

CONTENIDO

Iniciativas

Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en materia de matriculación y registros marítimos, a cargo del diputado Jaime Martínez López, del Grupo Parlamentario de Morena

Anexo II-1-1

Miércoles 11 de octubre

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS, EN MATERIA DE MATRICULACIÓN Y REGISTROS MARÍTIMOS.

Honorable Asamblea:

El suscrito, Jaime Martínez López, Diputado Federal del Grupo Parlamentario de MORENA, en la LXV Legislatura del Congreso de la Unión, en ejercicio de la facultad que me otorgan los artículos 71 fracción II y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, 7, numeral 1, 78 y demás relativos aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a la consideración de esta honorable asamblea la presente iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, al tenor de la siguiente:

Exposición de motivos

I. Antecedentes.

Necesidad Del Transporte Marítimo.

Desde sus inicios el transporte marítimo ha representado para el comercio internacional uno de los más grandes soportes de la economía global.

El transporte marítimo es absolutamente esencial para la economía mundial. Cerca de 12 000 millones de toneladas de mercancías (unos 1500 kg por habitante del planeta) se transportaron en 2021 por vía marítima. Supone alrededor del 90 % del comercio internacional.¹

¹ <https://hablemosdeempresas.com/empresa/elena-seco-anave-transporte-maritimo/>

En España, por ejemplo, resulta fundamental para el abastecimiento diario de los territorios españoles no peninsulares. Sin los servicios marítimos regulares, Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla quedarían desabastecidas en cuestión de días.²

Actualmente, alrededor del 90% del comercio mundial se mueve a través del transporte marítimo internacional; es tan necesario este medio que, sin ello, no sería posible la importación y exportación de mercancías en la escala necesaria para el mantenimiento del comercio y la seguridad internacional. La expansión constante que sigue experimentando el transporte marítimo se debe en parte a la globalización.

El transporte marítimo es un pilar fundamental para el desarrollo de cualquier sociedad, sin importar la época histórica en la que nos situemos. No se puede subestimar su papel crucial, ya que ha sido el medio primordial de comercio y conexión entre diferentes regiones del mundo a lo largo de la historia.

Desde las antiguas rutas de la seda hasta los actuales envíos de mercancías a escala global, el transporte marítimo ha facilitado el intercambio de bienes, recursos y conocimientos, impulsando el crecimiento económico y cultural; además, ha sido vital para la seguridad alimentaria, permitiendo la importación y exportación de productos agrícolas y pesqueros.

De igual manera, el transporte marítimo es esencial para el comercio internacional y la conectividad entre las naciones, siendo una de las formas más eficientes y rentables de mover grandes volúmenes de mercancías a través de los océanos. Su importancia radica en su capacidad para conectar a países y continentes, facilitando el comercio internacional y el intercambio de bienes.

² Idem.

II. Contexto Histórico

La historia del transporte marítimo en México, es una de las más importantes desde la época colonial en virtud de su privilegiada ubicación geográfica, aunado al hecho de que cuenta con más de 11 mil kilómetros de costa tanto en el océano Pacífico como en el Atlántico, así como en el Golfo y el Mar Caribe; México es un país que puede establecer rutas de navegación muy directas y eficientes a todos los continentes y los centros más importantes de producción del mundo.³

Desde al punto de vista histórico, la Marina Mercante en México se remonta al siglo XVI, cuando Fray Andrés de Urdaneta y Don Miguel López de Legazpi establecieron la ruta marítima entre La Nueva España y las Islas Filipinas, que abrió para Acapulco y México una etapa de auge comercial al convertirse junto con la Ciudad de Puebla en los centros de distribución de las mercancías procedentes de Oriente y de España.⁴

También, la ruta comercial Acapulco-México-Puebla-Veracruz que operó hasta la Independencia ya que posteriormente ante el desenvolvimiento del comercio internacional, se pensó en otro camino similar eligiéndose el del Istmo de Tehuantepec, con los Puertos de Coatzacoalcos y de Salina Cruz.

El Puerto de Salina Cruz fue construido durante el Gobierno del General Don Porfirio Díaz de 1902 a 1906 como terminal del puerto terrestre entre ambos litorales, para transportar las mercancías con el ferrocarril ístmico alcanzando su máximo movimiento de mercancías en el año de 1914, pues al ser puesto en operación el Canal de Panamá del 12 de octubre de 1915 se inició una acelerada decadencia del paso mexicano.⁵

³ <https://volca.com/transporte-maritimo-en-mexico-mercancias/>

⁴ <https://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm#:~:text=La%20historia%20de%20la%20Marina,con%20la%20Ciudad%20de%20Puebla>

⁵ Idem.

Asimismo, en dicho periodo de gobierno se emprendió la primera etapa de construcciones marítimas en los Puertos de Tampico, Coatzacoalcos, Manzanillo y Salina Cruz, que encauzaban al país hacia el mejor aprovechamiento de sus recursos marítimos; sin embargo, hubieron de suspenderse durante la Revolución, reanudándose hasta el Gobierno del General Manuel Ávila Camacho con la creación de la Secretaría de Marina en 1940.

En los últimos años, nuestro país ha llevado a cabo medidas que permiten orientar la industria nacional hacia el comercio exterior, lo que ha posicionado a México como la economía mundial número 14; sin embargo, la falta de una Política Nacional Marítima ha provocado que actualmente México se ubique en el lugar 62 entre los países navieros toda vez que nuestro país no cuenta con ningún buque de bandera mexicana en materia de transporte internacional.⁶

III. Marco Jurídico

En el ámbito marítimo, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, establece en su fracción V del artículo 30 que la Secretaría de Marina tiene entre otras atribuciones, las siguientes:

"V. Ejercer la autoridad marítima nacional en las zonas marinas mexicanas, costas, puertos, recintos portuarios, terminales, marinas e instalaciones portuarias nacionales; así como, en su caso, aguas nacionales donde se realicen actividades de su competencia en las materias siguientes:

- a) Cumplimiento del orden jurídico nacional en las materias de su competencia.*
- b) Seguridad marítima, salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones y búsqueda y rescate para salvaguardar la vida humana en la mar y el control del tráfico marítimo.*
- c) Prevención de la contaminación marina originada por embarcaciones o artefactos navales, así como el vertimiento de desechos y otras materias al mar distintas al de aguas residuales, y*

⁶ http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2007/12/asun_2404449_20071213_1199299775.pdf

- d) *Protección marítima y portuaria, en los términos que fijan los tratados internacionales de los que el Estado mexicano es parte y la normatividad nacional en la materia, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias de la administración pública federal.*”

Con objeto de cumplir con las atribuciones antes mencionadas, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, dispone en su precepto legal 7 que:

“La Autoridad Marítima Nacional la ejerce el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría, para el ejercicio de la soberanía, protección y seguridad marítima y portuaria, así como el mantenimiento del estado de derecho en las zonas marinas mexicanas, costas, puertos, recintos portuarios, terminales, marinas e instalaciones portuarias nacionales, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias.”

