



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dictamen de la Comisión de Marina a la Minuta Proyecto de Decreto que adiciona dos párrafos a la fracción II del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

DICTAMEN A LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA DOS PÁRRAFOS A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.

HONORABLE ASAMBLEA

La Comisión de Marina de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión de la LXI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 39 y 45, numeral 6, incisos e y f de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; así como por los artículos 67, 68, 80, 81, 82, 84, 85, 157, numeral 1, fracción I, 158, numeral 1, fracción IV y 167, numeral 4 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta Soberanía el presente Proyecto de Dictamen en sentido negativo bajo los siguientes:

ANTECEDENTES

En sesión celebrada el 30 de noviembre de 2010 por la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, se dio cuenta al Pleno de la Iniciativa con Proyecto de Decreto que adiciona la fracción III al artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, presentada por la Senadora Margarita Villaescusa Rojo.

En la misma fecha, el Presidente de la Mesa Directiva de la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, turnó la Iniciativa mencionada a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, para efectos de su estudio, análisis y dictamen correspondiente.

El 1 de febrero de 2011, el Presidente de la Mesa Directiva de la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, emitió excitativa a



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dictamen de la Comisión de Marina a la Minuta Proyecto de Decreto que adiciona dos párrafos a la fracción II del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos para efectos de su estudio, análisis y dictamen correspondiente de la Iniciativa mencionada.

El 3 de marzo de 2011, se aprobó por el Pleno de la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, el Dictamen a la Iniciativa con Proyecto de Decreto que adiciona dos párrafos a la fracción II del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

En la misma fecha, el Senador Juan Bueno Torio, hizo la propuesta de adición al tercer párrafo de la fracción II del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que se encontraba a discusión, la cual fue rechazada en votación nominal.

El 8 de marzo de 2011, la Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, turnó a esta Comisión la Minuta Proyecto de Decreto que adiciona dos párrafos a la fracción II del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

El 31 de marzo de 2011, la Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, hizo modificación de turno de esta Minuta, para que su estudio, análisis y dictamen correspondiente se realice con opinión de la Comisión de Transportes.

La Comisión de Marina valoró el Dictamen presentado y como resultado de los consensos alcanzados en la Reunión Ordinaria celebrada el 15 de junio de 2011, se formula el presente Dictamen en sentido negativo que recoge el espíritu del debate y las expresiones de los legisladores.

CONTENIDO

Para la Colegisladora, resulta importante destacar que en el año 2010, a pesar de que México cuenta con el puerto número uno de recepción de



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dictamen de la Comisión de Marina
a la Minuta Proyecto de Decreto
que adiciona dos párrafos a la
fracción II del artículo 59 de la Ley
de Navegación y Comercio
Marítimos.

cruceros en el mundo, Cozumel, se dejó de registrar la visita a los puertos de nuestro país de 1 millón de turistas que viajaban a través de cruceros; este tipo de turismo tomó una fuerte importancia en la industria nacional, debido a que dejaba una derrama económica de hasta 600 millones de dólares al año, destinándose alrededor de 100 millones a impuestos y tarifas por la operación de cruceros.

Además el arribo de cruceros al puerto de Mazatlán, Sinaloa, ha disminuido en un 15 por ciento, estimando el Gobierno de dicho Estado, que la disminución implica que no se tendrá la llegada de más de 5 mil cruceristas a la semana, situación que afecta gravemente la economía no solo de dicho Estado, sino de todos los lugares en donde haya puertos.

En el mismo Estado, la disminución de la llegada de cruceros se ve reflejada también en los promedios de ocupación hotelera, ya que se ha tenido problema para atraer a los visitantes necesarios, ya que la inversión y promoción turística se ha visto mermada por la falta de conectividad del área y por la inseguridad que se vive en esa y otras entidades federativas; una solución para beneficiar la ocupación hotelera, sería la de captación de cruceristas, restableciendo el arribo de los buques turísticos que han cancelado las visitas a la ruta del pacífico.

Nuestro país tiene un problema que afecta el desarrollo turístico y que se debe a la falta de competitividad de los puertos mexicanos frente a los puertos de Norteamérica, el Caribe y hasta Centroamérica; ya que las autoridades de dichos puertos han tomado medidas que impulsan la visita a esos destinos, como la disminución de los impuestos y las empresas de cruceros han recibido con beneplácito dichas medidas e incluso han ofrecido nuevos itinerarios.

Se estima que las medidas tomadas por las autoridades portuarias de Norteamérica y el Caribe de bajar los impuestos, se implementaron debido a que se tomó conciencia de la problemática que viven los comerciantes de esas regiones que se veían afectados por la disminución de turistas.



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dictamen de la Comisión de Marina
a la Minuta Proyecto de Decreto
que adiciona dos párrafos a la
fracción II del artículo 59 de la Ley
de Navegación y Comercio
Marítimos.

Los puertos mexicanos son de los más caros de la región y no nos podemos quedar inertes ante los avances que otros países están realizando en materia de atracción turística, por lo que es necesario eliminar las cargas y servicios que no sean necesarios, como el servicio de remolque de cruceros, que por ley se debe de contratar aún y cuando éstos cuentan con la tecnología necesaria para prescindir de dicho servicio,

Es necesario que la imposición del cobro por remolque obligatorio para los cruceros, sea eliminado, ya que dicho servicio ocasiona que las empresas de cruceros pierdan el interés de visitar los puertos mexicanos, situación que afecta el desarrollo del turismo nacional, así como la competitividad de nuestro país.

