

QUE EXPIDE LA LEY GENERAL DE PUERTOS, SUSCRITA POR LOS DIPUTADOS ALEJANDRO GERTZ MANERO, LUIS ANTONIO MARTÍNEZ ARMENGOL Y FRANCISCO ARMANDO MEZA CASTRO, DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS DE CONVERGENCIA, DEL PRI Y DEL PRD, RESPECTIVAMENTE

Los que suscriben, Alejandro Gertz Manero, Luis Antonio Martínez Armengol y Francisco Armando Meza Castro, integrantes de la mesa directiva de la Comisión de Marina de la LXI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, 72 y 73 de la Constitución Política; 39 y 45, numerales 6, incisos f) y g), y 7, de la Ley Orgánica; y 55, 56, 60, 87 y 88 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y con base en la siguiente

Exposición de Motivos

Antecedentes

Primero. Esta Ley General de Puertos deroga la anterior, vigente desde 1993. Las consideraciones argumentadas en aquel momento, superaron con creces las que hoy prevalecen en este sector. Originalmente se pretendía establecer una regulación específica con el objeto de asegurar la apertura comercial, preservar la rectoría económica del Estado, precisar su participación en la creación de infraestructura, dar al transporte marítimo la mayor certidumbre para alentar la inversión privada y crear un sistema portuario nacional.

Segundo. Una de las preocupaciones de esta ley fue garantizar a través de la figura de la concesión un compromiso recíproco entre el Estado y los inversionistas para obtener rendimientos mutuos en beneficio de la sociedad y se hizo hincapié en que la concesión constituyera una potestad del Estado para explotar bienes de la nación o prestar servicios.

Tercero. Después de una vigencia de casi 15 años, surgió la preocupación de actualizar la Ley de Puertos y fue presentada el 26 de abril de 2007 ante esta Cámara la iniciativa con proyecto de decreto por la cual se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Puertos, por los diputados Alejandro Enrique Delgado Oscoy y Felipe González Ruiz, de la LX Legislatura.

De manera simultánea el mismo día, del mismo mes y año, el diputado Alejandro Enrique Delgado Oscoy presentó una iniciativa que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Puertos.

Cuarto. Ambas iniciativas contienen propuestas dignas de toda consideración orientadas a precisar conceptos, garantizar la actividad portuaria, asegurar la eficiencia en el servicio, imprimir a la actividad portuaria mayor dinamismo, dar certidumbre jurídica a la inversión privada, dar participación a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y sentar bases para el control y operación de las administraciones portuarias integrales.

Quinto. Basados en lo anterior, se tomaron en consideración los esfuerzos realizados por la anterior legislatura y se convocó a una amplia consulta con los miembros de esta comisión, así como con los sectores interesados del sector portuario y marítimo, cámaras, asociaciones, colegios, especialistas, personas y grupos de la sociedad civil y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Sexto. De la misma manera se organizaron diversas visitas y reuniones de trabajo en los puertos de Ensenada, Baja California, el 23 y 24 de febrero de 2010; Lázaro Cárdenas, Michoacán, el 22 y 23 de abril de 2010; y Guaymas, Sonora, el 13 y 14 de mayo de 2010. Y acudió a comparecer el 8 de septiembre de 2010 el coordinador general de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Séptimo. Después de casi dos décadas de vigencia ya se tienen los resultados de su aplicación, los avances que ha experimentado esta materia en todo el mundo y por tanto se percibe la necesidad de actualizar sus normas con un sentido de progreso y desarrollo nacional, estatal, regional y municipal.

El consenso alcanzado después de 11 reuniones ordinarias dentro de esta comisión fue que dados los cambios cualitativos en contenido y extensión ameritados, así como por el hecho de que se reforman más de 70 por ciento de los artículos de la ley vigente, lo más conveniente era expedir una nueva Ley General de Puertos que homogeneizara los diversos puntos de vista y criterios derivados de la experiencia de quince años de vigencia de la actual ley.

