CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA
SOBERANÍA Y JUSTICIA SOCIAL

Gaceta Parlamentaria

Año XXIX	Palacio Legislativo de San Lázaro, martes 3 de marzo de 2026	Número 6987-IV

CONTENIDO

Dictámenes para declaratoria de publicidad

2 De la Comisión de Marina, con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Puertos

49 De la Comisión de Marina, con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción III del artículo 10 de la Ley de Educación Naval

77 De la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad, con proyecto de decreto por el que se adiciona una fracción V Bis al artículo 12 de la Ley para el Desarrollo de la Competitividad de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa

101 De la Comisión de Derechos Humanos, con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 83 Bis y 84 de la Ley Federal para prevenir y eliminar la Discriminación

Anexo IV

Martes 3 de marzo

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MARINA EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE PUERTOS, EN MATERIA DE RECONOCIMIENTO DE LA RELACIÓN PUERTO-CIUDAD.

A la Comisión de Marina de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión le fue turnada para análisis y dictamen la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Puertos, suscrita por la Diputada Gabriela Benavides Cobos, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.

Con fundamento en el artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; en el artículo 39, numerales 1 y 2, fracción XXIX y artículo 45, numeral 6, incisos e) y f) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; así como en los artículos 80, numeral 1, fracción II, 82, 84, 85, 157, numeral 1, fracción I, 158, numeral 1, fracción IV, 167, numeral 4 y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, se somete a consideración de esta Honorable Asamblea el presente Dictamen al tenor de la siguiente:

METODOLOGÍA

Esta Comisión desarrolló el análisis y dictamen de la iniciativa conforme a la metodología que a continuación se describe:

1. En el apartado denominado **"I. ANTECEDENTES"** se da constancia del trámite de inicio del proceso legislativo, así como de la recepción y turno de la iniciativa.

2. En el apartado denominado **"II. OBJETO Y CONTENIDO DE LA INICIATIVA"** se exponen y reproducen los principales argumentos de la iniciativa.

3. En el apartado denominado **"III. CONSIDERACIONES"** se exponen los razonamientos y argumentos jurídicos con base en los cuales se sustenta el sentido del presente dictamen.

4. En el apartado **"IV. MODIFICACIONES"** se reproducen los cambios que se proponen.

I. ANTECEDENTES

1. En sesión celebrada el 18 de febrero de 2025, la Diputada Gabriela Benavides Cobos, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, presentó al Pleno de esta Cámara de Diputados la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Puertos, en materia de reconocimiento de la relación puerto-ciudad.

2. En misma fecha, mediante oficio *D.G.P.L. 66-II-5-346*, con número de expediente *1179*, la Presidencia de la Mesa Directiva turnó la Iniciativa en análisis a esta Comisión para los efectos constitucionales y legales conducentes.

3. El 19 de febrero de 2025, esta Comisión de Marina recibió la iniciativa materia del presente Dictamen.

II. OBJETO Y CONTENIDO DE LA INICIATIVA

La iniciativa en análisis se basa en los argumentos de la exposición de motivos que a continuación se transcriben:

"Reconocer la relación puerto ciudad y obligar a las ASIPONAS a participar económicamente en el desarrollo de las ciudades en donde se localizan la infraestructura portuaria, en virtud de que, por sus disposiciones internas, aun cuando existe voluntad de su parte, hay impedimento legal para invertir en los municipios donde se ubican. Pero, además, homologar en la Ley de Puertos el cambio de denominación de Administradora Portuaria Integral por Administradora del Sistema Portuario Nacional, en concordancia con el acuerdo Secretarial Núm. 380/2021."

"La propuesta otorga un equilibrio entre el desarrollo de la infraestructura para el crecimiento de Puerto Ciudad, buscando que las Administración del Sistema Portuario Nacional (ASIPONA) otorguen como parte del apoya social, el 30% de los excedentes anuales que se generan y que los mismos son reportados ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), buscando que dichas concesiones contribuyan como una institución de índole privada en mitigar la afectaciones que se provocan en las zonas aledañas al Puerto, esto debido a que las actividades de carga y descarga generan un mayor desgaste en las Ciudades con puerto marítimo."

"... la entrada y salida de las mercancías del recinto portuario administrado por las ASIPONAS provocan un desgaste constante en la infraestructura en las avenidas y calles de los alrededores en las entidades federativas y del municipio donde se localizan. Dichas afectaciones son provocadas por los camiones de carga pesada, lo cual genera una acelerada degradación de las vías de tránsito de la población. En este sentido, se busca una relación entre el Puerto y la Ciudad armónica para que se apoyen en las reparaciones conducentes, mediante las reformas siguientes:

1. *Se establece que la Secretaría del Bienestar y la de Marina procuren en todo momento un desarrollo armónico entre el puerto y la ciudad con el objetivo que se supervise la existencia de obras de infraestructura que mitiguen los daños que puedan ocasionar las ASIPONAS, buscando cuidar el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente. (adicionar un segundo párrafo artículo 7 y se adiciona una fracción I BIS al artículo 16).*

2. *Se busca que las ASIPONAs entreguen el 30% por ciento de sus excedentes anuales, a los gobiernos locales donde se efectúen operaciones portuarias. Esto, con la finalidad de que los recursos sean destinados para el mantenimiento de la infraestructura urbana y las vías de acceso, para la mejora de los servicios públicos en los municipios que cuenten con Administradoras portuarias. (reforma el artículo 37).*

3. *Se determina la obligación del Administrador Portuario de entregar el 30% de los excedentes anuales de las ASIPONAS a la entidad federativa donde operen, así como colaborar en el desarrollo armónico del puerto ciudad (adición fracción XI recorriéndose en su orden los subsecuentes al artículo.*

4. *Se precisa que independientemente de que las ASIPONAS se encuentren sujetas a la Federación, estas no deben de estar exentas de las responsabilidades que tiene con las entidades federativas o municipios donde se establezcan. (reforma primer párrafo al artícula 3 y reforma fracción III del artículo 23 Bis).*

5. *Se especifica que se debe reconocer en el programa maestro de desarrolla portuario la relación puerto ciudad, para que exista cooperación entre las instituciones y los gobiernos locales para el desarrollo armónico de infraestructura y vialidades (adición fracción III, reforma párrafo segundo del artículo 41). Asimismo, para que dentro del programa maestro de desarrollo portuario, este tome en cuenta el desarrollo urbano del municipio en el que se encuentre la ASIPONA.*

6. *Se obliga al gobierno de la entidad donde se establezca las ASIPONAS a constituir una comisión consultiva, misma que contribuye con las recomendaciones referentes a las afectaciones de la actividad humana y el equilibrio ecológico de la zona, para ello, se elimina la palabra "podrá" sustituyendo por "constituirá" en el artículo 42 de la Ley de Puertos.*

7. *Asimismo, se realizan modificaciones para homologar la Ley con las últimas reformas en la materia, debido a que las Administradoras Portuarias Integrales (API) cambiaron de denominación ante notario público; quedando can el nombre de Administración del Sistema Portuario Nacional (ASIPONA), lo cual se informó en el ACUERDO Secretarial Núm. 380/2021, dando aviso genera para dar a conocer la nueva denominación de las Empresas de Participación Estatal Mayoritarias, sectorizadas a la Secretaría de Marina15, emitido en el Diario Oficial de la Federación del 16 de noviembre de 2021.*

8. *En caso de incumplimiento de las obligaciones, la Secretaría de Marina podrá sancionar a las ASIPONAS, con:*

   - *Multa de diez mil a cincuenta mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización (fracción XII del artículo 65).*

   - *Revocación de la concesión de la ASIPONA (fracción XI del artículo 33).*

9. *Finalmente, se establecen en los transitorios lo siguiente:*

- *Temporalidad de la entrada en vigor del decreto, y*

- *Se determina un plazo no mayor de 180 días para que la Secretaría de Marina realice las adecuaciones que correspondan al Reglamento de la Ley de Puertos y las reglas de operación de los puertos."*

Para ilustrar las modificaciones que propone la iniciativa se presenta el siguiente cuadro comparativo:

LEY DE PUERTOS	
TEXTO VIGENTE	**PROPUESTA DE MODIFICACIÓN**
ARTICULO 2o.- Para los efectos de esta ley, se entenderá por: **I. a VIII. ...** **IX.** Administrador portuario: El titular de una concesión para la administración portuaria integral **X.** CUMAR: El Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria. **XI.** Protección Marítima y Portuaria: El conjunto de medidas y acciones destinadas a salvaguardar de toda amenaza que pueda afectar al puerto, recinto portuario, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como a las embarcaciones, artefactos navales, personas, carga, unidades de transporte y provisiones, abordo de las mismas.	**ARTICULO 2o.-** Para los efectos de esta ley, se entenderá por: **I. a VIII. ...** **IX.** Administrador portuario: El titular de una concesión para la **administradora del servicio portuario nacional.** **X. Administradora portuaria: La administradora del servicio portuario nacional.** **XI.** CUMAR: El Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria. **XII.** Protección Marítima y Portuaria: El conjunto de medidas y acciones destinadas a salvaguardar de toda amenaza que pueda afectar al puerto, recinto portuario, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como a las embarcaciones, artefactos navales, personas, carga, unidades de transporte y provisiones, abordo de las mismas.

ARTICULO 3o.- Todo lo relacionado con la administración, operación y servicios portuarios, así como con las demás actividades conexas a estos, estará sujeto a la competencia de los poderes federales.	**ARTICULO 3o.-** Todo lo relacionado con la administración, operación y servicios portuarios, así como con las demás actividades conexas a estos, estará sujeto a la competencia de los poderes federales, **sin perjuicio de las obligaciones fiscales estatales o municipales de las demarcaciones territoriales donde operen.**
ARTICULO 7o.- La Secretaría de Bienestar y la Secretaría, a propuesta de esta última, delimitarán y determinarán, mediante acuerdo conjunto, aquellos bienes del dominio público de la federación que constituirán los recintos portuarios de los puertos, terminales y marinas. Dicho acuerdo deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación, dentro de los treinta días siguientes a la propuesta de la Secretaría debidamente requisitada en los términos del reglamento aplicable.	**ARTICULO 7o.- ...**
(Sin correlativo)	**Procurando en todo momento un desarrollo armónico entre los puertos y las ciudades, supervisando que la inversión en obras de infraestructura sirva para generar un beneficio directo a la comunidad, cuidando el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente.**

ARTICULO 16.- La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría, a la que, sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias de la Administración Pública Federal, corresponderá: **I. ...** (Sin correlativo) **II. a XIV. ...**	**ARTICULO 16.-** ... **I. ...** **I Bis. Fomentar en todo momento el desarrollo armónico entre los puertos y las ciudades, supervisando que la inversión en obras de infraestructura sirva para generar un beneficio directo a la comunidad, cuidando el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente.** **II. a XIV. ...**
ARTICULO 20.- Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión, permiso o autorización que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente: **I.** Concesiones para la administración portuaria ~~integral;~~ **II.** Fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria **integral**; **a) y b) ...**	**ARTICULO 20.-** Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión, permiso o autorización que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente: **I.** Concesiones para la administración portuaria; **II.** Fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria; **a) y b) ...**

III. ... ... Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones portuarias o prestar servicios portuarios, dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria ~~integral~~, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, en los términos previstos en esta ley y demás disposiciones aplicables. ...	**III. ...** ... Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones portuarias o prestar servicios portuarios, dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, en los términos previstos en esta ley y demás disposiciones aplicables. ...
ARTICULO 23 BIS. - Para el otorgamiento de los títulos de concesión o la resolución de las prórrogas a que se refiere la presente Ley, la Secretaría deberá tramitar ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en términos del Reglamento de esta Ley, lo siguiente: **I. ...** **II. ...** **III.** La determinación de las contraprestaciones que el concesionario deba cubrir al Gobierno Federal, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables. Para efectos de esta fracción, la Secretaría deberá presentar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la propuesta de dichas contraprestaciones.	**ARTICULO 23 BIS. -** ... **I. ...** **II. ...** **III.** La determinación de las contraprestaciones que el concesionario deba cubrir al Gobierno Federal, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables. Para efectos de esta fracción, la Secretaría deberá presentar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la propuesta de dichas contraprestaciones. **En caso de las concesiones otorgadas a un administrador portuario, se deberá observar la obligación establecida en el artículo 37 de la presente Ley.**

ARTÍCULO 26. ... **I. a XII. ...** En los títulos de concesión para la administración portuaria **integral** se establecerán las bases generales a que habrá de sujetarse su organización y funcionamiento y se incluirá, como parte de los mismos, el programa maestro de desarrollo portuario correspondiente.	**ARTÍCULO 26.** ... **I. a XII. ...** En los títulos de concesión para la administración portuaria se establecerán las bases generales a que habrá de sujetarse su organización y funcionamiento y se incluirá, como parte de los mismos, el programa maestro de desarrollo portuario correspondiente.
ARTICULO 27.- La Secretaria podrá establecer en los títulos de concesión para la administración portuaria **integral**, que la operación de terminales, marinas e instalaciones y la prestación de servicios se realicen a través de terceros.	**ARTICULO 27.-** La Secretaria podrá establecer en los títulos de concesión para la administración portuaria, que la operación de terminales, marinas e instalaciones y la prestación de servicios se realicen a través de terceros.
ARTICULO 28.- ... ... Los permisos a que se refiere el artículo 20, fracción II, inciso b, así como las autorizaciones, concesiones, contratos de cesión parcial de derechos y aquellos contratos que celebren las Administraciones Portuarias **Integrales**, para la prestación de servicios en el puerto, deberán contar con seguro de responsabilidad civil y daños a terceros y no podrán conferir derechos de exclusividad, por lo que se podrá otorgar otro u otros a favor de terceras personas para que exploten, en igualdad de circunstancias, número y características técnicas de los equipos, servicios idénticos o similares.	**ARTICULO 28.-** ... ... Los permisos a que se refiere el artículo 20, fracción II, inciso b, así como las autorizaciones, concesiones, contratos de cesión parcial de derechos y aquellos contratos que celebren las Administraciones Portuarias, para la prestación de servicios en el puerto, deberán contar con seguro de responsabilidad civil y daños a terceros y no podrán conferir derechos de exclusividad, por lo que se podrá otorgar otro u otros a favor de terceras personas para que exploten, en igualdad de circunstancias, número y características técnicas de los equipos, servicios idénticos o similares.

ARTICULO 30.- ... Las cesiones parciales de derechos derivados de las concesiones para la administración portuaria **integral** se podrán realizar en cualquier tiempo, en los términos establecidos en esta ley y en el título de concesión respectivo.	**ARTICULO 30.-** ... Las cesiones parciales de derechos derivados de las concesiones para la administración portuaria se podrán realizar en cualquier tiempo, en los términos establecidos en esta ley y en el título de concesión respectivo.
ARTICULO 33.- Las concesiones o permisos podrán ser revocados por cualquiera de las causas siguientes: **I. al X** ... **XI.** No cubrir al gobierno federal las contraprestaciones que se hubiesen establecido; **XII al XIV** ...	**ARTICULO 33.-** ... **I. al X** ... **XI.** No cubrir al gobierno federal las contraprestaciones que se hubiesen establecido, **o la entrega del 30 por ciento de los excedentes anuales a que se refiere el artículo 37 de esta Ley;** **XII al XIV** ...
ARTICULO 35.- En el caso de que sea revocada la concesión otorgada a un administrador portuario **integral**, los derechos y obligaciones establecidos en los contratos de cesión parcial de derechos de la referida concesión y los relativos a la prestación de servicios portuarios por terceros, serán asumidos por la persona que lo sustituya, sin perjuicio de lo dispuesto en el último párrafo del artículo 32 de la presente ley. Para otorgar, en su caso, la concesión al sustituto, se estará a lo dispuesto en esta ley.	**ARTICULO 35.-** En el caso de que sea revocada la concesión otorgada a un administrador portuario, los derechos y obligaciones establecidos en los contratos de cesión parcial de derechos de la referida concesión y los relativos a la prestación de servicios portuarios por terceros, serán asumidos por la persona que lo sustituya, sin perjuicio de lo dispuesto en el último párrafo del artículo 32 de la presente ley. Para otorgar, en su caso, la concesión al sustituto, se estará a lo dispuesto en esta ley.

ARTICULO 37.- Los administradores portuarios, así como los demás concesionarios, cubrirán al Gobierno Federal, como ~~única~~ contraprestación por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público y de los servicios concesionados, un aprovechamiento cuyas bases y periodicidad de pago se determinarán en los títulos de concesión respectivos tomando en consideración el valor comercial de dichos bienes. En el caso de las administraciones portuarias **integrales**, se considerará también la potencialidad económica del puerto o grupo de ellos y terminales y el plazo de la concesión.	**ARTICULO 37.-** Los administradores portuarios, así como los demás concesionarios, cubrirán al Gobierno Federal, como contraprestación por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público y de los servicios concesionados, un aprovechamiento cuyas bases y periodicidad de pago se determinarán en los títulos de concesión respectivos tomando en consideración el valor comercial de dichos bienes. En el caso de las administraciones portuarias, se considerará también la potencialidad económica del puerto o grupo de ellos y terminales y el plazo de la concesión.
	Los administradores portuarios tendrán la obligación de entregar hasta el 30 por ciento de sus excedentes anuales que generan, a los gobiernos estatales de las demarcaciones territoriales donde operen; dichos recursos serán destinados al mantenimiento de la infraestructura urbana y vías de acceso, mejora de los servicios públicos y el cuidado del medio ambiente de los municipios que se vean involucrados en la vida portuaria.
Estos aprovechamientos serán fijados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a propuesta de la Secretaría. Los permisionarios a que se refiere esta ley pagarán, como única contraprestación, la que se fije en la Ley Federal de Derechos.	Estos aprovechamientos serán fijados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a propuesta de la Secretaría. ...

CAPITULO V **Administración portuaria integral**	**CAPITULO V** **Administración del Servicio Portuario Nacional**
ARTICULO 38.- Existiró odministroción portuorio **integral** cuondo lo ploneoción, progromoción, desorrollo y demós octos relotivos o los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totolidod o uno sociedod mercontil, medionte lo concesión poro el uso, oprovechomiento y explotoción de los bienes y lo prestoción de los servicios respectivos. Asimismo, se podró encomendor, medionte concesión, lo odministroción portuorio ~~integral~~ de un conjunto de terminoles, instolociones y puertos de influencio preponderontemente estotol, dentro de uno entidod federotivo, o uno sociedod mercontil constituido por el Gobierno Federol o Estotol correspondiente.	**ARTICULO 38.-** Existiró odministroción portuorio cuondo lo ploneoción, progromoción, desorrollo y demós octos relotivos o los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totolidod o uno sociedod mercontil, medionte lo concesión poro el uso, oprovechomiento y explotoción de los bienes y lo prestoción de los servicios respectivos. Asimismo, se podró encomendor, medionte concesión, lo odministroción portuorio de un conjunto de terminoles, instolociones y puertos de influencio preponderontemente estotol, dentro de uno entidod federotivo, o uno sociedod mercontil constituido por el Gobierno Federol o Estotol correspondiente.
ARTICULO 40.- Ademós de los derechos y obligociones que se estoblecen paro los concesionorios, corresponderó o los odministrodores portuorios: **I. al X...** XI. (se odiciono, recorriéndose en el orden los subsecuentes)	**ARTICULO 40.- ...** **I. al X...** **XI. Colaborar para el desarrollo armónico entre el puerto y la ciudad, cumpliendo sus obligaciones fiscales estatales o municipales y la entrega del 30 por ciento de sus excedentes anuales de conformidad con el artículo 37 de la presente Ley.**

XI. Proporcionar la información estadística portuaria, y **XII.** Proporcionar al CUMAR la información que les sea requerida relacionada con la Protección Marítima y Portuaria, así como tomar en cuenta sus recomendaciones para mantener los niveles establecidos en el artículo 19 Ter de la presente Ley.	**XII.** Proporcionar la información estadística portuaria, y **XIII.** Proporcionar al CUMAR la información que les sea requerida relacionada con la Protección Marítima y Portuaria, así como tomar en cuenta sus recomendaciones para mantener los niveles establecidos en el artículo 19 Ter de la presente Ley.
ARTICULO 41.- El administrador portuario se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario, el cual será parte integrante del título de concesión y deberá contener: **I.** Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto o grupos de ellos, así como la justificación de los mismos, y **II.** Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro, las instalaciones para recibir las embarcaciones en navegación de altura y cabotaje, los espacios necesarios para los bienes, y los servicios portuarios necesarios para la atención de las embarcaciones y la prestación de los servicios de cabotaje. *(Sin correlativo)*	**ARTICULO 41.- ...** **...** **I.** Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto o grupos de ellos, así como la justificación de los mismos, **II.** Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro, las instalaciones para recibir las embarcaciones en navegación de altura y cabotaje, los espacios necesarios para los bienes, y los servicios portuarios necesarios para la atención de las embarcaciones y la prestación de los servicios de cabotaje; y **III. El reconocimiento de la relación de la ciudad con el puerto, para el establecimiento de lineamientos de coordinación y cooperación interinstitucional e intergubernamental.**

El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones substanciales a éste que se determinen en el Reglamento de esta Ley, serán elaborados por el administrador portuario, y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas y programas para el desarrollo de la infraestructura portuaria nacional, con una visión de veinte años, revisable cada cinco años.	Con el objeto de que la organización portuaria se vincule estrechamente con el desarrollo armónico entre el puerto y la ciudad. El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones substanciales a éste que se determinen en el Reglamento de esta Ley, serán elaborados por el administrador portuario, y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas y programas para el desarrollo de la infraestructura portuaria nacional **y el desarrollo urbano del municipio en el que se encuentre,** con una visión de veinte años, revisable cada cinco años. ... ...
ARTICULO 42.- Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria **integral**, el gobierno de la entidad federativa correspondiente **podrá** constituir una comisión consultiva, formada con representantes de los gobiernos estatal y municipales, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, de los cesionarios y prestadores de servicios portuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente, la comisión determine. La comisión será presidida por el representante de la entidad federativa que corresponda.	**ARTICULO 42.-** Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria, el gobierno de la entidad federativa correspondiente **constituirá** una comisión consultiva, formada con representantes de los gobiernos estatal y municipales, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, de los cesionarios y prestadores de servicios portuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente, la comisión determine. La comisión será presidida por el representante de la entidad federativa que corresponda.