Es claro que, conforme a lo previsto en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Autoridad Marítima es la Secretaría de Marina; sin embargo, dicha autoridad en su actuar ha detectado inconsistencias en su aplicación, en virtud de que existen vacíos legales derivados de las imprecisiones en las definiciones, como es el caso del concepto: “artefacto naval”, así como el de “naviero”, “armador” y en los requisitos para acreditar ante el Registro Público Marítimo Nacional el carácter de naviero o empresa naviera, lo que ha generado problemas de aplicación de la ley, situación que se pretende subsanar con reformas y adiciones a la misma, como a continuación se menciona.

IV. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM), tiene como objeto la seguridad marítima, la protección marítima y portuaria, y la prevención de la contaminación marina proveniente de embarcaciones y artefactos navales, siendo la Autoridad Marítima Nacional la responsable de su aplicación; sin embargo, de una exhaustiva revisión de la Ley se observaron diversas problemáticas, lo que genera:

- Falta de claridad con respecto a la caracterización tecnológica de embarcaciones y artefactos navales, lo cual permite que empresas **operen embarcaciones extranjeras simulando ser artefactos navales**,

Lo anterior puede significar lo que se conoce en el Derecho como un fraude a la ley, pues llevan a cabo un registro aparentemente lícito respaldado por la vigencia de una ley, pero que **produce un resultado contrario al fondo de la norma**, como lo es en este caso la Ley Federal de Derechos, toda vez que, al momento de hacer el pago correspondiente a los derechos, lo llevan a cabo **como si se tratase de un artefacto naval**, cuando en la realidad es una embarcación.

En efecto, si la empresa interesada cumpliera con el pago como embarcación, la Autoridad Marítima Nacional tendría que ajustarse precisamente al cobro como tal; sin embargo, al hacerse el trámite que ingresan, como actualmente lo hacen, como si fuera un artefacto naval, se omite el pago real en detrimento económico del Estado.

Lo anterior evidentemente provoca daño al erario por pagos de derechos que no corresponden con el tipo de unidad.

Así, el artículo 2 fracción V de la LNCM, define al Artefacto Naval como:

*“Cualquier otra **estructura fija o flotante**, que sin haber sido diseñada y construida para navegar, **sea susceptible de ser desplazada sobre el agua por sí misma** o por una embarcación, o bien construida sobre el agua, para el cumplimiento de sus fines operativos.”*

Como resultado del análisis realizado al numeral transcrito, la definición de artefacto naval debe eliminarse el texto que refiere: **“que sin haber sido diseñada y construida para navegar”**, toda vez que el mismo ha generado inexactas interpretaciones debido a sus características tecnológicas, un artefacto naval carece de sistema propulsor o sistemas que le permitan realizar la navegación marítima, lo cual caería dentro de la **definición de embarcación** conforme al artículo 2 fracción IV de la ley en cita.

En virtud de lo anterior, la presente iniciativa propone sustituir dicho texto por lo siguiente: **“sin propulsión o sistema que le permita realizar la navegación marítima”** con el fin de ser más específicos respecto a la caracterización tecnológica de embarcaciones y artefactos navales, con ello se evita que empresas **operen embarcaciones extranjeras simulando ser artefactos navales**, con la finalidad de que se efectúen los pagos de derechos conforme al tipo de unidad.

Asimismo, en la definición de artefacto naval se debe eliminar el texto “**por sí misma**” debido a que como ya se mencionó, de contar con propulsión propia, se estaría refiriendo **a una embarcación y no a un artefacto naval**, por lo que se propone modificar el contenido del texto en los términos siguientes: “**susceptible de ser desplazada sobre el agua**” y adicionar: “**por una o más embarcaciones**”, con el fin de dejar claro que en esta porción normativa que se propone reformar, los artefactos navales **carecen de propulsión propia** y solo pueden ser desplazados de un punto a otro mediante el empleo de una o más embarcaciones, de tal manera que el artefacto naval quedaría definido de la siguiente manera:

Artefacto Naval: Cualquier otra **estructura diseñada para operar a flote en un punto fijo, sin propulsión ni sistema que le permita navegar con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, siendo susceptible de ser desplazada sobre el agua por una o más embarcaciones.**

Naviero o Empresa Naviera

Por otra parte, el artículo 2 fracción IX de la ley antes mencionada define a un *Naviero o empresa naviera* como enseguida se indica:

*“IX. **Naviero o empresa naviera:** Armador o empresa armadora, **de modo sinónimo**: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones.”*

Derivado del análisis de dicha fracción, se entiende que en la legislación vigente el naviero, empresa naviera, armador y empresa armadora **deben tener bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales**; sin embargo, no son figuras jurídicas iguales o sinónimas como actualmente lo expresa citada ley, ya que evidentemente son figuras jurídicas distintas, por lo que resulta conveniente separar los términos Naviero o empresa naviera y Armador o empresa armadora, los cuales, si bien pueden coincidir en una misma persona, **esta situación no siempre ocurre** ya que un **Naviero o empresa naviera** tienen las siguientes características:



- Son personas físicas o morales.
- Tiene bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones y/o artefactos navales mexicanos.
- Se dedica a la explotación de los mismos.