Octavo. La reflexión final fue que, dada la insuficiencia de las propuestas de antecedentes y de que en el trabajo de investigación, análisis y ponderación era urgente realizar un esfuerzo nuevo, se acordó proponer a esta soberanía una nueva ley con carácter general que actualizara el papel del Estado y de la iniciativa privada, diera un nuevo carácter a las concesiones para que contribuyan al desarrollo, precisara el sentido de utilidad pública y privada de las API mediante la transparencia de sus acciones y la rendición de cuentas y fundamentalmente que la política de Estado en materia de puertos signifique un beneficio directo a la nación derivado de la concesión de los bienes del servicio público.

Novena. En virtud de lo anterior, en la undécima reunión ordinaria, celebrada el 4 de octubre, los miembros de la Comisión de Marina acordaron de manera unánime facultar a su directiva para el efecto de presentar esta nueva iniciativa que recoge todas las expresiones de pluralidad política y económica de la sociedad y responde a los requerimientos de modernización del sistema portuario nacional.

Consideraciones

La Ley General de Puertos que se presenta constituye una respuesta vigorosa a las necesidades del Estado mexicano de contar con una política adecuada de operación portuaria que contribuya al desarrollo regional, responda a las necesidades del libre comercio y a los procesos de globalidad en el mundo, pero que además preserve la función rectora del Estado en todos aquellos aspectos de vigilancia y seguridad portuaria, concesiones, transparencia y rendición de cuentas.

En esta nueva ley se consideró que los bienes del dominio público y la función portuaria en los países con los que competimos son aspectos de utilidad pública, porque representan una actividad absolutamente estratégica y prioritaria para cualquier nación.

En este orden de ideas, la iniciativa de Ley General de Puertos resulta acorde con el texto de nuestra Carta Magna, ya que a través de ella se pretende regular una serie de actividades que originalmente corresponden a la nación, de conformidad con nuestros principios constitucionales.

El artículo 73 de la propia Constitución confiere al Congreso de la Unión facultades para expedir ordenamientos de carácter general, abstracto e impersonal, en diversas materias de ámbito federal. En particular, la fracción XVII del expresado artículo se refiere a las atribuciones para dictar leyes en esta materia, razón por la que se justifica la expedición del ordenamiento que se dictamina.

La ley que se abroga si bien contribuyó –en su momento– a romper una serie de situaciones que estaban afectando el movimiento portuario del país, ahora es evidente que no responde generando un equilibrio en este sector de tal manera que los intereses de la nación estén sobre los intereses de cualquier particular. Además de este objetivo, la nueva ley crea las condiciones para fomentar el crecimiento, la calidad del servicio y el entorno social de los puertos. De ahí la necesidad de que las concesiones sean lo suficientemente claras y transparentes en su operación y en el servicio que prestan.

Es importante subrayar que en todas partes del mundo, las inversiones portuarias son rentables y productivas por ellas mismas, de manera que si se estableciera un marco comparativo con otros países, se podría observar que en México cada día crece más la inversión pública y sin embargo, no existe ningún tipo de mecanismo de transparencia que permita saber con certeza cuáles son los rendimientos de las concesiones y cuánto generan de impuestos, a pesar de que esta forma de subsidiaridad fue ideada para fomentar la inversión privada, desalentar la pública y promover el desarrollo.

Uno de los objetivos esenciales de esta Ley General de Puertos es promover la inversión privada en un marco de certidumbre que le facilite al capital emprender inversiones, manejar con absoluta transparencia las administraciones portuarias integrales, garantizar los derechos de los concesionarios y permisionarios y asegurar un servicio público de la más alta calidad y competitividad, reeditando al erario público de la federación lo que sea justo y competitivo en el marco internacional portuario.

Las API tienen que ser un instrumento de equidad y productividad en las tareas portuarias y las cesiones parciales que ellos hacen, deben de estar perfectamente bien delimitadas para que no se conviertan en franquicias lo que podría llevar a la pérdida del control público de todo el sistema portuario. Por eso se propone actualizar la vigencia de las concesiones y que estén otorgadas en los mismos términos en que se dan en todo el entorno mundial. Se cuida que las adjudicaciones directas tengan con precisión los mismos requisitos que tienen las licitaciones, que no haya cambios en las concesiones que den lugar a que no se cumplan con las obligaciones contraídas y con las garantías ofrecidas.

