a la Secretaría para que resuelva lo conducente.

**Artículo 58. ...**

I. ...

II. (Se deroga);

III. (Se deroga);

IV. ... a VIII. ...

**Artículo 58 Bis.** La planeación del puerto estará a cargo de un Comité de Planeación, que se integrará por el Administrador Portuario quien lo presidirá, por el Capitán de Puerto, un representante de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y por los cesionarios o prestadores de servicios portuarios.

El Comité de Planeación conocerá, entre otros asuntos, del programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones; de la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice el administrador portuario; así como de cualquier asunto que afecte la operatividad de largo plazo del puerto.

El Comité de Planeación se reunirá por lo menos tres veces al año o en cualquier tiempo, a solicitud de cualquiera de sus integrantes y sus acuerdos se tomarán por mayoría de votos de los presentes.

#### **Transitorios**

**Primero.** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Segundo.** Se derogan todas las disposiciones legales y administrativas que se opongan al presente decreto.

**Tercero.** El Ejecutivo federal y la Secretaría expedirán las modificaciones del Reglamento de la Ley de Puertos y de las disposiciones administrativas necesarias, respectivamente, que resulten necesarias para dar cumplimiento al presente decreto, en un plazo que no excederá de un año, contado a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

**Cuarto.** El Ejecutivo federal, a efecto de dar cumplimiento a lo previsto en el tercer párrafo del artículo 25 de la presente ley, publicará en el Diario Oficial de la Federación las disposiciones reglamentarias, administrativas y técnicas que resulten necesarias para cumplir los fines señalados en dicha disposición.

**Quinto.** Las concesiones, permisos y contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones de terminales otorgadas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente decreto, continuarán con el uso para el cual fueron otorgadas hasta la conclusión de su vigencia o de prórroga en su caso.

**Sexto.** El Ejecutivo federal y la Secretaría, en un plazo no mayor a 120 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, incluirán en el Reglamento de la Ley de Puertos y en los ordenamientos

administrativos, respectivamente, las disposiciones que resulten necesarias para el funcionamiento y organización del Comité de Planeación previsto en el artículo 58 Bis de la presente ley.

**Séptimo.** La Secretaría, cuando a su juicio existan condiciones y sea conveniente para el sistema portuario nacional, podrá autorizar por una sola vez la ampliación del área de las terminales e instalaciones portuarias de uso público, que hayan sido materia de contratos de cesión parcial de derechos, registrados ante la Secretaría y vigentes a la fecha de entrada en vigor del presente decreto. Las superficies podrán crecer hasta en una posición adicional de atraque con una longitud máxima de 350 metros y sus respectivas superficies terrestres. Dichas ampliaciones se otorgarán siempre y cuando existan por lo menos dos terminales o instalaciones portuarias del mismo giro de distintos operadores en un puerto.

El Ejecutivo federal publicará en el Diario Oficial de la Federación las reglas de carácter general para tales fines.

Salón de sesiones de la honorable Cámara de Senadores. México, DF, a 4 de octubre de 2011.— Senador Ricardo García Cervantes (rúbrica), vicepresidente; senadora Ludivina Menchaca Castellanos (rúbrica), secretaria.»

**El Presidente diputado Emilio Chuayffet Chemor:** Túrnese a la Comisión de Transportes, para dictamen, y a la Comisión de Marina, para opinión.

25-04-2012

Cámara de Diputados.

**DICTAMEN** de la Comisiones Unidas de Transportes, y de Marina, con proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Puertos.

**Aprobado** en lo general y en lo particular, por 265 votos en pro, 3 en contra y 2 abstenciones.

Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates, 25 de abril de 2012.

Discusión y votación, 25 de abril de 2012.

## **DICTAMEN DE LA COMISIONES UNIDAS DE TRANSPORTES, Y DE MARINA, CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA, ADICIONA Y DEROGA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE PUERTOS**

---

LEY DE PUERTOS

---

**El Presidente diputado Balfre Vargas Cortez:** En consecuencia, el siguiente punto del orden del día, es la discusión del dictamen con proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Puertos.

**El Secretario diputado Mariano Quihuis Fragoso:** «Dictamen de las Comisiones Unidas de Transportes, y de Marina, con proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Puertos

### **Honorable Asamblea:**

Con fundamento en el artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 86 y 89 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 87 y 88 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, el Senado de la República remitió la minuta con proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Puertos.

Estas Comisiones Unidas que suscriben, con base en las facultades que le confieren los artículos 39 y 45 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como 80, 81, 84, 85, 157, 158 y 167 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se abocaron al análisis de la Minuta antes señalada y conforme a las deliberaciones que de la misma realizaron los miembros de las Comisiones Unidas de Transportes y de Marina reunidos en Pleno, presentan a esta honorable asamblea, el siguiente dictamen.

### **Antecedentes**

1. En sesión ordinaria del Senado de la República de fecha 28 de abril de 2011, los senadores Rogelio Rueda y Sebastián Calderón Centeno, integrantes de los Grupos Parlamentarios del Partido Revolucionario Institucional y del Partido Acción Nacional, respectivamente, presentaron iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de Puertos, que fue turnada a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, y de Estudios Legislativos de la Cámara de Senadores.

2. El 29 de septiembre de 2011, en sesión ordinaria de la Cámara de Senadores, se presentó el dictamen de primera lectura, el cual fue aprobado el 4 de octubre de 2011 por 87 votos y turnado a la Cámara de Diputados para los efectos del artículo 72, fracción a), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

3. En sesión ordinaria de esta Cámara de Diputados del 6 de octubre de 2011, la Mesa Directiva, turnó a la Comisión de Transportes la minuta en comento para su estudio y dictamen, mediante oficio DGPL 61-II-1-2071. Posteriormente, en sesión del 25 de octubre de 2011, la Mesa Directiva modificó el turno, remitiéndola a las Comisiones Unidas de Transportes, y de Marina para dictamen.

Derivado de lo anterior, estas Comisiones Unidas realizaron diversos trabajos a efecto de revisar el contenido de la citada Minuta, con el objeto de expresar sus observaciones y comentarios a la misma e integrar el presente dictamen.

### **Descripción de la minuta**

La minuta con proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Puertos, resalta la importancia de emitir disposiciones legales que actualmente requiere el sector portuario y de servicios relacionados con el mismo que respondan a las necesidades de los concesionarios, permisionarios, autorizados, cesionarios y contratantes a los que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, SCT, les ha permitido explotar, usar y aprovechar los bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, así como los usuarios y al público en general que tienen que ver con el sistema portuario, con lo que se da mayor certeza jurídica a los destinatarios de la norma y a las autoridades encargadas de aplicarla.

Se propone incluir en la ley la figura del Comité de Planeación en cada puerto concesionado a un administrador portuario, para que los inversionistas privados y prestadores de servicios portuarios puedan realizar propuestas al concesionario y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para optimizar los espacios portuarios, identificar las necesidades de infraestructura y sugerir mejores formas de crecimiento de los recintos portuarios, basados en los volúmenes potenciales identificados por los operadores portuarios y en las necesidades para la prestación de los servicios portuarios, derogando las facultades del Comité de Operación. Se establece que la planeación del puerto estará a cargo de un Comité de Planeación, que se integrará por el administrador portuario quien lo presidirá, por el capitán de puerto, un representante de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y por los cesionarios o prestadores de servicios portuarios.

El Comité de Planeación conocerá, entre otros asuntos, del programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones; de la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice el administrador portuario; así como de cualquier asunto que afecte la operatividad de largo plazo del puerto.

Se incluye en el texto normativo, que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes fomentará la participación de los distintos sectores y niveles de gobierno en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias y para que impulse la competitividad de los puertos mexicanos en sus instalaciones, servicios y tarifas, atendiendo a los intereses de la nación.

Asimismo, se propone aclarar que las terminales de contenedores y carga en general, siempre serán consideradas como públicas y por lo tanto la adjudicación de la concesión o el contrato a la cesión parcial de derechos correspondiente tendrá que hacerse mediante el concurso público a que se refiere el artículo 24 de la Ley, y que se regulen los esfuerzos bajo los cuales los contratos de sesión parcial de derechos podrán ser prorrogados.

Tales actividades deberán ser fomentadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como las relacionadas con las de la navegación de cabotaje y la interconexión de distintos modos de transporte que confluyen en los puertos.

Respecto a las garantías que los concesionarios, permisionarios y titulares de contratos de sesión parcial de derechos deben de presentar ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Minuta propone que se fijen montos que por un lado eliminen los costos innecesarios y por el otro otorguen la seguridad que requiere el Estado cuando el uso, aprovechamiento y explotación del dominio público de la federación está en manos de privados.

La propuesta del Senado de la República también contiene una previsión para ampliar por única ocasión las terminales e instalaciones públicas ya establecidas, en el entendido de que la infraestructura portuaria que se construya en el futuro, ya prevé la longitud de las posiciones de atraques necesarias para las embarcaciones de nueva generación y las dimensiones de los patios que requiere una operación eficiente.

Se plantea, de igual manera, modificaciones al marco jurídico para fomentar el servicio de cabotaje, estableciendo como prioridad que en los distintos puertos del país se prevean instalaciones, áreas, terminales y servicios que atiendan embarcaciones, personas y bienes relacionadas con la navegación de cabotaje.

## **Consideraciones de las comisiones unidas**

Las comisiones unidas que suscriben convienen en recordar que como ha sido desde el inicio del desarrollo del sector marítimo mexicano, la estrategia de modernización ha buscado siempre defender y proyectar nuestra identidad al futuro y alcanzar nuestras metas nacionales con el propósito de elevar la calidad de vida de todos los mexicanos.

Dentro de esa estrategia, el fomento de la infraestructura de comunicaciones y transportes ha sido tarea esencial, ya que ha permitido dar sustento a las políticas de crecimiento y estabilidad económica, integración y desarrollo regional, promoción de empleo, impulso al comercio exterior, atención a las demandas sociales, y fomento industrial y turístico.

Es necesario reconocer que la participación del Estado como ente rector del impulso al desarrollo nacional en la creación de infraestructura de comunicaciones y transportes, ha resultado útil para promover la participación de la sociedad en la construcción y operación de la infraestructura, en la medida en que las diferentes acciones son realizadas dentro de un marco regulador claro, moderno y en constante evolución.

Así pues, el papel del Estado en el sector se desempeña ejerciendo las funciones de coordinación, regulación y vigilancia en un mercado global competitivo, dentro de un marco de libertad, equidad y participación plural, preservando la soberanía en un esquema de legalidad. Con esa misma visión fue creada la Ley de Puertos en junio de 1993.