En tanto que, un armador o empresa armadora es la persona física o moral que, siendo o no propietario, tiene la posesión de una o más embarcaciones, **equipa, avitualla, aprovisiona, dota de tripulación, mantiene en estado de navegabilidad, opera y explota comercialmente en su propio nombre y bajo su responsabilidad.**

De ahí que, es necesario diferenciar ambas figuras del Derecho marítimo, por lo que con la presente iniciativa se pretende eliminar el texto "**Armador o empresa armadora, de modo sinónimo**" y se propone **reubicar** dicha definición de forma corregida como una fracción IX Bis, con el objeto de especificar las obligaciones y responsabilidades derivadas de cada una de estas figuras, así como tener una plena identificación del responsable de la operación y gestión náutica o comercial de una embarcación y, con ello, que exista una **armonización** del contenido de los artículos 20 y 21 de la ley en cita, que a la letra establecen:

"Artículo 20.- Para actuar como naviero mexicano se requiere:

- I. Ser mexicano o sociedad constituida conforme a la legislación mexicana;*
- II. Tener domicilio social en territorio nacional;*
- III. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional; y*
- IV. Ser propietario o poseedor de una o varias embarcaciones cuyo tonelaje total sea de un mínimo de 500 toneladas de registro bruto.*

El requisito señalado en la fracción IV, no será exigible a quienes manifiesten que sus embarcaciones estarán destinadas a la navegación interior para prestar servicios de transporte de pasajeros o pesca, o que se dedicarán a la operación de servicios de turismo náutico con embarcaciones menores de recreo y deportivas."

"Artículo 21.-Se presume que el propietario o los copropietarios de la embarcación son sus armadores o navieros, salvo prueba en contrario.

El naviero que asuma la operación o explotación de una embarcación que no sea de su propiedad, deberá hacer declaración de armador ante la capitania de puerto, del puerto de su matrícula, de conformidad con las disposiciones reglamentarias al

respecto. Dicha declaración se anotará al margen de su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional y cuando cese esa calidad, deberá solicitarse la cancelación de la anotación. Esta declaración la podrá hacer también el propietario de la embarcación.

Si no se hiciere esa declaración, el propietario y el naviero responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la embarcación.”

En congruencia con lo antes expuesto, la iniciativa propone reformar la fracción IX del artículo 2, para dejar únicamente el concepto de Naviero o empresa naviera y se adiciona la fracción IX Bis para definir el término Armador o empresa armadora, de la siguiente manera:

Artículo 2. ...

IX. Naviero o empresa naviera: La persona física o moral que, **constituida conforme a las leyes mexicanas, tenga** bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones y/o artefactos navales mexicanos, **y se dedica a la explotación de los mismos.**

IX Bis. Armador o empresa armadora: La persona física o moral que, siendo o no propietario, tiene la posesión de una o más embarcaciones, realiza las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantiene en estado de navegabilidad, opera y explota comercialmente en su propio nombre y bajo su responsabilidad.

En caso de copropiedad, recaerá la condición de armador en cada uno de los copropietarios.

Por otro lado, en el párrafo segundo del artículo 4 de la multicitada Ley señala lo siguiente:

“Para efectos de esta ley, las embarcaciones y los artefactos navales, serán objeto de una regulación idéntica, exceptuando los señalados en el artículo 10 fracción I, inciso e) de esta Ley.”

Del análisis realizado al referido artículo, se infiere que existe un problema de redacción, por lo que se elimina la segunda coma con el fin de mejorar el contenido de este párrafo.

De igual forma en el párrafo primero del artículo 5 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se establece lo siguiente:

“Las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos estarán sujetos al cumplimiento de la legislación nacional, aún cuando se encuentren fuera de las aguas de jurisdicción mexicana, sin perjuicio de la observancia de la ley extranjera, cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción.

Las embarcaciones y los artefactos navales extranjeros que se encuentren en las vías generales de comunicación por aguas mexicanas quedarán sujetos por ese solo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación nacional.”

De la lectura de dicho numeral, se localizan inconsistencias en la redacción, por lo que se eliminan dos comas en “...legislación nacional, aun cuando...” y “...ley extranjera, cuando se encuentren...”; asimismo, se elimina el acento en la palabra “aún” con el fin de mejorar la redacción de este párrafo. De igual forma, se elimina una coma en el párrafo segundo “...por ese solo hecho, a la jurisdicción...”. Para quedar como sigue:

“Artículo 5.- *Las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos estarán sujetos al cumplimiento de la legislación nacional **aun** cuando se encuentren fuera de las aguas de jurisdicción mexicana, sin perjuicio de la observancia de la ley extranjera cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción.*

Las embarcaciones y los artefactos navales extranjeros que se encuentren en las vías generales de comunicación por aguas mexicanas quedarán sujetos por ese sólo hecho a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación nacional”.

CERTIFICADOS DE MATRÍCULA

Por cuanto hace al certificado de matrícula y con la finalidad de respetar el derecho del gobernado, se pretende adicionar al artículo 10 de la LNCM un último párrafo, respecto a la atribución de la Secretaría para que, **a petición de parte interesada**, en el supuesto de que una embarcación que haya perdido dicha condición por haber sido fondeada en un punto fijo y destinada con carácter permanente al desarrollo de actividades distintas de la navegación, tenga la posibilidad de clasificar como Artefacto Naval a cualquier embarcación mexicana que haya perdido dicha condición

Esta adición es necesaria a fin de darle certeza jurídica a diversas embarcaciones que ya no son empleadas en la navegación marítima, sino que se ocupan para el almacenamiento, procesamiento y distribución de hidrocarburos o gas natural licuado necesarios para el desarrollo de la industria petrolera mexicana y que deben mantenerse fondeadas en un punto fijo y con carácter permanente para el desarrollo de actividades distintas a la navegación.

En ese sentido se propone adicionar un último párrafo al artículo 10 de la LNCM, que disponga:

La Secretaría podrá, a petición de parte interesada, clasificar como Artefacto Naval a cualquier embarcación mexicana que haya perdido dicha condición por haber sido fondeada o amarrada en un punto fijo y destinada con carácter permanente al desarrollo de actividades distintas de la navegación.

Otra problemática se presenta en el Artículo 11, el cual señala que **las personas físicas o morales mexicanas** constituidas de conformidad con la legislación aplicable podrán solicitar el abanderamiento y matriculación de embarcaciones y artefactos navales en los siguientes casos:

- I. Cuando sean de su propiedad; y
- II. Cuando se encuentren bajo su posesión mediante contrato de arrendamiento financiero celebrado con una institución de crédito mexicana, o bien con una extranjera autorizada para actuar como tal conforme a las leyes nacionales.

Del análisis al contenido del artículo referido, es conveniente delimitar los alcances de la matriculación de embarcaciones y artefactos navales por personas físicas o morales que no están registradas ni facultadas para operar como naviero o empresa naviera, debido **a que, si bien son personas físicas o morales titulares del derecho real de propiedad de embarcaciones y artefactos navales**, y tienen el derecho a solicitar su matriculación y abanderamiento como mexicanas, también lo es que al no estar inscritas como empresas navieras mexicanas, la ley no los faculta para explotar embarcaciones o artefactos navales en el comercio marítimo, por lo que deben quedar limitados únicamente para su uso particular.