ARTICULO 50.- Los actos y contratos relativos a los servicios portuarios serán de carácter mercantil. En los puertos o conjuntos de puertos y terminales sujetos al régimen de administración portuaria **integral**, los prestadores de servicios portuarios a que se refiere la fracción III del artículo 44 deberán constituirse como sociedades mercantiles. Las relaciones de éstas con sus trabajadores se regirán por lo dispuesto en la Ley Federal del Trabajo.	**ARTICULO 50.-** Los actos y contratos relativos a los servicios portuarios serán de carácter mercantil. En los puertos o conjuntos de puertos y terminales sujetos al régimen de administración portuaria, los prestadores de servicios portuarios a que se refiere la fracción III del artículo 44 deberán constituirse como sociedades mercantiles. Las relaciones de éstas con sus trabajadores se regirán por lo dispuesto en la Ley Federal del Trabajo.
ARTICULO 51.- Los contratos de cesión parcial de derechos y los de prestación de servicios que celebren los administradores portuarios **integrales** deberán reunir los siguientes requisitos: **I. a V. ...**	**ARTICULO 51.-** Los contratos de cesión parcial de derechos y los de prestación de servicios que celebren los administradores portuarios deberán reunir los siguientes requisitos: **I. a V. ...** ... ...
ARTICULO 57.- En cada puerto que cuente con administración portuaria **integral**, se constituirá un comité de operación que estará integrado por el administrador portuario, el capitán de puerto y las demás autoridades correspondientes, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto. Será presidido por el administrador portuario y sesionará por lo menos una vez al mes.	**ARTICULO 57.-** En cada puerto que cuente con administración portuaria, se constituirá un comité de operación que estará integrado por el administrador portuario, el capitán de puerto y las demás autoridades correspondientes, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto. Será presidido por el administrador portuario y sesionará por lo menos una vez al mes.

ARTICULO 65.- La Secretaría sancionará las infracciones a esta Ley con las multas siguientes: **I. al XI...** XII. No cumplir con lo establecido en los artículos 51 o 54 de esta Ley, el equivalente a la cantidad de diez mil a cincuenta mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción, y **XIII. ...** ...	**ARTICULO 65.-** ... **I. al XI...** XII. No cumplir con lo establecido en los artículos **37**, 51 o 54 de esta Ley, el equivalente a la cantidad de diez mil a cincuenta mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción, y **XIII. ...** ...
ARTICULO 67.- El que sin haber previamente obtenido una concesión o permiso de la Secretaría o sin el respectivo contrato de la administración portuaria **integral** ocupe, construya o explote áreas, terminales, marinas o instalaciones portuarias, o preste servicios portuarios, perderá en beneficio de la Nación las obras ejecutadas, las instalaciones establecidas y todos los bienes, muebles e inmuebles, dedicados a la explotación, sin perjuicio de la aplicación de la multa que proceda en los términos del artículo 65. En su caso, la Secretaría podrá ordenar que las obras e instalaciones sean demolidas y removidas por cuenta del infractor.	**ARTICULO 67.-** El que sin haber previamente obtenido una concesión o permiso de la Secretaría o sin el respectivo contrato de la administración portuaria ocupe, construya o explote áreas, terminales, marinas o instalaciones portuarias, o preste servicios portuarios, perderá en beneficio de la Nación las obras ejecutadas, las instalaciones establecidas y todos los bienes, muebles e inmuebles, dedicados a la explotación, sin perjuicio de la aplicación de la multa que proceda en los términos del artículo 65. En su caso, la Secretaría podrá ordenar que las obras e instalaciones sean demolidas y removidas por cuenta del infractor.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. La Secretaría de Marina, en un plazo no mayor a 180 días realizará las adecuaciones normativas en el Reglamento de la Ley de Puertos, así como las reglas de operación del puerto conforme a las disposiciones del presente Decreto.

Una vez planteados los antecedentes, objeto y contenido de la Iniciativa que nos ocupa, esta Comisión de Marina de la Cámara de Diputados, como órgano colegiado competente para dictaminar sobre la misma, emite las siguientes:

III. CONSIDERACIONES

PRIMERA. Del Sistema Portuario Nacional

Los Estados Unidos Mexicanos, con más de 11 mil kilómetros de litoral y una posición interoceánica privilegiada, cuenta con una red compuesta por un conjunto de puertos, terminales, actores y servicios denominado Sistema Portuario Nacional (SPN), cuyo control, operación y administración corresponde, por ministerio de ley, a la Secretaría de Marina (SEMAR) en su carácter de Autoridad Marítima Nacional y en materia portuaria; esto en virtud de dos trascendentales reformas a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y a la Ley de Puertos publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 19 de diciembre de 2016 y el 07 de diciembre del 2020, respectivamente.

Este Sistema, conformado por 103 puertos y 15 terminales habilitadas, de los cuales 66 puertos y 8 terminales están concesionadas a 18 Administraciones del Sistema Portuario Nacional (ASIPONAS) y a 6 Administraciones Portuarias Integrales Estatales (APIS), es un factor estratégico en la consecución de los Objetivos Nacionales de Desarrollo al ser, a su vez, una de las principales vías de conexión entre México y los mercados internacionales.

Lo anterior se refuerza al considerar que, a decir de la Organización Marítima Internacional (OMI), entre el 80% y el 90% del tráfico mundial de mercancías se realiza vía marítima. Asimismo, la Política Nacional Marítima (PNM) refiere que el Sistema Portuario Nacional tiene por objetivo primordial facilitar la transferencia de bienes desde los buques a diversos modos de transporte y viceversa.

Con relación al párrafo anterior y de acuerdo con la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM), tan sólo en 2023 nuestros puertos marítimos manejaron una carga total de 294 millones 052 mil 435 toneladas de mercancía, correspondiendo el 80.53% de ese monto a carga de altura y el restante a cabotaje. De igual forma, la CGPMM informó en su última publicación que sólo en febrero del presente se registró un movimiento de carga de 13,504 toneladas de productos petroleros y derivados, 8,984 toneladas de productos contenerizados y poco más de 9 mil toneladas a granel, agrícola y mineral.

Según ONU Comercio y Desarrollo, entre 2025 y 2030 el comercio marítimo mundial registrará un aumento de 2.4%, a la par de un crecimiento del 2.7% para el tráfico contenerizado; ello responde a una mayor demanda global de bauxita, carbón, granos, minerales, petróleo, materiales para fuentes de energía y semiconductores, al tiempo de la persistencia de factores geopolíticos y naturales que han afectado a rutas comerciales y puntos de estrangulamiento *(chokepoints)* clave como los estrechos de Ormuz y Bab el-Mandeb o los canales de Suez y Panamá, *ergo*, a las cadenas mundiales de suministro.

Esta Comisión encuentra en lo anterior una valiosa oportunidad para que México, mediante una oferta de infraestructura y servicios de calidad, se convierta en atractivo para inversión en materia de puertos, marina mercante e industria naval, considerando las nuevas necesidades del sector como la transición a energías verdes y la implementación de plataformas tecnológicas como "Puerto Inteligente Seguro" (PIS), el "Sistema de Mando y Control" (SICCAM) y sus respectivos operadores.

Por otro lado, puertos turísticos como Cabo San Lucas, Acapulco y Cozumel generan una derrama económica significativa tanto a industrias directa e indirectamente relacionadas al sector, como a los núcleos de población asentados alrededor de los puertos, terminales y marinas. En 2023 y según datos de la CGPMM, la cantidad de pasajeros en cruceros y trasbordadores en México fue de 18,161,756 personas. Igualmente, los puertos pesqueros como El Sauzal en Ensenada, Baja California, facilitan la exportación de productos marinos y garantizan el abasto alimenticio a las comunidades costeras y a distintas regiones del país, al tiempo que es crucial en las dinámicas del mercado interno.

Desde esta perspectiva, al igual que la legisladora proponente, esta dictaminadora destaca los beneficios económicos y sociales que generan los distintos componentes del Sistema Portuario Nacional para México.

Ahora bien, y por citar algunos ejemplos, la CGPMM reportó para 2024 el manejo de 33 millones 499 mil 805 toneladas de carga en el Puerto de Manzanillo, el cual es líder nacional en la transferencia de carga contenerizada y a granel agrícola; 31 millones 295 mil 686 toneladas en el Puerto de Lázaro Cárdenas, que destaca por su movimiento de minerales; 10 millones 967 mil 984 en el puerto petrolero de Salina Cruz; y 9 millones 259 mil 018 en Isla de Cedros, del cual también resaltamos su manejo de minerales.

De estos puertos, su administración, promoción, desarrollo y mantenimiento corresponde a Administraciones del Sistema Portuario Nacional (ASIPONAS), cuya naturaleza jurídica es la de empresas de participación estatal mayoritaria con personalidad jurídica y patrimonio propios pertenecientes a la Administración Pública Federal Paraestatal, sectorizadas a la SEMAR y constituidas como sociedades anónimas de capital variable.

Según el criterio de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, la finalidad de la concesión a las administraciones es "otorgar la administración integral de un puerto o grupo de puertos sólo a una sociedad, con autonomía operativa y financiera respecto de las actividades relativas a la construcción, planeación, promoción, fomento, vigilancia y seguridad del puerto que le corresponde."

Como bien destaca la promovente, ASIPONA Manzanillo es la encargada del recinto latinoamericano líder en contenedores del Océano Pacifico que enlaza una cadena comercial crucial entre América y Asia, a partir de eficiencia y calidad en la prestación de sus servicios, en infraestructura y logística multimodal.

Del movimiento registrado en enero y febrero del presente, Manzanillo manejó más de 3 millones 84 mil 418 toneladas de carga total de importación y poco más de 700 mil toneladas de carga total de exportación; asimismo, reportó un incremento del 3.9% en el movimiento acumulado de carga total de *Twenty-foot Equivalent Unit* (TEUS, por sus siglas en inglés), la cual es la unidad estándar de medida que representa el volumen de un contenedor marítimo de 20 pies de largo, frente a lo reportado para el mismo lapso del año anterior.

SEGUNDA. De la actualización de la denominación de las Administraciones Portuarias Integrales

Como manifiesta la Diputada proponente en su exposición de motivos, el 16 de noviembre del 2021 fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el Acuerdo Secretarial número 380/2021 por el cual se dio aviso general de la nueva denominación de las empresas de participación estatal mayoritarias sectorizadas a la SEMAR, antes denominadas "Administraciones Portuarias Integrales, Sociedades Anónimas de Capital Variable" (APIS), para pasar a la denominación de "Administraciones del Sistema Portuario Nacional, Sociedades Anónimas de Capital Variable" (ASIPONAS).

La referida razón social fue adoptada por unanimidad de votos de las y los accionistas en asamblea extraordinaria celebrada el 21 de junio de 2021. Resalta que el cambio de denominación no modificó ni la naturaleza jurídica de las administraciones portuarias ni los derechos y obligaciones contraídas previamente por las mismas.

Así, la problemática que se nos plantea versa sobre una desactualización de la Ley de Puertos frente a una nueva realidad fáctica. En efecto, si bien el cambio de denominación derivó de su aprobación por los consejos de administración, de su registro ante la Secretaría de Economía y Notario Público, así como del Acuerdo Secretarial referido, la Ley de Puertos mantiene referencias a la denominación anterior, hecho que tiene el potencial de generar "*indeterminaciones en la legislación, como lagunas y contradicciones lógicas, ambigüedades sintácticas, imprecisiones y anfibologías semánticas*"[1] en detrimento de la claridad, aplicación e interpretación de la Ley en casos concretos, así como de la certeza jurídica de las y los destinatarios de la norma.

Por ello, este órgano colegiado coincide con la proponente en cuanto a la necesidad de reformar el contenido de la fracción IX del artículo 2° de la Ley de Puertos, a fin de que el concepto de "Administrador portuario" haga referencia, efectivamente, a la persona titular de una concesión para una Administración del Sistema Portuario Nacional (ASIPONA).

Por otro lado, esta Comisión considera que la adición de una nueva fracción X al artículo 2° de la Ley de Puertos, recorriendo las subsecuentes es innecesaria y, en cambio, su eventual admisión podría generar el fenómeno de técnica legislativa conocido como "duplicidad normativa" con los propios riesgos interpretativos y de aplicación que tal duplicidad conlleva, toda vez que el artículo 38 de esta Ley ya contempla una definición para lo que debe entenderse por administración portuaria, al decir que:

---

[1] Nino, Carlos. *Derecho, moral y política. Una revisión de la teoría general del derecho*. Siglo XXI Editores. Argentina. 2014. p. 26.

"Existirá administración portuaria [...] cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos."

Por otro lado, coincidimos plenamente con la promovente en realizar una reforma general al cuerpo normativo mediante la eliminación de la palabra "integral" de los diversos artículos de la Ley de Puertos que hagan referencia a las administraciones portuarias "integrales"; esto ante la necesidad de eliminar la palabra "integral" para que la totalidad de proposiciones normativas de la Ley regulen, efectivamente, a las empresas administradoras portuarias de participación federal mayoritarias bajo su nueva denominación.

Finalmente, consideramos procedente la reforma a la denominación del Capítulo V de la Ley de Puertos a efecto de modificar "Administración Portuaria Integral" en razón al cambio de denominación la nueva denominación de las hoy ASIPONAS.

TERCERA. De la Comisión Consultiva en materia de relación Puerto – Ciudad

Desde la publicación de la Ley de Puertos en 1993, los artículos 42 y 43 de dicho ordenamiento versan sobre la figura jurídica de la "comisión consultiva". Dicha comisión, compuesta por representantes de los gobiernos estatales y municipales, de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, cesionarios y prestadores de servicios portuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, tiene por objeto coadyuvar en la promoción del puerto y emitir recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y el equilibrio ecológico de la zona, es decir, en materia de relación puerto – ciudad.

A decir de Keisgner E. Alfaro, consultor en la División de Vivienda y Desarrollo Urbano de la Red de Ciudades del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el fenómeno conocido como "gigantismo" en cuanto al tamaño y proporciones de los nuevos buques de carga y cruceros turísticos, *ergo*, de la magnitud de los servicios que prestan, "*ha generado grandes implicaciones que, a su vez, han complicado las relaciones entre el puerto y la ciudad*".[2]

En efecto, el arquitecto y diseñador urbano Rinio Bruttomesso explica que inicialmente existía una simbiosis entre el puerto y la ciudad tan íntima que incluso las calles llegaban hasta los muelles; sin embargo, una vez que su actividad comercial creció, los puertos ingresaron a una etapa de expansión que cambió para siempre la forma, imagen y dinámicas de las ciudades portuarias, así como su relación con los recintos, con consecuencias como las que bien se mencionan en la exposición de motivos de la iniciativa en análisis.

Ahora bien, como señala la diputada promovente, el artículo 42 de la Ley de Puertos actualmente establece que los gobiernos de las entidades federativas "*podrán*" constituir una comisión consultiva "*para los puertos y terminales con administración portuaria integral.*"

El carácter potestativo y discrecional de esta facultad de los gobiernos de los estados que albergan a una o más administraciones portuarias tiene el potencial de generar limitaciones en la participación de diversos actores en el proceso de desarrollo y modernización portuaria, particularmente en lo que respecta a la relación puerto-ciudad, aun cuando la Ley de Puertos prevé un mecanismo socialmente valioso para esta relación como es la figura de la comisión consultiva.

---

[2] E. Alfaro, Keisgner. *La relación puerto-ciudad: 3 maneras de lograr un desarrollo unificado.* Publicado el 25 de mayo de 2016 en el Blog de la División de Vivienda y Desarrollo Urbano del Banco Interamericano de Desarrollo. Consultable en https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/relacion-puerto-ciudad/

En concordancia con la propuesta de la Diputada, esta Comisión dictaminadora considera necesario modificar el texto legal para que la constitución de la comisión consultiva no sea opcional, de forma tal que se fortalezca sustancialmente el fomento al enfoque de la relación puerto-ciudad desde la Ley de Puertos mediante un cuerpo colegiado que reúna a las y los principales actores con facultades de mejorar esta relación, tan importante para el bienestar, con justicia social, de las comunidades portuarias, de su entorno urbano y para mitigar los impactos referidos en infraestructura y servicios públicos, sin afectar el equilibrio ecológico. No obstante, y en relación a la consideración anterior, esta Comisión considera necesario mantener en el artículo 42 la palabra "integral" para el caso de las administraciones portuarias a que se refiere dicha proposición normativa, toda vez que este es el fundamento legal que jurídicamente materializa la existencia de las Administraciones Portuarias Integrales Estatales.

CUARTA. Del sistema para la distribución de ingresos de las ASIPONAS

Una de las principales propuestas de la iniciativa es que las ASIPONAS destinen a los gobiernos locales "*el 30% de sus excedentes anuales, reportados ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), como parte del apoyo social, con el objetivo de mitigar las afectaciones que las actividades portuarias generan en las zonas aledañas, ya que la carga y descarga de mercancías ocasionan un mayor desgaste en la infraestructura vial y carretera, así como en los servicios públicos de las ciudades con puerto marítimo*".

Al respecto, este órgano colegiado reconoce la problemática planteada, pues es hecho notorio el constante deterioro de la infraestructura local, los congestionamientos viales y el impacto en detrimento de los servicios públicos de las comunidades portuarias a causa, principalmente, de las actividades

propias de los puertos; sin embargo, consideramos que la propuesta en sus términos no es jurídicamente viable por los siguientes motivos.

Como se mencionó en la consideración primera, la naturaleza jurídica de las ASIPONAS es la de ser entidades paraestatales de la Administración Pública Federal en su vertiente de empresas de participación estatal mayoritaria, de las cuales la Federación es titular de más del 50% del capital social de acuerdo con el artículo 90 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; con la fracción II del artículo 3° e inciso A) de la fracción II del artículo 46 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; con la fracción XVI del artículo 2° de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, así como con los artículos 2° y 28 de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales.

Conforme al artículo 9° de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, "*las dependencias y entidades de la Administración Pública Centralizada y Paraestatal [lo que abarca a las ASIPONAS] conducirán sus actividades en forma programada*", es decir, de acuerdo con programas que deriven del Plan Nacional de Desarrollo (PND) y que se sostengan con recursos previstos en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) vigente. Por ejemplo, en el actual PEF, específicamente en su análisis funcional programático económico, encontramos recursos económicos destinados a las Administraciones Portuarias de Acapulco y de Puerto Chiapas por más de 43 millones 500 mil pesos.

Por su parte, de acuerdo con la fracción XXXI del artículo 2° de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, los ingresos propios de las entidades se definen como "*los recursos que por cualquier concepto obtengan las entidades, distintos a los recursos por concepto de subsidios y transferencias, conforme a lo dispuesto en el artículo 52 de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales*". Asimismo, según la fracción XXX del mismo artículo, se define a los ingresos excedentes como aquellos "*recursos que*

durante el ejercicio fiscal se obtienen en exceso de los aprobados en la Ley de Ingresos o en su caso respecto de los ingresos propios...".