El transporte marítimo es uno de los medios de transporte más económicos, con el mejor potencial para desarrollar el comercio internacional de mercancías en el ámbito internacional. Asimismo, este sector le permite a México aprovechar su privilegiada localización geográfica a fin de explotar con mayor eficiencia el amplio litoral de que dispone, tanto en el Golfo de México, como en el océano Pacífico y que reúnen más de 11 mil 500 mil kilómetros de costas.

En ese sentido, las terminales marítimas constituyen la ventana comercial hacia el mundo, por lo que la oportuna concurrencia de nuestra producción a los mercados mundiales y el abastecimiento del mercado interno dependen de la eficiencia como valor agregado de los puertos, elemento en el que los costos son un factor decisivo para establecer su competitividad.

Por tal motivo, la participación de los sectores social y privado en las actividades portuarias ha tenido un papel fundamental en la reconfiguración de los puertos nacionales desde 1993, con lo que se ha podido reducir los costos y aumentar la calidad de los productos y servicios ofrecidos, lo cual sólo se puede lograr en un marco de libertad de contratación, de libre concurrencia y de amplia competencia.

Ante la escasez de recursos para una sociedad que cada vez requiere de más y mejores servicios esenciales, el no contar con la participación de la sociedad civil significaría posponer los proyectos de desarrollo de la infraestructura del transporte, lo cual habría generado una mayor erosión en las finanzas públicas, el crecimiento en el endeudamiento externo y ampliar la brecha de oportunidades entre nuestra sociedad y el resto del mundo.

No obstante, también es importante para estas comisiones dictaminadoras, tomar en consideración que los adelantos tecnológicos del comercio marítimo mundial, las dimensiones de las embarcaciones y los volúmenes de carga que se transportan por mar han aumentado, más allá de lo que se estimó en su momento, cuando se formuló la Ley de Puertos que rige tales actividades en nuestro país desde 1993.

Los puertos mexicanos fueron planificados para recibir naves y volúmenes de carga más modestos, por lo que actualmente éstos rebasan la eficiencia de los puertos mexicanos. Situación que hace por demás necesario plantear medidas para impulsar la productividad y competitividad de los puertos mexicanos, enfrentar la competencia internacional y regional, evitando así que otros destinos puedan desplazar a nuestro país de las principales rutas marítimas, a la vez que se otorga certeza jurídica a las inversiones de recursos privados programados para la modernización, expansión y actualización tecnológica de los puertos mexicanos y su infraestructura, reimpulsando al sistema portuario nacional para que se consolide y se desarrolle para estar en aptitud de competir con los países de la región que también cuentan con puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias y que prestan servicios de alta calidad.

Ante tales circunstancias, estas Comisiones Unidas de Transportes, y de Marina estiman oportunas las modificaciones al marco regulatorio que plantea la legisladora como un esfuerzo para dar continuidad y viabilidad al proyecto del desarrollo portuario, concibiendo a este sector como un campo moderno, eficiente y útil en lo social y lo económico, que sentara sus primeras bases hace 18 años.

Ahora bien, entre los cambios que la legisladora propone, se encuentra la reforma a la fracción V del artículo 2 de la Ley de Puertos para modificar el término "Marina", para que se entienda que dicho concepto, es el conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua o tierra, destinadas a la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas; lo anterior para delimitar a la oración prescriptiva, ya que actualmente dicha fracción menciona que aparte del conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua y tierra, también se considera parte de la Marina, a la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.

La modificación que se propone pretende que la norma se entienda con mayor claridad sin romper la estructura interna de la oración, e implicaría que el conjunto de instalaciones portuarias y de las zonas de que consta, sean las destinadas a la organización especializada en la prestación de servicios a las embarcaciones de recreo o deportivas, por lo que la modificación planteada resulta procedente.

Por lo que corresponde a la reforma que se plantea en la minuta sobre el artículo 10 de la Ley, con relación a la fracción I que se refiere a las terminales, marinas e instalaciones portuarias clasificadas como Públicas, estas Dictaminadoras estiman conveniente ampliar el concepto para incluir en este apartado a las terminales de contenedores y de carga en general, por la utilidad que representan en su operación.

Asimismo, las comisiones que dictaminan coinciden con el planteamiento de la minuta respecto a la reforma que se contempla en la fracción II del artículo 10, a efecto de que tratándose de terminales, marinas e instalaciones portuarias que por su uso sean clasificadas como particulares cuando el titular las destine para sus propios fines, y a los de terceros mediante contrato, en el enunciado normativo, se consignen obligaciones para estos últimos, ya que el contrato que se pueda celebrar deberá estar sujeto a que los servicios y la carga de que se trate sean de naturaleza similar a los autorizados originalmente para la terminal, a efecto de evitar cualquier tipo de simulación jurídica.

Por lo que corresponde a las actividades de la autoridad portuaria que recae en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la legisladora propone reformar la fracción II del artículo 16 de la Ley de Puertos, para buscar que la dependencia fomente la participación de los distintos sectores y niveles de gobierno en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias y para que impulse la competitividad de los puertos mexicanos en sus instalaciones, servicios y tarifas, atendiendo a los intereses de la nación.

Lo anterior resulta válido, toda vez que el espíritu con el que fue concebida la ley, así como el Reglamento interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en su artículo 31, fracción X, prevé que la Dirección General de Fomento y Administración Portuaria, entre otras cosas, fomentará la participación de los sectores social y privado, así como la de los gobiernos estatales y municipales, en el uso, aprovechamiento, explotación, construcción y operación de puertos, terminales, marinas, instalaciones y desarrollos costeros e igualmente, dará seguimiento a las obligaciones que contraigan derivadas de los títulos de concesión o permisos expedidos de conformidad con las normas aplicables. Por lo que la obligación que se estaría incluyendo resultaría benéfica para el desarrollo del sector portuario mexicano.

A la vez, dentro del artículo 16, se plantea adicionar una fracción II bis, para facultar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a que fomente en los puertos, la prestación de servicios de interconexión de los distintos modos de transporte. Esto es así toda vez que en los puertos convergen distintas modalidades de transportes y que muchas veces, no cuentan con el debido apoyo ni con una regulación que les facilite el enlace entre los mismos propiciando sinergias que abonen a la competitividad y eficiencia de la logística en los puertos.

A mayor abundamiento, es necesario considerar que en lo concerniente a la atención a las embarcaciones y la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte, estos se incluyen en los servicios portuarios y como lo señala la fracción II del artículo 41 de la Ley de Puertos, el Programa Maestro de Desarrollo Portuario al que se sujetan los administradores portuarios y que es parte integrante del título de concesión, contiene entre otras cosas, las medidas y provisiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los

sistemas generales de transporte, además de que la misma disposición, se refleja en la fracción V del artículo 39 del Reglamento de la Ley de Puertos, por lo que por lo que las Comisiones Unidas de Transportes, y de Marina consideran la propuesta que se analiza como una oportunidad valiosa para mejorar las actividades de la cadena comercial que se deriva de los puertos hacia el resto de la economía.

Asimismo, la minuta que nos ocupa propone adicionar una fracción II Ter al artículo 16, para incluir como atribución de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el fomento de los servicios de cabotaje en los puertos.

Cabe mencionar que actualmente la ley hace alusión al término cabotaje en el inciso b) de la fracción I del artículo 9, para determinar que los puertos y terminales por su navegación son de cabotaje, cuando sólo atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales, sin que se haga hincapié en ningún otro precepto de la Ley de Puertos, ni de su Reglamento, al término “servicios de cabotaje”, ya que dicho concepto se relaciona directamente con la navegación o tráfico que hacen los buques entre los puertos de su nación sin perder de vista la costa, o sea siguiendo derrota de cabo a cabo.

Por ello, estas comisiones que dictaminan consideran oportuno incluir la atribución que se ha descrito con la finalidad de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes fomente que los servicios mediante los cuales se atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales, sean prestados de manera eficiente.

Lo anterior resulta altamente relevante para nuestro país, ya que con el acelerado crecimiento de las necesidades de los mexicanos, el Estado deberá dotar de los satisfactores más elementales a un número mayor de mexicanos en el mediano plazo. Esto no podrá lograrse en zonas donde el congestionamiento de las vías de comunicación ha alcanzado niveles tales que hacen imposible dar soluciones viables, no sólo por falta de recursos, sino por la imposibilidad material de duplicar la capacidad de las vías férreas o del sistema de carreteras, por lo que es evidente la necesidad del uso intensivo de las costas, ya que, a los problemas derivados del desarrollo interno, se unen los relativos a la necesidad de que México sea más competitivo de cara a las exigentes tendencias del comercio mundial.

En relación con lo anterior, la colegisladora propone reformar la fracción V del citado artículo 16, para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes determine las áreas e instalaciones de uso público, así como las áreas, terminales o instalaciones que se destinen para la atención y servicios a embarcaciones, personas y bienes relacionados con la navegación de cabotaje, por lo que estas comisiones están de acuerdo en las modificaciones que se plantean.

Así también, la minuta del Senado de la República plantea una reforma a la fracción VIII del artículo 16 de la Ley de Puertos, con el propósito de establecer con detalle que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberá establecer las bases de regulación tarifaria, cuando en determinado puerto, sólo exista una sola terminal, o una terminal dedicada a la atención de ciertas cargas, o un solo prestador de servicios, debiendo solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia, lo que se estima viable a fin de evitar la concentración de actividades en un puerto por un solo prestador de servicios, por lo que resulta procedente aplicar la reforma propuesta.

De igual forma se propone reformar la fracción IX del artículo 16, con el objetivo de que la Secretaría vigile que en los puertos mexicanos sujetos a una Administración Portuaria Integral, todo proceso de mejora, establecimiento de procedimientos de calidad, garantía del proceso o servicio o la prestación de servicios, se ajusten a lo establecido en la Ley de Metrología y Normalización, y a las normas oficiales mexicanas. Al respecto, esta comisión considera que la nueva redacción resulta viable mientras la dependencia conserve la prerrogativa de expedir las Normas Oficiales Mexicanas en materia portuaria.