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES

Toda vez que se hizo modificación de turno a esta Comisión para efectos de que su estudio, análisis y dictamen correspondiente de la Minuta mencionada se realice con opinión de la Comisión de Transportes; el 13 de junio de 2011, la misma turnó a esta Comisión la opinión en sentido negativo a la Minuta Proyecto de Decreto que adiciona dos párrafos a la fracción II del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, bajo la siguiente percepción:

“La Comisión de Transportes, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 39, 44 y 45 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; así como 69 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta la siguiente:



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dictamen de la Comisión de Marina
a la Minuta Proyecto de Decreto
que adiciona dos párrafos a la
fracción II del artículo 59 de la Ley
de Navegación y Comercio
Marítimos.

OPINIÓN

Esta Comisión realizó 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 la presente Opinión.

CONSIDERACIONES DE LA COMISIÓN

Un remolcador es una embarcación utilizada para ayudar a la maniobra de otras embarcaciones, principalmente al halar o empujar a dichos barcos o similares en puertos, pero también en mar abierto o a través de ríos o canales. También se usan para remolcar barcazas, barcos incapacitados u otros equipos.

En el remolque, un buque remolcador agrega a una embarcación remolcada (que puede no ser otro buque) una fuerza externa para conducirla por agua de un lugar a otro.

El remolque puede ser de tres clases: remolque portuario, es el que se presta en las zonas de los puertos; remolque – salvamento, el que se utiliza para dar asistencia a un buque que ha quedado en el mar en situación de peligro; remolque fletamento, es el que se utiliza cuando se conducen aparatos con propulsión propia, como los chalanes, cada uno de los cuales lleva o puede llevar su propio cargamento y son halados por un remolcador.

Remolque portuario: En las grandes zonas portuarias o en los canales, los buques no pueden moverse y maniobrar por sí mismos, y requieren el auxilio de los remolcadores. En esta clase de remolque, el capitán del buque remolcado sigue siendo el principal responsable y director de las maniobras, ya que no declina su autoridad suprema de capitán, ni aún en el caso de que el piloto de puerto suba a bordo del buque remolcado a dirigir la maniobra.



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dictamen de la Comisión de Marina
a la Minuta Proyecto de Decreto
que adiciona dos párrafos a la
fracción II del artículo 59 de la Ley
de Navegación y Comercio
Marítimos.

Remolque – salvamento: La forma más antigua del remolque ha sido la asistencia en el mar a un buque que ha quedado imposibilitado para navegar. Este servicio se presta, en una gran proporción de los casos, por buques ordinarios, que no son remolcadores especializados, y que se encuentran en el mar como un buque en dificultades.

Remolque de fletamento: En este caso, el remolcador tira de instrumentos sin propulsión propia y los conduce de un lugar a otro, por vía marítima. El caso típico es el del tren de chalanes.

En el ejemplo de los chalanes remolcados se pueden distinguir dos situaciones: I) remolcador y chalanes son del mismo naviero. En este caso, naturalmente, no habrá contrato de remolque, sino actividad remolcadora y si se transportan mercancías de terceros, se tratará de un contrato de fletamento – transporte, en que esos terceros tendrán el carácter de cargadores o fletantes; II) el remolcador pertenece a un naviero y los chalanes remolcados a otro. En este caso, habrá contrato de remolque entre el propietario del remolcador y el de los chalanes y si se transportaren mercancías de terceros, habrá contrato de fletamento entre esos terceros y el naviero que explote los chalanes.

Hasta 1996, el Servicio Portuario de Remolque era operado por el Gobierno Federal; sin embargo, en ese año se dio inicio a la desincorporación de esta actividad a través de licitaciones públicas internacionales; todo ello dentro del marco del Proceso de Modernización de los Puertos.

Este proceso tuvo como objetivo el fortalecimiento y desarrollo de los servicios portuarios. En este caso, el servicio de remolque portuario ha garantizado la seguridad de las embarcaciones durante sus maniobras de navegación interior, así como de las instalaciones portuarias, propiciando un mejor aprovechamiento de las mismas para lograr alcanzar estándares internacionales, incrementando también la productividad y eficiencia.



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dictamen de la Comisión de Marina
a la Minuta Proyecto de Decreto
que adiciona dos párrafos a la
fracción II del artículo 59 de la Ley
de Navegación y Comercio
Marítimos.

Derivado de lo anterior y atendiendo a las consideraciones de la Minuta que nos ocupa, esta Comisión de Transportes estima que no se puede dejar de garantizar la seguridad de la navegación interior y la de las instalaciones del recinto portuario, bajo el argumento de que el costo del servicio de remolques ha inhibido el arribo de cruceros y por ende al turismo, puesto que en los puertos mexicanos el costo del servicio de remolque representa en la cadena de valor menos del 0.2 % del total; si la suma de arribos de Ensenada y Mazatlán representa el 15 % del total nacional, el impacto para las líneas de cruceros por el Servicio de Remolque sólo alcanza el 0.3 %.

Visto de otra forma, en el costo del viaje, a cada pasajero le cuesta un dólar por Puerto la seguridad de atraque y desatraque con este servicio y para nuestro país el no tenerlo, puede significar repercusiones incuantificables.

Asimismo, en México las tarifas del Servicio Portuario de Remolque están reguladas y autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Los cruceros cuentan con un esquema tarifario único, a través del cual se aplican descuentos que alcanzan hasta el 60% de las tarifas autorizadas, esto se acordó para promover el arribo de un mayor número de cruceros, lo cual no ha sucedido.