Esta aclaración es necesaria para armonizar el contenido de este artículo con el numeral 14 fracciones IV y V de esta Ley, a fin de evitar que personas físicas o morales no inscritas en el Registro Público Marítimo Nacional, como naviero o empresa naviera, **obtengan el derecho de matricular embarcaciones para uso comercial; para ello, en el certificado de matrícula que se expida, se deberá anotar un impedimento para su explotación en el comercio marítimo** y como consecuencia sólo será para uso particular.

En razón de lo expuesto, se pretende adicionar un párrafo en el artículo 11 de la ley en cita, **a fin de delimitar los alcances de la matriculación de embarcaciones y artefactos navales por personas físicas o morales que no están registradas ni facultadas para operar como naviero o empresa naviera.**

Esta aclaración es importante pues, si bien las personas físicas o morales titulares del derecho real de propiedad de embarcaciones y artefactos navales, tienen el derecho a solicitar su matriculación y abanderamiento como mexicanas, lo cierto es que el derecho que otorga el texto vigente de este artículo no les permite la operación y explotación en el comercio marítimo a menos que dichas personas físicas o morales se encuentren inscritas en el Registro Público Marítimo Nacional, previo cumplimiento de los requisitos que establece esta Ley.

De tal manera se propone que, cuando el propietario de una embarcación o artefacto naval no sea naviero o empresa naviera, el certificado de matrícula se emitirá para su uso particular, quedando impedido para su operación y explotación en el comercio marítimo.

Asimismo, se modifica el último párrafo de citado artículo, para mejorar la redacción del mismo, ya que actualmente dicho párrafo señala:

*“**En el** abanderamiento y matriculación, las embarcaciones y los artefactos navales deberán cumplir con los Tratados Internacionales y con los requisitos establecidos en el reglamento respectivo.”*

Para mejorar la redacción del mismo, se elimina el texto “en el” y se sustituye por “Para su” y se adiciona el texto “como mexicanas”, con el fin de enriquecer el enunciado normativo y que sea entendible el objetivo del mismo, el cual establece la obligación de que, para que puedan matricularse y abanderarse como mexicanas, las embarcaciones y artefactos deben cumplir un requisito *sine qua non* que consiste en que previamente deben acreditar el cumplimiento de la normatividad nacional e internacional en materia marítima que les sean aplicables.

Considerando lo anterior se propone:

Cuando el propietario de una embarcación o artefacto naval no sea naviero o empresa naviera, el certificado de matrícula se emitirá para su uso particular, quedando impedido para su operación y explotación en el comercio marítimo.

Para su abanderamiento y matriculación como mexicanas, las embarcaciones y los artefactos navales deberán cumplir con los Tratados Internacionales y con los requisitos establecidos en el reglamento respectivo.

INSCRIPCIÓN DE CONTRATOS EN EL REGISTRO PÚBLICO MARÍTIMO NACIONAL

Por otra parte, el artículo 17 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece la obligación de que se inscriban en el Registro Público Marítimo Nacional algunos actos jurídicos que se desempeñan en el ámbito marítimo; sin embargo, se observa que en dicho precepto legal no se mencionan los contratos de arrendamiento financiero, como actos jurídicos que deben inscribirse en dicho Registro, por ello resulta necesario **incluir en el mismo los contratos de arrendamiento financiero** porque este tipo de contratos son **una de las formas en las que un naviero puede solicitar el abanderamiento y matriculación de una embarcación o artefacto naval** ante la Secretaría de Marina.

Por lo anterior, se propone adicionar al texto "**financiero y**" a la fracción III de dicho artículo para especificar la obligatoriedad de inscribir en el Registro Público Marítimo Nacional los contratos de arrendamiento financiero y de arrendamiento a casco desnudo.

Con esta adición se armoniza el contenido de esta fracción con el artículo 11 fracción II de la LNCM, citado anteriormente.

Por otra parte, del análisis del artículo 17 de citada ley se observa que se encuentra limitado únicamente a la inscripción de contratos de arrendamiento sobre embarcaciones, cuando de conformidad a lo establecido en el artículo 4 de la LNCM las embarcaciones y artefactos navales son sujetos de regulación idéntica, por lo que se adiciona "**y artefactos navales**".

A mayor abundamiento, los contratos de arrendamiento financiero son un tipo de instrumento contractual para acreditar la posesión que da derecho a la **gestión náutica y comercial** de una embarcación o artefacto naval y hace obligatoria la declaración de armador o empresa armadora ante la Autoridad Marítima Nacional, para determinar las obligaciones y responsabilidades de quien opera a riesgo y cuenta propia una embarcación o artefacto naval.

Bajo este contexto, resulta necesario armonizar esta fracción con el contenido del artículo 4 de la LNCM e incluir el texto “**y artefactos navales mexicanos**” a efecto de dar mayor certeza respecto a los alcances de la normatividad marítima y evitar vacíos legales en el sentido de que al no estar incluido al término de artefactos navales en la fracción III del artículo 17 de la LNCM, parecería que excluye la obligación de la inscripción de citados contratos sobre artefactos navales ante el Registro Público Marítimo Nacional.

Asimismo, es necesario sustituir el texto “mexicanas” por “mexicanos” con el fin de mejorar su redacción que abarca tanto a embarcaciones como artefactos navales; de igual forma, la relevancia de estas adiciones son acordes al cumplimiento de los objetivos prioritarios del Estado Mexicano de impulsar el desarrollo de la industria marítima nacional, así como priorizar la navegación de cabotaje, la cual en armonización al artículo 40 de la presente ley está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas.

Por lo que se propone modificar el contenido de la fracción III del artículo 17 de la LNCM en los siguientes términos:

Artículo 17. ...

III.- Los contratos de arrendamiento **financiero y a casco desnudo de embarcaciones y artefactos navales mexicanos**;

INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO PÚBLICO MARÍTIMO NACIONAL DE EMPRESAS NAVIERAS

Por otra parte, la fracción IV del artículo 20 de la ley antes mencionada establece que para actuar como naviero mexicano se requiere:

“IV. Ser propietario o poseedor de una o varias embarcaciones cuyo tonelaje total sea de un mínimo de 500 toneladas de registro bruto.”