Por otro lado, se propone reformar el primer párrafo del artículo 20, así como adicionar una fracción III y dos últimos párrafos al mismo dispositivo, con el propósito de que además del tipo de concesiones y permisos que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, se incluya la figura de “autorización”, aplicable para obras marítimas o dragado, y para prever una prerrogativa para los concesionarios o cesionarios de terminales de cruceros y marinas, consistente en que estos puedan celebrar con terceros, previa autorización de la secretaria, contratos de uso, respecto de locales o espacios destinados a actividades relacionadas con el objeto de su concesión o contrato, con la limitante de que dichos contratos no podrán exceder los términos y

condiciones de la concesión o del contrato principal y para establecer que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, podrá establecer que los procedimientos para la obtención de concesiones, permisos y autorizaciones que se señalan en el citado artículo, se puedan realizar a través de medios de comunicación electrónica.

Además, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en sustitución de la de Desarrollo Social, será la encargada de otorgar la concesión de la zona federal marítimo terrestre, toda vez que la Ley Orgánica de la Administración Pública, actualmente prevé que la primera secretaría en mención, es la que tiene competencia en esa materia.

En tal sentido, las comisiones unidas que dictaminan consideran adecuado aprobar las modificaciones al artículo 20 de la Ley de Puertos descritas, en el entendido de que el motivo es dar opción a la participación de más actores en el desarrollo de los servicios relacionados con el sector portuario y de que la misma esté bajo la vigilancia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, además de facilitar y agilizar mediante la posibilidad de utilizar medios de comunicación electrónica, la obtención de concesiones, permisos y autorizaciones, para expedir los actuales procesos.

Por su parte, en el artículo 24 de la Ley, se plantea adicionar un segundo párrafo para incluir que la solicitud de expedición de convocatoria pública para la adjudicación de concesiones y contratos de cesión parcial de derechos de terminales de contenedores y carga general, se pueda negar cuando se afecten las políticas y programas de desarrollo del puerto de que se trate o del sistema portuario nacional.

Lo anterior, a consideración de estas Comisiones Unidas de Transportes, y de Marina resulta viable dado el caso de que una solicitud de licitación pública relacionada con el sector portuario no debe en ningún momento contravenir las políticas y programas de desarrollo que puedan ser nocivas para el sector portuario o para un puerto determinado, por lo que se estima positivo adicionar la disposición como un segundo párrafo del artículo 24, recorriéndose el actual segundo párrafo para convertirse en el tercer párrafo.

Por lo que corresponde a la propuesta de adicionar la fracción II del artículo 26 de la Ley de Puertos, se considera apropiado establecer que en los títulos de concesión se encuentren descritos los compromisos sobre áreas, prestación de servicios dentro del puerto, las terminales e instalaciones portuarias para la atención de embarcaciones, personas y bienes relacionados con la navegación de cabotaje o que requieran para su atención y los compromisos relacionados con tarifas, costos y usos necesarios de los mismos para el cabotaje.

De igual manera, la minuta en análisis propone reformar la fracción IX del artículo 26, a efecto de que el Título de Concesión contenga el monto de la garantía que deberá otorgar el concesionario, fijándola en un monto equivalente al 7 por ciento de la inversión y que se mantendrá vigente durante la ejecución de las obras, para sustituirla al término de las mismas por otra que garantice el cumplimiento de sus obligaciones, la cual se actualizará anualmente de acuerdo al artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación.

Asimismo, se propone reformar la fracción X del mismo artículo 26, para agregar que en el caso de las marinas, el seguro de instalaciones comprenderá sólo aquellas que estén adheridas de manera permanente a los bienes del dominio público, a fin de delimitar las partes de la instalación que deban asegurarse.

Sobre las modificaciones al artículo 26 que se acaban de describir, estas comisiones unidas que suscriben consideran adecuado aprobarlas en sus términos, toda vez que al enumerar un catálogo más extenso de elementos que deberán describirse en el título de concesión, haciéndolo más completo.

Por otra parte, la minuta de la legisladora plantea incluir en el artículo 28 de la ley de mérito, la figura de las "autorizaciones" y que las resoluciones por las que se otorguen las concesiones y permisos que emita la Secretaría se expidan de manera fundada y motivada; además, se busca que las concesiones, permisos, autorizaciones, los contratos de cesión parcial de derechos y los contratos que las Administraciones Portuarias Integrales celebren para la prestación de servicios en el puerto, cuenten con seguro de responsabilidad civil y de daños a terceros.

A consideración de estas comisiones dictaminadoras, las modificaciones descritas resultan adecuadas para dar certeza al destinatario de la norma sobre la resolución de otorgamiento de concesiones y autorizaciones, ya que las mismas deberán contener la fundamentación y motivación para constreñir a todos aquellos sujetos

a los que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes les permite la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, a que contraten un seguro de responsabilidad civil y de daños a terceros y de que no podrán conferir derechos e exclusividad, para resarcir los daños a terceros provocados por la verificación de cualquier tipo de eventualidad, por lo se estima conveniente aprobar las modificaciones al artículo 28 que se analizan.

Por lo que respecta a las modificaciones que se plantean para el artículo 41, en la reforma a la fracción II, se contemplan que en los Programas Maestros de Desarrollo Portuario, se incluirán las medidas y previsiones que garanticen la eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro, las instalaciones para recibir a embarcaciones en navegación de altura y cabotaje, los espacios necesarios para los bienes y los servicios necesarios para atención de embarcaciones y la prestación de los servicios de cabotaje; asimismo, dicho programa y sus modificaciones serán determinadas de acuerdo al reglamento de la Ley de Puertos y serán elaborados con una visión de 20 años que será revisada cada 5 años y señala las autoridades que junto con la Secretaría de Marina, emitirán opiniones en lo que afecte a la seguridad nacional y a lo que se refiere a la cuestión ecológica, de impacto ambiental y lo que tenga que ver con desarrollo urbano.

Estas reformas resultan procedentes para describir de manera más detallada, cuales instalaciones deberán ser precisadas en los Programas Maestros de Desarrollo Portuario y que el mismo y sus modificaciones sean diseñados con una visión de 20 años, con opción de modificarse cada 5 años, para actualizarlo y para lograr un mejor aprovechamiento de las instalaciones portuarias, además de determinar expresamente cuales autoridades podrán emitir opiniones en determinadas materias que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tomará en cuenta para emitir la resolución que corresponda al autorizar el respectivo programa maestro de desarrollo portuario.

En el caso del artículo 42 de la Ley de Puertos, la colegisladora plantea que los cesionarios y prestadores de servicios portuarios tengan oportunidad de ser parte de la Comisión Consultiva que constituya el gobierno de la entidad federativa de los puertos y terminales que cuenten con administración portuaria integral, a efecto de que dichos sujetos, también participen en la promoción del puerto y en la emisión de recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y el equilibrio ecológico de la zona, por lo que resulta procedente reformar la disposición en comento.

Se propone también, adicionar un último párrafo al artículo 51 de la Ley de Puertos, para prever que cuando en los contratos de cesión se hubiere previsto prórroga, ésta se deberá otorgar siempre y cuando el titular del contrato respectivo haya cumplido con sus obligaciones y que para el otorgamiento de la prórroga, el titular del contrato deberá presentar al administrador portuario un programa de inversión y de mantenimiento tanto en materia de infraestructura como de equipamiento.

La modificación que se describe resulta importante para dar continuidad en el uso, aprovechamiento o prestación de servicios por tiempo determinado de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en éstos y para la prestación de servicios portuarios, por lo que resulta procedente adicionar un último párrafo al artículo 51 de la Ley de Puertos en los términos planteados por la colegisladora.

Por lo que se refiere a la propuesta de reformar el artículo 54 de la Ley de Puertos en el sentido de cambiar el término "celebración" por el de "adjudicación directa" en lo concerniente a las solicitudes que los interesados en operar terminales, instalaciones o en la prestación de servicios, en áreas a cargo de administradores portuarios les realicen a estos, se advierte que actualmente sólo se prevé la petición para realizar un contrato o la apertura de un concurso, por lo que el cambio propuesto, se referirá a la solicitud para que se declare que un determinado derecho, le corresponderá a una determinada persona.

Asimismo, en la reforma al mismo artículo se pretende que la respuesta que le recaiga a las mencionadas solicitudes, sean emitidas por el Administrador Portuario en un plazo no mayor a 60 días hábiles, lo que posibilita establecer con certeza, el lapso en que se deberá emitir la mencionada respuesta.

Sobre el particular, las comisiones que dictaminan estiman que las modificaciones propuestas resultarán útiles para precisar aspectos importantes sobre las solicitudes para llevar a cabo contratos para operar terminales, instalaciones o para prestar servicios en áreas a cargo de Administradoras Portuarias Integrales o para la apertura de concursos, resultando procedente reformar el artículo 54 de la Ley de Puertos en los términos planteados.

Por otra parte, la minuta de la colegisladora contempla derogar las fracciones II y III del artículo 58 de la ley de la materia, en donde se establece que el Comité de Operación podrá emitir recomendaciones relacionadas con el programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones, así como con la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice el administrador portuario.

Lo anterior en función de que también se propone adicionar un artículo 58 Bis, mediante el cual se crearía un Comité de Planeación para que conozca del programa, sus modificaciones y de la asignación de las áreas, terminales y contratos que tengan que ver con la operatividad de los puertos.

Al respecto, estas Comisiones Unidas de Transportes, y de Marina consideran que los cambios propuestos se traducirían en la oportunidad de mejorar la operación de los puertos y de los servicios que se prestan en ellos y para el crecimiento y desarrollo del sistema portuario, por lo cual resultan procedentes.

En otro aspecto, dentro de las disposiciones transitorias del proyecto de la colegisladora, destaca el artículo séptimo, por el que se propone autorizar por una sola vez la ampliación del área de las terminales e instalaciones portuarias de uso público, hasta en una posición adicional de atraque con una longitud máxima de 350 metros y sus respectivas superficies terrestres, siempre y cuando existan por lo menos dos terminales o instalaciones portuarias del mismo giro de distintos operadores en un puerto.

Lo anterior cobra relevancia, ya que como fue comentado anteriormente, los puertos mexicanos fueron planificados para recibir naves y volúmenes de carga más modestos de los que se reciben en nuestros días, por lo que actualmente éstos rebasan la eficiencia. La disposición transitoria a que se hace referencia permitirá que las terminales portuarias sean sujetas a un proceso de reconfiguración y modernización que les permita recibir embarcaciones de última generación y contar con la tecnología adecuada para su atención, por lo que esta Comisión que suscribe se manifiesta a favor de dicha medida.

En razón de los argumentos vertidos anteriormente, las comisiones unidas consideran oportuno aprobar las modificaciones que propone la colegisladora para dotar de certeza jurídica a los destinatarios de la Ley de Puertos, con el objetivo de responder adecuadamente a las necesidades de concesionarios, permisionarios, autorizados, cesionarios y usuarios, y en general de la sociedad y del desarrollo económico, que demandan un sector portuario dinámico y competitivo.