Por lo anteriormente expuesto, los diputados integrantes de esta Comisión de Transportes en cumplimiento con los artículos 69 y 157 del Reglamento de la Cámara de Diputados, para los efectos a que haya lugar, tienen a bien emitir la siguiente:

OPINIÓN

La Comisión de Transportes de la LXI Legislatura se pronuncia en contra de la aprobación de la Minuta con proyecto de Decreto por el que se adicionan dos párrafos a la fracción II del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, toda vez que causaría un perjuicio mayor al desarrollo económico y la competitividad en nuestro país.”



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dictamen de la Comisión de Marina
a la Minuta Proyecto de Decreto
que adiciona dos párrafos a la
fracción II del artículo 59 de la Ley
de Navegación y Comercio
Marítimos.

CONSIDERACIONES

El Congreso de la Unión, se encuentra facultado para legislar en materia de Vías Generales de Comunicación, de conformidad con lo dispuesto por la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por lo que es dable aplicar reformas a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, cuyo objeto es el de regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

Esta Comisión de Marina considera el hecho de que exista un genuino interés por impulsar adiciones a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, sin embargo, no podemos violentar lo que ya está estipulado. Así que de aprobarse esta Minuta existirían varias refutaciones que a continuación se señalan:

En cuanto a la **Ley de Navegación y Comercio Marítimos**, la Minuta establece la **adición de dos párrafos a la fracción II del artículo 59**:

Es conveniente para esta Comisión establecer que en los puertos, **el remolque tiene como objetivo guiar cuidadosamente a la embarcación a su destino de atraque**, donde se llevará a cabo la carga y descarga. En algunos casos puede llevar a la representación de la autoridad de puerto, transfiriéndolo al barco para acompañar al capitán en la maniobra mientras el remolcador acompaña la trayectoria y la operación de entrada a puertos. **Garantizando así la prevención de accidentes y colisiones** con estructuras, tierra firme y otras embarcaciones.

Esta adición consiste en que la contratación del servicio portuario de remolque será opcional para cruceros turísticos, siempre y cuando cuenten con los dispositivos tecnológicos para realizar maniobras



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dictamen de la Comisión de Marina
a la Minuta Proyecto de Decreto
que adiciona dos párrafos a la
fracción II del artículo 59 de la Ley
de Navegación y Comercio
Marítimos.

seguras dentro de los límites del puerto y para que la autoridad establezca los lineamientos normativos para garantizar la responsabilidad civil, administrativa o legal en general, cuando los cruceros opten por prescindir del servicio de remolque. La garantía deberá ser presentada previamente a la entrada del puerto.

Se considera que **esta reforma no es correcta ni viable ya que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes actualmente cuenta con atribuciones para determinar, en su caso, y de acuerdo a elementos técnicos, si una embarcación es o no susceptible de quedar exenta del uso del servicio de remolque.**

Dicha Secretaría **debe continuar con la potestad de analizar caso por caso, y tomar en cuenta las características propias de cada situación, y no estar sujeta a una disposición legal tan determinante que limite su operación.**

Esta modificación atenta contra la generalidad que caracteriza a los textos legales, estableciendo una particularidad que rigidiza la aplicación de la norma y pudiera ocasionar que otras embarcaciones sustenten que también cuentan con la misma tecnología que les permita abstenerse de usar el servicio de remolque en sus arribos en México, pretendiendo que dicha opinión, sea extensiva a otro tipo de embarcaciones, **lo que a la postre puede convertirse en un riesgo operativo en los puertos, para las embarcaciones y las instalaciones portuarias.**

Además, **se generaría incertidumbre jurídica, ya que ni siquiera se señala quién estaría facultado para determinar que, en su caso, los cruceros cuentan con los dispositivos tecnológicos para realizar maniobras seguras dentro de los límites del puerto y para optar o no por la contratación del servicio portuario de remolque.**

Por otra parte, **se percibe confuso el segundo párrafo propuesto, ya que en principio señala el establecimiento de lineamientos para**



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dictamen de la Comisión de Marina
a la Minuta Proyecto de Decreto
que adiciona dos párrafos a la
fracción II del artículo 59 de la Ley
de Navegación y Comercio
Marítimos.

garantizar la responsabilidad civil, administrativa o legal en general cuando los cruceros opten por prescindir del servicio de remolque y posteriormente, prevé una garantía que deberá ser presentada previamente a la entrada del puerto. **Con esta medida una parte de la responsabilidad del sujeto obligado, que es la propia naviera que opera el crucero, se estaría derivando hacia la autoridad al obligarla a determinar el riesgo y fijar una garantía.**

En este sentido, podría incluso interpretarse que correspondería a la autoridad determinar una garantía que ampare responsabilidad civil, administrativa o legal en general. Al efecto, se estima que, de cualquier forma, **se impondría una obligación que no debe asumir la autoridad marítima al existir legalmente la institución aseguradora y dado que se carecería de elementos para hacer la determinación del monto de la posible garantía;** ya que las circunstancias de riesgo son variables, como puede ser al abordaje, daños a infraestructura portuaria, varaduras u otros.

Asimismo, **no es viable establecer una garantía a los cruceros, ya que éstos están amparados por clubes de indemnización y protección, conocidos como PANDI,** siendo una exigencia internacional prevista en el artículo 176 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, **con lo cual ya están cubiertos los riesgos.**

En el caso de México, la reducción del turismo vía cruceros en todos nuestros puertos turísticos es debida a dos factores fundamentales, primero, a la inseguridad o percepción de ella entre los turistas que padecen dichos puertos y segundo, la crisis económica en México y, principalmente en Estados Unidos, que es nuestro mayor mercado de turismo internacional.