Por otra parte, se busca que todas las estructuras de conectividad estén perfectamente bien establecidas, que no se generen polos de crecimiento en medio de municipios en donde la pobreza y la infraestructura coexisten en un mismo territorio municipal, que haya realmente una equidad y una participación social que garantice el apoyo a los puertos y a su infraestructura, no sólo en dinero sino en obras necesarias.

Además, se busca preservar el equilibrio social para que las fuerzas económicas nacionales puedan convivir con las grandes estructuras internacionales y que no se impongan criterios de sanción o de cuestionamiento para facilitar que así puedan crecer unos y otros. En esta nueva ley se busca que todas las empresas, independientemente de su tamaño puedan crecer y desarrollarse. El criterio de equidad es muy claro, ya que lo que se persigue es un desarrollo armónico de la actividad portuaria dentro del proyecto económico nacional y que el Ejecutivo tenga muy claro su ámbito de ejecución y aplicación de las leyes que rigen la actividad portuaria.

Otro aspecto que se corrige en la ley vigente es que permite la posibilidad de que una concesión que se solicita para determinadas actividades luego se cambia, lo que es injusto para la libre competencia y para la transparencia con las cuales debe manejarse todo el sistema portuario nacional. Puede haber cambios, pero esos cambios tienen que ser muy definidos y acotados. Además, se propone que las cesiones parciales que dan las API a operadores tengan una reglamentación estricta como la propia concesión. Igualmente se regula que las concesiones que se dan en forma directa cumplan con todos los requisitos que tienen que cumplir las adjudicaciones por licitación.

Un aspecto de doctrina administrativa que se corrige es que cuando una persona física o moral tenga una querrela o litigio contra las API lo pueda hacer ante la autoridad, no ante la propia API, porque éstas carecen de autoridad y no puede permitirse que se conviertan en un órgano público de gobierno.

En cuanto al crecimiento de 20 por ciento, sobre todo en las áreas de muelles y ámbitos de operación que son válidos, se debe de partir de un principio: que el puerto realmente lo amerite, porque no todos los puertos mexicanos admiten la capacidad de crecimiento a ese nivel. Es básico para las empresas nacionales para que puedan convivir con esas estructuras transnacionales, porque esa es la función del estado y del gobierno: defender y equilibrar a los que tienen distintos niveles de capacidad y distintos niveles económicos.

Otro aspecto que se incluye en el régimen de concesiones son los apoyos en especie que los concesionarios dan a los municipios a través de obras. En estos casos el comité de planeación debe establecer con toda precisión cuáles se consideran obras de infraestructura.

Los puertos como bienes del dominio público de la nación son inalienables e imprescriptibles y solamente se puede otorgar su explotación o uso a través de concesiones. Sin embargo, en la ley que se deroga el gobierno convierte al propio gobierno en una empresa particular, que son las API; o sea, personas de derecho privado que no tienen las obligaciones de derecho público como son los requerimientos de transparencia y de rendición de cuentas que se necesitan cuando se trata de bienes de la nación. Los bienes del dominio público no pueden entrar en un

procedimiento de privatización como ha venido ocurriendo lo que se corrige mediante regulaciones que marcan de manera muy clara la diferencia entre los ámbitos de derecho público y derecho privado.

La actividad portuaria mueve actualmente importaciones por 890 mil millones de pesos anuales y exportaciones por 919 mil millones, empero, no existe información precisa que sería de gran utilidad para las estadísticas económicas, financieras y fiscales. De la información relativa a impuestos de importación y exportación, se desconoce cuáles son los beneficios para la nación, para las API y para los municipios en donde éstas se localizan. Por eso el artículo 26 de la Ley General de Puertos obliga a que tanto las API como los concesionarios estén obligados a dar toda la información financiera de ingresos, egresos, productividad y destino de los bienes de la nación. La finalidad es que todo el sistema portuario funcione de manera transparente para que la población pueda saber qué se está haciendo con esos bienes que son del dominio público de la nación y que estos sean productivos para el país.