Sin embargo, cabe destacar que la misma no señala que los navieros mexicanos deben ser propietarios o poseedores de embarcaciones mexicanas, lo cual ha ocasionado que se inscriban empresas navieras como mexicanas con todos los derechos, prerrogativas y privilegios que otorga la ley a las empresas navieras mexicanas, aún cuando estas no cuenten con ninguna embarcación mexicana en propiedad o posesión y una vez obtenida la inscripción, únicamente se dediquen a operar y explotar embarcaciones extranjeras en perjuicio de la industria marítima mexicana.

De igual forma, es necesario aclarar que un naviero o empresa naviera mexicana **debe acreditar la propiedad o posesión de una o varias embarcaciones mexicanas**, ya que de lo contrario, solo se trataría de empresas extranjeras que simulan ser empresas navieras mexicanas pero que se dedican únicamente a la operación de embarcaciones y artefactos navales extranjeros mediante permisos temporales de navegación de cabotaje y autorizaciones de permanencia en aguas de jurisdicción nacional, lo que no representa ningún beneficio para el desarrollo de la industria marítima mexicana.

Actualmente, debido a la falta de claridad y precisión del texto vigente respecto a la **temporalidad de los contratos** que fungen como instrumento jurídico para **acreditar la posesión** de las embarcaciones y artefactos navales, se han inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional diversas empresas navieras mexicanas que solamente acreditaron la posesión de embarcaciones extranjeras por periodos de unos cuantos días y, una vez obtenido su registro como naviero mexicano, se han dedicado a la operación de embarcaciones y artefactos navales extranjeros mediante permisos temporales de navegación de cabotaje y autorizaciones de permanencia en aguas de jurisdicción nacional, en perjuicio del sector marítimo nacional..

Finalmente, es necesario sustituir el texto “toneladas de registro bruto” por el de “Unidades de Arqueo Bruto” con el fin de armonizar el articulado de esta Ley, la cual solamente refiere la unidad de medida Unidad de Arqueo Bruto (UAB).

Por lo que se propone modificar la fracción IV del artículo 20 para quedar como sigue:

Artículo 20.

...

IV. Ser propietario o poseedor de una o varias embarcaciones **matriculadas de conformidad con el artículo 11 de esta Ley, y cuyo arqueo total sea de un mínimo de 500 Unidades de Arqueo Bruto.**

DECLARACIÓN DE ARMADOR

Por otra parte, respecto a la presunción de la propiedad de embarcaciones, el artículo 21 de la LNCM no incluye los artefactos navales, además de señalar que la declaratoria de armador se debe realizar en la capitanía de puerto donde se matriculó la embarcación, sin establecer el plazo en el que se debe realizar dicha declaración ante la Autoridad Marítima Nacional.

Actualmente, el artículo 21 de la LNCM establece:

*“**Artículo 21.-** Se presume que el propietario o los copropietarios de la embarcación son sus armadores o navieros, salvo prueba en contrario.*

El naviero que asuma la operación o explotación de una embarcación que no sea de su propiedad, deberá hacer declaración de armador ante la capitanía de puerto, del puerto de su matrícula, de conformidad con las disposiciones reglamentarias al respecto.

Dicha declaración se anotará al margen de su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional y cuando cese esa calidad, deberá solicitarse la cancelación de la anotación. Esta declaración la podrá hacer también el propietario de la embarcación.

Si no se hiciere esa declaración, el propietario y el naviero responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la embarcación.”

Del análisis del primer y segundo párrafo de dicho precepto legal, se observa que en efecto, el mismo únicamente refiere a embarcaciones, dejando fuera a los artefactos navales, los cuales de conformidad con el artículo 4 de la LNCM, son sujetos de una regulación idéntica a los de las embarcaciones.

Al no definir la obligatoriedad de hacer la declaratoria de armador para artefactos navales, la Autoridad Marítima Nacional queda impedida de exigirlo y como resultado existen vacíos de información con respecto a la determinación de los sujetos obligados y responsables de la operación y explotación comercial de los artefactos navales que operan en aguas de jurisdicción nacional, por lo que se propone adicionar el texto “**o artefacto naval**” para precisar que esta obligación también incluye a los navieros que operan y explotan comercialmente artefactos navales en aguas de jurisdicción nacional.

Asimismo, en el segundo párrafo del artículo en cita se señala la obligación de realizar la declaratoria de armador en la “**capitanía de puerto, del puerto de su matrícula**” lo cual implica que, únicamente las embarcaciones matriculadas como mexicanas se encuentran obligadas a dar cumplimiento, exceptuando a las embarcaciones y artefactos navales de bandera extranjera cuando éstos son operados y explotados por navieros mexicanos, lo que genera vacíos de información a la Autoridad Marítima Nacional y contra terceros sobre los sujetos obligados y responsables de la operación y explotación de las embarcaciones y artefactos navales de bandera extranjera.

Por lo anterior, se hace necesario sustituir el texto “**capitanía de puerto, del puerto de su matrícula**” por “**Secretaría**” a fin de aclarar que la obligación de realizar la declaratoria de armador, no es únicamente sobre embarcaciones y artefactos mexicanos matriculados en una capitanía de puerto, sino que esta obligación **incluye a todas las embarcaciones y artefactos navales mexicanos y extranjeros** que son operados y explotados por navieros mexicanos y dicha manifestación se puede realizar en cualquier oficina local del Registro Público Marítimo Nacional dependiente de la Secretaría de Marina (“**Secretaría**”).

Por otra parte, actualmente no se define el plazo en el que se debe realizar la inscripción de la declaración de armador quedando al arbitrio del sujeto obligado, la determinación del momento para realizarla, a la vez que la Autoridad Marítima está impedida para exigir su cumplimiento.

Por lo anterior, se propone adicionar el texto **“dentro de los diez días hábiles posteriores a la firma del contrato de arrendamiento o fletamento”** con el fin de establecer en plazo en el que deberá hacerse dicha manifestación y evitar que quede al arbitrio del gobernado, ya que la **identificación del responsable de cualquier embarcación o artefacto naval debe mantenerse en todo momento por parte de la Autoridad Marítima Nacional** y ser del conocimiento de la comunidad marítima a través del Registro Público Marítimo Nacional y pueda ser oponible frente a terceros.

Con respecto al tercer párrafo del mismo precepto legal, se propone derogar el texto **“Esta declaración la podrá hacer también el propietario de la embarcación”** y se reubica de forma parafraseada en el quinto párrafo de este artículo.