Ahora bien, bajo esta lógica, por consiguiente, los recursos económicos que generan las ASIPONAS, incluyendo sus ingresos excedentes, en su calidad de entidades de la Administración Pública Paraestatal, forman parte de los ingresos públicos federales, es decir, su recaudación, manejo y destino se rige por un sistema compuesto por instrumentos en materia hacendaria y tributaria como la Ley de Ingresos de la Federación, la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, la Ley de Coordinación Fiscal, la Ley de Derechos y demás aplicables para cada Ejercicio Fiscal.

Mediante este Sistema y conforme al artículo 1° de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, los recursos recaudados se concentran en la Tesorería de la Federación, órgano encargado de recibir, custodiar y administrar los recursos económicos federales y tiene por finalidad que la administración de éstos, así como su eventual redistribución se realice con base en los criterios de legalidad, honestidad, eficiencia, eficacia, economía, racionalidad, austeridad, transparencia, control, rendición de cuentas y equidad de género. Esto implica que los ingresos excedentes que reporten las ASIPONAS, en su caso, deben encausarse por el trámite previsto por el conjunto de disposiciones jurídicas federales referido y concentrarse, invariablemente, en la Tesorería de la Federación, por lo que no es jurídicamente posible redirigir los recursos excedentes a una instancia distinta.

Aunado a ello, destacamos que el artículo transitorio vigésimo quinto de la Ley de Ingresos de la Federación vigente establece que:

> *"El remanente de las utilidades netas que, en su caso, se obtengan de los ingresos propios de las entidades paraestatales sectorizadas en las secretarías de la Defensa Nacional y de Marina, se concentrará en la Tesorería de la Federación bajo la naturaleza de productos.*

Los recursos a que hace referencia el párrafo anterior, serán destinados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en un 75 por ciento al Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas y en un 25 por cierto, a través de la unidad competente en materia de seguros, pensiones y seguridad social, al Fondo de Pensiones para el Bienestar, en términos de las disposiciones aplicables".

De este modo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) tiene la facultad para dirigir el 75% de estos excedentes al Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas (ISSFAM) y el 25% restante al Fondo de Pensiones para el Bienestar. Este esquema refleja un modelo estructurado de redistribución, orientado a atender las necesidades de seguridad social del personal militar y a fortalecer los programas de pensiones, por tanto, de aprobarse en sus términos, la propuesta de recursos invariablemente colisionaría con los fines descritos.

Refuerza lo anterior el noveno párrafo del artículo 10 de la Ley de Ingresos de la Federación vigente, por el cual se establece que, igualmente, la SHCP tiene la facultad de fijar aprovechamientos a las ASIPONAS con cargo a sus recursos disponibles, los que abarcan a los excedentes. Para el caso, tal monto se concentrará en la Tesorería federal y se destinará al organismo público descentralizado denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT) para su operación, programas y proyectos, así como a la SEMAR para utilizarlos en proyectos de inversión en infraestructura que fortalezcan a las empresas de participación estatal mayoritaria ASIPONAS.

Por otro lado, y para finalizar, la propuesta impacta el principio de autonomía presupuestaria de las empresas de participación mayoritaria estatal, como lo son las ASIPONAS, entidades que, según la legislación vigente, gozan de autonomía de gestión para el cabal cumplimiento de su objeto, sujetándose a los sistemas de control establecidos en la Constitución y en el marco regulatorio de la materia hacendaria y de coordinación fiscal.

Dicho principio lo encontramos en el artículo 11 de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales y en el 39 de la Ley de Puertos. Asimismo, ha sido reconocido por la Suprema Corte de Justicia de la Nación mediante tesis de registro 2003211, emitida por la Primera Sala de nuestro Tribunal Constitucional.

Así las cosas, por lo expuesto y conforme a la naturaleza jurídica de la Ley de Puertos y a su artículo 1°, esta dictaminadora concluye que no es ésta la norma pertinente para regular un tema de distribución de recursos públicos.

QUINTA. Del Plan Maestro de Desarrollo Portuario

El artículo 41 de la Ley de Puertos establece los elementos que debe contener el Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP), el cual es un instrumento técnico y administrativo que regula la planificación y desarrollo de los espacios dentro de un puerto. Las fracciones I y II de dicho artículo detallan que el PMDP debe contener la zonificación interna del puerto, los usos y destinos previstos para sus espacios, así como las previsiones para su explotación eficiente y desarrollo futuro.

La iniciativa propone adicionar una fracción III, a fin de que el PMDP reconozca la relación de la ciudad con el puerto e incluya lineamientos de coordinación interinstitucional e intergubernamental; sin embargo, esta propuesta excede el alcance del artículo 41, pues el PMDP es un instrumento técnico-operativo cuya finalidad es regular la administración y desarrollo de los espacios dentro del puerto, sin que tenga injerencia en la planeación urbana o en las relaciones intergubernamentales.

El artículo 41 de la Ley de Puertos establece que el PMDP debe estructurarse con base en las políticas nacionales de infraestructura portuaria, con una visión de veinte años y revisable cada cinco. Su contenido se enfoca en la organización interna del puerto, incluyendo la delimitación de zonas, los usos y destinos de los espacios portuarios y las medidas para garantizar su desarrollo y explotación eficiente.

La adición de la fracción III podría generar un conflicto normativo, pues el reconocimiento de la relación puerto-ciudad es una materia que ya se encuentra regulada en otros instrumentos legales y administrativos, como la Comisión Consultiva prevista en el artículo 42 de la Ley de Puertos, donde participan autoridades locales para tratar asuntos de interés común entre el puerto y la ciudad, y los planes de desarrollo urbano y ordenamiento territorial de los municipios y estados, que establecen las directrices sobre el uso del suelo y la integración de la infraestructura portuaria con el entorno. Asimismo, la coordinación interinstitucional e intergubernamental en temas portuarios se rige por disposiciones establecidas en la Ley de Planeación, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y la Ley de Puertos misma, por lo que incluir este tema dentro del PMDP generaría duplicidad normativa y confusión en la delimitación de competencias.

Por lo anterior, la propuesta de adicionar una fracción III al artículo 41 de la Ley de Puertos es inviable, ya que pretende otorgar al PMDP atribuciones que exceden su naturaleza jurídica y su función como instrumento de planeación portuaria.

SEXTA. Del impacto Fiscal y Presupuestario

De acuerdo con la opinión del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas (CEFP), remitida a esta Comisión de Marina mediante el oficio CEFP/IPP/103/2025, se estima que la iniciativa en estudio generaría un impacto presupuestal mínimo de 1,994.0 millones de pesos.

En este sentido, esta Comisión coincide en que la propuesta tendría implicaciones en el presupuesto, ya que la reasignación de fondos a los municipios reduciría los recursos disponibles para otros sectores contemplados en el Presupuesto de Egresos de la Federación, así como en las demás disposiciones legales mencionadas.

IV. MODIFICACIONES

Es por ello que esta Comisión de Marina propone lo siguiente:

LEY DE PUERTOS		
TEXTO VIGENTE	**PROPUESTA DE LA INICIATIVA**	**PROPUESTA DE MODIFICACIÓN**
ARTICULO 2o.- Para los efectos de esta ley, se entenderá por: **I. a VIII.** ... **IX.** Administrador portuario: El titular de una concesión para la administración portuaria integral. **X.** CUMAR: El Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria. **XI.** Protección Marítima y Portuaria: El conjunto de medidas y acciones destinadas a salvaguardar de toda amenaza que pueda afectar al puerto, recinto portuario, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como a las embarcaciones, artefactos navales, personas, carga, unidades	**ARTICULO 2o.-** Para los efectos de esta ley, se entenderá por: **I. a VIII.** ... **IX.** Administrador portuario: El titular de una concesión para la administración portuaria ~~integral~~. **X. Administradora portuaria: La administradora del servicio portuario nacional.** **XI.** CUMAR: El Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria.	**ARTICULO 2o.-** Para los efectos de esta ley, se entenderá por: **I. a VIII.** ... **IX.** Administrador portuario: El titular de una concesión para la administración portuaria. **X.** CUMAR: El Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria. **XI.** Protección Marítima y Portuaria: El conjunto de medidas y acciones destinadas a salvaguardar de toda amenaza que pueda afectar al puerto, recinto portuario, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como a las embarcaciones, artefactos navales, personas, carga, unidades de transporte y provisiones, abordo de las mismas.

de transporte y provisiones, abordo de las mismas. **Sin correlativo**	**XII.** Protección Marítima y Portuaria: El conjunto de medidas y acciones destinadas a salvaguardar de toda amenaza que pueda afectar al puerto, recinto portuario, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como a las embarcaciones, artefactos navales, personas, carga, unidades de transporte y provisiones, abordo de las mismas.	**Sin correlativo**
ARTICULO 16.- La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría, a la que, sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias de la Administración Pública Federal, corresponderá: **I. ...** **Sin correlativo**	**ARTICULO 16.-** La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría, a la que, sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias de la Administración Pública Federal, corresponderá: **I. ...** **I Bis. Fomentar en todo momento el desarrollo armónico entre los puertos y las ciudades, supervisando que la inversión en obras de infraestructura sirva para generar un beneficio**	**ARTICULO 16.-** La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría, a la que, sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias de la Administración Pública Federal, corresponderá: **I. ...** **Sin correlativo**

	directo a la comunidad, cuidando el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente.	
II. a VIII. ...	**II. a VIII. ...**	**II. a VIII. ...**
IX. Expedir las normas oficiales mexicanas en materia portuaria, verificando y certificando su cumplimiento, además de que vigilará que en los puertos mexicanos sujetos a una Administración Portuaria ~~**Integral**~~, todo proceso de mejora, implementación de procedimientos de calidad o la prestación de los servicios, se ajusten a lo establecido a la presente ley, su Reglamento, a la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y a las normas oficiales mexicanas, en los casos en los que se traten aspectos previstos en las mismas;	**Sin correlativo**	**IX.** Expedir las normas oficiales mexicanas en materia portuaria, verificando y certificando su cumplimiento, además de que vigilará que en los puertos mexicanos sujetos a una Administración Portuaria, todo proceso de mejora, implementación de procedimientos de calidad o la prestación de los servicios, se ajusten a lo establecido a la presente ley, su Reglamento, a la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y a las normas oficiales mexicanas, en los casos en los que se traten aspectos previstos en las mismas;
X. a XIV. ...	**X. a XIV. ...**	**X. a XIV. ...**
ARTICULO 27.- La Secretaria podrá establecer en los títulos de concesión para la administración portuaria ~~integral~~, que la operación de terminales, marinas e	**ARTICULO 27.-** La Secretaria podrá establecer en los títulos de concesión para la administración portuaria, que la operación de terminales, marinas e	**ARTICULO 27.-** La **Secretaría** podrá establecer en los títulos de concesión para la administración portuaria, que la operación de terminales, marinas e instalaciones y la prestación

instalaciones y la prestación de servicios se realicen a través de terceros.	instalaciones y la prestación de servicios se realicen a través de terceros.	de servicios se realicen a través de terceros.
ARTICULO 37.- Los administradores portuarios, así como los demás concesionarios, cubrirán al Gobierno Federal, como única contraprestación por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público y de los servicios concesionados, un aprovechamiento cuyas bases y periodicidad de pago se determinarán en los títulos de concesión respectivos tomando en consideración el valor comercial de dichos bienes. En el caso de las administraciones portuarias ~~**integrales**~~, se considerará también la potencialidad económica del puerto o grupo de ellos y terminales y el plazo de la concesión.	**ARTICULO 37.-** Los administradores portuarios, así como los demás concesionarios, cubrirán al Gobierno Federal, como contraprestación por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público y de los servicios concesionados, un aprovechamiento cuyas bases y periodicidad de pago se determinarán en los títulos de concesión respectivos tomando en consideración el valor comercial de dichos bienes. En el caso de las administraciones portuarias, se considerará también la potencialidad económica del puerto o grupo de ellos y terminales y el plazo de la concesión.	**ARTICULO 37.-** Los administradores portuarios, así como los demás concesionarios, cubrirán al Gobierno Federal, como única contraprestación por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público y de los servicios concesionados, un aprovechamiento cuyas bases y periodicidad de pago se determinarán en los títulos de concesión respectivos tomando en consideración el valor comercial de dichos bienes. En el caso de las administraciones portuarias, se considerará también la potencialidad económica del puerto o grupo de ellos y terminales y el plazo de la concesión.
Sin correlativo	**Los administradores portuarios tendrán la obligación de entregar hasta el 30 por ciento de sus excedentes anuales que generan, a los gobiernos estatales de las demarcaciones territoriales donde operen; dichos recursos**	**Sin correlativo**

	serán destinados al mantenimiento de la infraestructura urbana y vías de acceso, mejora de los servicios públicos y el cuidado del medio ambiente de los municipios que se vean involucrados en la vida portuaria.	
Estos aprovechamientos serán fijados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a propuesta de la Secretaría.	Estos aprovechamientos serán fijados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a propuesta de la Secretaría.	Estos aprovechamientos serán fijados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a propuesta de la Secretaría.
Los permisionarios a que se refiere esta ley pagarán, como única contraprestación, la que se fije en la Ley Federal de Derechos.	Los permisionarios a que se refiere esta ley pagarán, como única contraprestación, la que se fije en la Ley Federal de Derechos.	Los permisionarios a que se refiere esta ley pagarán, como única contraprestación, la que se fije en la Ley Federal de Derechos.
CAPITULO V Administración portuaria integral	**CAPITULO V Administración del Servicio Portuario Nacional**	**CAPITULO V Administración del Sistema Portuario Nacional**
ARTICULO 42.- Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria **integral**, el gobierno de la entidad federativa correspondiente ~~podrá~~ constituir una comisión consultiva, formada con representantes de los gobiernos estatal y	**ARTICULO 42.-** Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria, el gobierno de la entidad federativa correspondiente **constituirá** una comisión consultiva, formada con representantes de los gobiernos estatal y	**ARTICULO 42.-** Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria **integral**, el gobierno de la entidad federativa correspondiente **deberá** constituir una comisión consultiva, formada con representantes de los gobiernos estatal y

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

Con base en las consideraciones, razonamientos, fundamentos anteriormente expuestos, los integrantes de la Comisión de Marina emitimos dictamen en sentido positivo con modificaciones a la Iniciativa que reforma diversas disposiciones de la Ley de Puertos, suscrita por la Diputada Gabriela Benavides Cobos, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, que contiene Proyecto de:

DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE PUERTOS.

ARTÍCULO ÚNICO. - Se **REFORMAN** los artículos 2o, fracción IX; 16, fracción IX; 20, fracciones I y II y párrafo tercero; 26, último párrafo; 27; 28, tercer párrafo; 30, segundo párrafo; 35; 37, primer párrafo; la denominación del Capitulo V; 38; 39; 42; 50; 51, primer párrafo; 57, primer párrafo y 67 de la Ley de Puertos para quedar como sigue:

ARTICULO 2o.- ...

I. a **VIII.** ...

IX. Administrador portuario: El titular de una concesión para la administración portuaria.

X. y **XI.** ...

ARTICULO 16.- ...

I. a **VIII.** ...

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

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

ARTICULO 20.- ...

I. Concesiones para la administración portuaria;

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

a) y **b)** ...

III. ...

...

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

...

...

ARTICULO 26.- ...

I. a **XII.** ...

En los títulos de concesión para la administración portuaria se establecerán las bases generales a que habrá de sujetarse su organización y funcionamiento y se incluirá, como parte de los mismos, el programa maestro de desarrollo portuario correspondiente.

ARTICULO 27.- La **Secretaría** podrá establecer en los títulos de concesión para la administración portuaria, que la operación de terminales, marinas e instalaciones y la prestación de servicios se realicen a través de terceros.

ARTICULO 28.- ...

...

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

personas para que exploten, en igualdad de circunstancias, número y características técnicas de los equipos, servicios idénticos o similares.

ARTICULO 30.- ...

Las cesiones parciales de derechos derivados de las concesiones para la administración portuaria se podrán realizar en cualquier tiempo, en los términos establecidos en esta ley y en el título de concesión respectivo.

ARTICULO 35.- En el caso de que sea revocada la concesión otorgada a un administrador portuario, los derechos y obligaciones establecidos en los contratos de cesión parcial de derechos de la referida concesión y los relativos a la prestación de servicios portuarios por terceros, serán asumidos por la persona que lo sustituya, sin perjuicio de lo dispuesto en el último párrafo del artículo 32 de la presente ley. Para otorgar, en su caso, la concesión al sustituto se estará a lo dispuesto en esta ley.

ARTICULO 37.- Los administradores portuarios, así como los demás concesionarios, cubrirán al Gobierno Federal, como única contraprestación por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público y de los servicios concesionados, un aprovechamiento cuyas bases y periodicidad de pago se determinarán en los títulos de concesión respectivos tomando en consideración el valor comercial de dichos bienes. En el caso de las administraciones portuarias, se considerará también la potencialidad económica del puerto o grupo de ellos y terminales y el plazo de la concesión. Estos aprovechamientos serán fijados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a propuesta de la Secretaría.

...

CAPITULO V

Administración del Sistema Portuario Nacional

ARTICULO 38.- Existirá administración portuaria cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.

Asimismo, se podrá encomendar, mediante concesión, la administración portuaria de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderantemente estatal, dentro de una entidad federativa, a una sociedad mercantil constituida por el Gobierno Federal o Estatal correspondiente.

ARTICULO 39.- La administración portuaria será autónoma en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecerán sus políticas y normas internas, sin mas limitaciones que las que establezcan las disposiciones legales y administrativas aplicables.

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

ARTICULO 50.- Los actos y contratos relativos a los servicios portuarios serán de carácter mercantil. En los puertos o conjuntos de puertos y terminales sujetos al régimen de administración portuaria, los prestadores de servicios portuarios a que se refiere la fracción III del artículo 44 deberán constituirse como sociedades mercantiles. Las relaciones de éstas con sus trabajadores se regirán por lo dispuesto en la Ley Federal del Trabajo.

ARTICULO 51.- Los contratos de cesión parcial de derechos y los de prestación de servicios que celebren los administradores portuarios deberán reunir los siguientes requisitos:

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

...

...

ARTICULO 57.- En cada puerto que cuente con administración portuaria, se constituirá un comité de operación que estará integrado por el administrador portuario, el capitán de puerto y las demás autoridades correspondientes, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto. Será presidido por el administrador portuario y sesionará por lo menos una vez al mes.

...

ARTICULO 67.- El que sin haber previamente obtenido una concesión o permiso de la Secretaría o sin el respectivo contrato de la administración portuaria ocupe, construya o explote áreas, terminales, marinas o instalaciones portuarias, o preste servicios portuarios, perderá en beneficio de la Nación las obras ejecutadas, las instalaciones establecidas y todos los

bienes, muebles e inmuebles, dedicados a la explotación, sin perjuicio de la aplicación de la multa que proceda en los términos del artículo 65. En su caso, la Secretaría podrá ordenar que las obras e instalaciones sean demolidas y removidas por cuenta del infractor.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. La Secretaría de Marina, en un plazo no mayor a 180 días realizará las adecuaciones normativas en el Reglamento de la Ley de Puertos conforme a las disposiciones del presente Decreto.

COMISIÓN DE MARINA

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 22 días del mes de abril de 2025.