Las concesiones que el gobierno dio en materia portuaria, es decir todos los bienes de la nación, le dejan al país alrededor de 300 millones de pesos al año y sin embargo, no hay un sistema de auditoría que por lógica de utilidad pública debe haber, para evaluar la equidad de esa productividad frente al volumen y valor concesiones y cesiones parciales.

No se considera aceptable dar concesiones hasta por 100 años, sin que exista un sistema de rendición de cuentas, de control y de normatividad, por lo que en esta nueva ley, se hacen más específicas diversas reglas sobre las responsabilidades de los concesionarios y permisionarios, de tal forma que se asegure el bien público así como las responsabilidades a que se hace acreedor quien contrae el compromiso de manejar una administración portuaria integral elementales a un servicio público como lo es el manejo de los puertos, tal y como ocurre en todos los países que han impulsado esquemas exitosos de desarrollo portuario.

La iniciativa que se propone persigue varios objetivos. Primero, asegurar al Estado mexicano un marco jurídico apegado a la Constitución para ejercer su pleno dominio sobre la soberanía nacional, la riqueza territorial y el aprovechamiento de los bienes de servicio público y en segundo lugar, garantizar que los puertos mexicanos constituyan enclaves de la seguridad interior y exterior y sean, al mismo tiempo, palancas efectivas de desarrollo portuario, regional y nacional.

Contenido de la iniciativa

Debe destacarse, dada la trascendencia de esta iniciativa, que ahora se hace específico el objetivo de “fomentar la competitividad” y el “fortalecimiento y desarrollo de los puertos mexicanos” categorizando los conceptos de “instalaciones, servicios, tarifas y productividad”. Además se introduce una prevención para proteger a las empresas de las prácticas monopólicas tanto en el ámbito nacional como en el sistema portuario mundial.

Se define mejor la protección marítima y portuaria en un adecuado equilibrio entre todos los medios para favorecer el comercio marítimo y las limitaciones que pueden afectar su desarrollo, ya sea por agentes destructivos o fenómenos perturbadores. Asimismo, dentro del marco general de regulación se especifica que son aplicables a esta ley la Constitución General de la República y los tratados internacionales.

Se especifica el concepto de bienes de dominio público de la Federación y se incluyen las obras e instalaciones adquiridas o construidas por el gobierno federal o por terceros, cuando se encuentren dentro de los recintos portuarios y se hace hincapié en que corresponde al Ejecutivo federal ejercer la autoridad en materia de puertos para que a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes vigile la competitividad de los puertos mexicanos en sus instalaciones, servicios, tarifas y resultados financieros con la obligación de transparentar e informar públicamente de estos aspectos.

Se hace más precisa la facultad del Estado de otorgar las concesiones y autorizaciones y todos los demás procesos relativos, pero además la capacidad de establecer las bases de regulación tarifaria así como aprobar y registrar las

tarifas. Es muy importante subrayar que por las diversas expresiones de los sectores, se agregó la facultad de fomentar la prestación de servicios de integración intermodal de transporte y de cabotaje.

Con el fin de asegurar el cumplimiento del orden y proteger las instalaciones, se especificó que la Armada de México, así como las corporaciones federales competentes podrán intervenir para conservar el orden y la seguridad del recinto portuario.

En cuanto a concesiones y permisos se precisa el concepto de explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público tanto por lo que se refiere a puertos, terminales y marinas como para su construcción; por otra parte se establece que para la prestación de servicios portuarios, se requerirá de concesión, cesión parcial o autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Es importante destacar que las concesiones y cualquier tipo de cesiones parciales sólo se otorgarán a sociedades mercantiles mexicanas, y por lo que respecta a las autorizaciones, se otorgarán a ciudadanos y a personas morales mexicanos.

En cuanto al término de las concesiones y siguiendo la práctica jurídica mexicana en otras materias, se establece el término de la concesión hasta por un plazo de 25 años prorrogable por otro periodo igual, si se cumplen las condiciones exigidas por la autoridad. Como un estímulo a la inversión, se establece un régimen de ampliación de éstas si se cumple la ley.