En razón de lo expuesto, se adiciona un quinto párrafo con el fin de establecer de forma enunciativa, más no limitativa, la información que deberá proporcionar el armador que asuma la operación o explotación de una embarcación o artefacto naval **que no sea de su propiedad**, con el fin de que la **Secretaría** cuente con la información suficiente para establecer el vínculo y responsabilidades que emanan de la posesión de la embarcación o artefacto naval de que se trate.

Asimismo, se plantea reformar el último párrafo y adicionar el texto **“En caso de omisión por parte del naviero, el propietario que cede la posesión de la embarcación o artefacto naval deberá hacer esta declaración”** con el fin de aclarar que la obligación de hacer la declaratoria de Armador corresponde a quien asuma la operación o explotación de una embarcación o artefacto naval que no sea de su propiedad, además de establecer que en caso de omisión del naviero, deberá ser el propietario el sujeto obligado a realizar dicha manifestación.

De igual forma, consideramos conveniente sustituir el texto **“explotación”** por el de **“gestión náutica o comercial”** y adicionar al texto **“o artefacto naval”**, con la finalidad de aclarar que las posibles responsabilidades u obligaciones no sólo derivan de la explotación de una embarcación, sino de la forma en que una embarcación o artefacto naval es gestionada náutica o comercialmente.

Por lo que se propone modificar el artículo 21 para quedar como sigue:

Artículo 21.- Se presume que el propietario o los copropietarios de la embarcación o **artefacto naval** son sus armadores o navieros, salvo prueba en contrario.

El naviero que asuma la operación o explotación de una embarcación o **artefacto naval nacional, y en su caso extranjero**, que no sea de su propiedad, deberá hacer declaración de armador ante la **Secretaría, dentro de los diez días hábiles posteriores a la firma del contrato de arrendamiento o fletamento.**

Dicha declaración se anotará al margen de su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional y, cuando cese esa calidad, deberá solicitarse la cancelación de la anotación.

En la inscripción correspondiente deberá constar, de forma enunciativa, lo siguiente:

- I. El nombre o razón social y domicilio del Armador;**
- II. El contrato con el que se acredita la legítima posesión de la embarcación o artefacto naval;**
- III. La duración o vigencia de la situación jurídica respecto de la embarcación o artefacto naval, y**
- IV. Cualquier otro requisito que señale el reglamento respectivo.**

En caso de omisión por parte del armador, el propietario que cede la posesión de la embarcación o artefacto naval deberá hacer esta declaración. Si no se hiciera esa declaración, el propietario y el armador responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la **gestión náutica o comercial** de la embarcación o **artefacto naval.**

PERMISO TEMPORAL DE NAVEGACIÓN DE CABOTAJE

De acuerdo con la legislación en comento, el artículo 44 señala que:

“Los permisos materia de esta Ley, se otorgarán a todas aquellas personas que cumplan con los requisitos aplicables según lo señalado en el artículo precedente.

...
...

El incumplimiento de lo dispuesto en este artículo dará lugar a la aplicación de las sanciones y responsabilidades que establece la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos.

...

Respecto al contenido de este numeral, se plantea modificar el primer párrafo por ser inconsistente con lo previsto en artículo 43 de citado cuerpo normativo, toda vez que precisa que los permisos se otorgarán a todas aquellas personas que cumplan los requisitos señalados en el artículo precedente, sin que el artículo 43 señale los requisitos para el otorgamiento de los permisos y autorizaciones; por lo que se propone que, dichos permisos y autorizaciones sean otorgados previo cumplimiento de los requisitos **“previstos en esta Ley y su reglamento”** que sustituiría **“en el artículo precedente”**.

Por otra parte, también se considera procedente sustituir en el cuarto párrafo la palabra **“Federal”** por **“General”** al ser la denominación correcta de la Ley aplicable.

Por lo anterior, se propone modificar el artículo 44 para quedar como sigue:

Artículo 44.- Los permisos materia de esta Ley, se otorgarán a todas aquellas personas que cumplan con los requisitos **previstos en esta Ley y su reglamento**.

...

...

El incumplimiento de lo dispuesto en este artículo, dará lugar a la aplicación de las sanciones y responsabilidades que establece la Ley **General** de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos.

Por lo anteriormente expuesto, la presente iniciativa subsana las imprecisiones que han quedado señaladas y se proponen reformas y adiciones a la ley vigente con el objeto de fortalecer la marina mercante mexicana, dotándola de un marco jurídico actualizado, acorde a la realidad del sector marítimo nacional que permita a la autoridad marítima llevar a cabo las funciones en el ámbito de su competencia.



Para ilustrar los cambios propuestos, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

Ley de Navegación y Comercio Marítimos	
Texto vigente	Propuesta de reforma
<p>Artículo 2.- ...</p> <p>I al III. ...</p> <p>V. Artefacto Naval: Cualquier otra estructura fija o flotante, que sin haber sido diseñada y construida para navegar, sea susceptible de ser desplazada sobre el agua por sí misma o por una embarcación, o bien construida sobre el agua, para el cumplimiento de sus fines operativos.</p>	<p>Artículo 2.- ...</p> <p>I al III. ...</p> <p>V. Artefacto Naval: Cualquier otra estructura diseñada para operar a flote en un punto fijo, sin propulsión ni sistema que le permita navegar con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, siendo susceptible de ser desplazada sobre el agua por una o más embarcaciones.</p>
<p>VI al VIII. ...</p>	<p>VI al VIII. ...</p>
<p>IX. Naviero o empresa naviera: Armador o empresa armadora, de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones.</p>	<p>IX. Naviero o empresa naviera: La persona física o moral que, constituida conforme a las leyes mexicanas, tenga bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones y/o artefactos navales mexicanos, y se dedica a la explotación de los mismos.</p>