En tanto estos dos factores no sean superados, el arribo de cruceros turísticos a nuestros puertos no mejorará aunque a las embarcaciones se les exente el uso del servicio de remolque en su arribo a nuestros puertos. Aún más, si la percepción de inseguridad en nuestros puertos y



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dictamen de la Comisión de Marina
a la Minuta Proyecto de Decreto
que adiciona dos párrafos a la
fracción II del artículo 59 de la Ley
de Navegación y Comercio
Marítimos.

la crisis económica general persisten, la exención del servicio de remolque a las embarcaciones turísticas; únicamente afectará en forma negativa a éstos y a los demás sectores o prestadores de servicios.

Por otra parte, **no se están considerando los puntos relacionados con la seguridad y operatividad de los puertos, sino que únicamente está respondiendo a presiones que ejercen las empresas de cruceros;** por lo cual es indispensable conocer más a fondo las características del servicio portuario de remolque y la seguridad que el mismo representa, no sólo para las embarcaciones, sino también para la infraestructura, las vías navegables, las instalaciones portuarias, el medio ambiente marino y lo más importante, las vidas humanas.

Esto es así, ya que los antecedentes de diversos accidentes en la industria marítimo portuaria han confirmado que no se puede supeditar la seguridad a factores políticos o económicos, que sobre todo benefician a particulares por encima del interés de la colectividad; **por ello es que la autoridad marítima sin atender a presiones debe resolver sobre la obligatoriedad de este tipo de servicios.**

Asimismo, pudiera servir como antecedente, para que otro tipo de embarcaciones que cuentan con las mismas características que los cruceros, como los propulsores transversales en popa y proa, los ferrys y portacontenedores, entre otros, soliciten la aplicación de un trato igualitario, sin considerar los problemas técnicos y de seguridad que originaría la realización de maniobras sin el apoyo adecuado.

De ser aprobada, la exención del servicio de remolque para el caso de cruceros, quedaría regulado en forma distinta al resto de las embarcaciones que arriban a los puertos; de manera que ese régimen de excepción, no sólo implicaría una práctica discriminatoria para el resto de los navieros, especialmente los nacionales; sino también atenta contra el principio de interés público al anteponer un aspecto meramente económico por encima de las necesidades generales de la colectividad, como lo es privilegiar la seguridad de la navegación.



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dictamen de la Comisión de Marina a la Minuta Proyecto de Decreto que adiciona dos párrafos a la fracción II del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

El servicio portuario de remolque juega un papel fundamental en el apoyo a las maniobras portuarias de atraque y desatraque debido a las condiciones de operación en los puertos, así como los factores meteorológicos e hidrológicos locales, la configuración de canales, los obstáculos sumergidos, balizamientos y otras dificultades propias de cada lugar. Asimismo, **este servicio es obligatorio por disposición de ley en la mayoría de los puertos del mundo.**

En nuestro país se han establecido los denominados criterios técnicos para la prestación del servicio portuario de remolque, en los cuales se indican las características y número de equipos que deben ser empleados para las entradas, salidas, atraques y desatraques. Lo cual también obedece a criterios y recomendaciones internacionales, que para el caso, ha emitido la Organización Marítima Internacional.

Se pretende dotar un aspecto de modernidad, exceptuando a los cruceros marítimos del uso obligatorio del servicio portuario de remolque maniobra, cuando éstos cuenten con mecanismos tecnológicos de navegación que hagan innecesario el contratar dicho servicio; sin embargo, **es importante puntualizar que cuando un buque navega por un canal de navegación o en el interior de un recinto portuario, los equipos de navegación con los que hoy en día cuentan, pudieran no detectar con la debida precisión y rapidez cambios súbitos en las corrientes y vientos, por lo que la intervención de los buques remolcadores se hace indispensable para frenar o corregir el curso del barco.**

Finalmente, **es necesario tener en cuenta que el servicio de remolque en los puertos impulsa el desarrollo de la flota marítima nacional y genera empleo al contar con tripulación mexicana**, situación que también debe ser considerada como un elemento de seguridad para las personas, embarcaciones, medio ambiente e infraestructura; **por lo que no se debe permitir que el servicio sea opcional**, igualmente, se debe



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dictamen de la Comisión de Marina
a la Minuta Proyecto de Decreto
que adiciona dos párrafos a la
fracción II del artículo 59 de la Ley
de Navegación y Comercio
Marítimos.

recordar que ninguna embarcación por moderna y equipada que esté, se encuentra exenta de sufrir una avería.

En virtud de que el objeto de la reforma propuesta por la Colegisladora ya se encuentra previsto en la fracción II del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, al facultar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a determinar las embarcaciones que requerirán del uso obligatorio del servicio de remolque, así como el número y tipo de remolcadores a utilizar con base en las reglas de operación de cada puerto y en los criterios de seguridad, economía y eficiencia, se considera improcedente.

Por las razones expuestas y fundadas, y para los efectos de la fracción D del artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los integrantes de esta Comisión someten a la consideración de esta Honorable Asamblea, el siguiente:

ACUERDO

Primero.- Se desecha la Minuta Proyecto de Decreto que adiciona dos párrafos a la fracción II del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, presentada el 8 de marzo de 2011.

Segundo.- Se devuelve a la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, para sus efectos constitucionales.