Por lo expuesto, los diputados integrantes de las Comisiones Unidas de Transportes, y de Marina sometemos a la consideración del pleno de ésta honorable asamblea, para los efectos de la fracción a) del artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el siguiente proyecto de

### **Decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Puertos**

**Artículo Único.** Se reforman la fracción V del artículo 2o.; la fracción I del artículo 10; las fracciones II, V, VIII, IX del artículo 16; la fracción II del artículo 17; el primer, segundo y tercer párrafos del artículo 20; las fracciones II, IX y X del artículo 26; primer y tercer párrafo del artículo 28; el primer y segundo párrafos de la fracción II del artículo 41; el artículo 42; el artículo 54; se adicionan las fracciones II Bis y II Ter al 16; una nueva fracción III y un cuarto y quinto párrafos al artículo 20; un nuevo segundo párrafo al artículo 24; un tercer párrafo al artículo 51; un artículo 58 Bis; y se derogan las fracciones II y III del artículo 58, todos de la Ley de Puertos, para quedar como sigue:

**Artículo 2o. ...**

**I. a IV. ...**

**V. Marina:** El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua o tierra, destinadas a la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.

**VI. a IX. ...**

**Artículo 10. ...**

**I. Públicas**, cuando se trate de terminales de contenedores y carga general o exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante, y

**II. Particulares**, cuando el titular las destine para sus propios fines, y a los de terceros mediante contrato, siempre y cuando los servicios y la carga de que se trate sean de naturaleza similar a los autorizados originalmente para la terminal.

**Artículo 16. ...**

**I. ...**

**II.** Fomentar la participación de los sectores, social y privado, así como de los gobiernos estatales y municipales en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como impulsar la competitividad de los puertos mexicanos en sus instalaciones, servicios y tarifas, atendiendo a los intereses de la nación;

**II Bis.** Fomentar que los distintos tipos de servicios de transporte que convergen en los puertos nacionales se interconecten de manera eficiente;

**II Ter.** Fomentar que los servicios mediante los cuales se atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales, sean prestados de manera eficiente;

**III. y IV. ...**

**V.** Determinar las áreas e instalaciones de uso público así como las áreas, terminales o instalaciones que se destinen para la atención y servicios a embarcaciones, personas y bienes relacionados con la navegación de cabotaje;

**VI. y VII. ...**

**VIII.** Establecer, en su caso, las bases de regulación tarifaria, en el caso de que en determinado puerto, sólo exista una sola terminal, o una terminal dedicada a la atención de ciertas cargas, o un sólo prestador de servicios, la secretaría podrá solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia, para tal efecto;

**IX.** Expedir las normas oficiales mexicanas en materia portuaria, verificando y certificando su cumplimiento, además de que vigilará que en los puertos mexicanos sujetos a una administración portuaria integral, todo proceso de mejora, implementación de procedimientos de calidad o la prestación de los servicios, se ajusten a lo establecido a la presente ley, su Reglamento, a la Ley de Metrología y Normalización y a las normas oficiales mexicanas, en los casos en los que se traten aspectos previstos en las mismas;

**X. a XIV. ...**

**Artículo 17.** En cada puerto habilitado existirá una capitanía de puerto, encargada de ejercer la autoridad portuaria, a la que corresponderá:

**I. ...**

**II.** Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad, atendiendo a lo establecido en los criterios técnicos correspondientes;

**III. a VI. ...**

...

**Artículo 20.** Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión, permiso o autorización que otorgue la secretaría conforme a lo siguiente:

I. y II. ...

III. Autorizaciones para obras marítimas o dragado.

Para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en las vías generales de comunicación por agua, fuera de puertos, terminales y marinas, se requerirá de permiso de la Secretaría, sin perjuicio de que los interesados obtengan, en su caso, la concesión de la zona federal marítimo-terrestre que otorgue la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones portuarias o prestar servicios portuarios, dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, en los términos previstos en esta ley y demás disposiciones aplicables.

Los concesionarios o cesionarios de terminales de cruceros y marinas, podrán a su vez celebrar con terceros, previa autorización de la secretaría, contratos de uso, respecto de locales o espacios destinados a actividades relacionadas con el objeto de su concesión o contrato. En ningún caso, dichos contratos excederán los términos y condiciones de la concesión o contrato principal.

La secretaría mediante reglas de carácter general podrá establecer que los procedimientos para la obtención de concesiones, permisos y autorizaciones del presente artículo se realicen a través de medios de comunicación electrónica.

**Artículo 24. ...**

I. a IX. ...

La solicitud de expedición de convocatoria pública para la adjudicación de concesiones y contratos de cesión parcial de derechos de terminales de contenedores y carga general, podrán negarse, cuando se afecten las políticas y programas de desarrollo del puerto de que se trate o del sistema portuario nacional.

...

**Artículo 26. ...**

I. ...

II. La descripción de los bienes, obras e instalaciones del dominio público que se concesionan, así como los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los mismos, así como los compromisos sobre áreas, prestación de servicios dentro del puerto, las terminales e instalaciones portuarias para la atención de embarcaciones, personas y bienes relacionados con la navegación de cabotaje o que requieran para su atención y los compromisos relacionados con tarifas, costos y usos necesario de los mismos para el cabotaje;

III. a VIII. ...

IX. El monto de la garantía que deberá otorgar el concesionario para el cumplimiento de su concesión, en los términos siguientes:

a) Se exhibirá garantía por un monto equivalente al 7 por ciento de la inversión que deberá mantenerse vigente durante la ejecución de las obras.

b) Al terminar la ejecución de las obras la garantía a que se refiere el inciso anterior se sustituirá por otra, para garantizar el cumplimiento de obligaciones, cuyo monto será equivalente a seis meses de la contraprestación fiscal que deba pagarse al gobierno federal conforme a la ley, por el uso, aprovechamiento o explotación de los bienes de dominio público concesionados.

El monto de la garantía deberá actualizarse anualmente conforme al artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación;

X. Las pólizas de seguros de daños a terceros en sus personas o bienes, y los que pudieren sufrir las construcciones e instalaciones. En el caso de marinas, el seguro de instalaciones comprenderá sólo aquellas que estén adheridas de manera permanente a los bienes de dominio público;

XI. a XII. ...

...

**Artículo 28.** Los permisos y autorizaciones a que se refiere el artículo 20 se otorgarán en los términos que establezcan los reglamentos de la presente ley, pero en todo caso la resolución de otorgamiento, deberá emitirse fundada y motivada, en un plazo que no exceda de noventa días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente requisitada, salvo que por la complejidad de la resolución sea necesario un plazo mayor, que no podrá exceder de 180 días naturales.

...

Los permisos a que se refiere el artículo 20, fracción II, inciso b), así como las autorizaciones, concesiones, contratos de cesión parcial de derechos y aquellos contratos que celebren las administraciones portuarias integrales, para la prestación de servicios en el puerto, deberán contar con seguro de responsabilidad civil y daños a terceros y no podrán conferir derechos de exclusividad, por lo que se podrá otorgar otro u otros a favor de terceras personas para que exploten, en igualdad de circunstancias, número y características técnicas de los equipos, servicios idénticos o similares.

**Artículo 41.** ...

I. ...

II. Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro, las instalaciones para recibir las embarcaciones en navegación de altura y cabotaje, los espacios necesarios para los bienes, y los servicios portuarios necesarios para la atención de las embarcaciones y la prestación de los servicios de cabotaje.

El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones substanciales que se determinen en el reglamento de esta ley, a éste, serán elaborados por el administrador portuario, y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional, con una visión de veinte años, revisable cada cinco años. La secretaría deberá expedir la resolución correspondiente en un plazo máximo de 60 días hábiles, previas opiniones de las Secretarías de Marina, en lo que afecta a la seguridad nacional, de Medio Ambiente y Recursos Naturales en lo que se refiere a la ecología y de impacto ambiental, de Desarrollo Social en cuanto a los aspectos de desarrollo urbano. Estas opiniones deberán emitirse en un lapso no mayor de quince días hábiles a partir de que la secretaría las solicite, si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la opinión respectiva, se entenderá como favorable. En el caso de modificaciones menores, los cambios sólo deberán registrarse en la secretaría.

..

...

**Artículo 42.** Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria integral, el gobierno de la entidad federativa correspondiente podrá constituir una comisión consultiva, formada con representantes

de los gobiernos estatal y municipales, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, de los cesionarios y prestadores de servicios portuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente, la comisión determine. La comisión será presidida por el representante de la entidad federativa que corresponda.

**Artículo 51. ...**

**I. a V. ....**

Cuando en los contratos de cesión se hubiere previsto prórroga, ésta se otorgará siempre que el titular del contrato respectivo se encuentre al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones. Para el otorgamiento de la prórroga, el titular del contrato deberá presentar al administrador portuario un programa de inversión y de mantenimiento tanto en materia de infraestructura como de equipamiento.

**Artículo 54.** Cuando los interesados en operar una terminal o instalación, o en prestar servicios en el área a cargo de un administrador portuario, le soliciten la adjudicación directa del contrato respectivo o la apertura del concurso correspondiente, éste deberá dar respuesta a la solicitud en un plazo no mayor de 60 días hábiles. En caso de inconformidad, los interesados podrán recurrir a la secretaría para que resuelva lo conducente.

**Artículo 58. ...**

**I. ...**

**II.** (Se deroga);

**III.** (Se deroga);

**IV. a VIII. ...**

**Artículo 58 Bis.** La planeación del puerto estará a cargo de un Comité de Planeación, que se integrará por el administrador portuario quien lo presidirá, por el capitán de puerto, un representante de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y por los cesionarios o prestadores de servicios portuarios.

El Comité de Planeación conocerá, entre otros asuntos, del Programa Maestro de Desarrollo Portuario y sus modificaciones; de la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice el administrador portuario; así como de cualquier asunto que afecte la operatividad de largo plazo del puerto.

El Comité de Planeación se reunirá por lo menos tres veces al año o en cualquier tiempo, a solicitud de cualquiera de sus integrantes y sus acuerdos se tomarán por mayoría de votos de los presentes.

**Transitorios**

**Primero.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Segundo.** Se derogan todas las disposiciones legales y administrativas que se opongan al presente decreto.