<p>[Sin correlativo]</p>	<p>IX Bis. Armador o empresa armadora: La persona física o moral que, siendo o no propietario, tiene la posesión de una o más embarcaciones, realiza las siguientes funciones: equipa, avitualla, aprovisiona, dota de tripulación, mantiene en estado de navegabilidad, opera y explota comercialmente en su propio nombre y bajo su responsabilidad.</p> <p>En caso de copropiedad, recaerá la condición de armador en cada uno de los copropietarios.</p>
<p>X a XV. ...</p>	<p>X a XV. ...</p>
<p>Artículo 4.- ...</p> <p>Para efectos de esta ley, las embarcaciones y los artefactos navales, serán objeto de una regulación idéntica, exceptuando los señalados en el artículo 10 fracción I, inciso e) de esta Ley.</p>	<p>Artículo 4.- ...</p> <p>Para efectos de esta ley, las embarcaciones y los artefactos navales serán objeto de una regulación idéntica, exceptuando los señalados en el artículo 10 fracción I, inciso e) de esta Ley.</p>
<p>Artículo 5.- Las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos estarán sujetos al cumplimiento de la legislación nacional, aún cuando se encuentren fuera de las aguas de jurisdicción mexicana, sin perjuicio de la observancia de la ley extranjera, cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción.</p>	<p>Artículo 5.- Las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos estarán sujetos al cumplimiento de la legislación nacional aun cuando se encuentren fuera de las aguas de jurisdicción mexicana, sin perjuicio de la observancia de la ley extranjera cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción.</p>

<p>Las embarcaciones y los artefactos navales extranjeros que se encuentren en las vías generales de comunicación por aguas mexicanas quedarán sujetos por ese sólo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación nacional.</p>	<p>Las embarcaciones y los artefactos navales extranjeros que se encuentren en las vías generales de comunicación por aguas mexicanas quedarán sujetos por ese sólo hecho a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación nacional.</p>
<p>Artículo 10.- ...</p> <p>I.- ... II.-</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 10.- ...</p> <p>I.- ... II.-</p> <p>La Secretaría podrá, a petición de parte interesada, clasificar como Artefacto Naval a cualquier embarcación mexicana que haya perdido dicha condición por haber sido fondeada o amarrada en un punto fijo y destinada con carácter permanente al desarrollo de actividades distintas de la navegación.</p>
<p>Artículo 11.- ...</p> <p>I. ... II. ...</p> <p>[Sin correlativo]</p>	<p>Artículo 11.- ...</p> <p>I. ... II. ...</p> <p>Cuando el propietario de una embarcación o artefacto naval no sea naviero o empresa naviera, el certificado de matrícula se emitirá para su uso particular, quedando impedido</p>

<p>...</p> <p>...</p> <p>En el abanderamiento y matriculación, las embarcaciones y los artefactos navales deberán cumplir con los Tratados Internacionales y con los requisitos establecidos en el reglamento respectivo.</p>	<p>para su operación y explotación en el comercio marítimo.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Para su abanderamiento y matriculación como mexicanas, las embarcaciones y los artefactos navales deberán cumplir con los Tratados Internacionales y con los requisitos establecidos en el reglamento respectivo.</p>
<p>Artículo 17.- ...</p> <p>I al II. ...</p> <p>III.- Los contratos de arrendamiento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas;</p>	<p>Artículo 17.- ...</p> <p>I al II. ...</p> <p>III.- Los contratos de arrendamiento financiero y a casco desnudo de embarcaciones y artefactos navales mexicanos;</p>
<p>Artículo 20.- ...</p> <p>I a III. ...</p> <p>IV. Ser propietario o poseedor de una o varias embarcaciones cuyo tonelaje total sea de un mínimo de 500 toneladas de registro-bruto.</p>	<p>Artículo 20.- ...</p> <p>I a III. ...</p> <p>IV. Ser propietario o poseedor de una o varias embarcaciones matriculadas de conformidad con el artículo 11 de esta Ley, y cuyo arqueo total sea de un mínimo de 500 Unidades de Arqueo Bruto.</p>



<p>Artículo 21.- Se presume que el propietario o los copropietarios de la embarcación son sus armadores o navieros, salvo prueba en contrario.</p> <p>El naviero que asuma la operación o explotación de una embarcación que no sea de su propiedad, deberá hacer declaración de armador ante la capitanía de puerto, del puerto de su matrícula, de conformidad con las disposiciones reglamentarias al respecto.</p> <p>Dicha declaración se anotará al margen de su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional y cuando cese esa calidad, deberá solicitarse la cancelación de la anotación. Esta declaración la podrá hacer también el propietario de la embarcación.</p> <p>[Sin correlativo]</p>	<p>Artículo 21.- Se presume que el propietario o los copropietarios de la embarcación o artefacto naval son sus armadores o navieros, salvo prueba en contrario.</p> <p>El naviero que asuma la operación o explotación de una embarcación o artefacto naval nacional, y en su caso extranjero, que no sea de su propiedad, deberá hacer declaración de armador ante la Secretaría, dentro de los diez días hábiles posteriores a la firma del contrato de arrendamiento o fletamento.</p> <p>Dicha declaración se anotará al margen de su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional y, cuando cese esa calidad, deberá solicitarse la cancelación de la anotación.</p> <p>En la inscripción correspondiente deberá constar, de forma enunciativa, lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. El nombre o razón social y domicilio del Armador; II. El contrato con el que se acredita la legítima posesión de la embarcación o artefacto naval;
--	--

<p>Si no se hiciere esa declaración, el propietario y el naviero responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la embarcación.</p>	<p>III. La duración o vigencia de la situación jurídica respecto de la embarcación o artefacto naval, y IV. Cualquier otro requisito que señale el reglamento respectivo.</p> <p>En caso de omisión por parte del armador, el propietario que cede la posesión de la embarcación o artefacto naval deberá hacer esta declaración. Si no se hiciere esa declaración, el propietario y el armador responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la gestión náutica o comercial de la embarcación o artefacto naval.</p>
<p>Artículo 44.- Los permisos materia de esta Ley, se otorgarán a todas aquellas personas que cumplan con los requisitos aplicables según lo señalado en el artículo precedente.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>El incumplimiento de lo dispuesto en este artículo, dará lugar a la aplicación de las sanciones y responsabilidades que establece la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos.</p> <p>Los plazos señalados en este artículo no serán aplicables al otorgamiento de</p>	<p>Artículo 44.- Los permisos materia de esta Ley, se otorgarán a todas aquellas personas que cumplan con los requisitos previstos en esta Ley y su reglamento.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>El incumplimiento de lo dispuesto en este artículo, dará lugar a la aplicación de las sanciones y responsabilidades que establece la Ley General de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos.</p> <p>...</p>



<p>permisos temporales de navegación, los cuales serán regulados exclusivamente por lo dispuesto en el artículo 40 de esta Ley.</p>	
TRANSITORIOS	
	<p>ÚNICO. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p>

Para los efectos del proyecto de iniciativa de reformas y adiciones a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el propósito es evitar la competencia desleal por parte de las navieras internacionales que han pretendido prestar servicios de transporte en costas mexicanas mediante esquemas corporativos que simulan ser mexicanos generando competencia desleal en detrimento de la marina mercante mexicana ya que, de acuerdo con el contenido de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el servicio de cabotaje está reservado a los mexicanos, por lo que la presente iniciativa cubre los vacíos legales que han sido indebidamente aprovechados por empresas extranjeras.