Ahora se hace más claro y transparente el concurso público mediante el cual habrán de otorgarse las concesiones y las cesiones parciales y además, se introducen cambios para que los títulos de concesión contengan una serie de deberes para el titular con el objeto de que responda en todo tiempo a las obligaciones contraídas y se asegure la prestación eficiente del servicio público objeto de la concesión. De la misma manera, se detallan los requisitos que deben contener las autorizaciones. En ambos casos sobresale el de presentar un programa maestro de desarrollo portuario y diversas garantías como las pólizas de seguro de responsabilidad.

En la nueva ley se define con mucha claridad que en ningún caso se podrán “ceder, hipotecar o en manera alguna gravar o transferir la concesión, los derechos en ella conferidos, los bienes afectos a los mismos o sus dependencias o accesorios, a ningún gobierno o estado extranjero ni admitirlos como socios”.

En cuanto al sistema de administración portuaria integral se hace obligatorio el deber de rendir cuentas trimestrales pormenorizadas, actuar con transparencia y conferir al Poder Ejecutivo federal la capacidad de emitir los lineamientos de seguridad pública y seguridad nacional necesarios. De la misma manera faculta a los gobiernos de los estados y municipios a constituir comisiones consultivas para dar a los gobiernos, a las cámaras de comercio e industria, a los usuarios y a los sindicatos una mayor participación en su manejo, procurando siempre el desarrollo urbano y el equilibrio ecológico.

Es importante destacar que para dar cumplimiento a los principios del derecho administrativo se abre la posibilidad de presentar quejas sobre los servicios portuarios para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes investigue y si es procedente aplicar las sanciones correspondientes. Análogamente se regula la parte relativa a controversias y se especifica que en cada administración portuaria integral se constituirá un comité de operación y otro de planeación.

Con esta ley se subsanan diversos aspectos que en la vigente se fijaron a través de artículos transitorios y sin duda, genera un marco jurídico de certidumbre para alentar la inversión privada, impulsar el desarrollo portuario, la rendición de cuentas y la transparencia y la modernización de los puertos mexicanos en esta era de globalidad y libre comercio.

Por lo expuesto, los suscritos, diputados a la LXI Legislatura, una vez cumplidas las formalidades del caso y satisfechos los requerimientos técnicos y normativos de la nueva Ley General de Puertos, así como por las razones que se han expuesto, someten a consideración del pleno de esta asamblea el siguiente

Decreto por el que se expide la Ley General de Puertos

Único. Se expide la Ley General de Puertos, para quedar como sigue:

Ley General de Puertos

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

Felipe de Jesús Calderón Hinojosa, presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

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

Decreto

“El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

Ley General de Puertos

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 1o. La presente leyes de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios.

Es prioritario para esta ley fomentar la competitividad, el fortalecimiento y el desarrollo de los puertos mexicanos, fundamentalmente en sus instalaciones, servicios, tarifas, productividad y eficacia frente a la globalización, a los subsidios y a las prácticas monopólicas que puedan darse en los puertos con los que compitan los nacionales y en todo el sistema portuario mundial.

Los puertos, terminales e instalaciones portuarias de carácter militar, destinados por el Ejecutivo federal a la Secretaría de Marina para uso de la Armada de México se regirán por las disposiciones aplicables en la materia.

Artículo 2o. Para los efectos de esta ley, se entenderá por

I. Secretaría: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

II. Puerto: El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.

III. Recinto portuario: la zona federal delimitada y determinada por la Secretaría y por la de Desarrollo Social en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

IV. Terminal: La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.

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

VI. Instalaciones portuarias: Las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.

VII. Servicios portuarios: Los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte.

VIII. Zona de desarrollo portuario: El área constituida con los terrenos de propiedad privada o del dominio privado de la federación, de las entidades federativas o de los municipios, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios o de cualesquiera otras relacionadas con la función portuaria y, en su caso, para la ampliación del puerto.