Palacio Legislativo de San Lázaro a 15 de junio de 2011



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dictamen de la Comisión de Marina a la Minuta Proyecto de Decreto que adiciona dos párrafos a la fracción II del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Por la Comisión de Marina

A FAVOR

EN CONTRA

ABSTENCION

Dip. Alejandro Gertz Manero
Presidente

Dip. Luis Antonio Martínez A.
Secretario

Dip. Carlos Martínez Martínez
Secretario

Dip. Francisco A. Meza Castro
Secretario

Integrantes

Dip. Antonio Benítez Lucho

Dip. Rolando Bojórquez Gutiérrez

Dip. Martín Enrique Castillo Ruz

Dip. Sofía Castro Ríos



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dictamen de la Comisión de Marina a la Minuta Proyecto de Decreto que adiciona dos párrafos a la fracción II del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

A FAVOR

EN CONTRA

ABSTENCION

Dip. Hilda Ceballos Llerenas

Dip. Carlos M. Joaquín González

Dip. Víctor M. Kidnie de la Cruz

Dip. Humberto Lepe Lepe

Dip. Israel Madrigal Ceja

Dip. César Mancillas Amador

Dip. Onésimo Mariscales Delgadillo

Dip. Miguel Martín López



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dictamen de la Comisión de Marina a la Minuta Proyecto de Decreto que adiciona dos párrafos a la fracción II del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

FAVOR

EN CONTRA

ABSTENCION

Dip. Ifigenia M. Martínez y Hernández

Dip. Mario Moreno Arcos

Dip. Gustavo A. Miguel Ortega J.

Dip. Silvia Puppo Gastélum

Dip. José F. Rábago Castillo

Dip. Julio Saldaña Morán

Dip. José Ignacio Seara Sierra

Dip. Bernardo M. Téllez Juárez



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Dictamen de la Comisión de Marina a la Minuta Proyecto de Decreto que adiciona dos párrafos a la fracción II del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

A FAVOR

EN CONTRA

ABSTENCION

Dip. Georgina Trujillo Zentella

Palacio Legislativo de San Lázaro a quince de junio de dos mil once.



LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Comisión de Transportes

Palacio Legislativo de San Lázaro a 13 de junio de 2011

LIC. JUAN RAMOS LÓPEZ
SECRETARIO TÉCNICO DE LA COMISIÓN
DE MARINA DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS
P R E S E N T E

Sirva la presente para enviarle un cordial saludo, al mismo tiempo para informarle que en la Décima Segunda Reunión Plenaria que tendrá verificativo el próximo 22 de junio del presente, la Comisión de Transportes aprobará la Opinión de la MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO, POR EL QUE SE ADICIONAN DOS PÁRRAFOS A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS, misma que fue turnada para su estudio y dictamen por la Mesa Directiva de la LXI Legislatura de la Cámara de Diputados, a la Comisión de Marina y con Opinión a la de Transportes.

Derivado de lo anterior, con fundamento en lo establecido por el artículo 69 Reglamento de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión; me permito remitirle dicha Opinión de manera económica a fin de que Usted se sirva ponerla a consideración del cuerpo técnico de la Comisión de Marina para la realización del dictamen y con la salvedad de que una vez firmada por la mayoría los integrantes de esta Comisión de Transportes, se la hagamos llegar de manera oficial.

Sin más por el momento, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE


LIC. FRANCISCO MORALES RAMÍREZ
SECRETARIO TÉCNICO

LINETTE
18:52 HRS
13-JUNIO-2011

OPINION DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA MINUTA
CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DOS
PÁRRAFOS A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE
NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.

COMISIÓN DE TRANSPORTES

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 por el que se adicionan dos párrafos a la fracción II, del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

La Comisión de Transportes, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 39, 44 y 45 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; así como 69 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta la siguiente:

OPINION

ANTECEDENTES

1. En sesión ordinaria del Senado de la República de fecha 30 de noviembre de 2010, la Senadora Margarita Villaescusa Rojo, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, presentó iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una nueva fracción III al artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, misma que fue turnada a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; y de Estudios Legislativos, Primera, de la Cámara de Senadores.

OPINION DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA MINUTA
CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DOS
PÁRRAFOS A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE
NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.

2. El 1 de marzo de 2011, en sesión ordinaria de la Cámara de Senadores, se presentó el dictamen de primera lectura, el cual fue aprobado el 3 de marzo de 2011 por 82 votos, 1 en contra y 1 abstención. Se turnó a la Cámara de Diputados para los efectos del Apartado A) del artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
3. En sesión ordinaria de esta Cámara de Diputados del 8 de marzo de 2011, la Mesa Directiva, turnó a la Comisión de Mariana la Minuta con proyecto de decreto por el que se adicionan dos párrafos a la fracción II del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos para su estudio y dictamen.
4. El 31 de marzo de 2011, se publicó en la Gaceta Parlamentaria la Comunicación de la presidencia de la Mesa Directiva por la cual informa la modificación de turno para que la comisión de Marina dictamine y la comisión de Transportes emita su opinión.

Derivado de lo anterior, esta Comisión realizó 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 la presente Opinión.

DESCRIPCIÓN DE LA MINUTA

Para la Colegisladora resulta importante mencionar que las navieras que incluían en sus itinerarios a puertos mexicanos por considerarlos destinos atractivos, lo han dejado de hacer, por dos motivos principalmente, el primero por la inseguridad que se tiene en todo el país, ya que las navieras consideran que las autoridades

OPINION DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA MINUTA
CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DOS
PÁRRAFOS A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE
NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.

mexicanas no garantizan la seguridad e integridad de sus pasajeros y el otro, son las imposiciones fiscales y el pago de derechos por permisos y autorizaciones de navegación que representan costos altos, en comparación con los que se contemplan en otros países.