**Tercero.** El Ejecutivo federal y la secretaría expedirán las modificaciones del Reglamento de la Ley de Puertos y de las disposiciones administrativas necesarias, respectivamente, que resulten necesarias para dar cumplimiento al presente decreto, en un plazo que no excederá de un año, contado a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

**Cuarto.** El Ejecutivo federal, a efecto de dar cumplimiento a lo previsto en el tercer párrafo del artículo 25 de la presente ley, publicará en el Diario Oficial de la Federación las disposiciones reglamentarias, administrativas y técnicas que resulten necesarias para cumplir los fines señalados en dicha disposición.

**Quinto.** Las concesiones, permisos y contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones de terminales otorgadas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente decreto, continuarán con el uso para el cual fueron otorgadas hasta la conclusión de su vigencia o de prórroga en su caso.

**Sexto.** El Ejecutivo federal y la secretaría, en un plazo no mayor a 120 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, incluirán en el Reglamento de la Ley de Puertos y en los ordenamientos administrativos, respectivamente, las disposiciones que resulten necesarias para el funcionamiento y organización del Comité de Planeación previsto en el artículo 58 Bis de la presente ley.

**Séptimo.** La secretaría, cuando a su juicio existan condiciones y sea conveniente para el sistema portuario nacional, podrá autorizar por una sola vez la ampliación del área de las terminales e instalaciones portuarias de uso público, que hayan sido materia de contratos de cesión parcial de derechos, registrados ante la secretaría y vigentes a la fecha de entrada en vigor del presente decreto. Las superficies podrán crecer hasta en una posición adicional de atraque con una longitud máxima de 350 metros y sus respectivas superficies terrestres. Dichas ampliaciones se otorgarán siempre y cuando existan por lo menos dos terminales o instalaciones portuarias del mismo giro de distintos operadores en un puerto.

El Ejecutivo federal publicará en el Diario Oficial de la Federación las reglas de carácter general para tales fines.

Sala de comisiones de la honorable Cámara de Diputados, a 10 de abril de 2012.

**La Comisión de Transportes, diputados:**Javier Gil Ortiz (rúbrica), presidente; Cuauhtémoc Salgado Romero (rúbrica), Nicolás Carlos Bellizia Aboaf (rúbrica), Benjamín Clariond Reyes Retana (rúbrica), Paula Angélica Hernández Olmos (rúbrica), Pedro Ávila Nevárez (rúbrica), Francisco Lauro Rojas San Román, Silvio Lagos Galindo (rúbrica), José Antonio Arámbula López, Alfredo Javier Rodríguez Dávila (rúbrica), Celia García Ayala (rúbrica) Guillermo Cueva Sada (rúbrica), secretarios; Ricardo Urzúa Rivera (rúbrica), Jesús Gerardo Cortez Mendoza (rúbrica), Sergio Octavio Germán Olivares (rúbrica), César Mancillas Amador (rúbrica), Carlos Martínez Martínez (rúbrica), Adolfo Rojo Montoya, Leobardo Soto Martínez (rúbrica), Sergio Lobato García (rúbrica), María Elena Perla López Loyo (rúbrica), Hugo Héctor Martínez González (rúbrica), Heliodoro Carlos Díaz Escárraga (rúbrica), Óscar Román Rosas González, Ignacio Téllez González (rúbrica), Francisco Arturo Vega de Lamadrid (rúbrica), Héctor Hugo Hernández Rodríguez (rúbrica), Samuel Herrera Chávez (rúbrica), Ifigenia Martha Martínez y Hernández (rúbrica), Rodolfina Gatica Garzón.

**La Comisión de Marina, diputados:**Alejandro Gertz Manero (rúbrica), presidente; Luis Antonio Martínez Armengol (rúbrica), Carlos Martínez Martínez (rúbrica), Francisco Armando Meza Castro (rúbrica), secretarios; Víctor Manuel Kidnie de la Cruz, Humberto Lepe Lepe, Onésimo Mariscales Delgadillo (rúbrica), Mario Moreno Arcos, José Francisco Rábago Castillo (rúbrica), Ifigenia Martha Martínez Hernández (rúbrica), Antonio Benítez Lucho (rúbrica), Rolando Bojórquez Gutiérrez (rúbrica), Sofía Castro Ríos (rúbrica), Hilda Ceballos Llerenas (rúbrica), Daniel Jesús Granja Peniche (rúbrica), Carlos Manuel Joaquín González, César Mancillas Amador (rúbrica), Gustavo Antonio Miguel Ortega Joaquín (rúbrica), José Ignacio Seara Sierra (rúbrica), Bernardo Margarito Téllez Juárez (rúbrica), Julio Saldaña Morán (rúbrica), Israel Madrigal Ceja, Silvia Puppo Gastélum.»

25-04-2012

Cámara de Diputados.

**DICTAMEN** de la Comisiones Unidas de Transportes, y de Marina, con proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Puertos.

**Aprobado** en lo general y en lo particular, por 265 votos en pro, 3 en contra y 2 abstenciones.

Se turnó al Ejecutivo Federal para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates, 25 de abril de 2012.

Discusión y votación, 25 de abril de 2012.

## **DICTAMEN DE LA COMISIONES UNIDAS DE TRANSPORTES, Y DE MARINA, CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA, ADICIONA Y DEROGA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE PUERTOS**

---

### LEY DE PUERTOS

---

**El Presidente diputado Balfre Vargas Cortez:** Tiene la palabra, por cinco minutos para fundamentar el dictamen, el diputado Silvio Lagos Galindo.

**El diputado Silvio Lagos Galindo:** Buenas tardes, compañeros diputados. Las modificaciones al marco regulatorio son un esfuerzo para dar continuidad y viabilidad al proyecto de desarrollo portuario, concibiendo a este sector como un campo moderno, competitivo, eficiente y útil en lo social y en lo económico.

En primer lugar, se modifica la definición de Marina para ampliar dicho concepto, a fin de considerar diferentes proyectos que incluyen zonas de tierra y agua, o únicamente tierra o agua, y detonar el desarrollo de proyectos con diferentes características, como lo son las instalaciones náuticas turísticas que prestan servicios a embarcaciones de recreo y generan un importante mercado en los destinos turísticos.

Por otra parte, se establecen lineamientos que diferencian las terminales públicas de las particulares, en virtud de la simulación de operación de terminales particulares como públicas. Lo que propicia desequilibrios económicos y ventajas para los concesionarios en la forma de operación y pago de contraprestaciones al gobierno federal.

En tal virtud, el dictamen establece la diferencia entre dichos conceptos, asentando claramente que las terminales de contenedores y carga general, por la naturaleza de sus cargas, son evidentemente públicas por ser cargas de terceros.

Asimismo, se incluyen atribuciones encaminadas a impulsar rubros tan esenciales, como la competitividad de los puertos, el fomento, el cabotaje, la competencia y la calidad en la prestación de los servicios, a efecto de estar en condiciones de competencia a nivel mundial que garanticen el desarrollo y progreso del sistema portuario nacional.

La gestión de trámites a través de medios electrónicos considerada en el proyecto, significará considerablemente el otorgamiento de títulos de concesión, permisos y autorizaciones; al igual, fomentará la regularización de instalaciones por la simplicidad del trámite, que a su vez se traduce en beneficios administrativos y económicos a los usuarios externos, lo que redundará en una mayor certeza jurídica para los inversionistas del sector.

De la misma manera se fomenta la inversión privada, pues establece que los programas maestros de desarrollo tendrán una visión a largo plazo.

La reforma planteada pretende salvaguardar el interés público sobre el particular, a efecto de anteponer el beneficio social y el desarrollo integral del sistema portuario nacional, que en ocasiones se ven afectados por las acciones que particulares llevan a cabo para bloquear proyectos de infraestructura relevantes para el país.

En este sentido, se crea el Comité de Planeación del Puerto, que conocerá entre otros asuntos del Programa Maestro de Desarrollo Portuario y la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios para

garantizar calidad y eficacia en las actividades inherentes a la operación portuaria, debiendo destacar que la facultad de autorizar el Programa Maestro continua siendo para la autoridad portuaria, con lo que se evita la práctica de criterios subjetivos o concentrados.

Por otro lado, se incluye la figura de autorizaciones, a efecto de que las reglas establecidas para los permisos le sean aplicables, en cuanto al tiempo de resolución y conforme al reglamento de la presente ley.

Otra medida que abona en certidumbre jurídica para los inversionistas es la figura de contratos, semejante a la figura de concesión y se puede prorrogar por un plazo igual, incluyendo como condiciones para su procedencia que la prórroga se hubiese previsto en el contrato original.

Además, para evitar el retraso del desarrollo portuario en el que se encuentran los puertos mexicanos, derivado del crecimiento en ingeniería naviera y se agrave este retraso, se dota por única ocasión a los puertos un elemento que mejore la competitividad a nivel mundial, permitiendo las instalaciones y terminales portuarias adaptarse a las condiciones físicas para el arribo de embarcaciones mayores y con ello ofrecer posibilidad de progreso en el ámbito global.

Lo anterior responde a la necesidad de adaptar las instalaciones portuarias a los importantes adelantos tecnológicos del comercio marítimo mundial, pues tanto el tamaño de las embarcaciones como los volúmenes de carga han tenido un crecimiento, que rebasa hasta un 40 por ciento las dimensiones que los puertos mexicanos pueden recibir hoy día.

De lo contrario, los puertos mexicanos se verán desplazados por los puertos de otras regiones que sean más competitivos y más eficientes para la logística internacional.

En resumen, este dictamen que se pone a su consideración, procedente de una minuta del Senado, impulsa la productividad y competitividad de los puertos mexicanos, enfrenta la cada vez más fuerte competencia internacional y regional que podría desplazar a nuestro país de las principales rutas marítimas, promueve y da certeza jurídica a las inversiones de recursos privados programadas para la modernización, expansión y actualización tecnológica de los puertos mexicanos, y propicia la explotación más eficiente de la infraestructura nacional para que converjan en los puertos los distintos modos de transporte utilizados en la cadena logística. Es tanto, señor presidente.

**El diputado Mario Alberto di Costanzo Armenta** (desde la curul): Presidente.

**El Presidente diputado Balfre Vargas Cortez:** Permítame, diputado. Tiene la palabra...

**El diputado Mario Alberto di Costanzo Armenta**(desde la curul): Presidente.

**El Presidente diputado Balfre Vargas Cortez:** Estamos en posicionamiento ahorita, en cuanto pasemos...

**El diputado Mario Alberto di Costanzo Armenta** (desde la curul): No es posicionamiento.

**El Presidente diputado Balfre Vargas Cortez:** Por eso, se está fundamentando el tema, y en esto no caben las preguntas, en la próxima puede hacer las preguntas.