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

X. Protección marítima y portuaria: Conjunto de medios, mecanismos, acciones e instrumentos que favorecen el comercio marítimo y la operación portuaria y que correlativamente restringen, limitan o minimizan los efectos de los agentes destructivos o fenómenos perturbadores que pueden producir riesgo, amenazas a la seguridad, emergencia o desastre.

Artículo 3o. Todo lo relacionado con la administración, operación y servicios portuarios, así como con las demás actividades conexas a éstos, estará sujeto a la competencia de los poderes federales.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta ley y de la administración y operación portuaria, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones legales aplicables, las partes se sometan al procedimiento arbitral.

Artículo 4o. A falta de disposición expresa en la Constitución General de la República, en los tratados internacionales, en esta ley y su reglamento, se aplicarán:

I. Las Leyes de Navegación y Comercio Marítimos, de Vías Generales de Comunicación, y General de Bienes Nacionales;

II. El Código de Comercio; y

III. Las disposiciones de la legislación federal.

Capítulo II

Puertos, Terminales, Marinas e Instalaciones Portuarias

Artículo 5o. Corresponde al Ejecutivo federal habilitar toda clase de puertos, así como terminales de uso público fuera de los éstos, mediante decreto en el que se determinará su denominación, localización geográfica y su clasificación por navegación.

Los puertos y terminales de uso público cuyas obras se construyan en virtud de concesión serán habilitados una vez cumplidos los requisitos establecidos en los títulos correspondientes.

Artículo 6o. La Secretaría autorizará para navegación de altura a las terminales de uso particular y a las marinas que no formen parte de algún puerto, cuando cuenten con las instalaciones necesarias y que hayan cumplido con todos los requisitos de ley.

Artículo 7o. Las Secretarías de Desarrollo Social y de Comunicaciones y Transportes, a propuesta de esta última, delimitarán y determinarán, mediante acuerdo conjunto, los 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.

Artículo 8o. La Secretaría, conjuntamente con la Secretaría de Desarrollo Social, se coordinará con los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios, a efecto de delimitar la zona de desarrollo portuario y que la zonificación que establezcan las autoridades competentes al respecto sea acorde con la actividad portuaria.

Artículo 9o. Los puertos y terminales se clasifican

I. Por su navegación en

- a) De altura, cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales; y
- b) De cabotaje, cuando sólo atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales.

II. Por sus instalaciones y servicios, enunciativamente, en

- a) Comerciales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo;
- b) Industriales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal;
- c) Pesqueros, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera; y
- d) Turísticos, cuando se dediquen, preponderantemente, a la actividad de cruceros turísticos y marinas.

Artículo 10. Las terminales, marinas e instalaciones portuarias se clasifican por su uso en

I. Públicas, cuando exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante; y

II. Particulares, cuando el titular las destine para sus propios fines, y a los de terceros mediante contrato que deberá ser aprobado por la Secretaría.

Artículo 11. Los reglamentos de esta ley establecerán las condiciones de construcción, operación y explotación de obras que integren puertos, así como de terminales, marinas e instalaciones portuarias, sin perjuicio de las específicas que se determinen en los programas maestros de desarrollo portuario, en las concesiones, permisos o contratos respectivos, en las normas oficiales mexicanas y en las reglas de operación del puerto.

Artículo 12. Los puertos mexicanos, en tiempo de paz, estarán abiertos a la navegación y tráfico de las embarcaciones de todos los países, pero podrá negarse la entrada cuando no exista reciprocidad con el país de la matrícula de la embarcación o cuando lo exija el interés público.

Artículo 13. La autoridad marítima, por caso fortuito o fuerza mayor, podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente cerrados a la navegación determinados puertos a fin de preservar la seguridad de las personas y de los bienes.

Artículo 14. En los puertos, terminales y marinas, tendrán carácter de bienes de dominio público de la federación:

- I. Los terrenos y aguas que formen parte de los recintos portuarios; y
- II. Todas las obras e instalaciones adquiridas o construidas por el gobierno federal o por terceros cuando se encuentren dentro de los recintos portuarios.

Artículo 15. Son de utilidad pública la construcción y explotación de puertos y terminales de uso público. El Ejecutivo federal podrá expropiar los terrenos y obras que se requieran para tales fines.