A raíz de lo anterior, desde 2009, cada semana las empresas de cruceros suspenden los arribos a puertos mexicanos, por lo que muchos municipios que cuentan con puertos, sus entidades federativas y toda la economía del país lo resienten, pues cada día son menos los turistas que bajan de las embarcaciones y recorren los puertos con la consecuente disminución en la captación del dinero que los turistas gastaban en dichos destinos mexicanos, lo cual implica una afectación eslabonada que impacta en todos los sectores y a todos los niveles, pero sobre todo, afecta los bolsillos de los habitantes de los lugares que se consideran como destinos turísticos y que dependen de ese sector para su subsistencia.

La Minuta en estudio plantea dotar un aspecto de modernidad, exceptuando a los cruceros marítimos del uso obligatorio del servicio portuario de remolque maniobra, cuando éstos cuenten con mecanismos tecnológicos de navegación que hagan innecesario el contratar dicho servicio, además de que con dicha prevención, se da pie a que las empresas de cruceros vean con interés retomar los puertos mexicanos como destinos turísticos en sus itinerarios.

Igualmente, la colegisladora considera oportuno hacer reflexiones acerca de la situación por la que atraviesa actualmente el país en materia de turismo relacionado con cruceros, y es que nuestro país, en el año 2010, dejó de ser el destino número uno en turismo de cruceros.

OPINION DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA MINUTA
CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DOS
PÁRRAFOS A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE
NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.

Al respecto, menciona que la industria de cruceros ya también es nacional, se cuenta con 18 puertos en 12 estados de la república que se consideraban en los itinerarios de las empresas navieras, para el arribo de cruceros, en años anteriores, se contaba con el arribo de 5 millones de visitantes que viajaban a través de este medio de transporte marítimo y se captaban aproximadamente 600 millones de dólares por la derrama económica.

CONSIDERACIONES DE LA COMISIÓN

Un remolcador es una embarcación utilizada para ayudar a la maniobra de otras embarcaciones, principalmente al halar o empujar a dichos barcos o similares en puertos, pero también en mar abierto o a través de ríos o canales. También se usan para remolcar barcas, barcos incapacitados u otros equipos.

En el remolque, un buque remolcador agrega a una embarcación remolcada (que puede no ser otro buque) una fuerza externa para conducirla por agua de un lugar a otro.

En los puertos, tienen como objetivo guiar cuidadosamente a la embarcación a su destino de atraque donde se llevará a cabo la carga y descarga. En algunos casos puede llevar a la representación de la autoridad de puerto, transferirlo al barco para acompañar al capitán en la maniobra mientras el remolcador acompaña la trayectoria y maniobra de entrada a puertos. Garantiza así la prevención de accidentes y colisiones con estructuras, tierra firme y otras embarcaciones.

OPINION DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA MINUTA
CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DOS
PÁRRAFOS A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE
NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.

El remolque puede ser de tres clases: remolque portuario, es el que se presta en las zonas de los puertos; remolque-salvamento, el que se utiliza para dar asistencia a un buque que ha quedado en el mar en situación de peligro; remolque fletamento, es el que se utiliza cuando se conducen aparatos con propulsión propia, como los chalanes, cada uno de los cuales lleva o puede llevar su propio cargamento y son halados por un remolcador.

Remolque portuario: En las grandes zonas portuarias o en los canales, los buques no pueden movilizarse y maniobrar por sí mismos, y requieren el auxilio de los remolcadores. En esta clase de remolque, el capitán del buque remolcado sigue siendo el principal responsable y director de las maniobras, ya que no declina su autoridad suprema de capitán, ni aún en el caso de que el piloto de puerto suba a bordo del buque remolcado a dirigir la maniobra.

Remolque-salvamento: La forma más antigua del remolque ha sido la asistencia en el mar a un buque que ha quedado imposibilitado para navegar. Este servicio se presta, en una gran proporción de los casos, por buques ordinarios, que no son remolcadores especializados, y que se encuentran en el mar como un buque en dificultades.

Remolque de fletamento: En este caso, el remolcador tira de instrumentos sin propulsión propia y los conduce de un lugar a otro, por vía marítima. El caso típico es el del tren de chalanes.

En el ejemplo de los chalanes remolcados se pueden distinguir dos situaciones: I) remolcador y chalanes son del mismo naviero. En este caso, naturalmente, no habrá contrato de remolque, sino actividad remolcadora y si se transportan

OPINION DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA MINUTA
CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DOS
PÁRRAFOS A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE
NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.

mercancías de terceros, se tratará de un contrato de fletamento-transporte, en que esos terceros tendrán el carácter de cargadores o fletantes; II) el remolcador pertenece a un naviero y los chalanes remolcados a otro. En este caso, habrá contrato de remolque entre el propietario del remolcador y el de los chalanes y si se transportaren mercancías de terceros, habrá contrato de fletamento entre esos terceros y el naviero que explote los chalanes.¹

Por otra parte, el servicio portuario de remolque juega un papel fundamental en el apoyo a las maniobras portuarias de atraque y desatraque debido a las condiciones de operación en los puertos, así como los factores meteorológicos e hidrológicos locales, la configuración de canales, los obstáculos sumergidos, balizamientos, y otras dificultades propias de cada lugar. Asimismo, el servicio portuario de remolque es obligatorio por disposición de ley en la mayoría de los Puertos del Mundo.