SECRETARÍA GENERAL

Secretaría de Servicios Parlamentarios

Comisión de Marina

Sexta Reunión Ordinaria

LXVI

Número de sesion:12 22 de abril de 2025

Reporte Votación por Tema

NOMBRE TEMA	**2. Votación del Dictamen a la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Puertos.**
INTEGRANTES	**Comisión de Marina**

Diputado	Posicion	Firma
Andrés Mauricio Cantú Ramírez (PRI)	Ausentes	C61E600FAB6F337D0EFA082286520 8F1EFF828AEF8C1DDC569830CFD1 F08CCD751D30C787548B9B0C0973C 834BF6C0E5B63832B3714DE639A6F 7249902FE416C
Ariana del Rocio Rejón Lara (PRI)	A favor	238336196FAB9B4E3A17DDF732049 2CAA49734182CE57BF43AC203DEF6 3A2DE7FD25481EA5D469DC06228D B87D9E52F12B89C994633D365D2B2 85F0A1E76BF95
César Augusto Verástegui Ostos (PAN)	Ausentes	76358420291DC5C6463268363EBA1E 25CECC9D9B89AF4A4EBB032710BB BBE1B0AE7B0897039C5FDEECC69B D360B56369C16C849F0C165C2ECE4 0637DC1284F3C
Felicita Pompa Robles (MORENA)	A favor	36B7BC237FAEE85D9D76941F53B86 77B8C992BA44FB3D6BB1AFEDCEE8 0E90770C434CA1B39406F159BCE70 238456AFC20BABB7AAA25F2EF3599 898663B01F494

CÁMARA DE DIPUTADOS

Sexta Reunión Ordinaria
LXVI

Número de sesion:12 22 de abril de 2025

NOMBRE TEMA	**2. Votación del Dictamen a la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Puertos.**
INTEGRANTES	**Comisión de Marina**

Fernando Jorge Castro Trenti (MORENA)	A favor	DB25DAE1DCB18C0583A9016B47A76005D75A7B510340046718D05C0ED343DFDB5A5FDB6D478BF0E6E28E2997983AFD28A5F44026CB4717326DB2944BC94448B0
Francisco Javier Sánchez Cervantes (MORENA)	A favor	4E85E726782FE660B1BBCA2493D3F4D8574643478D1DB5DF352E3A8400B67ABD8916D4943841AE8E221C11A3A61E115554CAD911572A07F7BBD2013E17261799
Gabriela Benavides Cobos (PVEM)	A favor	56B9196772F8577CD4575B6ECAE3CB2CC9A5E2970CCA1F6B11437F2DB5AFD1A40EE7D72CBA6CAE35361C4393E481B2E94C6A584AEFD3788BBFB34F30340D61F7
Héctor Pedroza Jiménez (PVEM)	A favor	B3A8D5F4BF799D8228BDC5EDBB9383F5B31FFE433F387AA7B15FF76C158369115F56656D7C583F452F081D55BCCF2143E12BAFF8421567A22E1E3FC0F7D3D9EC
Hugo Manuel Luna Vázquez (MC)	A favor	9E41AFA788E151033C221ED64BA510F07B51A387ACC4BB462E810791E6CF6D4AB34ADDBCD6FA9D2BF22F35DD35F341EFF1C8B313663049728DB9108E32CD26F4

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA

Sexta Reunión Ordinaria
LXVI

Número de sesion:12 22 de abril de 2025

NOMBRE TEMA	**2. Votación del Dictamen a la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Puertos.**
INTEGRANTES	**Comisión de Marina**

Humberto Coss y León Zúñiga (MORENA)	A favor	51B8C89C23BC647A0C388B505E3C387A5C21F6714695253CFF2B811801D5C9D8F13C38DA9DCE3C1C862060B50F90C467A5DF971887ACC2B9510C281D16EC9C83
Juan Luis Carrillo Soberanis (PVEM)	A favor	1792B352FFE2B45D17526C23955FBE58784877D5448040FF8D0913A55553DC2A33F84ED144E07FCC31B8CE49F577D27F0FCAE5CFDD1276116957E1A517498012
Julia Licet Jiménez Angulo (PAN)	A favor	8328AD86EF09BA5546B8E1F9318EAA50C869FA4BAEB1B74246C02FACCFC6694F74A20760B498D981BEF2B44B1EB57C246A207F408DADF28A88B618F5744E382A
Luis Armando Díaz (PT)	A favor	958DA05990F1392163DEACF1CC4167A73BB3CCA4392CCBD0BD9F35ED80B6F6E9CEDCFDB35381E304DA3A5BEEFE7A8E5E60EB38BB75E378B185591A91AC9B4A19
Luis Arturo Oliver Cen (MORENA)	A favor	696A3270BA66A5DF09DEA067E476F89C324FD90D01AC25B6DFBDAB8BB067A63F26324F83D4946C4E1F88BDA315F9BB524C29348283F2516B771EE9A0E9F350FA

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA

Sexta Reunión Ordinaria
LXVI

Número de sesion:12 22 de abril de 2025

NOMBRE TEMA	**2. Votación del Dictamen a la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Puertos.**
INTEGRANTES	**Comisión de Marina**

Luis Fernando Torres Jiménez (MORENA)	A favor	65BD1CCE95E48F4430C5AA2E751F3770558C25F47B13C5844F9FE9B3EEC6E3F6C8F35CBE11595A6C8AD0371817CDFE32FC37D34DCF66ACF02831CEDC91B2096E
Omar Antonio Borboa Becerra (PAN)	A favor	78331472016798C2788A1CF8A432275BBE42D4EC9EC8ACFEC1D92E46A45EA3D41F37099A0898990811AD44007C4570AFC88512C13053EE0721E5A29165FCCECC
Ramón Ángel Flores Robles (PT)	A favor	8685B13D4E382416E9E3BC19D86A082F4A2F185AAE886E6F676E710321E14CCF9F956A563DE1DF96D820511F64DB362134445870D78D6338EE3E773AC4A228E1
Raúl Álvarez Villaseñor (MORENA)	Ausentes	BCD365A257FC90C2E9D2AED9833AA6B62021FB20F9E8F165B597E457E7759F33BFEE3C25FED6DAC1E4010B05511336D4B2F80772A59613ADD6F181E5ACF963B1
Rosalinda Savala Díaz (MORENA)	A favor	5360E3D9606C6960B3046DE0010F365B12F7469D5C7B704A9B8913A006B56517A68F441555ED9F61BAA06F7D9232AD22466F879D38CF74BA75B4BC0E2D58D6B6

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA

Sexta Reunión Ordinaria
LXVI

Número de sesion:12 22 de abril de 2025

NOMBRE TEMA	**2. Votación del Dictamen a la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Puertos.**
INTEGRANTES	**Comisión de Marina**

Sergio Gil Rullán (MC)	A favor	5C940E9765E0C20A144ADFD0EF171A461D77225D810E12A04051DA7EC5B754DE77EFB65F0EC8FFF9414C4E7D4B2BA6521FA52867A59F716AE337D4C0291615A7
Zayra Linette Fernández Sarabia (MORENA)	A favor	C21FA7EF8327147C710983E890211CC50F6CCD0E03C76BA2235BB36DE3777BE80549A4BF1A75167D9221FD06C03DDAB620324AE89269A785BC4CA7CED635A226
Zenyazen Roberto Escobar Garcia (MORENA)	A favor	041E76A11C7724B8B3DA607D785448BE3763EFCE10E7F282288A837052772BFFC47CBE4D9D3E38D9B2509F3401FC04CA210442DF2742CE77A06108932093B687

Total 22

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MARINA EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN III DEL ARTÍCULO 10 DE LA LEY DE EDUCACIÓN NAVAL.

HONORABLE ASAMBLEA:

A la Comisión de Marina de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, le fue turnada para análisis y dictamen la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma la fracción III del artículo 10 de la Ley de Educación Naval, suscrita por el Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA.

Con fundamento en el artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; en los artículos 39, numerales 1 y 2, fracción XXIX y 45, numeral 6, incisos e) y f) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; así como en los artículos 80, numeral 1, fracción II, 82, 84, 85, 157, numeral 1, fracción I, 158, numeral 1, fracción IV, 167, numeral 4 y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, se somete a consideración de esta Honorable Asamblea el presente Dictamen al tenor de la siguiente:

METODOLOGÍA

Esta Comisión dictaminadora desarrolló el análisis y dictamen de la Iniciativa, conforme al procedimiento que a continuación se describe:

1. En el apartado denominado **"I. ANTECEDENTES"** se da constancia del trámite de inicio del proceso legislativo, así como de la recepción y turno de la Iniciativa.

2. En el apartado **"II. OBJETO Y CONTENIDO DE LA INICIATIVA"** se exponen los objetivos y se hace una descripción de la Iniciativa en la que se resume su contenido, motivos y alcances.

3. En el apartado **"III. CONSIDERACIONES"**, se exponen los razonamientos y argumentos con base en los cuales se sustenta el sentido de este Dictamen.

4. En el apartado **"IV. MODIFICACIONES"**, se exponen los argumentos de los cambios que se proponen a la iniciativa presentada.

I. ANTECEDENTES

1. En sesión celebrada el 11 de diciembre de 2024, se dio cuenta de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma la fracción III del artículo 10 de la Ley de Educación Naval, suscrita por el Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA.

2. En misma fecha, mediante oficio No. D.G.P.L. 66-II-2-136, con número de expediente 781, la Presidencia de la Mesa Directiva de esta Honorable Cámara de Diputados turnó la Iniciativa referida a la Comisión de Marina para los efectos constitucionales y legales conducentes.

3. El 8 de enero de 2025, esta Comisión de Marina recibió la Iniciativa materia del presente Dictamen.

II. OBJETO Y CONTENIDO DE LA INICIATIVA

La iniciativa en análisis se basa en los argumentos de la exposición de motivos que a continuación se reproducen:

La educación sobre el cuidado del medio ambiente y la preservación de los recursos naturales en la Universidad Naval es crucial por varias razones:

Como institución vinculada a la Secretaría de Marina, la Universidad Naval, forma a futuros líderes que tendrán un impacto significativo en la gestión de los recursos marítimos y costeros.

El motivo de la presente iniciativa es garantizar que además de contar con una formación integral cuenten con una conciencia ambiental en estos futuros líderes que son quienes protegen en gran medida desastres ecológicos y situaciones de emergencia en el impacto del medio ambiente, su formación resulta esencial para la sostenibilidad de los ecosistemas.

La actividad naval tiene un impacto considerable en el medio ambiente, la educación sobre prácticas sostenibles y la protección de la biodiversidad marina contribuye a minimizar este impacto y a conservar los recursos naturales.

El conocimiento sobre energías renovables y tecnológicas limpias puede transformar la forma en que opera la Secretaría de Marina, estando a la vanguardia y mostrando con su ejemplo que México se preocupa y atiende las actuales demandas del medio ambiente promoviendo prácticas más sostenibles en las operaciones navales.

Generar una conciencia global ante dicha problemática es un desafío en la actualidad, preparar a los estudiantes para que comprendan y enfrenten estos retos les permite contribuir a soluciones que trascienden fronteras y se alinean con los objetivos de desarrollo sostenible de la presidenta, Claudia Sheinbaum Pardo.

Por tanto, incluir la educación ambiental en el currículo de la Universidad Naval desde la Ley de Educación Naval, garantiza que sea continua y permanente dentro de los programas de estudio para formar parte de una formación integral, donde se desarrollan no solo habilidades técnicas, sino también una ética de responsabilidad hacia el planeta y las futuras generaciones.

La educación sobre energías renovables permite a la población comprender no solo los beneficios económicos y ambientales de estas fuentes de energía, sino también su viabilidad técnica y su importancia para la independencia energética.

A medida que los estudiantes aprenden sobre tecnologías limpias, pueden convertirse en agentes de cambio en sus comunidades, impulsando la adopción de energías renovables y contribuyendo a la reducción de la huella de carbono del país.

La educación para el desarrollo sostenible debe ser un eje transversal en todos los niveles educativos. Implementar programas que incluyan prácticas de reciclaje, conservación del agua y uso responsable de la energía, así como la promoción de proyectos comunitarios enfocados en la sostenibilidad, puede generar un impacto positivo y duradero. Además, la colaboración entre instituciones educativas, gobiernos y organizaciones no gubernamentales puede potenciar estos esfuerzos, creando redes de apoyo y conocimiento.

La educación sobre el cuidado del ambiente y el uso de energías renovables en México es más que una necesidad; es un imperativo moral y estratégico. Frente a la crisis ambiental que amenaza no solo la biodiversidad, sino también la vida humana, educar a las nuevas generaciones se convierte en la clave para construir un futuro sostenible. Al integrar estos temas en la educación, no solo se promueve una mayor conciencia y responsabilidad ambiental, sino que también se sientan las bases para un México más resiliente, justo y sostenible. La inversión en educación ambiental es, sin duda, una inversión en el futuro del país y del planeta.

Para ilustrar las modificaciones al marco jurídico que propone la iniciativa se presenta el siguiente cuadro comparativo:

LEY DE EDUCACIÓN NAVAL	
TEXTO VIGENTE	**TEXTO PROPUESTO**
Artículo 10. Los objetivos del sistema Educativo son: I. a II. ... III. Preparar profesionistas competitivos con una formación naval, científica, tecnológica, incluyente, humanista, de calidad ciudadana, intercultural, con enfoque de derechos humanos ~~y~~ perspectiva de género; IV. a VII. ...	**Artículo 10.** Los objetivos del sistema Educativo son: I. a II. ... III. Preparar profesionistas competitivos con una formación naval, científica, tecnológica, incluyente, humanista, de calidad ciudadana, intercultural, con enfoque de derechos humanos, perspectiva de género **y del cuidado al medio ambiente y la preservación de los recursos naturales, impulsando el conocimiento y uso de las energías renovables.** IV. a VII. ...

Una vez planteados los antecedentes, objeto y contenido de la Iniciativa que se analiza, la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados, como órgano legislativo competente para atender el trámite de la misma, emite las siguientes:

III. CONSIDERACIONES

PRIMERA. De la educación naval en México.

La educación naval se caracteriza por mantener un enfoque integral y de alta calidad que combina una sólida formación académica, científica y tecnológica, así como la investigación y el desarrollo de habilidades cruciales en la preparación de las y los futuros oficiales y especialistas de la Secretaría de Marina (SEMAR), con la capacidad de operar en entornos complejos de forma segura y eficaz.

Durante sus estudios en los distintos Establecimientos Educativos de la Universidad Naval (UNINAV) y del Centro de Estudios Superiores Navales (CESNAV), las y los discentes reciben adiestramiento, capacitación y formación en los niveles técnico-profesional, profesional y de posgrado, los cuales abarcan áreas fundamentales del conocimiento como las matemáticas, la física, la química y múltiples ciencias aplicadas a los escenarios estratégicos, operacionales y tácticos propios de las tareas náutico-navales.

Así, en los planes de estudio de las carreras y diversas especialidades, maestrías y doctorados que ofrece la Secretaría de Marina, se integran materias como navegación astronómica, meteorología, hidrografía, oceanografía, combustión interna, sistemas de propulsión, sistemas de armas, seguridad de la información, mando y control, seguridad a instalaciones vitales, táctica aeronaval, de infantería y de superficie, electricidad, refrigeración, entre muchas otras.

Este conjunto de materias posibilita a las y los cadetes dominar áreas clave para el desarrollo de las múltiples funciones y atribuciones de la SEMAR, a través de disciplinas como las ingenierías, medicina, enfermería, administración, electrónica, informática, maquinaria, mecánica, entre otras.

En paralelo, se imparten asignaturas pertenecientes a las ciencias sociales como liderazgo militar, derecho internacional marítimo e historia naval, las cuales resultan de suma relevancia para que las y los discentes estén en aptitud de comprender el contexto geopolítico mundial, el contenido y el sentido del marco jurídico nacional, al igual que desarrollar habilidades basadas en la ética, disciplina, lealtad y patriotismo. Este currículo se complementa con el entrenamiento físico de naturaleza militar, así como con prácticas en simuladores, aeronaves y buque escuelas como el ARM-Cuauhtémoc (BE-01), el llamado "embajador de México en los mares".

SEGUNDA. Del desarrollo histórico la Educación Naval en México.

Podemos referir dos momentos clave en el origen de la Educación Naval en México. El primero se sitúa en el génesis de nuestra nación y coincide con la creación de la Marina de Guerra Mexicana; nos referimos a la orden de Agustín de Iturbide por la cual se estableció la Academia Náutica del Imperio en la ciudad de Tepic y la Escuela Náutica de Campeche en 1822, a fin de que la flota nacional contara con marinos profesionales para garantizar la soberanía nacional, así como una defensa efectiva para los casos de intento de reconquista. Ambas tuvieron una corta vigencia, la cual concluyó en 1823 con su traspaso al Colegio Militar en Perote, Veracruz, para convertirse luego en el Colegio de Aspirantes de Marina, hasta 1891.

El segundo momento se ubica a finales del siglo XIX, específicamente con la promulgación del decreto No. 154 el 23 de abril de 1897. Por medio de éste, el entonces presidente Porfirio Díaz Mori, por consejo del Brigadier José María de la Vega, ordenó el establecimiento de la Escuela Naval Militar en el puerto de Veracruz, la cual se inauguró el 1° de julio de aquel año, teniendo como primer director al Comodoro Manuel Estanislao Izaguirre. Este plantel integró una formación científica y militar, marcando un hito en la formación naval del país, además de haber combatido heroicamente la invasión estadounidense al Puerto el 21 de abril de 1914, bajo la valentía de próceres como el Comodoro Manuel Azueta Perillos, el Cadete Virgilio Uribe Robles y el Teniente José Azueta Abad.

A lo largo de su historia, la institución ha experimentado transformaciones significativas. En 1932 modernizó su plan de estudios, mientras que, durante la Segunda Guerra Mundial, la Escuela se dividió en dos: la Escuela Naval Militar del Pacífico, en Mazatlán y la Escuela Naval Militar del Golfo, en Veracruz, a fin de formar Gente de Mar capaz de combatir a las fuerzas del Eje.

En 1939 se creó el Departamento Autónomo de la Marina Nacional, responsable de dirigir la Educación Pública Naval, mismo que en 1941 es elevado a rango de Secretaría de Estado; al finalizar la guerra en 1945, la Escuela Naval vuelve a unificarse en el Puerto de Veracruz y cuatro años más tarde, el presidente Miguel Alemán Valdés le otorgó el título de "Heroica", en razón de la gesta de 1914.

Posteriormente, en 1952 se fundaron las actuales instalaciones de la Escuela Naval en Antón Lizardo, Veracruz, mientras que el 30 de diciembre de 1967 se creó la Dirección de Educación Naval, la cual quedó a cargo de la planeación, gestión y evaluación del Sistema Educativo Naval. Ésta cambió de nombre a Dirección General de Educación Naval en 1985 con motivo del cambio de Comandancia General de la Armada a la Jefatura de Operaciones Navales.

Es en el nuevo milenio y con una reforma a la Ley Orgánica de la Armada de México, que se creó la Dirección General Adjunta de Educación Naval, consolidándose así el compromiso institucional con la formación, capacitación y profesionalización del personal responsable de la seguridad marítimo-portuaria del país. Con los cambios en la administración marítima y una mayor presencia de la Armada en el ámbito de la seguridad nacional, así como en apoyo a tareas de seguridad pública, la Heroica Escuela Naval Militar (HENM) ajustó sus planes de estudio para incluir nuevas doctrinas y estrategias.

El 23 de julio de 2015 y por Decreto del Ejecutivo Federal, se creó la Universidad Naval como unidad administrativa de la Secretaría de Marina. Esta Universidad se integra, a su vez, con los Centros de Estudio, Escuelas, Unidades y distintos Establecimientos de Educación Naval.

Actualmente, la Rectoría de la Universidad Naval tiene la misión de:

«Adiestrar, *capacitar, formar, actualizar y especializar al personal naval mediante una educación naval integral de calidad a través de valores institucionales, doctrina naval y principios humanísticos, fomentando la innovación, investigación académica y tecnológica, cultura física y actividades náuticas, para el fortalecimiento de la Autoridad Marítima Nacional y del Poder Marítimo de México.*»

Por otro lado, la visión de la UNINAV es ser una institución de prestigio internacional, reconocida por su formación de líderes navales, gracias a la calidad de su educación integral fundamentada en la doctrina y ética militar, destacando, también, por sus aportaciones al conocimiento, innovación y desarrollo tecnológico propios de su campo, contribuyendo así a la defensa, seguridad y progreso del Estado Mexicano.

Finalmente, es de destacar la publicación de la Ley de Educación Naval el pasado 12 de marzo del 2019 que tiene como objetivo regular los procesos de selección, admisión, altas, bajas y reingreso al Sistema Educativo Naval, así como la acreditación, certificación y validación de estudios navales.

TERCERA. Del Medio Ambiente.

El medio ambiente es la base del equilibrio ecológico y el sustento de la vida en el planeta, al proveer los recursos esenciales para la supervivencia y bienestar de los seres vivos, así como de los múltiples ecosistemas en la Tierra. Sin embargo, la actividad humana ha generado una crisis ambiental sin precedentes manifestada en graves problemas como el cambio climático, la pérdida de biodiversidad, la contaminación y la degradación sistemática de los recursos naturales.

A decir del jurista Luigi Ferrajoli, el derecho a un medio ambiente sano debe considerarse como un derecho colectivo de carácter fundamental, el cual demanda garantías institucionales sólidas para su protección y eficaz actualización. Así, mediante su propuesta teórica, Ferrajoli argumenta que la crisis ambiental es un problema global que exige la construcción de un derecho capaz de imponer límites a los actores que atentan contra la sostenibilidad del planeta. Para hacer frente a estos desafíos, el plano jurídico es clave y ha dado lugar a la firma y ratificación de diversos tratados internacionales en la materia.