Por lo anteriormente expuesto, y con fundamento en el artículo 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se somete a consideración del Pleno de la Cámara de Diputados la Iniciativa con proyecto de:

DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 2 FRACCIONES V, IX Y IX BIS, 4, 5, 10, 11, 17 FRACCIÓN III, 20 FRACCIÓN IV, 21 Y 44 DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS:

Artículo Único. Se reforman y adicionan los artículos 2 fracciones v, IX y IX bis, 4, 5, 10, 11, 17 fracción III, 20 fracción IV, 21 y 44 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, para quedar como sigue:

Artículo 2.- ...

I al III. ...

V. Artefacto Naval: Cualquier otra estructura diseñada para operar a flote en un punto fijo, sin propulsión ni sistema que le permita navegar con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, siendo susceptible de ser desplazada sobre el agua por una o más embarcaciones.

VI al VIII. ...

IX. Naviero o empresa naviera: La persona física o moral que, **constituida conforme a las leyes mexicanas, tenga** bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones y/o artefactos navales mexicanos, **y se dedica a la explotación de los mismos.**

IX Bis. Armador o empresa armadora: La persona física o moral que, siendo o no propietario, tiene la posesión de una o más embarcaciones, realiza las siguientes funciones: equipa, avitualla, aprovisiona, dota de tripulación, mantiene en estado de navegabilidad, opera y explota comercialmente en su propio nombre y bajo su responsabilidad.

En caso de copropiedad, recaerá la condición de armador en cada uno de los copropietarios.

X al XV. ...

Artículo 4.- ...

Para efectos de esta ley, las embarcaciones y los artefactos navales serán objeto de una regulación idéntica, exceptuando los señalados en el artículo 10 fracción I, inciso e) de esta Ley.

Artículo 5.- Las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos estarán sujetos al cumplimiento de la legislación nacional **aun** cuando se encuentren fuera de las aguas de

jurisdicción mexicana, sin perjuicio de la observancia de la ley extranjera cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción.

Las embarcaciones y los artefactos navales extranjeros que se encuentren en las vías generales de comunicación por aguas mexicanas quedarán sujetos por ese sólo hecho a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación nacional.

Artículo 10.- ...

I.- ...

II.- ...

...

La Secretaría podrá, a petición de parte interesada, clasificar como Artefacto Naval a cualquier embarcación mexicana que haya perdido dicha condición por haber sido fondeada o amarrada en un punto fijo y destinada con carácter permanente al desarrollo de actividades distintas de la navegación.

Artículo 11.- ...

I. ...

II. ...

Cuando el propietario de una embarcación o artefacto naval no sea naviero o empresa naviera, el certificado de matrícula se emitirá para su uso particular, quedando impedido para su operación y explotación en el comercio marítimo.

...

Para su abanderamiento y matriculación como mexicanas, las embarcaciones y los artefactos navales deberán cumplir con los Tratados Internacionales y con los requisitos establecidos en el reglamento respectivo.

Artículo 17.- ...

I al II. ...

III.- Los contratos de arrendamiento **financiero y a casco desnudo** de embarcaciones y **artefactos navales** mexicanos;

Artículo 20.- ...

I al III. ...

IV. Ser propietario o poseedor de una o varias embarcaciones **matriculadas de conformidad con el artículo 11 de esta Ley**, y cuyo **arqueo** total sea de un mínimo de **500 Unidades de Arqueo Bruto**.

Artículo 21.- Se presume que el propietario o los copropietarios de la embarcación o **artefacto naval** son sus armadores o navieros, salvo prueba en contrario.

El naviero que asuma la operación o explotación de una embarcación o **artefacto naval nacional, y en su caso extranjero**, que no sea de su propiedad, deberá hacer declaración de **armador** ante la **Secretaría, dentro de los diez días hábiles posteriores a la firma del contrato de arrendamiento o fletamento**.

Dicha declaración se anotará al margen de su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional y, cuando cese esa calidad, deberá solicitarse la cancelación de la anotación.

En la inscripción correspondiente deberá constar, de forma enunciativa, lo siguiente:

- I. **El nombre o razón social y domicilio del Armador;**
- II. **El contrato con el que se acredita la legítima posesión de la embarcación o artefacto naval;**
- III. **La duración o vigencia de la situación jurídica respecto de la embarcación o artefacto naval, y**
- IV. **Cualquier otro requisito que señale el reglamento respectivo.**

En caso de omisión por parte del armador, el propietario que cede la posesión de la embarcación o artefacto naval deberá hacer esta declaración. Si no se hiciera esa declaración, el propietario y el armador responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la gestión náutica o comercial de la embarcación o artefacto naval.

Artículo 44.- Los permisos materia de esta Ley, se otorgarán a todas aquellas personas que cumplan con los requisitos **previstos en esta Ley y su reglamento.**

...

...

El incumplimiento de lo dispuesto en este artículo dará lugar a la aplicación de las sanciones y responsabilidades que establece la Ley **General** de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos.

Artículo Transitorio

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

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 09 de octubre de 2023.

Atentamente

Jaime Martínez López
Diputado Federal



Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXV Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Jorge Romero Herrera, presidente; Moisés Ignacio Mier Velasco, Morena; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Alberto Anaya Gutiérrez, PT; Jorge Álvarez Máñez, MOVIMIENTO CIUDADANO; Luis Ángel Xariel Espinosa Cházaro, PRD.

Mesa Directiva

Diputados: Marcela Guerra Castillo, presidenta; vicepresidentas, Karla Yuritzi Almazán Burgos, MORENA; Joanna Alejandra Felipe Torres, PAN; Blanca María del Socorro Alcalá Ruiz, PRI; secretarios, Brenda Espinoza López, MORENA; Diana Estefanía Gutiérrez Valtierra, PAN; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Pedro Vázquez González, PT; Jessica María Guadalupe Ortega de la Cruz, MOVIMIENTO CIUDADANO; Olga Luz Espinosa Morales, PRD.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>