Hasta 1996, el Servicio Portuario de Remolque era operado por el Gobierno Federal; sin embargo, en ese año se dio inicio a la desincorporación de esta actividad a través de licitaciones públicas internacionales; todo ello dentro del marco del Proceso de Modernización de los Puertos.

Este proceso tuvo como objetivo el fortalecimiento y desarrollo de los servicios portuarios. En este caso, el servicio de remolque portuario ha garantizado la seguridad de las embarcaciones durante sus maniobras de navegación interior, así como de las instalaciones portuarias, propiciando un mejor aprovechamiento de las

¹ CERVANTES AHUMADA, Raúl. *Derecho Marítimo*, México, D.F., segunda edición, editorial Herrero, pag. 862.

OPINION DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA MINUTA
CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DOS
PÁRRAFOS A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE
NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.

mismas para lograr alcanzar estándares internacionales, incrementando también la productividad y eficiencia.

Derivado de lo anterior y atendiendo a las consideraciones de la Minuta que nos ocupa, esta Comisión de Transportes estima que no se puede dejar de garantizar la seguridad de la navegación interior y la de las instalaciones del recinto portuario, bajo el argumento de que el costo del servicio de remolques ha inhibido el arribo de cruceros y por ende al turismo, puesto que en los puertos mexicanos el costo del servicio de remolque representa en la cadena de valor menos del 0.2 % del total; si la suma de arribos de Ensenada y Mazatlán representa el 15% del total nacional, el impacto para las líneas de cruceros por el Servicio de Remolque sólo alcanza el 0.3 %.

Visto de otra forma, en el costo del viaje, a cada pasajero le cuesta un dólar por Puerto la seguridad de atraque y desatraque con este servicio y para nuestro país el no tenerlo, puede significar repercusiones incuantificables.

Asimismo, en México las tarifas del Servicio Portuario de Remolque están reguladas y autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Los cruceros cuentan con un esquema tarifario único, a través del cual se aplican descuentos que alcanzan hasta el 60% de las tarifas autorizadas, esto se acordó para promover el arribo de un mayor número de cruceros, lo cual no ha sucedido.

A su vez, en el contenido de la Minuta se pretende dotar un aspecto de modernidad, exceptuando a los cruceros marítimos del uso obligatorio del servicio portuario de remolque maniobra, cuando estos cuenten con mecanismos tecnológicos de navegación que hagan innecesario el contratar dicho servicio; sin

OPINION DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA MINUTA
CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DOS
PÁRRAFOS A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE
NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.

embargo, es importante puntualizar que cuando un buque navega por un canal de navegación o en el interior de un recinto portuario, los equipos de navegación con los que hoy en día cuentan, pudieran no detectar con la debida precisión y rapidez cambios súbitos en las corrientes y vientos, por lo que la intervención de los buques remolcadores se hace indispensable para frenar o corregir el curso del barco. Como ejemplo, en Mazatlán se han registrado varios reportes de mangueras desconectadas de la terminal de combustibles de Pemex Refinación, que se encuentra en la entrada del puerto, ya que los cruceros que entran y salen generan un fuerte oleaje y además tienen que dar ciaboga en esa área.

Finalmente, es necesario tener en cuenta que el servicio de remolque en los puertos impulsa el desarrollo de la flota marítima nacional y genera empleo al contar con tripulación mexicana, situación que también debe ser considerada como un elemento de seguridad para las personas, embarcaciones, medio ambiente e infraestructura, por lo que no se debe permitir que el servicio sea opcional, igualmente, se debe recordar que ninguna embarcación por moderna y equipada que esté, se encuentra exenta de sufrir una avería, como le sucedió al Crucero "Carnival Splendor" frente a las costas de Baja California, el cual tuvo que ser auxiliado durante cuatro días por Buques Remolcadores de Compañía Marítima del Pacífico, S.A. de C.V.

Por lo anteriormente expuesto, los diputados integrantes de esta Comisión de Transportes en cumplimiento con los artículos 69 y 157 del Reglamento de la Cámara de Diputados, para los efectos a que haya lugar, tienen a bien emitir la siguiente:

OPINION DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA MINUTA
CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DOS
PÁRRAFOS A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE
NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.

OPINION

La Comisión de Transportes de la LXI Legislatura se pronuncia en contra de la aprobación de la Minuta con proyecto de Decreto por el que se adicionan dos párrafos a la fracción II del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, toda vez que causaría un perjuicio mayor al desarrollo económico y la competitividad en nuestro país.

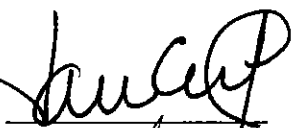
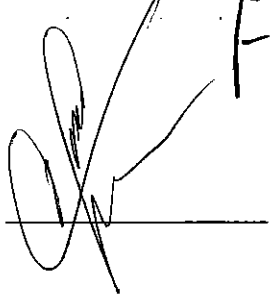

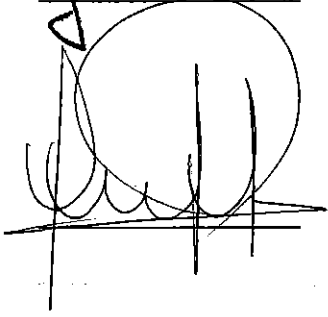
Palacio Legislativo de San Lázaro, a 9 de agosto de 2011.