Organismos internacionales, tal como los especializados de la Organización de las Naciones Unidas, mediante acuerdos de carácter vinculante como la Declaración de Estocolmo sobre el Medio Ambiente Humano (1972), el Protocolo de Montreal (1987), el Convenio sobre la Diversidad Biológica (1992), el Protocolo de Kioto (1997) y el Acuerdo de París (2015) reflejan el compromiso global para garantizar un medio ambiente sano y un desarrollo sostenible para las futuras generaciones.

Precisamente, la protección al medio ambiente se relaciona de forma estrecha con diversos Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) contenidos en la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, específicamente con los Objetivos 1 (poner fin a la pobreza), 2 (poner fin al hambre), 3 (garantizar una vida sana y el bienestar), 6 (garantizar la disponibilidad de agua potable), 7 (garantizar el acceso a energía asequible, segura y sostenible), 12 (garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles), 13 (adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático), 14 (conservar y utilizar sosteniblemente océanos, mares y recursos marinos),

15 (gestionar sosteniblemente bosques y detener la degradación de tierras y pérdida de biodiversidad).

México ha mostrado un firme compromiso en la materia a través de diversas políticas públicas y acciones concretas encaminadas al desarrollo sostenible. El país ha implementado estrategias para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, la conservación de la biodiversidad y el manejo responsable de recursos naturales.

Además, ha suscrito importantes tratados internacionales en la materia como los ya citados instrumentos jurídicos, reafirmando su postura en la lucha contra el cambio climático y la protección de los ecosistemas.

A nivel nacional, México ha desarrollado programas como el Pago por Servicios Ambientales y la creación de Áreas Naturales Protegidas, reforzando su papel en la conservación del medio ambiente y en la construcción de un futuro más sustentable.

A su vez, la Secretaría de Marina (SEMAR) desempeña un papel fundamental en la protección del medio ambiente en México, especialmente en los mares, costas y cuerpos de agua del país, así como de sus recursos naturales. A través de diversas estrategias y operativos, la SEMAR contribuye a la conservación de los ecosistemas marinos, la prevención de la contaminación y respuesta ante desastres naturales.

También, la Secretaría participa en programas de vigilancia para evitar la pesca ilegal, protege especies en peligro de extinción y colabora en acciones para mitigar el cambio climático en colaboración y coordinación con autoridades de los tres órdenes de gobierno.

Su labor es clave para garantizar la sustentabilidad de los recursos marinos y costeros, asegurando un equilibrio entre el desarrollo económico y la preservación natural.

Estas atribuciones se encuentran establecidas en el artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, que le confiere la facultad de ejercer la autoridad en las zonas marinas mexicanas para garantizar la protección y conservación del medio ambiente marino.

De igual forma dentro de la Ley Orgánica de la Armada de México, en su artículo 2 fracción II inciso c, se establece la atribución de trabajar de manera colaborativa y coordinada con diversas dependencias e instituciones nacionales e internacionales para fortalecer las acciones de conservación y mitigación de impactos ambientales en los ecosistemas marinos como la Comisión Nacional de Pesca (CONAPESCA) o la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT). A través de estos lineamientos, la SEMAR ha reforzado su compromiso con la sostenibilidad de los ecosistemas marinos y la seguridad ambiental en las aguas nacionales.

Es destacable que el medio ambiente marino mexicano es uno de los más ricos y diversos del mundo, albergando una gran variedad de ecosistemas que van desde los arrecifes de coral del Caribe hasta los manglares y humedales de las costas del Pacífico y el Golfo de México. Con más de 11,000 km de litoral, México posee zonas marinas clave para la biodiversidad global, como el Golfo de California, conocido como el "acuario del mundo", y la Reserva de la Biosfera del Archipiélago de Revillagigedo, a unos 800 kilómetros al oeste de Manzanillo y casi 400 kilómetros al sur de Cabo San Lucas. Patrimonio Natural de la Humanidad.

Entre sus recursos naturales destacan especies como el atún, el camarón, la sardina y el mero, así como yacimientos de gas y petróleo en el lecho marino.

A su vez, dentro de la SEMAR, la Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología cuenta con un área especializada en medio ambiente marino, encargada de asesorar al Alto Mando en aspectos técnicos y administrativos relacionados con la participación de la SEMAR en programas, acuerdos y convenios internacionales sobre la contaminación del medio marino.

Además, dicha área se encarga de ejercer la autoridad en las zonas marinas mexicanas para contribuir a preservar su medio ambiente mediante el control y combate de la contaminación de los mares y costas por derrames de hidrocarburos, así como, por otras sustancias nocivas y por el vertimiento de desechos y otras materias al mar.

CUARTA. Educación y Medio Ambiente.

La educación es fundamental para el progreso social. A decir del filósofo Jean-Jacques Rousseau, la educación es un proceso natural que fomenta la autonomía y moralidad del ser humano. Mediante su obra "*Emilio, o de la educación*", el pensador señala que el proceso educativo debe tener por fin guiar a las personas a aprender mediante la experiencia y la observación. Específicamente, la educación ambiental es un pilar fundamental para la conservación de los recursos naturales y el desarrollo sostenible de nuestro planeta.

Es a través de programas educativos, campañas de concientización y la incorporación de temas ambientales en los planes de estudio, que se pretende fomentar una identidad marítima nacional, a la par de una conciencia ecológica en la sociedad. Instituciones gubernamentales, organizaciones civiles y el sector privado trabajan en conjunto para promover el conocimiento sobre el impacto de las actividades humanas en el entorno y la importancia de adoptar prácticas responsables.

La Ley General de Educación en México establece la importancia de una formación basada en el respeto y cuidado del medio ambiente, promoviendo una conciencia ecológica desde las primeras etapas de enseñanza. Este marco legal impulsa una educación con enfoque sostenible, que permite comprender la interrelación entre los seres humanos y la naturaleza, así como los desafíos sociales asociados a la conservación del entorno. A través de estos principios, se busca que los estudiantes asimilen la responsabilidad de proteger los ecosistemas y adoptar prácticas que contribuyan al equilibrio ambiental, garantizando así un desarrollo sostenible para las futuras generaciones.

En paralelo, en el marco de la educación a las fuerzas armadas, es fundamental impulsar una formación integral que incluya la conciencia y educación al medio ambiente, dado el rol estratégico de las fuerzas armadas en la protección del territorio nacional y la respuesta ante contingencias ambientales, es crucial que el personal militar adquiera los conocimientos necesarios para gestionar y proteger el medio ambiente.

Destaca que dentro del marco normativo de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), ya se establece como uno de sus objetivos el fortalecer el conocimiento enfocado a la preservación y protección al medio ambiente.

Sin embargo, dentro del marco normativo propio de la Secretaría de Marina (SEMAR) no se establece como un objetivo formal dentro de la educación naval la capacitación, fomento o desarrollo de conciencia sobre la protección del medio ambiente marino, así como de sus recursos naturales, vivos o no vivos, ello a pesar del vasto conjunto de atribuciones otorgadas a la Secretaría.

QUINTA. Política Nacional Marítima (PNM) y los Intereses Marítimos Nacionales (IMN).

A su vez, la propuesta del legislador promovente resulta armónica con el contenido de los Intereses Marítimos Nacionales (IMN) expresados en la Política Nacional Marítima (PNM) promulgada el 30 de septiembre de 2024, específicamente con el punto cuatro, relativo al fomento a una "Cultura Marítima" nacional; con el punto seis, sobre el cuidado a los "Recursos Naturales Marinos", y; con el punto nueve, correspondiente al "Medio Ambiente Marino".

Por lo que respecta al punto cuatro o sobre la "Cultura Marítima", la PNM señala que ésta debe partir de una conciencia histórica que se base en estrategias de difusión, así como de programas de vinculación académica que se enfoquen en dar a conocer a la población mexicana su relación natural con el mar, su investigación y el fomento al cuidado y conservación del medio ambiente marino.

Para la PNM, este proceso impulsará una sólida identidad social vinculada al ámbito, costumbres, tradiciones y valores marítimos.

Al tiempo, por cuanto hace al punto cinco o de los "Recursos Naturales Marinos", estos abarcan a los recursos vivos y no vivos en las zonas marinas mexicanas (ZMM), así como aquellos susceptibles de exploración y explotación, en las ZMM y costas, que van de los hidrocarburos, minerales sólidos, líquidos y gaseosos, nódulos polimetálicos, costras de ferromanganeso ricas en cobalto hasta los recursos pesqueros, es decir, recursos estratégicos. "Este interés representa un medio fundamental para el desarrollo económico del Estado, y su uso y aprovechamiento debe ser sostenible, en observancia a la obligación del Estado de proteger y preservar el medio marino".

Finalmente, por cuanto hace al punto nueve o del "Medio Ambiente Marino", la PNM considera como medios para su protección y cuidado múltiples "programas, acciones y estrategias de ordenamiento ecológico marino, de conservación, restauración y rehabilitación, así como la investigación aplicada, mediante la actualización continua de sistemas de información científica y local y recopilación de información sobre el estado que guardan los océanos, para la toma de decisiones informada en la conservación de los ecosistemas marino-costeros y su biodiversidad.

Tales acciones buscan proteger a los referidos ecosistemas de la actividad antropogénica, así como de los fenómenos naturales y del calentamiento global, operaciones de dragado, pesca de arrastre, eutrofización, contaminación, entre otros".

IV. MODIFICACIONES

Las y los diputados integrantes de esta Comisión coincidimos con la propuesta del diputado promovente, toda vez que es de suma importancia fortalecer el papel de la Secretaría de Marina en la conservación de los ecosistemas marinos dentro de la formación de sus discentes, en razón de abarcar tres de los diez Intereses Marítimos Nacionales, además de distintas atribuciones y facultades legalmente asignadas a la SEMAR.

Esta integración no solo contribuiría a una mejor gestión de los recursos naturales y la prevención de la contaminación, sino que también alinearía al contenido educativo de la Secretaría de Marina con los compromisos internacionales y constitucionales de México en materia de sostenibilidad y conservación ambiental, de desarrollo económico y justicia social, con su legislación interna, así como con la Política Nacional Marítima.

Por lo tanto, esta Comisión de Marina estima pertinente realizar las modificaciones necesarias para ajustar la propuesta original a los criterios pertinentes de técnica legislativa.

PRIMERA. Especificar el ámbito de aplicación marítimo en la propuesta.

En primer lugar, resulta necesario precisar que el enfoque propuesto a adoptar desde la Ley de Educación Naval, referente a la preservación y el cuidado del medio ambiente y de los recursos naturales se circunscriba al ámbito marino, en concordancia con las facultades y atribuciones de la SEMAR.

De conformidad con el artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Secretaría tiene competencias en la protección y preservación del medio ambiente marino, incluyendo la vigilancia para prevenir la contaminación en las zonas marinas mexicanas y la supervisión del cumplimiento de los tratados internacionales en la materia.

Por ello, una redacción amplia e indeterminada podría generar ambigüedad y dar lugar a interpretaciones que excedan el ámbito marítimo, lo que afectaría la precisión normativa y podría derivar en conflictos de competencia con otras dependencias federales encargadas del medio ambiente y los recursos naturales en el territorio nacional.

SEGUNDA. Eliminación de lo referente al "impulso al conocimiento y uso de las energías renovables".

La propuesta de incluir el impulso al conocimiento y uso de las energías renovables dentro de la formación de los discentes de la Armada de México resulta ajena a las competencias de la Secretaría de Marina (SEMAR), dado que su estructura organizativa y operativa se rige por principios de jerarquía y disciplina, conforme al artículo 1 de la Ley Orgánica de la Armada de México. La función esencial de la Armada es la defensa marítima del territorio y la seguridad nacional en zonas marinas mexicanas, costas, recintos portuarios y donde el Mando Supremo así lo ordene, por lo que la determinación sobre la adopción de fuentes energéticas en sus operaciones corresponde exclusivamente al Ejecutivo Federal y no a la formación académica de su personal.

Además, la SEMAR no tiene atribuciones en materia de política energética, pues estas corresponden a la Secretaría de Energía, conforme al artículo 33 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. En consecuencia, la incorporación de esta disposición en la propuesta de reforma legislativa invade competencias ajenas a la SEMAR.

Es por ello que esta Comisión de Marina propone lo siguiente:

LEY DE EDUCACIÓN NAVAL	
TEXTO DE LA INICIATIVA	**PROPUESTA DE MODIFICACIÓN**
Artículo 10. Los objetivos del sistema Educativo son: I. a II. ... III. Preparar profesionistas competitivos con una formación naval, científica, tecnológica, incluyente, humanista, de calidad ciudadana, intercultural, con enfoque de derechos humanos, perspectiva de género <u>y del cuidado al medio ambiente y la preservación de los recursos naturales, impulsando el conocimiento y uso de las energías renovables.</u> IV. a VII. ...	**Artículo 10.** Los objetivos del sistema Educativo son: I. a II. ... III. Preparar profesionistas competitivos con una formación naval, científica, tecnológica, incluyente, humanista, de calidad ciudadana, intercultural, con enfoque de derechos humanos, perspectiva de género, **de protección y conservación al medio ambiente marino y de sus recursos naturales.** IV. a VII. ...

Con base en las consideraciones, razonamientos, fundamentos anteriormente expuestos, los integrantes de la Comisión de Marina emitimos dictamen en sentido positivo con modificaciones a la Iniciativa que reforma la fracción III del artículo 10 de la Ley de Educación Naval, suscrita por el Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, que contiene Proyecto de:

DECRETO QUE REFORMA LA FRACCIÓN III DEL ARTÍCULO 10 DE LA LEY DE EDUCACIÓN NAVAL.

ARTÍCULO ÚNICO.- Se reforma la fracción III del artículo 10 de la Ley de Educación Naval, para quedar como sigue:

Artículo 10. Los objetivos del Sistema Educativo son:

I. y II. ...

III. Preparar profesionistas competitivos con una formación naval, científica, tecnológica, incluyente, humanista, de calidad ciudadana, intercultural, con enfoque de derechos humanos, perspectiva de género, **de protección y conservación al medio ambiente marino y de sus recursos naturales;**

IV. a VII. ...

TRANSITORIO

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

COMISIÓN DE MARINA

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 11 días del mes de marzo de 2025.

SECRETARÍA GENERAL

Secretaría de Servicios Parlamentarios

Comisión de Marina

Cuarta Reunión Ordinaria

LXVI

Número de sesion:8 11 de marzo de 2025

Reporte Votación por Tema

NOMBRE TEMA	2. Votación del Dictamen de la Comisión de Marina, a la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 10 de la Ley de Educación Naval.
INTEGRANTES	Comisión de Marina

Diputado	Posicion	Firma
Andrés Mauricio Cantú Ramírez (PRI)	A favor	C780753099958864879BD234AD572FD074240DC1E4AA69CA356ACF3F28A2B266C14CB7B50183D813D3CC59E5FF1A411F1D21823DB77A494D854953DFD9E15B2B
Ariana del Rocío Rejón Lara (PRI)	Ausentes	DDD92F3E80B0546C567B4718D8AA717DFCFC83149EB384CD01FF402E8A27C99B1540FBE4967103388B5D56FF49710C367AFC26F203E0D48FB4F8EDA097D0F62B
César Augusto Verástegui Ostos (PAN)	Ausentes	3402B9FD269A14722D728485970E178A90C60C4F2BCF4F93CA13C36766A01E2DF9A5FCD86593030F77AC90167D0133D39DFA008CBDDC720D6728006335C2AB80
Felicita Pompa Robles (MORENA)	A favor	499F5162944B9CF31BA721F098BAB53985356545190F93EA845E1FCA10A384C390BEC474E2D629301927CBC5AD316A95247F46E0C83FF06D3016A90257CF6537

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA

Cuarta Reunión Ordinaria
LXVI

Número de sesion:8 | 11 de marzo de 2025

NOMBRE TEMA	2. Votación del Dictamen de la Comisión de Marina, a la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 10 de la Ley de Educación Naval.
INTEGRANTES	Comisión de Marina

Fernando Jorge Castro Trenti (MORENA)	A favor	45EB0401D845FE6873180852EEC86AAD7B7574B93618A74621635501A9DD5B93FE0ED6CB3C09B065999237F5CCE689B640214251CAF8A858AB0E35B8FE338448
Francisco Javier Sánchez Cervantes (MORENA)	A favor	9A2D351FB9CD4DC3F2775204BC1654D64D8508F0B5BE1C762C6F5CA644A061705945D0B33CC9E5AF43BBD0754AAF6D8F5DA2F75FD188F2FC60BE9FB4300521F8
Gabriela Benavides Cobos (PVEM)	A favor	A041D9CFB9AD6AA87DADD17148D5E09EFBF9EDAD856D8006288AA6CE86B0B3AE84B81323E6CD18521E77C352D9FFD3520CEF63E1EA96A7B02045E2BEFD20F495
Héctor Pedroza Jiménez (PVEM)	Ausentes	1CC2DCD51C72D3664ECF07161F77CC6AC75C8409925326212A6B3EE8909462C5A8C9FFFD6874333F8595638CB865016455E745E2FB4621EA8EE41EB23ACDE7EC
Hugo Manuel Luna Vázquez (MC)	A favor	96440C36794660CE75F156E413139DB45F5B35FD5AFBBDEFE59BA64EFE33D8F8037069DDBBB3905533DAD2282FC8E77F4F1C780E04F6FB77F0E39E25CEBC261E

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA

Cuarta Reunión Ordinaria
LXVI

Número de sesion:8 11 de marzo de 2025

NOMBRE TEMA	2. Votación del Dictamen de la Comisión de Marina, a la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 10 de la Ley de Educación Naval.
INTEGRANTES	Comisión de Marina

Humberto Coss y León Zúñiga (MORENA)	A favor	DDF458A339A92D2C0A221771551B094A611C9034B14AE353432F5D496E86553100674D47302229C1E20F43F43F5AADBF4ADED48C7BCE54F8710FF120FA365DD3
Juan Luis Carrillo Soberanis (PVEM)	A favor	D59E347C7C54929DB76DCA5F311B435A6F645FFFBE79B83B0E7352421909011F1DEA122C26F2B35164435D7E376577740F7806B916FCD49A8D343B33B6BC7F64
Julia Licet Jiménez Angulo (PAN)	A favor	30C981CE6CB977C0EEEA414CDC8E5C81F2F66F7A2C6239F29BF56795A439ED71480122E5815965809171 4F25749DBF7F8304750894F22686B240A059B9B6BFA2
Luis Armando Díaz (PT)	A favor	42057EA7F97A3AD7562074D6E2E8810B56C153D0B33B2D8B338EB7DBC18F4363BDE5BCDF1D052FA7D0E4F7184B89442169CCD3069E008DAEEEC588F436D70455
Luis Arturo Oliver Cen (MORENA)	A favor	E301A6EAFB50E972E0E53030E9CEBD1FDFABDBE259A7CD1D0E3B62C1002DD5CF09DA4CE8E0B45AB8477F0963AEE461528E8EEB6D5B9A14C7D0E89B32F8B1C4E3

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA
SOBERANÍA Y JUSTICIA SOCIAL

Cuarta Reunión Ordinaria
LXVI

Número de sesion:8 | 11 de marzo de 2025

NOMBRE TEMA	2. Votación del Dictamen de la Comisión de Marina, a la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 10 de la Ley de Educación Naval.
INTEGRANTES	Comisión de Marina

Luis Fernando Torres Jiménez (MORENA)	A favor	240B47663175A932A09805CE29EE02 71ED2048D9631095D45C24C5FE85D 2E6CC131962A0EEB64A1344C87AF3 3B8BC7BB114DFE6A368D8F3A5626 CE4BBC324553
Omar Antonio Borboa Becerra (PAN)	A favor	7371A1276BDFF29B1CA41344AE953 E4BB4D8B433147BFFF81BEEC53F68 2808E3912C08D087A6B452D9DEA47 E7FC6B99DACC00D517DE9042AAB4 3F3236B9A2788
Ramón Ángel Flores Robles (PT)	A favor	2CE26F91F976B40EABB9F59EC649C 65A3585E28E5A6E22E09AB77D4D62 CC46BC574BACFA618C36A2E7C9D0 F143AD9D9638737CD1B30A40CB695 73ABBA28C3745
Raúl Álvarez Villaseñor (MORENA)	A favor	C94D403FC39523925A2A695F8217F8 1D1C87068954C9BFDA325B2D229D0 4179A82092D4A9F933DAB82F54DB8 F60E0916E0D455E9FE6D77782F3652 1725C9CA1C
Rosa Hernández Espejo (MORENA)	A favor	57A668B7116EB349DD07D08636C91 D8484B0D368C3C85BC38312920138 5937436D70C3D1061BC710ABB081A A2BC2A8F63D7AB47CD314E823E54 FA95408857437

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA

Cuarta Reunión Ordinaria
LXVI

Número de sesion:8 | 11 de marzo de 2025

NOMBRE TEMA	2. Votación del Dictamen de la Comisión de Marina, a la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 10 de la Ley de Educación Naval.
INTEGRANTES	Comisión de Marina

Rosalinda Savala Díaz (MORENA)	A favor	AE26143F0A3326C46C1F72BA0E19BACBC5FF465B3C7162C39E702D68A0BE8E48146789F991230A242E3B1A23E458DE6CCF656DEE6BA59E75D7139955DABCBF6B
Sergio Gil Rullán (MC)	A favor	324C72EAC78F697D93287AE9492A7AF7598C3F74223E9D2D32BC573222F7C0F5257A044760388E706229B9BD5D31DA971FE5BE40F633024A9EB7BFEDA70133DA
Zayra Linette Fernández Sarabia (MORENA)	A favor	FB9D2109CA286AD899E2A69722CB1420861C46ABC9A51C9CE573F3008198F915F4F91307FEE01793D8CB91A15A3691546654E9F0163661A20813D70C7F2981BC
Zenyazen Roberto Escobar García (MORENA)	A favor	7F8020BEBAEF5E1FAEBB7B29635AE292F77E0E3636A2E1544B3511A80AFD76E274B580FD801F83571F75BBEF2E775C7D621AE8316D4986247D1478C517B90C25

Total 23

781/2a. V. 12mar25

HONORABLE ASAMBLEA:

A la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad, le fue turnado para su estudio y elaboración del dictamen correspondiente, la iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona la fracción V Bis, al artículo 12, de la Ley para el Desarrollo de la Competitividad de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa, en materia de fomento del consumo de productos de origen nacional y uso de la marca de certificación "Hecho en México", presentada por el Diputado Fernando Jorge Castro Trenti, del Grupo Parlamentario de MORENA.