Está a discusión. De conformidad con el artículo 104, numeral 1, fracción IV, del Reglamento de la Cámara de Diputados, se han registrado para fijar la posición de su grupo parlamentario los siguientes diputados: diputado Carlos Martínez, del PAN; Luis Antonio Martínez Armengol, del PRI. Tiene la palabra el diputado Carlos Martínez Martínez.

**El diputado Carlos Martínez Martínez:**Con su permiso, señor presidente. Compañeras y compañeros diputados, hoy, en nombre de mi grupo parlamentario y en nombre propio, vengo a hablar a favor de este dictamen.

Es importante destacar los antecedentes de esta Ley de Puertos; nos tenemos que remontar a la requisita del Puerto de Veracruz, en el año de 1991, cuando también las maniobras de los estibadores, los trabajos de

remolcadores también se privatizaron. Una reforma que llevó a hacer la Ley de Puertos en 1993 y su reglamento respectivo.

El sistema portuario nacional se conformó creando las figuras de las API, las administraciones portuarias integrales, que quedaron conformadas con 16 API federales, sectorizadas a la SCT; con seis API estatales a diferentes gobiernos de estados; con tres API concesionadas a Fonatur; y una API concesionada de manera privada.

Es por eso la importancia hoy, que a más de 17 años, no había sufrido ninguna reforma y los cambios tecnológicos, los avances dentro de la misma economía mundial obligan hoy a hacer una reforma.

Con el posicionamiento que hizo mi compañero Silvio Lagos, abundaré con algunos temas importantes.

Hoy hay un equilibrio; primeramente hay una equidad en definir lo que son las terminales públicas con las particulares. Digo esto, porque permite definir claramente lo que no estaba definido y teniendo muy claro que serán públicas las de carga y contenedores, y las particulares o privadas destinadas a la carga propia.

Esto es importante, porque también dentro de lo que son terminales públicas es diferente el sistema en que se asignan estas concesiones, toda vez que entran a una licitación pública.

Son diferentes las contraprestaciones; por tal razón, creo que es un punto importante que incentiva a los inversionistas a seguir invirtiendo en los puertos.

Hago mención de esto, porque hoy nosotros, esta Legislatura, es una de las legislaturas que más recursos ha aprobado para puertos; en el año 2011, alrededor de 2 mil 650 millones, para puertos; en 2012, fueron 2 mil 100 millones de pesos.

Pero los puertos tienen inversión privada: 2011, de inversión privada, fueron alrededor de los 3 mil 200 millones y la reinversión de las propias API en los propios puertos, puertos de más de 2 mil 800 millones, lo que suma 6 mil millones. Esto es lo que permite el crecimiento de los pueblos, darles certeza a los inversionistas.

Otro tema que no incluía la Ley de Puertos, era el cabotaje. Hoy tenemos que aprovechar estas autopistas, estas autopistas del mar, esas autopistas que nos van a permitir con el cabotaje, con los 11 mil 500 kilómetros de litorales, tener en el transporte de las mercancías un menor costo; tener menos mantenimiento en el rubro 9 del Presupuesto de Egresos de la Federación, en cuanto a mantenimiento de carreteras. Esto nos va a permitir también tener menos contaminación en la emisión de dióxido de carbono, que se tiene a través del transporte, llámese ferroviario o de carretera, y en ningún momento sustituye al transporte terrestre, es un complemento. Esto es importante.

Quiero mencionar que también la reforma, en cuanto a la simplificación administrativa, hoy nos evita los trámites de papel, los trámites de venir directamente a oficinas centrales a hacer un trámite hasta la ciudad de México y es menos gasto, pudiéndolo hacer a través de medios electrónicos o en línea.

Hay muchos avances en esta reforma y quiero reconocer el trabajo de la Comisión de Transportes, de todos los compañeros, de su presidente, el diputado Javier Gil, que estuvimos trabajando sobre esta reforma.

Por eso hoy, compañeros, vengo a pedirles su voto a favor de esta importante reforma porque definirá políticas públicas que ayudarán al crecimiento de este país. Es cuanto y agradezco su atención.

**El Presidente diputado Balfre Vargas Cortez:** Gracias, diputado. Tiene la palabra el diputado Luis Antonio Martínez Armengol.

**El diputado Luis Antonio Martínez Armengol:** Gracias, diputado presidente. Me voy a referir de parte de nuestro grupo parlamentario, el Partido Revolucionario Institucional, a estas modificaciones de la Ley de Puertos.

La Ley de Puertos, que desde luego —en concordancia con el diputado que me antecedió—, desde 1993, a raíz de la requisita de los puertos en México, se formalizó y le dio vida precisamente para el crecimiento y desarrollo de nuestra situación portuaria en México.

Sin embargo, a 19 años de que se hizo la primera ley, no había sido modificada ni había sido tocada para que de alguna manera pudiéramos tener un desarrollo muy importante dentro de la industria, que es el sector marítimo y el transporte terrestre en nuestro país.

Esta ley, que determinó que tuviéramos las famosas administradoras portuarias integrales en nuestro país, vino a dar un detonante distinto a lo que era la economía portuaria en México; sin embargo, creemos que todavía nos faltó.

Digo esto porque la Comisión de Marina también hizo su parte, junto con la de Transporte, y desde luego que tuvimos un consenso generalizado para poder aterrizar y modificar muchos de esos artículos, en cuanto a que conveníamos y teníamos la posibilidad de que podíamos haberla mejorado. Sentimos, diputado Carlos Martínez, que pudimos haber hecho un poquito más de esfuerzo.

Pero qué importante, que casi al término de nuestra gestión legislativa estemos aprobando esta ley, porque definitivamente no podemos quedarnos atrás; los puertos en el mundo son los mejores detonantes de la economía de un país, y vemos cómo está creciendo Panamá y sabemos cómo crecen los puertos en otras partes de Centroamérica y nosotros nos hemos ido quedando atrás.

Hay dos factores determinantes en esta parte; primero, la falta de atención que ha tenido la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en cuanto a los grandes calados que se requieren en los puertos de México, a la adecuación de los mismos puertos, a las terminales portuarias con muelles adecuados para poder soportar los grandes buques del día de hoy y que están transitando y que mañana o pasado nos va a quitar el Canal de Panamá, al ampliarse en cuanto a la manga de los mismos y que ya no tengan que llegar a los puertos del Pacífico, como son Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

En ese sentido, mientras las administradoras portuarias no tengan un desarrollo pleno al interior de ellas, mientras no se abran a concesionarios que puedan invertir en México, vamos a quedarnos atrás en ese segmento tan importante, que es un detonante para nuestro país.

Es por ello que nosotros, como grupo parlamentario, seguimos insistiendo y buscaremos que mañana o pasado tengamos la oportunidad de abrir dos cosas importantes que se nos quedaron pendientes: que la administradora portuaria integral se integre precisamente a los municipios y pueda tener un detonante importante el municipio por donde pasan todas las cargas que entran al país. Porque el día de hoy no hay una ley que le exija y le determine su participación municipal. Ésa sería la principal actuación que nos quedó pendiente y que debemos de vincularla con las administradoras portuarias a los municipios.

La segunda, que es la más importante para nosotros y que tal parece que del Grupo Parlamentario del PAN no han querido abrirla, que es la rendición y la transparencia de cuentas de las propias administradoras, que no nos entregan nunca cuánto entra a los puertos ni cuánto sale de mercancía tampoco.

Todavía no hay la determinación de la actividad que hacemos en México en cabotaje; el único que hace cabotaje en México, señores, se llama Petróleos Mexicanos, porque de ahí en fuera no se tienen las facilidades, las cuotas son muy altas en cuanto a los servicios portuarios en México y a eso se debe precisamente que no detonamos, como debe de ser, nuestra economía portuaria.

Por supuesto que estaremos al pendiente de que vayamos avanzando y les pedimos a todos y cada uno de ustedes que aprobemos esta ley con sus modificaciones, aunque nos hayamos quedado cortos. Muchas gracias, señores diputados y señoras diputadas. Muy amables.

**El Presidente diputado Balfre Vargas Cortez:** Tiene la palabra el diputado Mario di Costanzo.

**El diputado Mario Alberto di Costanzo Armenta:** Con su venia, presidente. Desde luego que para el Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo cualquier desarrollo de infraestructura en este país es importante, pero creo que ésa no es la discusión, en este caso.

En este caso nosotros queremos plantear dos dudas específicas respecto del dictamen que hoy tenemos a consideración; la primera es el proceso parlamentario. Es decir, tenemos nosotros datos de que no fue muy pulcra la votación de este dictamen, que llegó como una minuta del Senado, que se propusieron varios cambios y que fueron rechazados o que no fueron incluidos, más bien, a la hora de la votación de la minuta.

En segundo lugar, nos parece contradictorio que la minuta habla de mucha planeación, cuando en el país lo que tenemos es que no hay planeación, es sumamente contradictorio y sin embargo, deja a muchas dudas el artículo —me parece que es 7 Bis o séptimo transitorio—, que habla de aparentemente extender el área de las API, administración portuaria integral, 350 metros, sin subasta alguna, sin permiso alguno, más que casi, casi dando un aviso. Ésas dos cuestiones nos preocupan y en todo caso definirían el sentido de nuestro voto.

La información —como les digo— y nuestros análisis nos muestran que estas asignaciones, que estas extensiones de...

Perdón, hago una pausa, porque están saliendo los mandarines de la Cámara de Diputados, hay que aplaudir. Seguramente ya fraguaron un golpe contra el país.

Pero lo que les pido es que los integrantes de la comisión —que era lo que quería preguntar—, es que nos aclaren estas dos cuestiones, que para el Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo son importantes: ¿cómo está lo de la extensión de los 350 metros en estas API, aparentemente, sin subastar, sin dar aviso, sin ser sujetos a ninguna reglamentación? Y la segunda, que detallen bien el proceso parlamentario, porque las dudas que tenemos es que fue una votación no muy clara en las comisiones. Muchas gracias.

**El Presidente diputado Balfre Vargas Cortez:** De conformidad con el artículo 104, numeral 1, fracción V, esta Presidencia informa que se han registrado para la discusión en lo general los siguientes diputados. Para hablar en contra, el diputado Gerardo Fernández Noroña; en pro, Julio Saldaña Morán y Carlos Martínez.

Tiene la palabra el diputado Gerardo Fernández Noroña.

**El diputado José Gerardo Rodolfo Fernández Noroña:** Gracias, diputado presidente. Creo que este dictamen no va a ser aprobado, y no va a ser aprobado, no porque haya mucha conciencia de este pleno, sino porque creo que no va a haber quórum. Ya veremos, a las pruebas me remito.