OPINION DE LA COMISI3N DE TRANSPORTES RESPECTO A LA MINUTA
CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DOS
PÁRRAFOS A LA FRACCI3N II DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE
NAVEGACI3N Y COMERCIO MARÍTIMOS.

LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS



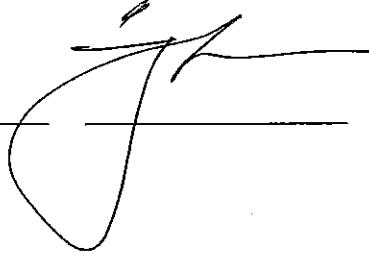
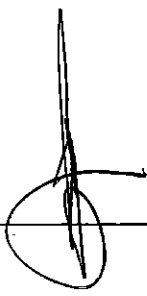
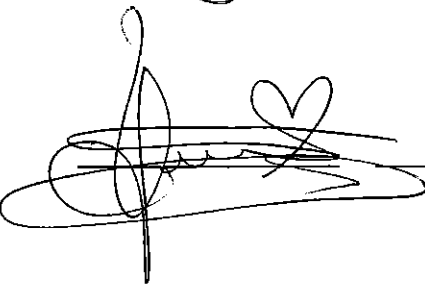
Por la Comisi3n de Transportes:

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCI3N
Dip. Javier Gil Ortiz Presidente			
Dip. Cuauhtémoc Salgado Romero Secretario			
Dip. Nicolás Carlos Bellizia Aboaf Secretario			
Dip. Benjamín Clariond Reyes Retana Secretario			
Dip. Paula Angélica Hernández Olmos Secretaria			
Dip. Pedro Ávila Nevárez Secretario			



OPINION DE LA COMISI3N DE TRANSPORTES RESPECTO A LA MINUTA
CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DOS
PÁRRAFOS A LA FRACCI3N II DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE
NAVEGACI3N Y COMERCIO MARÍTIMOS.

LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCI3N
Dip. Francisco Lauro Rojas San Román Secretario			
Dip. Silvio Lagos Galindo Secretario			
Dip. José Antonio Arámbula López Secretario			
Dip. Alfredo Javier Rodríguez Dávila Secretario			
Dip. Olga Luz Espinosa Morales Secretaria			
Dip. Juan José Guerra Abud Secretario			



OPINION DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA MINUTA
CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DOS
PÁRRAFOS A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE
NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.


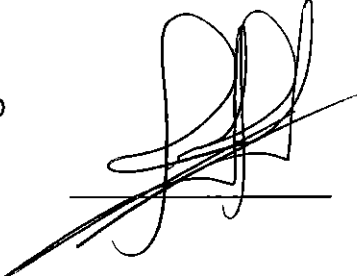
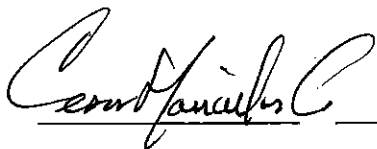
LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
Dip. Leobardo Soto Martínez Integrante	_____	_____	_____
Dip. Sergio Lobato García Integrante	_____	_____	_____
Dip. María Elena Perla López Loyo Integrante	_____	_____	_____
Dip. Hugo Héctor Martínez González Integrante	_____	_____	_____
Dip. Heliodoro Carlos Díaz Escárrega Integrante	_____	_____	_____
Dip. Oscar Román Rosas González Integrante	_____	_____	_____



OPINION DE LA COMISI3N DE TRANSPORTES RESPECTO A LA MINUTA
CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DOS
PÁRRAFOS A LA FRACCI3N II DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE
NAVEGACI3N Y COMERCIO MARÍTIMOS.

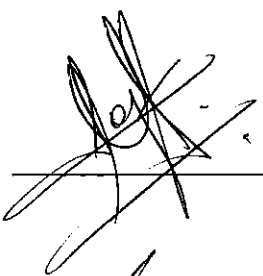

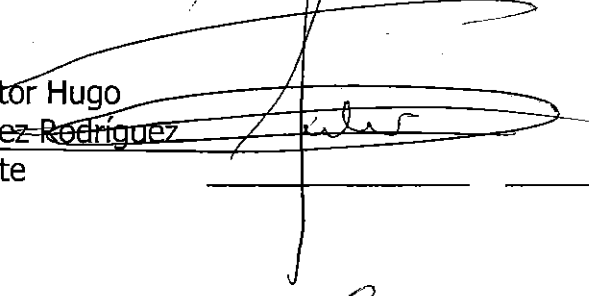

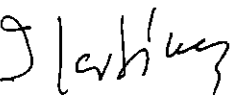
LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCI3N
Dip. Ricardo Urzúa Rivera			
Dip. Jesús Gerardo Cortez Mendoza Integrante			
Dip. Sergio Octavio Germán Olivares Integrante			
Dip. César Mancillas Amador Integrante			
Dip. Carlos Martínez Martínez Integrante			
Dip. Adolfo Rojo Montoya Integrante			



OPINION DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES RESPECTO A LA MINUTA
CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DOS
PÁRRAFOS A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE
NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.

LXI LEGISLATURA
CÁMARA DE

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
Dip. Ignacio Téllez González Integrante			
Dip. Francisco Arturo Vega de la Madrid Integrante			
Dip. Héctor Hugo Hernández Rodríguez Integrante			
Dip. Samuel Herrera Chávez Integrante			
Dip. Ifigenia Martha Martínez y Hernández Integrante			
Dip. Ángel Aguirre Herrera Integrante			