Las Diputadas y Diputados que integran la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad, realizaron diversos trabajos a efecto de revisar el contenido de la Iniciativa con el objeto de expresar sus observaciones y comentarios de esta e integrar el presente dictamen.

En este sentido, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 39, numeral 2, fracción XVII y 45, numeral 6, incisos e) y f) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 80, numeral 1, fracción VI, 82, numeral 1, 84, 85, 157, numeral 1, fracción I, 158, numeral 1, fracción IV, y 167 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se somete a la consideración y, en su caso, aprobación de esta Asamblea, el presente **DICTAMEN POSITIVO CON MODIFICACIONES** con base en la siguiente:

I. Metodología de trabajo.

Esta Comisión Dictaminadora realizó el análisis de la Iniciativa en comento conforme al procedimiento que a continuación se describe:

En el capítulo **"Antecedentes"** se describe el trámite que da inicio al proceso legislativo, a partir de la fecha en que fue presentada la Iniciativa con Proyecto de Decreto ante el Pleno de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.

En el capítulo **"Contenido de la Iniciativa"** se hace una descripción de la misma.

En el capítulo **"Consideraciones de la Comisión"** las y los integrantes de esta Comisión Dictaminadora realizan una valoración de la Iniciativa con Proyecto de Decreto con base en el análisis de su contenido, a fin de determinar su procedencia.

En el capítulo **"Modificaciones de la Comisión"** se precisan los cambios realizados por esta Comisión Dictaminadora a la Iniciativa con Proyecto de Decreto, con el objeto de sustentar su viabilidad desde el punto de vista jurídico, así como de realizar adecuaciones en materia de técnica legislativa.

En el capítulo **"Resolutivo"** las y los integrantes de esta Comisión Dictaminadora referirán la decisión emitida referente al dictamen en comento.

II. Antecedentes.

1. El 21 de enero de 2026, en sesión plenaria de la Comisión Permanente para el primer receso legislativo del segundo año de ejercicio de la LXVI Legislatura al H. Congreso de la Unión, se dio cuenta de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se adiciona la fracción V Bis, al artículo 12, de la Ley para el Desarrollo de la Competitividad de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa, en materia de fomento del consumo de productos de origen nacional y uso de la marca de certificación "Hecho en México", presentada por el Diputado Fernando Jorge Castro Trenti, del Grupo Parlamentario de MORENA.

2. En esa misma fecha, la Mesa Directiva de la Comisión Permanente dictó el siguiente trámite: "*Túrnese a la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad, para dictamen*".

3. La Secretaría Técnica de esta Comisión Dictaminadora solicitó al Centro de Estudios de las Finanzas Públicas "Ifigenia Martínez y Hernández" la valoración de impacto presupuestal respecto de la Iniciativa, solicitud a la que se asignó el folio 002978 para su valoración, sin que a la fecha se haya tenido respuesta.

4. La Secretaría Técnica de esta Comisión Dictaminadora solicitó, mediante correo electrónico a la Dirección de Enlace Legislativo de la Secretaría de Gobernación, la opinión técnica por parte de la Secretaría de Economía, respecto de la Iniciativa de mérito, sin que a la fecha se haya obtenido respuesta.

III. Contenido de la Iniciativa.

La iniciativa presentada por el Diputado Fernando Jorge Castro Trenti, del Grupo Parlamentario de MORENA, señala que el distintivo "Hecho en México" es una marca de certificación cuya titularidad corresponde a la Secretaría de Economía y que tiene por objeto distinguir a los productos fabricados en el país. Se describe como un símbolo de calidad y competitividad, así como un emblema de identidad cultural y orgullo nacional, que permite a las personas identificar de manera visual los productos de origen local e incentivar su consumo. Se señala que actualmente 623 empresas y 1,983 productos cuentan con esta certificación.

Asimismo, en la Iniciativa de mérito se indica que el distintivo busca que los productos nacionales destaquen en el mercado interno y se posicionen en los mercados internacionales; en ese contexto, la Iniciativa hace referencia a las estrategias implementadas por otros países para proteger y distinguir sus productos, tales como la "Denominación de origen" en Colombia, así como los esquemas "Made in USA" en los Estados Unidos de América, o el "Made in Italy" y, de igual forma, abunda sobre la regulación de indicaciones geográficas en la Unión Europea, describiendo los marcos normativos que respectivamente respaldan estas figuras y señalando cuál es su función en la protección contra falsificaciones, así como en la preservación de la reputación de los productos y también en la garantía de autenticidad ante los consumidores.

La Iniciativa atiende a la política nacional al respecto, señalando que el 13 de enero de 2025 la Titular del Ejecutivo Federal presentó el "Plan México", concebido como una estrategia para lograr un desarrollo económico equitativo y sustentable orientado a la prosperidad compartida. Dentro de

las acciones prioritarias de dicho Plan, se prevé el relanzamiento de la marca "Hecho en México" como una herramienta útil para fortalecer el mercado interno, incrementar el contenido nacional, impulsar la soberanía productiva e incorporar a comerciantes y empresas (incluyéndose las micro, pequeñas y medianas empresas) a las cadenas globales de valor.

Asimismo, el Diputado promovente detalla en su Iniciativa cuáles son los requisitos para obtener la autorización del uso de las marcas "Hecho en México" y "Made in Mexico", entre los que se encuentran la utilización de insumos de origen mexicano o la realización del proceso de manufactura en el país, así como la acreditación de acciones alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030. En la Iniciativa se precisa que esta la autorización tiene una vigencia de cinco años, que es intransferible y que permite el uso del logotipo de manera accesoria, cuidando que no se dañe su reputación. De igual manera, en la Iniciativa se puntualizan cuáles podrían ser los beneficios esperados de esta autorización de uso de marcas, tales como el fortalecimiento de la confianza de los consumidores nacionales, el fomento al uso de insumos locales, la promoción de la sustentabilidad, el aumento de la competitividad y la presencia de México en el mercado global.

La Exposición de Motivos refiere que, conforme al Índice Mensual del Consumo Privado del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), entre 2021 y 2025 los bienes importados mostraron un incremento en el consumo de los hogares, lo cual se considera que podría estar vinculado a percepciones sobre la calidad o disponibilidad de los productos nacionales.

En este sentido, para poder contrarrestar esta tendencia, la Iniciativa describe los objetivos del Plan México que enfocados en fortalecer la industria nacional, en elevar el contenido nacional en la fabricación de bienes de consumo, en sustituir importaciones, en aumentar la producción de automóviles para consumo local y en priorizar fertilizantes hechos en México. Del mismo modo la Iniciativa menciona las reformas y los acuerdos complementarios, tales como: **(i)** la reforma a la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, para priorizar compras públicas de productos nacionales; **(ii)** los acuerdos con empresas para aumentar la venta de productos nacionales; **(iii)** la creación de una

Ventanilla Digital Nacional de Inversiones; **(iv)** la eliminación de trámites burocráticos; y, **(v)** el otorgamiento de financiamiento a Micro, Pequeñas y Medianas Empresas (en adelante, MIPYMES).

En su Iniciativa, el Diputado promovente presenta datos económicos para contextualizar la importancia del distintivo de la marca "Hecho en México"; así, de conformidad con las cifras de los Censos Económicos 2024, se destaca el número de establecimientos y personas ocupadas, así como la predominancia de microempresas en el sector privado y su contribución al ingreso y al empleo. En materia de comercio exterior, la Iniciativa resalta el déficit registrado en 2024, así como el monto de exportaciones e importaciones y la composición de éstas, subrayando el carácter manufacturero de la economía mexicana y su dependencia de insumos extranjeros.

La Iniciativa refiere el Índice de Complejidad Económica, señalando la posición de México a nivel mundial y su diversificación industrial, así como a índices internacionales de percepción de país y de "poder blando" (considerado conforme al *Brand Finance Global Soft Power Index*) en los que México ha descendido posiciones. Se menciona la red de tratados comerciales del país y la relevancia del Tratado México-Estados Unidos-Canadá, así como el fenómeno de relocalización de empresas (*nearshoring*) como una oportunidad para fortalecer la producción nacional, atraer inversión extranjera directa, impulsar la demanda interna y generar empleos en el sector manufacturero.

En el ámbito de la propiedad intelectual, la Iniciativa de mérito alude al Convenio de París y al Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio, destacando su importancia para la protección y reconocimiento internacional de las marcas de certificación; sobre estas bases se señala que, el distintivo "Hecho en México" se encuentra regulado por el acuerdo emitido por la Secretaría de Economía y por la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial, que establece mecanismos para su defensa frente al uso indebido o la falsificación, y que complementa las obligaciones de etiquetado previstas en la NOM-050-SCFI-2004.

Finalmente, en su exposición de motivos la Iniciativa que nos ocupa sostiene que la promoción del distintivo "Hecho en México" resulta fundamental para avanzar en la industrialización nacional, la sustitución de importaciones y el fortalecimiento de la producción local, así como para consolidarlo como una política integral de Estado vinculada al desarrollo de las micro, pequeñas y medianas empresas y al posicionamiento de la marca país en el entorno global.

Con el objetivo de identificar con mayor claridad las diferencias entre el texto legal vigente y el texto propuesto por el Diputado promovente, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

LEY PARA EL DESARROLLO DE LA COMPETITIVIDAD DE LA MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA

LEGISLACIÓN VIGENTE	INICIATIVA PROPUESTA
Artículo 12.- La Secretaría tendrá en materia de coordinación y desarrollo de la competitividad de las MIPYMES, las siguientes responsabilidades:	Artículo 12.- La Secretaría tendrá en materia de coordinación y desarrollo de la competitividad de las MIPYMES, las siguientes responsabilidades:
I. a V.	I. a V.
SIN CORRELATIVO	V Bis. Promover el consumo de productos y servicios de origen nacional e incentivar, entre las Mipyme, el uso de la marca de certificación "Hecho en México", conforme a las reglas de uso expedidas por la Secretaría, así como impulsar acciones de difusión y sensibilización que fortalezcan su visibilidad, y establecer criterios de evaluación y seguimiento que permitan medir su posicionamiento y contribución al desarrollo económico;
V. a X.	V. a X.
(…)	(…)

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

IV. Consideraciones de la Comisión.

PRIMERA. De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 39, numeral 1 y numeral 2, fracción XVII; y 45, numeral 6, incisos e) y f), de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; así como de los artículos 67, numeral 1, fracción I, 68, numeral 1, 80, numeral 1, fracción II, 157, numeral 1, fracción I, 158, numeral 1, fracción IV y demás relativos del Reglamento de la Cámara de Diputados, esta Comisión de Economía, Comercio y Competitividad, resulta competente para dictaminar la Iniciativa con Proyecto de Decreto descrita en el apartado de antecedentes del presente dictamen.

SEGUNDA. Esta Comisión Dictaminadora considera que la iniciativa materia del presente dictamen está alineada con los principios establecidos en el primer párrafo del artículo 25 y el primer párrafo del apartado A del artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (en adelante, CPEUM) en el que se consagra la planeación democrática del desarrollo nacional, misma que, para su debido y pleno entendimiento, debe considerarse relacionada con el contenido de los diversos artículos 5, 27 y 28 de la CPEUM, tal como lo determinó el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la jurisprudencia 76/2009 que se reproduce a continuación:

> PLANEACIÓN DEMOCRÁTICA DEL DESARROLLO NACIONAL Y SISTEMA NACIONAL DE DESARROLLO SOCIAL. SE FUNDAMENTAN EN LOS ARTÍCULOS 25 Y 26 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.
>
> Los citados preceptos establecen la rectoría económica del Estado para garantizar el crecimiento económico del país, la cual se cumple en los términos previstos en los propios dispositivos constitucionales, ***cuando el Estado alienta la producción, concede subsidios, otorga facilidades a empresas de nueva creación, estimula la exportación de sus productos, concede facilidades para la importación de materias***

> ***primas,*** organiza el sistema de planeación democrática del desarrollo nacional y el sistema nacional de desarrollo social, entre otras acciones. ***En estos preceptos constitucionales se establece la responsabilidad del Estado de organizar y conducir el desarrollo nacional, mediante el establecimiento de un sistema de planeación democrática que sea sólido, dinámico, permanente y equitativo al crecimiento de la economía para la independencia y democratización política, social y cultural de la nación.*** De este modo, la planeación deberá llevarse a cabo como un medio para el eficaz desempeño de la responsabilidad del Estado sobre el desarrollo integral y sustentable del país y deberá atender a la consecución de los fines y objetivos políticos, sociales, culturales y económicos contenidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Por tanto, ***la planeación nacional de desarrollo es la ordenación racional y sistemática de acciones que, con base en el ejercicio de las atribuciones del Ejecutivo Federal en materia de regulación y promoción de la actividad económica, social, política, cultural, de protección al ambiente y aprovechamiento racional de los recursos naturales, tiene como propósito la transformación de la realidad del país,*** de conformidad con las normas, principios y objetivos que la propia Constitución y las diversas leyes que las desarrollan establecen.
>
> Controversia constitucional 41/2006. Cámara de Diputados del Congreso de la Unión. 3 de marzo de 2008. Unanimidad de diez votos. Ausente: Guillermo I. Ortiz Mayagoitia. Ponente: José Ramón Cossío Díaz. Secretarios: Raúl Manuel Mejía Garza y Laura Patricia Rojas Zamudio.
>
> El Tribunal Pleno, el primero de julio en curso, aprobó, con el número 76/2009, la tesis jurisprudencial que antecede. México, Distrito Federal, a primero de julio de dos mil nueve.

Tal como lo señala la jurisprudencia antes citada, la planeación democrática del desarrollo nacional es la ordenación racional y sistemática de acciones que, con base en el ejercicio de las atribuciones del Ejecutivo Federal en materia de regulación y promoción de la actividad económica, social, política, cultural, de protección al ambiente y aprovechamiento racional de los recursos naturales, tiene como propósito la transformación de la realidad del país.

En ese mismo sentido, debe considerarse que el sistema de planeación democrática del desarrollo nacional debe ser sólido, dinámico, permanente

y equitativo al crecimiento de la economía para la independencia y democratización política, social y cultural de nuestro País.

Por tanto, esta Comisión Dictaminadora coincide con la jurisprudencia en cita en cuanto a que, al establecerse en el primer párrafo del artículo 25 de la CPEUM que "...*corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales*...", ello necesariamente implica que el Estado Mexicano tiene la responsabilidad de cumplir con dicho mandato constitucional realizando diversas acciones, tales como las que de forma enumerativa y no limitativa se enuncian: **(i)** alentar la producción; **(ii)** conceder subsidios, **(iii)** otorgar facilidades a empresas de nueva creación; **(iv)** estimular la exportación de sus productos; **(v)** conceder facilidades para la importación de materias primas; y, **(vi)** organizar el sistema de planeación democrática del desarrollo nacional y el sistema nacional de desarrollo social, entre otras.

En el mismo sentido, considerando que el primer párrafo del apartado A. del artículo 26 de la CPEUM establece que "...*El Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación*..." esta Comisión Dictaminadora advierte que la Iniciativa que nos ocupa se inserta en dicho marco constitucional al vincular la política de competitividad de las micro, pequeñas y medianas empresas (en adelante, MIPYMES) con instrumentos concretos de promoción productiva, particularmente mediante el impulso del distintivo "Hecho en México", cuya relanzamiento forma parte de la estrategia de desarrollo económico impulsada por la Secretaría de Economía.

En tal virtud, esta Comisión Dictaminadora considera que, atendiendo al marco constitucional anteriormente analizado, el fortalecimiento del mercado interno y la promoción del consumo de productos de origen nacional constituyen instrumentos legítimos de política económica

orientados a consolidar la planta productiva nacional, tal como se propone en la Iniciativa.

TERCERA. Esta Comisión Dictaminadora advierte que el signo distintivo y denominaciones "Hecho en México" o "Made in Mexico" constituyen una marca de certificación cuya titularidad corresponde a la Secretaría de Economía, tal como se desprende del "*Acuerdo por el que se dan a conocer las marcas de certificación Hecho en México y Made in Mexico y se expiden sus reglas de uso*", publicado en el Diario Oficial de la Federación (en adelante, DOF) el 17 de febrero de 2025.

Ahora bien, el régimen jurídico aplicable a las marcas de certificación está previsto en la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial (en adelante, LFPPI) específicamente en el Título IV "*De las Marcas, Avisos y Nombres Comerciales*", Capítulo II "*De las Marcas Colectivas y de Certificación*", en los artículos 183, 184, 185, 186, 187, 188 y 189.

Para el tema que nos ocupa, resulta relevante destacar que los artículos 183 y 184 de la LFPPI, establecen lo siguiente:

> **Artículo 183.-** Se entiende por marca de certificación un signo que distingue productos o servicios cuyas cualidades u otras características son verificadas por su titular, tales como:
>
> I.- Los componentes de los productos y servicios;
>
> II.- Las condiciones bajo las cuales los productos han sido elaborados y los servicios prestados;
>
> III.- La calidad, procesos u otras características de los productos y servicios; o
>
> IV.- El origen geográfico de los productos y servicios, entre otros.
>
> El titular de la marca de certificación verificará el cumplimiento de una o más de las cualidades o características establecidas en las fracciones I a IV del presente artículo, conforme a lo establecido en las reglas de uso.

> **Artículo 184.-** La marca de certificación podrá estar conformada por el nombre de una zona geográfica o contener dicho nombre, u otra indicación conocida por hacer referencia a la citada zona, que identifique un producto o servicio como originario de la misma, cuando determinada calidad, reputación, u otra característica del producto o servicio sea imputable fundamentalmente a su origen geográfico.

De lo anterior se desprende que las marcas de certificación están reguladas como signos distintivos que acreditan determinadas características verificadas por su titular, sin que ello implique derechos exclusivos de explotación comercial en los términos de una marca individual.

Asimismo, de acuerdo con la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual (en adelante, OMPI)[1] se entiende a la marca de certificación como aquel signo distintivo que está destinado a ser aplicado a productos o servicios, cuya calidad u otras características han sido controladas, verificadas o certificadas por el titular de la marca.

En tal virtud, para la OMPI la función de la marca de certificación es la de garantizar que los productos o servicios que ostentan la misma se encuentran dentro de los patrones o estándares preestablecidos por su titular y que, además, existe un sometimiento a un control previo y continuado por éste.

Para esta Comisión Dictaminadora resulta relevante destacar que, de acuerdo con la OMPI, el uso de las marcas de certificación conlleva beneficios propios de una estrategia empresarial, tal como es la oportunidad de acudir al mercado incorporando un prestigio, generado por el titular de la marca de certificación, lo cual añade valor a la marca individual al formar parte de todo un sistema de garantía; siendo, por tanto, una herramienta que puede permitir la tecnificación de procedimientos de producción y elaboración, utilización de tecnología y, en general, cualquier conocimiento que el titular de la marca de certificación pueda trasladar a

[1] Organización Mundial de la Propiedad Intelectual [OMPI]. (2006). La marca colectiva, la marca de certificación o de garantía; características, principales requisitos de constitución, titularidad y uso. Estudio de casos. https://www.wipo.int/edocs/mdocs/lac/es/ompi_pi_sdo_06/ompi_pi_sdo_06_1.doc

sus usuarios, lo que tiene por consecuencia que se estandaricen los productos en función de una calidad determinada y constante.