La verdad es que qué bueno no sea aprobado, porque quienes aquí se subieron a defenderlo y a ponderarlo, han reconocido que es una profundización del proceso de privatización.

Se entregaron los ferrocarriles, los bancos, las minas, los minerales, el petróleo, la energía eléctrica, los aeropuertos.

¿Con qué se queda el país? Y los puertos que están en manos del capital privado, haciendo negocios al cobijo del poder, porque no son empresarios que estén impulsando la actividad productiva, que estén jugando riesgos, que estén generando un mercado interno, sino son empresarios que al cobijo del poder van sobre negocios ya hechos, sobre servicios ya cautivos, sobre clientes que no tienen de otra más que asumir el servicio que les está siendo prestado, y así se ha ido despojando a muchísimos mexicanos y mexicanas.

Por ejemplo, están en la zona de Zihuatanejo los pescadores peleando para que no les privaticen la bahía; llevan años de resistencia, con una presión enorme donde quieren dejarlos en su propia tierra, como pasa, como si fueran totalmente ajenos a ella, como invitados de mala gana en servicios menores en el mejor de los casos.

Creo que esta iniciativa es una iniciativa contraria al interés nacional; por eso cuando el diputado García Granados propuso que sesionáramos el viernes, le decía que no la amolara, no porque no vengamos viernes y todos los días que quieran, sino porque solo salen cosas contrarias al interés nacional de las sesiones de esta Cámara de Diputados.

La verdad es que ya quiero que cerremos el changarro, a ver quién apaga la luz, porque francamente esta soberanía se quedó muy lejos de la posibilidad de la expectativa de lo que tenía que resolver en favor del pueblo de México, y que se negó a hacerlo de manera sistemática y permanente.

Así es que hoy, como nunca, hago votos para que a la hora de la votación no haya quórum y no se le aseste un golpe más al patrimonio nacional, en este caso con los puertos del país, que sigan en un proceso de privatización que no beneficia más que a un puñado y que viene empobreciendo a la mayoría de los mexicanos y sobre todo, a los que viven en las zonas costeras y de los puertos que han sufrido este embate de este capitalismo feroz y rapaz, depredador, llamado neoliberalismo. Por su atención, muchas gracias, compañeros diputados, compañeras diputadas.

**El Presidente diputado Balfre Vargas Cortez:** Gracias, diputado. Tiene la palabra, para hablar en pro, el diputado Julio Saldaña Morán.

**El diputado Julio Saldaña Morán:** Gracias, diputado presidente. Señoras y señores legisladores, es un compromiso de la Cámara de Diputados impulsar la actividad económica de los puertos, así como de la navegación y comercio marítimo de los puertos, siendo tales los fines los que persigue el dictamen que hoy se pone a discusión.

Este proyecto permitirá desarrollar e impulsar el transporte nacional de mercancías a través del transporte marítimo, teniendo como base la modernización de la infraestructura portuaria del país.

La otra gran vertiente de este proyecto legislativo es precisar y dotar a las autoridades de las facultades necesarias para vigilar y ordenar el desarrollo de los puertos.

Esta reforma a la Ley de Puertos permitirá seguir aprovechando la infraestructura natural que tiene nuestro país, desde luego como una gran ventaja competitiva que nos seguirá posicionando en el comercio internacional.

Es menester que actualicemos el marco jurídico para que la infraestructura portuaria permita que haya un transporte más eficiente, generando opciones de competitividad para el transporte de mercancías; por lo que este proyecto tendrá un efecto multiplicador para otras actividades conexas y de servicios que se llevan a cabo en un puerto y sus alrededores.

Entre los temas específicos de este proyecto tenemos: se definen con precisión los conceptos y definiciones contenidos en la Ley de Puertos; se establece el fomento a la participación de los sectores social y privado, así como de los gobiernos locales en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias; se precisan las atribuciones de la autoridad portuaria en el artículo 16 de la Ley de Puertos; se precisan las facultades de los capitales de puerto que ejercen la autoridad portuaria, para que verifiquen que las operaciones portuarias se realicen en condiciones de seguridad, atendiendo a lo establecido en los criterios técnicos correspondientes.

Se establece con mayor claridad la planeación del puerto, que estará a cargo de un comité de planeación y se adecúan algunas referencias que se hacen a las atribuciones de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, en materia de protección al medio ambiente.

Finalmente, debemos recordar que los puertos se asientan en bienes de la nación; por lo que estas reformas sin duda fomentarán las actividades de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de las obras e instalaciones que realicen, a fin de que los puertos y terminales reciban con seguridad y rapidez las embarcaciones, personas, bienes relacionados con la navegación.

Por lo anteriormente expuesto, solicito su voto a favor del proyecto. Agradezco su atención, diputadas y diputados. Gracias.

**El Presidente diputado Balfre Vargas Cortez:** Gracias, diputado. Tiene la palabra el diputado Carlos Martínez. Sonido en la curul del diputado.

**El diputado Carlos Martínez Martínez**(desde la curul): Nada más para una aclaración, diputado Mario di Costanzo; la primera es que es un proceso que comisiones unidas de Transporte y Marina lo llevamos a cabo. Estuvo presente ahí una integrante de esta comisión, de su partido, la maestra Ifigenia y fue un proceso que se llevó con la discusión de esta minuta que tenemos del Senado.

Segundo. El artículo séptimo transitorio no es un crecimiento a las API, es la ampliación de lo que serían estas terminales, estas concesiones, estas sesiones parciales de derecho a más de 350 metros, por única vez, siempre y cuando exista dentro del propio puerto, dentro de la propia API, una terminal que tenga las mismas características.

En cuanto a estas API, no hay ninguna privatización; el 99 por ciento de 15 API están en manos del gobierno federal, esas API, esas sociedades anónimas, y solamente el puerto de Dos Bocas, que tiene 60 por ciento el gobierno federal y 40 por ciento Pemex. Esto sería prácticamente en cuanto a lo que pidió, a la aclaración de un integrante de esta comisión. Es cuanto, presidente.

**El Presidente diputado Balfre Vargas Cortez:** Agotada la lista de oradores, consulte la Secretaría a la asamblea, en votación económica, si se encuentra suficientemente discutido en lo general.

**El Secretario diputado Mariano Quihuis Fragoso:** Por instrucciones de la Presidencia, en votación económica se consulta a la asamblea si el dictamen se encuentra suficientemente discutido en lo general. Los diputados y las diputadas que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo. Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

**El Presidente diputado Balfre Vargas Cortez:** Suficientemente discutido en lo general. En virtud de que de conformidad con el artículo 109 del Reglamento de la Cámara de Diputados no se ha reservado artículo alguno para discutirlo en lo particular, se pide a la Secretaría abra el sistema electrónico, por cinco minutos, para proceder a la votación en lo general y en lo particular en un solo acto.

**El Secretario diputado Mariano Quihuis Fragoso:** Háganse los avisos a que se refiere el artículo 144, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados. Ábrase el sistema electrónico, por cinco minutos, para proceder a la votación en lo general y en lo particular en un solo acto.

(Votación)

Ciérrese el sistema electrónico de votación. De viva voz.

**La diputada Luz Margarita Alba Contreras** (desde la curul): A favor.

**La diputada Norma Leticia Orozco Torres** (desde la curul): A favor.

**El diputado José Gerardo de los Cobos Silva** (desde la curul): A favor.

**El diputado José Luis Villegas Méndez** (desde la curul): A favor.

**El diputado José Luis Ovando Patrón** (desde la curul): A favor.

**El diputado Fidel Christian Rubí Huicochea** (desde la curul): A favor.

**El diputado Carlos Alberto Pérez Cuevas** (desde la curul): A favor.

**La diputada Patricia Calles Villegas** (desde la curul): A favor.

**El diputado José Antonio González Mata** (desde la curul): Abstención.

**La diputada María Ester Alonzo Morales** (desde la curul): A favor.

**El diputado Mariano Quihuis Fragoso** (desde la curul): A favor.

**El Secretario diputado Mariano Quihuis Fragoso:** Señor presidente, se emitieron 265 votos a favor, 3 en contra y 2 abstenciones.

**El Presidente diputado Balfre Vargas Cortez: Aprobado en lo general y en lo particular por 265 votos el proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Puertos. Pasa al Ejecutivo, para sus efectos constitucionales.**

## SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

### DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Puertos.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

**FELIPE DE JESÚS CALDERÓN HINOJOSA**, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

#### DECRETO

"EL CONGRESO GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, D E C R E T A:

#### SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE PUERTOS.

**Artículo Único.** Se reforman la fracción V del artículo 2o.; la fracción I del artículo 10; las fracciones II, V, VIII y IX del artículo 16; la fracción II del artículo 17; el primer, segundo y tercer párrafos del artículo 20; las fracciones II, IX y X del artículo 26; primer y tercer párrafo del artículo 28; el primer y segundo párrafos de la fracción II del artículo 41; el artículo 42 y el artículo 54; se adicionan las fracciones II Bis y II Ter al artículo 16; una nueva fracción III y un cuarto y quinto párrafos al artículo 20; un nuevo segundo párrafo al artículo 24; un tercer párrafo al artículo 51; un artículo 58 Bis; y se derogan las fracciones II y III del artículo 58, todos de la Ley de Puertos, para quedar como sigue:

#### ARTÍCULO 2o. ...

##### I. a IV. ...

V. Marina: El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua o tierra, destinadas a la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.

##### VI. a IX. ...

#### ARTÍCULO 10. ...

I. Públicas, cuando se trate de terminales de contenedores y carga general o exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante, y

II. Particulares, cuando el titular las destine para sus propios fines, y a los de terceros mediante contrato, siempre y cuando los servicios y la carga de que se trate sean de naturaleza similar a los autorizados originalmente para la terminal.