CUARTA. Esta Comisión Dictaminadora destaca que, conforme a los Censos Económicos 2024[2] elaborados por el INEGI, en México operan más de cinco millones de unidades económicas en el sector privado, de las cuales más del noventa y ocho por ciento corresponden a MIPYMES, lo que confirma la importancia estructural que éstas tienen dentro del aparato productivo nacional, así como la necesidad de fortalecer instrumentos que contribuyan a su posicionamiento en el mercado interno.

En este mismo sentido, conforme a los últimos datos[3] de la Balanza Comercial de Mercancías de México de 2024, publicada por el INEGI, se advierte que nuestro país mantiene una fuerte vocación manufacturera, así como que persiste una elevada participación de bienes importados en determinados segmentos de consumo; en este contexto, la promoción del distintivo "Hecho en México" o "Made in Mexico" como marca de certificación, puede contribuir a fortalecer la identificación de productos nacionales y a estimular decisiones de consumo informadas, sin que ello implique restricciones a la importación o distorsiones comerciales.

En virtud de lo anterior, esta Comisión Dictaminadora considera que la incorporación expresa de la promoción del distintivo "Hecho en México" o "Made in Mexico" dentro de las atribuciones de la Secretaría de Economía, previstas en el artículo 12 de la Ley para el Desarrollo de la Competitividad de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa, constituye una medida congruente con la estructura productiva nacional y con la necesidad de fortalecer el mercado interno, especialmente en el actual entorno que está caracterizado por una alta participación de bienes importados en determinados segmentos de consumo. Es importante puntualizar que el reconocimiento institucional de esta herramienta de certificación no implica restricciones al comercio ni barreras a la competencia, sino que se orienta

[2] Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2025). Censos económicos 2024. Resultados definitivos. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ce/2024/doc/ce2024_presenta.pdf
[3] Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2025). Balanza Comercial de Mercancías de México 2024. Información revisada al mes de diciembre. https://www.inegi.org.mx/rnm/index.php/catalog/948

a mejorar la visibilidad, trazabilidad y posicionamiento de los productos nacionales, especialmente aquellos elaborados por las MIPYMES.

En consecuencia, para esta Comisión Dictaminadora, la reforma propuesta en la Iniciativa que nos ocupa se perfila como un instrumento de política pública de carácter promocional que, al articularse con la realidad estadística del aparato productivo nacional y con el comportamiento reciente de la balanza comercial de nuestro país, puede contribuir a fortalecer la identidad industrial mexicana, a incentivar las decisiones de consumo informadas y a robustecer la competitividad de las MIPYMES dentro del mercado interno.

QUINTA. Esta Comisión Dictaminadora estima pertinente destacar que, la promoción de productos nacionales mediante marcas de certificación es una práctica común en economías avanzadas y que, por ende, resulta compatible con los diversos compromisos internacionales que han sido asumidos por México.

En efecto, del análisis al "*Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio*" (en adelante, ADPIC) que es de carácter obligatorio para todos los miembros de la Organización Mundial del Comercio, Sección 2 "*Marcas de fábrica o de comercio*", se desprende el reconocimiento y la protección a las marcas de certificación como instrumentos legítimos dentro del comercio internacional.

En este orden de ideas, las marcas de certificación, como "Hecho en México" o "Made in Mexico", constituyen signos distintivos protegidos internacionalmente, cuya promoción por parte del Estado no implica discriminación comercial ni restricciones cuantitativas prohibidas por el sistema multilateral de comercio, en tanto su uso es voluntario y no condiciona el acceso al mercado a bienes extranjeros.

Asimismo, esta Comisión Dictaminadora estima pertinente señalar que el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (en adelante, T-MEC) contiene disposiciones específicas en materia de propiedad intelectual que reconocen la protección de marcas y signos distintivos dentro del comercio regional; en particular, el artículo 20.2

"*Naturaleza y Alcance de las Obligaciones*" establece que cada parte deberá dar efecto a las disposiciones del Capítulo 20, relativas a la protección y observancia de los derechos de propiedad intelectual, conforme a su sistema jurídico interno.

En ese mismo orden de ideas, el artículo 20.17 "*Marcas*" establece que cada parte otorgará protección a las marcas, entendidas éstas como cualquier signo o combinación de signos que permita distinguir bienes o servicios de una persona de los de otras, incluyendo palabras, nombres, símbolos, dispositivos u otros elementos distintivos; la definición amplia es congruente con la protección de marcas de certificación conforme al derecho interno mexicano, incluida la figura del distintivo "Hecho en México" o "Made in Mexico", cuya regulación se encuentra prevista en la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial.

Por otra parte, el T-MEC no contiene disposición alguna que prohíba a las partes implementar políticas públicas de promoción de productos nacionales, siempre que tales medidas no constituyan trato discriminatorio ni restrinjan el acceso al mercado de bienes originarios de las demás partes. En este sentido, el Artículo 2.3 "*Trato Nacional*" establece que cada parte otorgará a los bienes de otra parte un trato no menos favorable que el otorgado a bienes similares de origen nacional.

Por ende, en consideración de esta Comisión, la promoción institucional de una marca de certificación de uso voluntario, como "Hecho en México" o "Made in Mexico", no altera las condiciones arancelarias ni impone requisitos adicionales a los bienes importados, por lo que no vulnera el principio de trato nacional ni las disciplinas de acceso a mercados.

En consecuencia, esta Comisión Dictaminadora considera que la adición propuesta en la Iniciativa al artículo 12 de la Ley para el Desarrollo de la Competitividad de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa, se limita a fortalecer un instrumento promocional dentro del marco de la propiedad industrial, sin establecer medidas restrictivas, subsidios condicionados o requisitos de desempeño prohibidos por el T-MEC. Por tanto, no se advierte incompatibilidad alguna con los compromisos comerciales internacionales asumidos por el Estado mexicano.

V. Modificaciones de la Comisión.

Finalmente, esta Comisión Dictaminadora considera procedente realizar ajustes de técnica legislativa a la Iniciativa materia del presente dictamen, a efecto de armonizar la redacción con la denominación oficial de las marcas de certificación "Hecho en México" y "Made in Mexico", conforme al Acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de febrero de 2025, así como precisar el alcance de la atribución conferida a la Secretaría de Economía en materia de promoción, difusión y seguimiento. Dichas adecuaciones no modifican el espíritu de la propuesta original, sino que fortalecen su claridad normativa y garantizan su congruencia con el marco jurídico vigente en materia de propiedad industrial y desarrollo de la competitividad de las MIPYMES, al darle una mayor viabilidad jurídica a los planteamientos que fueron vertidos en la exposición de motivos, así como para corregir cuestiones menores de técnica legislativa, para quedar de la siguiente manera:

LEY PARA EL DESARROLLO DE LA COMPETITIVIDAD DE LA MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA		
TEXTO VIGENTE	**TEXTO PROPUESTO EN LA INICIATIVA**	**MODIFICACIONES DE LA COMISIÓN**
Artículo 12.- La Secretaría tendrá en materia de coordinación y desarrollo de la competitividad de las MIPYMES, las siguientes responsabilidades: I. a V.	Artículo 12.- La Secretaría tendrá en materia de coordinación y desarrollo de la competitividad de las MIPYMES, las siguientes responsabilidades: I. a V.	Artículo 12.- La Secretaría tendrá en materia de coordinación y desarrollo de la competitividad de las MIPYMES, las siguientes responsabilidades: I. a V.
SIN CORRELATIVO	**V Bis. Promover el consumo de productos y servicios de origen nacional e incentivar, entre las Mipyme, el uso de la marca de certificación "Hecho en México", conforme a las reglas de uso expedidas por**	V Bis. Promover el consumo de productos y servicios de origen nacional e incentivar, entre las **MIPYMES**, el uso de la marca de certificación "Hecho en México" **o "Made in Mexico**, conforme a las reglas de

V. a X. (…)	**la Secretaría, así como impulsar acciones de difusión y sensibilización que fortalezcan su visibilidad, y establecer criterios de evaluación y seguimiento que permitan medir su posicionamiento y contribución al desarrollo económico;** V. a X. (…)	uso expedidas por la Secretaría, así como impulsar acciones de difusión y sensibilización que fortalezcan su visibilidad, y establecer criterios de evaluación y seguimiento que permitan medir su posicionamiento y contribución al desarrollo económico; V. a X. (…)
SIN CORRELATIVO	TRANSITORIOS **Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.**	TRANSITORIOS **Primero.-** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación. **Segundo.- Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente Decreto, se cubrirán con cargo al presupuesto aprobado a la Secretaría de Economía para el presente ejercicio fiscal y los subsecuentes que correspondan.**

VI. Resolutivo.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, las Diputadas y los Diputados que integran la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad, que suscriben el presente dictamen determinan **APROBAR CON MODIFICACIONES** la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona la fracción V Bis, al artículo 12, de la Ley para el Desarrollo de la Competitividad de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa, materia del presente dictamen y someten a consideración de esta Honorable Asamblea el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN V BIS AL ARTÍCULO 12 DE LA LEY PARA EL DESARROLLO DE LA COMPETITIVIDAD DE LA MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA

Artículo Único. Se adiciona una fracción V Bis al artículo 12 de la Ley para el Desarrollo de la Competitividad de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa, para quedar como sigue:

Artículo 12.- La Secretaría tendrá en materia de coordinación y desarrollo de la competitividad de las MIPYMES, las siguientes responsabilidades:

I. a V.

V Bis. Promover el consumo de productos y servicios de origen nacional e incentivar, entre las MIPYMES, el uso de la marca de certificación "Hecho en México" o "Made in Mexico", conforme a las reglas de uso expedidas por la Secretaría, así como impulsar acciones de difusión y sensibilización que fortalezcan su visibilidad, y establecer criterios de evaluación y seguimiento que permitan medir su posicionamiento y contribución al desarrollo económico;

VI. a X.

...

TRANSITORIOS

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

Segundo.- Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente Decreto, se cubrirán con cargo al presupuesto aprobado a la Secretaría de Economía para el presente ejercicio fiscal y los subsecuentes que correspondan.

Así se acordó y votó en reunión ordinaria de la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad, en el Palacio Legislativo de San Lázaro, el 18 de febrero de 2026.

VII

H. CÁMARA DE DIPUTADOS **LXVI LEGISLATURA**

Economía, Comercio y Competitividad

LISTA DE VOTACIÓN

Décima Reunión Ordinaria **FECHA: 18/02/2026**

DICTAMEN DE LA INICIATIVA A LA LEY PARA EL DESARROLLO DE LA COMPETITIVIDAD DE LA MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA, DIP. FERNANDO CASTRO TRENTI (MORENA)

		SENTIDO DEL VOTO		
		FAVOR	CONTRA	ABSTENCIÓN
Presidencia				
Salim Alle Miguel Ángel	PAN			
Secretaría				
Álvarez Nemer Mónica Angélica	MORENA			
Armendáriz Guerra Carmen Patricia	MORENA			
Higareda Segura Lucero	MORENA			
Morán Sánchez Leoncio Alfonso	MORENA			
Rodríguez Pérez Luz María	MORENA			
Valdés Peña Jesús	MORENA			

Economía, Comercio y Competitividad

LISTA DE VOTACIÓN

Décima Reunión Ordinaria FECHA: **18/02/2026**

DICTAMEN DE LA INICIATIVA A LA LEY PARA EL DESARROLLO DE LA COMPETITIVIDAD DE LA MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA, DIP. FERNANDO CASTRO TRENTI (MORENA)

		SENTIDO DEL VOTO		
		FAVOR	CONTRA	ABSTENCIÓN
Vázquez Navarro Enrique	MORENA			
Granados Trespalacios María Angélica	PAN			
Sánchez Rodríguez Ernesto	PAN			
Gali López José Antonio	PVEM			
Scherer Pareyón Julio Javier	PVEM			
Benavides Castañeda José Alberto	PT			
Gutiérrez Arroyo Hugo Eduardo	PRI			

Economía, Comercio y Competitividad

LISTA DE VOTACIÓN **Décima Reunión Ordinaria** **FECHA: 18/02/2026**

DICTAMEN DE LA INICIATIVA A LA LEY PARA EL DESARROLLO DE LA COMPETITIVIDAD DE LA MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA, DIP. FERNANDO CASTRO TRENTI (MORENA)

		SENTIDO DEL VOTO		
		FAVOR	CONTRA	ABSTENCIÓN
Núñez Sánchez Gloria Elizabeth	MC			
Integrante				
Aguilar López José Alejandro	PT			
Alonso Que Erubiel Lorenzo	PRI			
Ávila Flores Claudia Selene	MORENA			
Basto González Gabriela del Carmen	MORENA			
Carvajal Hidalgo Alejandro	MORENA			
Castellanos Polanco Favio	MORENA			

Economía, Comercio y Competitividad

LISTA DE VOTACIÓN

Décima Reunión Ordinaria **FECHA: 18/02/2026**

DICTAMEN DE LA INICIATIVA A LA LEY PARA EL DESARROLLO DE LA COMPETITIVIDAD DE LA MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA, DIP. FERNANDO CASTRO TRENTI (MORENA)

		SENTIDO DEL VOTO		
		FAVOR	CONTRA	ABSTENCIÓN
Ebrard Lestrade Sebastián	MORENA			
Escobar García Zenyazen Roberto	MORENA			
González Soto Santiago	MORENA			
López Gorosave Rocío	MORENA			
Miranda Barrera Luis Enrique	PVEM			
Murguía Lardizábal Daniel	MORENA			

Economía, Comercio y Competitividad

LISTA DE VOTACIÓN

Décima Reunión Ordinaria FECHA: **18/02/2026**

DICTAMEN DE LA INICIATIVA A LA LEY PARA EL DESARROLLO DE LA COMPETITIVIDAD DE LA MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA, DIP. FERNANDO CASTRO TRENTI (MORENA)

		SENTIDO DEL VOTO		
		FAVOR	CONTRA	ABSTENCIÓN
Nader Nasrallah Jesús Antonio	PAN			
Pérez Popoca María Fabiola Karina	MORENA			
Torres Cofiño Marcelo de Jesús	PAN			
Blancas Mercado Bruno	MORENA			
Valladares Eichelmann Juan Carlos	PVEM			
Zamora Gastélum Mario	PRI			

Economía, Comercio y Competitividad

LISTA DE VOTACIÓN **Décima Reunión Ordinaria** **FECHA: 18/02/2026**

DICTAMEN DE LA INICIATIVA A LA LEY PARA EL DESARROLLO DE LA COMPETITIVIDAD DE LA MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA, DIP. FERNANDO CASTRO TRENTI (MORENA)

	SENTIDO DEL VOTO		
	FAVOR	CONTRA	ABSTENCIÓN
TOTAL	24	Ø	Ø

Fecha Aprobación 09/10/2024
Fecha Instalación: 29/10/2024

Grupo Parlamentario:	MORENA	PAN	PVEM	PT	PRI	MC	
Composición actual:	18	5	4	4	3	1	35

Secretario Técnico:
Rogelio Ibarra Juárez

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 83 BIS Y 84 DE LA LEY FEDERAL PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN.

HONORABLE ASAMBLEA:

La Comisión de Derechos Humanos de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 39, numerales 1 y 2 y 45, numerales 6, incisos e) y f), 7 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y 80, Numeral 1, fracción II, 82, numeral 1, 84, 85, 157, numeral 1, fracción I, y 158, numeral 1, fracción IV, del Reglamento de la Cámara de Diputados y demás relativos de dicho ordenamiento, presenta el dictamen correspondiente, bajo el tenor de la siguiente:

METODOLOGÍA:

I. En el capítulo de **"ANTECEDENTES"**, se da constancia del trámite de inicio del proceso legislativo, del recibo de turno para el dictamen de las Iniciativas y de los trabajos previos de la comisión dictaminadora.

II. En el capítulo correspondiente a **"CONTENIDO DE LA INICIATIVA"**, se sintetiza el alcance de las proposiciones de mérito.

III. En el capítulo de **"CONSIDERACIONES"**, las comisiones expresan los argumentos de valoración de las Iniciativas y de los motivos que sustentan la resolución de la misma.

I. ANTECEDENTES

1. En sesión celebrada de fecha 18 de septiembre de 2025, fue presentada ante el Pleno de esta Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 83 Bis y 84 de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, suscrita por el Diputado Paulo Gonzalo Martínez López, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.
2. En esa misma fecha, la Mesa Directiva dispuso que dicha Iniciativa se publicara en la Gaceta Parlamentaria con el expediente número 3260, así como turnarla a la Comisión de Derechos Humanos, para su análisis y dictamen correspondiente.
3. En fecha 19 de septiembre de 2025, fue recibida en la Comisión de Derechos Humanos para los efectos legales conducentes.
4. En fecha 1 de octubre de 2025, se recibió mediante oficio la opinión del Centro de Estudios de Derecho e Investigaciones Parlamentarias (CEDIP).
5. En fecha 13 de octubre de 2025, se recibió mediante oficio la opinión del Centro de Estudios de las Finanzas Públicas (CEFP).
6. En fecha 24 de octubre de 2025, se recibió la opinión del Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP).

Con base en lo anterior, los integrantes de esta Comisión dictaminadora, procedimos a la elaboración del dictamen correspondiente.

II. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

El diputado promovente parte de la premisa de que la discriminación constituye una práctica que vulnera los derechos humanos, especialmente de las niñas, niños y

adolescentes, al generar exclusión, aislamiento y afectaciones a la salud mental que pueden derivar en conductas autodestructivas o suicidas. Sostiene que la prevención de tales consecuencias requiere fortalecer los mecanismos institucionales de reparación del daño con un enfoque de salud mental y atención integral a las víctimas.

Señala que la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación establece en sus artículos 83 Bis y 84 las medidas administrativas y de reparación que puede imponer el Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED). No obstante, advierte que el marco vigente no contempla de manera explícita la atención psicológica o psiquiátrica para menores de edad víctimas de discriminación, pese a que las afectaciones derivadas de estos actos pueden impactar gravemente su bienestar emocional y desarrollo personal.

El promovente destaca que, de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el suicidio se ha convertido en una de las principales causas de muerte entre la población joven en México, por lo que considera necesario reforzar las políticas públicas de prevención mediante la legislación en materia de no discriminación. Asimismo, hace referencia a las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), que incluyen el acceso oportuno a servicios de salud mental como una estrategia prioritaria de prevención del suicidio.

En este contexto, la iniciativa tiene por objeto reformar los artículos 83 Bis y 84 de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, a fin de establecer expresamente que, dentro de las medidas de reparación por actos discriminatorios, el Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación podrá ordenar la atención de salud mental en el caso de menores de edad, y que, para la imposición de dichas

medidas, se consideren la edad y capacidad de la persona peticionaria y agraviada como criterios fundamentales.

Con ello, se pretende garantizar que los procedimientos de reparación del daño derivados de actos discriminatorios incorporen un enfoque diferenciado de niñez y adolescencia, orientado a proteger la salud mental y la integridad emocional de las víctimas, en cumplimiento del principio del interés superior de la niñez previsto en el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

A continuación, se presenta un cuadro comparativo que contempla la ley vigente y las modificaciones propuestas por el legislador:

LEY FEDERAL PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO POR LA INICIATIVA
Artículo 83 Bis.- El Consejo podrá imponer las siguientes medidas de reparación: **...** **II. Compensación por el daño ocasionado;** **III a V.**	Artículo 83 Bis.- El Consejo podrá imponer las siguientes medidas de reparación: ... II. Compensación por el daño ocasionado; **incluyendo atención de salud mental en caso de menores de edad;** III a V.
Artículo 84.- Para la imposición de las medidas administrativas y de reparación, se tendrá en consideración; **I. Derogada** **II a IV.**	Artículo 84.- Para la imposición de las medidas administrativas y de reparación, se tendrá en consideración; **I. La edad y capacidad de la persona peticionaria y agraviada.** II a IV.

Opiniones técnicas recibidas:

El Centro de Estudios de Derecho e Investigaciones Parlamentarias (CEDIP) considera que la iniciativa es jurídicamente procedente, al fortalecer las medidas de reparación previstas en la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación. Señala que la propuesta no contraviene el orden constitucional ni los tratados internacionales en materia de derechos humanos, y se encuentra en concordancia con el artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que prohíbe toda forma de discriminación. No obstante, advierte un detalle de técnica legislativa, relativo a la numeración de las fracciones del artículo 84, pues la fracción I se encuentra derogada; recomienda ajustar la redacción para evitar duplicidades o inconsistencias normativas.

Por su parte, el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas (CEFP) determinó que la iniciativa no genera impacto presupuestario, al no implicar la creación de nuevas unidades administrativas, plazas, programas o erogaciones adicionales para la Administración Pública Federal. Precisa que las medidas de reparación propuestas, incluyendo la atención de salud mental para menores de edad víctimas de discriminación, podrán implementarse mediante la estructura y presupuesto existentes del Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED), sin necesidad de recursos extraordinarios.

Asimismo, el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP) estima que la propuesta resulta socialmente viable y pertinente, al reconocer la necesidad de incorporar la atención psicológica y de salud mental dentro de las medidas de reparación por discriminación, en beneficio de niñas, niños y adolescentes. El CESOP subraya que, aunque la relación entre discriminación y suicidio no es lineal, existen evidencias científicas que vinculan la exclusión y la estigmatización con trastornos mentales como la depresión y la ansiedad. En consecuencia, la reforma

se considera adecuada y congruente con una política pública integral de prevención del suicidio y protección de la salud mental, orientada al fortalecimiento de los derechos humanos y la no discriminación.

III. CONSIDERACIONES

PRIMERA. La iniciativa encuentra sustento en los artículos 1° y 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que consagran el principio de igualdad y no discriminación, así como el derecho a la salud, incluyendo la salud mental. Del mismo modo, se vincula con la Convención Americana sobre Derechos Humanos (arts. 1.1 y 19), el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (art. 12) y la Convención sobre los Derechos del Niño (arts. 3, 24 y 39), que obligan al Estado mexicano a adoptar medidas de prevención, atención y reparación ante vulneraciones que afecten la dignidad y el bienestar de las personas, especialmente de quienes se encuentran en situación de vulnerabilidad.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos consagra en su artículo 1º el principio de igualdad y no discriminación, disponiendo que:

> "Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, género, edad, discapacidad, condición social, condiciones de salud, religión, opiniones, preferencias sexuales, estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas."

Asimismo, el artículo 4º constitucional establece el derecho de toda persona a la protección de la salud, y dispone que el Estado debe velar y cumplir con el principio del interés superior de la niñez en todas las decisiones que les conciernan.

SEGUNDA. La modificación a la fracción II del artículo 83 Bis, al precisar que la compensación por el daño ocasionado incluye la atención psicológica, fortalece el principio de reparación integral en casos de discriminación.

La medida reconoce que las afectaciones derivadas de actos discriminatorios trascienden el ámbito patrimonial y pueden impactar la esfera moral y emocional de las personas. Al incluir expresamente la atención psicológica dentro de la compensación, la ley incorpora una dimensión restaurativa que busca restablecer la integridad personal y la dignidad de la víctima, en congruencia con la jurisprudencia nacional e internacional sobre reparación del daño moral.

TERCERA. El legislador promovente propone incorporar la atención de salud mental como parte de la compensación prevista en el artículo 83 Bis de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación. Esta medida fortalece el marco jurídico existente, al dotar de contenido la noción de reparación integral del daño, y al reconocer que la afectación psicoemocional de las víctimas como un componente esencial de la justicia restaurativa.

La Comisión Dictaminadora estimó procedente suprimir la referencia exclusiva a niñas, niños y adolescentes, como el legislador lo contempla, con el propósito de ampliar el alcance de la medida de reparación y garantizar la universalidad de la atención psicológica.

La reforma reafirma el principio de igualdad ante la ley y la prohibición de toda forma de discriminación contenida en el artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Limitar la atención psicológica a niñas, niños y adolescentes habría generado un trato diferenciado injustificado, al excluir de esa medida a otros grupos sociales igualmente vulnerables —como mujeres, personas mayores, personas con discapacidad o integrantes de comunidades indígenas—

que también pueden experimentar afectaciones psicológicas derivadas de actos discriminatorios.

Por tanto, la eliminación de la referencia etaria garantiza que toda víctima de discriminación, independientemente de su edad, género o condición, pueda acceder a la atención psicológica como parte de la compensación, fortaleciendo el principio de igualdad sustantiva.

La supresión de la frase específica también obedece a razones de técnica legislativa. La Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación protege a todas las personas en general; en consecuencia, introducir una categoría limitada por edad resultaba innecesario y podía generar redundancia o ambigüedad interpretativa.

Además, el enfoque diferenciado hacia niñas, niños y adolescentes no se elimina, sino que se traslada al artículo 84, mediante la adición de la fracción V, que obliga a la autoridad a considerar la edad y capacidad de la persona peticionaria o agraviada al imponer las medidas administrativas o de reparación. Con ello, se mantiene la protección reforzada de la niñez y adolescencia, pero en el lugar normativo correcto, garantizando coherencia estructural y claridad jurídica.

En consecuencia, esta Comisión Dictaminadora considera jurídicamente procedente que la compensación prevista en el artículo 83 Bis de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación incorpore expresamente la atención psicológica especializada como una medida de reparación del daño moral y emocional causado por la discriminación. Ello fortalece el enfoque humanista y de derechos humanos de la ley, haciendo efectivos los principios de igualdad, dignidad y justicia restaurativa que rigen el orden constitucional mexicano.

CUARTA. Desde el punto de vista técnico, la redacción final del artículo 83 Bis elimina ambigüedades y mejora la claridad de la norma, al tiempo que la adición de la fracción V al artículo 84 respeta la numeración vigente y evita reactivar fracciones derogadas.

De esta manera, las reformas mantienen la coherencia estructural de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación y armonizan su contenido con la terminología utilizada en otros ordenamientos federales, como la Ley General de Salud, que reconoce la atención psicológica como parte de los servicios integrales de salud.

La nueva redacción simplificada favorece la interpretación sistemática de la ley, fortalece la seguridad jurídica y facilita su aplicación administrativa sin generar cargas presupuestarias adicionales.

QUINTA. La propuesta de adicionar al artículo 84 de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación la consideración de la edad y capacidad de la persona peticionaria o agraviada como criterio para la imposición de medidas administrativas y de reparación, resulta pertinente y jurídicamente fundada.

Este planteamiento introduce en la ley el principio de vulnerabilidad diferenciada, que reconoce que no todos los actos de discriminación producen el mismo impacto en quienes los sufren. Cuando la víctima es una niña, un niño o un adolescente, la gravedad del agravio y sus efectos emocionales y sociales son mayores, dada su etapa de desarrollo, su dependencia familiar y su situación de indefensión frente a actos de exclusión o violencia simbólica.

Resulta entonces necesario que la autoridad encargada de resolver los casos de discriminación —el Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (Conapred)— tome en cuenta, al dictar sus resoluciones, si la persona agraviada pertenece a un

grupo especialmente vulnerable, en razón de su edad o capacidad física, mental o emocional. Este enfoque diferencial permite una respuesta más justa y proporcional, acorde con la intensidad del daño y las condiciones particulares de la víctima.

El artículo 19 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos establece que todo niño tiene derecho a las medidas de protección que su condición requiere por parte de su familia, de la sociedad y del Estado. En la misma línea, la Corte Interamericana de Derechos Humanos ha señalado que los Estados deben ejercer un deber reforzado de cuidado y adoptar medidas especiales para garantizar los derechos de las personas menores de edad, asegurando su desarrollo integral y la protección de su dignidad.

Por tanto, incorporar la edad y capacidad de la persona peticionaria o agraviada como criterio de valoración en la imposición de sanciones y medidas de reparación garantiza un enfoque diferenciado de justicia, que reconoce las desigualdades reales y las condiciones de especial vulnerabilidad de la infancia y la adolescencia. Esta previsión, además, se alinea con el principio de igualdad sustantiva y con el derecho a la no discriminación previsto en el artículo 1º constitucional, dotando al Conapred de un parámetro objetivo que fortalece la equidad en la resolución de los procedimientos.

SEXTA. Esta Comisión Dictaminadora, en el ejercicio de su facultad de análisis técnico y jurídico, llevó a cabo el estudio del alcance de las reformas propuestas por el legislador promovente a los artículos 83 Bis y 84 de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, a efecto de determinar su viabilidad constitucional, técnica y normativa.

No obstante, del análisis de técnica legislativa, esta Comisión advierte que la redacción original requiere precisiones, por lo que esta Comisión Dictaminadora

estima procedente reformular la fracción II del artículo 83 Bis, para quedar en los términos siguientes:

"II. Compensación por el daño ocasionado, incluida la atención psicológica;"

Esta redacción preserva el propósito del legislador promovente y otorga mayor claridad normativa, con el fin de ampliar el alcance de la medida de reparación y garantizar la universalidad del derecho a la atención psicológica para todas las personas que sufran actos discriminatorios.

Dicha supresión no implica retroceso alguno en la protección de la niñez, sino una mejora en términos de técnica legislativa y coherencia normativa, por las siguientes razones:

1.- Limitar expresamente la atención psicológica únicamente a niñas, niños y adolescentes podría interpretarse como una exclusión tácita respecto de otras personas víctimas de discriminación —como mujeres, personas mayores, personas con discapacidad o integrantes de grupos históricamente marginados— que también pueden sufrir afectaciones emocionales y psicológicas derivadas de tales actos.

Al eliminar la referencia exclusiva a la niñez, la disposición adquiere carácter general, garantizando que toda persona víctima de discriminación pueda acceder a una reparación integral que contemple atención psicológica, conforme al principio de igualdad y no discriminación del artículo 1° constitucional.

2.- La Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación tiene un alcance general y protege a todas las personas sin distinción de edad, género o condición. Por ello, mantener una redacción segmentada por grupo etario resultaba innecesario y podía generar redundancia o confusión interpretativa.

La fórmula "Compensación por el daño ocasionado, incluida la atención psicológica" es más clara, concisa y congruente con el estilo normativo de la ley, sin menoscabar la protección reforzada que otras disposiciones constitucionales y convencionales ya otorgan a la infancia.

3.- La consideración de la edad y capacidad de la persona peticionaria o agraviada se incorporó expresamente en la nueva fracción V del artículo 84.

De esta forma, el enfoque diferenciado hacia niñas, niños y adolescentes —y hacia otros grupos en situación de vulnerabilidad— queda plenamente cubierto en el marco de los criterios de graduación de las medidas, evitando duplicidad normativa entre ambos artículos.

4.- La atención psicológica debe entenderse como una medida de carácter general dentro del concepto de compensación, pues toda afectación discriminatoria produce consecuencias emocionales que pueden requerir atención profesional. La reforma conserva este espíritu y lo fortalece, al hacer que la atención psicológica forme parte inherente de la reparación integral, sin restringir su aplicación a un solo grupo poblacional.

Por lo que respecta al artículo 84, la iniciativa propone incorporar la edad y capacidad de la persona agraviada como elemento a considerar para la imposición de medidas administrativas y de reparación. La Comisión coincide en la pertinencia de esta adición, ya que introduce un criterio de vulnerabilidad reforzada conforme al principio del interés superior de la niñez. Sin embargo, técnicamente no resulta viable reformar la fracción I de dicho artículo, toda vez que esta se encuentra derogada desde la reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de marzo de 2014.

En virtud de los principios de seguridad jurídica y técnica legislativa, no puede reactivarse una disposición derogada sin una norma expresa de restitución. Por ello, la vía correcta es adicionar una nueva fracción V, conservando las numeraciones y referencias vigentes, para incorporar el criterio relativo a la edad y capacidad de la persona peticionaria o agraviada.

En atención a lo anterior y con el propósito de dotar de certeza sobre el alcance de las reformas, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

LEY FEDERAL PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO POR EL LEGISLADOR PROMOVENTE	TEXTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN DICTAMINADORA
Artículo 83 Bis. - El Consejo podrá imponer las siguientes medidas de reparación: **I. Restitución del derecho conculcado por el acto, omisión o práctica social discriminatoria;** **II. Compensación por el daño ocasionado;** **III. Amonestación pública;** **IV. Disculpa pública o privada; y** **V. Garantía de no repetición del acto, omisión o práctica social discriminatoria.**	**Artículo 83 Bis.-** El Consejo podrá imponer las siguientes medidas de reparación: I. Restitución del derecho conculcado por el acto, omisión o práctica social discriminatoria; **II. Compensación por el daño ocasionado, incluyendo atención de salud mental en el caso de menores de edad;** III. Amonestación pública; IV. Disculpa pública o privada; y V. Garantía de no repetición del acto, omisión o práctica social discriminatoria.	**Artículo 83 Bis.-** El Consejo podrá imponer las siguientes medidas de reparación: I. Restitución del derecho conculcado por el acto, omisión o práctica social discriminatoria; **II. Compensación por el daño ocasionado, incluida la atención psicológica;** III. Amonestación pública; IV. Disculpa pública o privada; y V. Garantía de no repetición del acto, omisión o práctica social discriminatoria.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO POR EL LEGISLADOR PROMOVENTE	TEXTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN DICTAMINADORA
Artículo 84.- Para la imposición de las medidas administrativas y de reparación, se tendrá en consideración: **I. Derogada;** **II. La gravedad de la conducta o práctica social discriminatoria;** **II Bis. La concurrencia de dos o más motivos o formas de discriminación;** **III. La reincidencia, entendiéndose por ésta cuando la misma persona incurra en igual, semejante o nueva violación al derecho a la no discriminación, sea en perjuicio de la misma o diferente parte agraviada;** **IV. El efecto producido por la conducta o práctica social discriminatoria.**	**Articulo 84.-** Para la imposición de las medidas administrativas y de reparación, se tendrá en consideración: **I. La edad y capacidad de la persona peticionaria o agraviada;** II. La gravedad de la conducta o práctica social discriminatoria; II Bis. La concurrencia de dos o más motivos o formas de discriminación; III. La reincidencia, entendiéndose por ésta cuando la misma persona incurra en igual, semejante o nueva violación al derecho a la no discriminación, sea en perjuicio de la misma o diferente parte agraviada; IV. El efecto producido por la conducta o práctica social discriminatoria.	**Articulo 84.-** Para la imposición de las medidas administrativas y de reparación, se tendrá en consideración: I. Derogada; II. La gravedad de la conducta o práctica social discriminatoria; II Bis. La concurrencia de dos o más motivos o formas de discriminación; III. La reincidencia, entendiéndose por ésta cuando la misma persona incurra en igual, semejante o nueva violación al derecho a la no discriminación, sea en perjuicio de la misma o diferente parte agraviada; IV. El efecto producido por la conducta o práctica social discriminatoria; **V. La edad y capacidad de la persona peticionaria o agraviada.**

A juicio de esta Comisión Dictaminadora, las adecuaciones realizadas no alteran el objetivo esencial de la iniciativa del legislador promovente. Las modificaciones introducidas se limitan a:

1. Precisar los elementos de técnica legislativa;
2. Armonizar la terminología con la legislación federal aplicable;
3. Asegurar la coherencia estructural del articulado; y
4. Garantizar la seguridad jurídica evitando reactivar fracciones derogadas.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, las y los integrantes de la Comisión de Derechos Humanos someten a la consideración del Pleno de esta Honorable Cámara de Diputados el siguiente: Proyecto de Decreto, en los términos siguientes:

PROYECTO DE DECRETO

POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 83 BIS Y 84 DE LA LEY FEDERAL PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN.

ÚNICO.- Se reforma la fracción II del artículo 83 Bis y se adiciona una fracción V al artículo 84, todos de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, para quedar como sigue:

Artículo 83 Bis.- El Consejo podrá imponer las siguientes medidas de reparación:

I. …

II. Compensación por el daño ocasionado, **incluida la atención psicológica;**

III. a V. …

Artículo 84. …

I. a IV. …

V. **La edad y capacidad de la persona peticionaria o agraviada.**

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. El Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (Conapred) realizará, dentro de los 180 días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, las adecuaciones normativas, administrativas y operativas necesarias para la correcta aplicación de las disposiciones contenidas en el mismo.

TERCERO. Las acciones y medidas derivadas de la reforma deberán instrumentarse de manera progresiva y con base en la disponibilidad presupuestaria, asegurando en todo momento la atención prioritaria a niñas, niños y adolescentes víctimas de discriminación, conforme al principio del interés superior de la niñez.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 19 de noviembre de 2025.

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA
SOBERANÍA Y JUSTICIA SOCIAL

COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS
TERCERA REUNIÓN ORDINARIA
2DO. AÑO DE EJERCICIO LEGISLATIVO
Miércoles 19 de noviembre de 2025.

LISTA DE VOTACIÓN

I. Proyecto de Dictamen en sentido positivo con modificaciones de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 83 Bis y 84 de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, suscrita por el Diputado Paulo Gonzalo Martínez López, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

FOTO	DIPUTADO	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
	DIP. YOLOCZIN LIZBETH DOMÍNGUEZ SERNA **PRESIDENTA**			
	DIP. PALOMA DOMÍNGUEZ UGARTE SECRETARIA			
	DIP. OLGA MARÍA DEL CARMEN SÁNCHEZ CORDERO DÁVILA SECRETARIA			
	DIP. MILDRED ÁVILA VERA SECRETARIA			
	DIP. MARISELA ZUÑIGA CERON SECRETARIA			

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA
SOBERANÍA Y JUSTICIA SOCIAL

COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS
TERCERA REUNIÓN ORDINARIA
2DO. AÑO DE EJERCICIO LEGISLATIVO
Miércoles 19 de noviembre de 2025.

LISTA DE VOTACIÓN

I. Proyecto de Dictamen en sentido positivo con modificaciones de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 83 Bis y 84 de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, suscrita por el Diputado Paulo Gonzalo Martínez López, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

FOTO	DIPUTADO	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
	DIP. MANUEL VÁZQUEZ ARELLANO SECRETARIO			
	DIP. MA. LEONOR NOYOLA CERVANTES SECRETARIA			
	DIP. LAURA HERNÁNDEZ GARCÍA SECRETARIA			
	DIP. JAZMÍN YANELI VILLANUEVA MOO SECRETARIA			
	DIP. DIANA CASTILLO GABINO SECRETARIA			

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA
SOBERANÍA Y JUSTICIA SOCIAL

COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS
TERCERA REUNIÓN ORDINARIA
2DO. AÑO DE EJERCICIO LEGISLATIVO
Miércoles 19 de noviembre de 2025.

LISTA DE VOTACIÓN

I. Proyecto de Dictamen en sentido positivo con modificaciones de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 83 Bis y 84 de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, suscrita por el Diputado Paulo Gonzalo Martínez López, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

FOTO	DIPUTADO	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
	DIP. DAVID ALEJANDRO CORTÉS MENDOZA SECRETARIO			
	DIP. ANAY BELTRÁN REYES SECRETARIA			
	DIP.VÍCTOR MANUEL PÉREZ DÍAZ INTEGRANTE			
	DIP. ROSA MARÍA CASTRO SALINAS INTEGRANTE			
	DIP. MÓNICA HERRERA VILLAVICENCIO INTEGRANTE			

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA

COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS
TERCERA REUNIÓN ORDINARIA
2DO. AÑO DE EJERCICIO LEGISLATIVO
Miércoles 19 de noviembre de 2025.

LISTA DE VOTACIÓN

I. Proyecto de Dictamen en sentido positivo con modificaciones de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 83 Bis y 84 de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, suscrita por el Diputado Paulo Gonzalo Martínez López, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

FOTO	DIPUTADO	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
	DIP. MARTHA AMALIA MOYA BASTÓN INTEGRANTE			
	DIP. MARÍA GRACIELA GAITÁN DÍAZ INTEGRANTE			
	DIP. GABRIELA VALDEPEÑAS GONZÁLEZ INTEGRANTE			
	DIP. EVANGELINA MORENO GUERRA INTEGRANTE			
	DIP. DIONICIA VÁZQUEZ GARCÍA INTEGRANTE			

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA
SOBERANÍA Y JUSTICIA SOCIAL

COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS
TERCERA REUNIÓN ORDINARIA
2DO. AÑO DE EJERCICIO LEGISLATIVO
Miércoles 19 de noviembre de 2025.

LISTA DE VOTACIÓN

I. Proyecto de Dictamen en sentido positivo con modificaciones de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 83 Bis y 84 de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, suscrita por el Diputado Paulo Gonzalo Martínez López, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

FOTO	DIPUTADO	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
	DIP. CATALINA DÍAZ VILCHIS INTEGRANTE			
	DIP. AMARANTE GONZALO GÓMEZ ALARCÓN INTEGRANTE			
	DIP. ALEJANDRO CALDERÓN DÍAZ INTEGRANTE			
	DIP. ADASA SARAY VÁZQUEZ INTEGRANTE			

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura

Junta de Coordinación Política

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Kenia López Rabadán, presidenta; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Paulina Rubio Fernández, PAN; Raúl Bolaños-Cacho Cué, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Irais Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

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/**