#### ARTÍCULO 16. ...

##### I. ...

II. Fomentar la participación de los sectores social y privado, así como de los gobiernos estatales y municipales, en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como impulsar la competitividad de los puertos mexicanos en sus instalaciones, servicios y tarifas, atendiendo a los intereses de la Nación;

II. Bis. Fomentar que los distintos tipos de servicios de transporte que convergen en los puertos nacionales se interconecten de manera eficiente;

II. Ter. Fomentar que los servicios mediante los cuales se atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales, sean prestados de manera eficiente;

##### III. a IV. ...

V. Determinar las áreas e instalaciones de uso público así como las áreas, terminales o instalaciones que se destinen para la atención y servicios a embarcaciones, personas y bienes relacionados con la navegación de cabotaje;

##### VI. y VII. ...

VIII. Establecer, en su caso, las bases de regulación tarifaria, en el caso de que en determinado puerto, sólo exista una sola terminal, o una terminal dedicada a la atención de ciertas cargas, o un sólo prestador de servicios, la Secretaría podrá solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia, para tal efecto;

IX. Expedir las normas oficiales mexicanas en materia portuaria, verificando y certificando su cumplimiento, además de que vigilará que en los puertos mexicanos sujetos a una Administración Portuaria Integral, todo proceso de mejora, implementación de procedimientos de calidad o la prestación de los servicios, se ajusten a lo establecido a la presente ley, su Reglamento, a la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y a las normas oficiales mexicanas, en los casos en los que se traten aspectos previstos en las mismas;

**X. a XIV. ...**

**ARTÍCULO 17.** En cada puerto habilitado existirá una capitanía de puerto, encargada de ejercer la autoridad portuaria, a la que corresponderá:

**I. ...**

**II.** Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad, atendiendo a lo establecido en los criterios técnicos correspondientes;

**III. a VI. ...**

...

**ARTÍCULO 20.** Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión, permiso o autorización que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente:

**I. y II. ...**

**III.** Autorizaciones para obras marítimas o dragado.

Para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en las vías generales de comunicación por agua, fuera de puertos, terminales y marinas, se requerirá de permiso de la Secretaría, sin perjuicio de que los interesados obtengan, en su caso, la concesión de la zona federal marítimo terrestre que otorgue la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones portuarias o prestar servicios portuarios, dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, en los términos previstos en esta ley y demás disposiciones aplicables.

Los concesionarios o cesionarios de terminales de cruceros y marinas, podrán a su vez celebrar con terceros, previa autorización de la Secretaría, contratos de uso, respecto de locales o espacios destinados a actividades relacionadas con el objeto de su concesión o contrato. En ningún caso, dichos contratos excederán los términos y condiciones de la concesión o contrato principal.

La Secretaría mediante reglas de carácter general podrá establecer que los procedimientos para la obtención de concesiones, permisos y autorizaciones del presente artículo se realicen a través de medios de comunicación electrónica.

**ARTÍCULO 24. ...****I. a IX. ...**

La solicitud de expedición de convocatoria pública para la adjudicación de concesiones y contratos de cesión parcial de derechos de terminales de contenedores y carga general, podrán negarse, cuando se afecten las políticas y programas de desarrollo del puerto de que se trate o del sistema portuario nacional.

...

**ARTÍCULO 26. ...****I. ...**

**II.** La descripción de los bienes, obras e instalaciones del dominio público que se concesionan, así como los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los mismos, así como los compromisos sobre áreas, prestación de servicios dentro del puerto, las terminales e instalaciones portuarias para la atención de embarcaciones, personas y bienes relacionados con la navegación de cabotaje o que requieran para su atención y los compromisos relacionados con tarifas, costos y uso necesario de los mismos para el cabotaje;

**III. a VIII. ...**

**IX.** El monto de la garantía que deberá otorgar el concesionario para el cumplimiento de su concesión, en los términos siguientes:

**a)** Se exhibirá garantía por un monto equivalente al 7% de la inversión que deberá mantenerse vigente durante la ejecución de las obras.

b) Al terminar la ejecución de las obras la garantía a que se refiere el inciso anterior se sustituirá por otra, para garantizar el cumplimiento de obligaciones, cuyo monto será equivalente a seis meses de la contraprestación fiscal que deba pagarse al gobierno federal conforme a la ley, por el uso, aprovechamiento o explotación de los bienes de dominio público concesionados.

El monto de la garantía deberá actualizarse anualmente conforme al artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación;

X. Las pólizas de seguros de daños a terceros en sus personas o bienes, y los que pudieren sufrir las construcciones e instalaciones. En el caso de marinas, el seguro de instalaciones comprenderá sólo aquellas que estén adheridas de manera permanente a los bienes de dominio público;

#### **XI. y XII. ...**

...

**ARTÍCULO 28.** Los permisos y autorizaciones a que se refiere el artículo 20 se otorgarán en los términos que establezcan los reglamentos de la presente ley, pero en todo caso la resolución de otorgamiento, deberá emitirse fundada y motivada, en un plazo que no exceda de noventa días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente requisitada, salvo que por la complejidad de la resolución sea necesario un plazo mayor, que no podrá exceder de 180 días naturales.

...

Los permisos a que se refiere el artículo 20, fracción II, inciso b, así como las autorizaciones, concesiones, contratos de cesión parcial de derechos y aquellos contratos que celebren las Administraciones Portuarias Integrales, para la prestación de servicios en el puerto, deberán contar con seguro de responsabilidad civil y daños a terceros y no podrán conferir derechos de exclusividad, por lo que se podrá otorgar otro u otros a favor de terceras personas para que exploten, en igualdad de circunstancias, número y características técnicas de los equipos, servicios idénticos o similares.

#### **ARTÍCULO 41. ...**

##### **I. ...**

II. Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro, las instalaciones para recibir las embarcaciones en navegación de altura y cabotaje, los espacios necesarios para los bienes, y los servicios portuarios necesarios para la atención de las embarcaciones y la prestación de los servicios de cabotaje.

El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones substanciales que se determinen en el reglamento de esta ley, a éste, serán elaborados por el administrador portuario, y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional, con una visión de veinte años, revisable cada cinco años. La Secretaría deberá expedir la resolución correspondiente en un plazo máximo de 60 días hábiles, previas opiniones de las Secretarías de Marina en lo que afecta a la seguridad nacional; de Medio Ambiente y Recursos Naturales en lo que se refiere a la ecología y de impacto ambiental; de Desarrollo Social en cuanto a los aspectos de desarrollo urbano. Estas opiniones deberán emitirse en un lapso no mayor de quince días hábiles a partir de que la Secretaría las solicite, si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la opinión respectiva, se entenderá como favorable. En el caso de modificaciones menores, los cambios sólo deberán registrarse en la Secretaría.

...

...

**ARTÍCULO 42.** Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria integral, el gobierno de la entidad federativa correspondiente podrá constituir una comisión consultiva, formada con representantes de los gobiernos estatal y municipales, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, de los cesionarios y prestadores de servicios portuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente, la comisión determine. La comisión será presidida por el representante de la entidad federativa que corresponda.

#### **ARTÍCULO 51. ...**

##### **I. a V. ...**

...

Cuando en los contratos de cesión se hubiere previsto prórroga, ésta se otorgará siempre que el titular del contrato respectivo se encuentre al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones. Para el otorgamiento de la prórroga, el titular del contrato deberá presentar al administrador portuario un programa de inversión y de mantenimiento tanto en materia de infraestructura como de equipamiento.

**ARTÍCULO 54.** Cuando los interesados en operar una terminal o instalación, o en prestar servicios en el área a cargo de un administrador portuario, le soliciten la adjudicación directa del contrato respectivo o la apertura del concurso correspondiente, éste deberá dar respuesta a la solicitud en un plazo no mayor de 60 días hábiles. En caso de inconformidad, los interesados podrán recurrir a la Secretaría para que resuelva lo conducente.

**ARTÍCULO 58. ...**

I. ...

II. (Se deroga);

III. (Se deroga);

IV. a VIII. ...

**ARTÍCULO 58 BIS.** La planeación del puerto estará a cargo de un Comité de Planeación, que se integrará por el Administrador Portuario quien lo presidirá, por el Capitán de Puerto, un representante de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y por los cesionarios o prestadores de servicios portuarios.

El Comité de Planeación conocerá, entre otros asuntos, del programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones; de la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice el administrador portuario; así como de cualquier asunto que afecte la operatividad de largo plazo del puerto.

El Comité de Planeación se reunirá por lo menos tres veces al año o en cualquier tiempo, a solicitud de cualquiera de sus integrantes y sus acuerdos se tomarán por mayoría de votos de los presentes.

**Transitorios**

**Primero.** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Segundo.** Se derogan todas las disposiciones legales y administrativas que se opongan al presente Decreto.

**Tercero.** El Ejecutivo Federal y la Secretaría expedirán las modificaciones del Reglamento de la Ley de Puertos y de las disposiciones administrativas necesarias, respectivamente, que resulten necesarias para dar cumplimiento al presente Decreto, en un plazo que no excederá de un año, contado a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

**Cuarto.** El Ejecutivo Federal, a efecto de dar cumplimiento a lo previsto en el tercer párrafo del artículo 25 de la presente ley, publicará en el Diario Oficial de la Federación las disposiciones reglamentarias, administrativas y técnicas que resulten necesarias para cumplir los fines señalados en dicha disposición.

**Quinto.** Las concesiones, permisos y contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones de terminales otorgadas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del presente Decreto, continuarán con el uso para el cual fueron otorgadas hasta la conclusión de su vigencia o de prórroga en su caso.

**Sexto.** El Ejecutivo Federal y la Secretaría, en un plazo no mayor a 120 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, incluirán en el Reglamento de la Ley de Puertos y en los ordenamientos administrativos, respectivamente, las disposiciones que resulten necesarias para el funcionamiento y organización del Comité de Planeación previsto en el artículo 58 Bis de la presente ley.

**Séptimo.** La Secretaría, cuando a su juicio existan condiciones y sea conveniente para el sistema portuario nacional, podrá autorizar por una sola vez la ampliación del área de las terminales e instalaciones portuarias de uso público, que hayan sido materia de contratos de cesión parcial de derechos, registrados ante la Secretaría y vigentes a la fecha de entrada en vigor del presente Decreto. Las superficies podrán crecer hasta en una posición adicional de atraque con una longitud máxima de 350 metros y sus respectivas superficies terrestres. Dichas ampliaciones se otorgarán siempre y cuando existan por lo menos dos terminales o instalaciones portuarias del mismo giro de distintos operadores en un puerto.

El Ejecutivo Federal publicará en el Diario Oficial de la Federación las reglas de carácter general para tales fines.

México, D.F., a 25 de abril de 2012.- Sen. **Jose Gonzalez Morfin**, Presidente.- Dip. **Guadalupe Acosta Naranjo**, Presidente.- Sen. **Renan Cleominio Zoreda Novelo**, Secretario.- Dip. **Mariano Quihuis Fragoso**, Secretario.- Rúbricas."

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a cuatro de junio de dos mil doce.- **Felipe de Jesús Calderón Hinojosa**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **Alejandro Alfonso Poiré Romero**.- Rúbrica.