Artículo 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. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional;
- II. Vigilar la competitividad de los puertos mexicanos en sus instalaciones, servicios, tarifas y resultados financieros defendiendo los intereses de la nación frente a prácticas monopólicas o subsidios;
- III. Cumplir la obligación permanente de transparentar e informar públicamente sobre la competitividad en las tarifas, operaciones y productividad de los puertos mexicanos frente a sus competidores y al sistema portuario mundial;
- IV. Promover la participación de los sectores social y privado, así como de los gobiernos estatales y municipales, en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias;
- V. Autorizar para navegación de altura terminales de uso particular y marinas, cuando no se encuentren dentro de un puerto;
- VI. Otorgar las concesiones y autorizaciones y autorizar los contratos a que se refiere esta ley, así como verificar su cumplimiento y resolver sobre su prórroga, modificación, terminación, revocación, cancelación, cesión, o cualquier sanción que sea procedente;
- VII. Determinar las áreas e instalaciones de uso público;
- VIII. Construir, establecer, administrar, operar y explotar obras y bienes en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como prestar los servicios portuarios que no hayan sido objeto de concesión o permiso, cuando así lo requiera el interés público;
- IX. Autorizar las obras marítimas y el dragado con observancia de las normas aplicables en materia ecológica;
- X. Establecer, en su caso, las bases de regulación tarifaria, así como aprobar y registrar las tarifas;
- XI. Expedir las normas oficiales mexicanas en materia portuaria, así como verificar y certificar su cumplimiento;
- XII. Aplicar las sanciones establecidas en esta ley y sus reglamentos;
- XIII. Representar al país ante organismos internacionales e intervenir en las negociaciones de tratados y convenios internacionales en materia de puertos, en coordinación con las dependencias competentes;
- XIV. Integrar las estadísticas portuarias y llevar el catastro de las obras e instalaciones portuarias;
- XV. Fomentar la prestación de servicios de integración intermodal de transporte y de cabotaje;

XVI. Interpretar la presente ley en el ámbito administrativo; y

XVII. Ejercer las demás atribuciones que expresamente le fijen las leyes y reglamentos.

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

I. Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones;

II. Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad;

III. Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación;

IV. Coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones y en los recintos portuarios;

V. Actuar como auxiliar del ministerio público; y

VI. Las demás que las leyes y los reglamentos le confieran.

Las capitanías de puerto contarán con los elementos de vigilancia e inspección que se determinen.

Artículo 18. La Armada de México y las corporaciones federales competentes actuarán y podrán intervenir en cualquier tiempo, y cuando así lo consideren necesario para conservar el orden y la seguridad del recinto portuario.

Artículo 19. Las capitanías de puerto, así como las autoridades aduanales, sanitarias, migratorias o cualquier otra que ejerza sus funciones dentro de los puertos, se coordinarán en los términos que establezca el reglamento que para tal efecto se expida.

Capítulo IV

Concesiones y Permisos

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

I. Concesiones para la administración portuaria integral;

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

III. Autorizaciones para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en las vías generales de comunicación por agua fuera de puertos, terminales y marinas. Se requerirá de la autorización de la Secretaría, sin perjuicio de que los interesados obtengan, en su caso, la concesión de la zona federal marítimo terrestre que otorgue la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales o de la Comisión Nacional del Agua; y

IV. Autorizaciones para obras marítimas y de dragado.

Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones o prestar servicios portuarios dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán con los

concesionarios contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, que deberán ser autorizados por la Secretaría en los términos previstos en esta ley y demás disposiciones aplicables.

Artículo 21. Las concesiones y cualquier tipo de cesiones parciales de dichas concesiones a que se refiere el artículo anterior sólo se otorgarán a sociedades mercantiles mexicanas.

Las autorizaciones a que se refiere el artículo anterior se otorgarán a ciudadanos y a personas morales mexicanos.

La participación de la inversión extranjera en las actividades portuarias se regulará por lo dispuesto en la ley de la materia.

Artículo 22. Todas las concesiones a que se refiere esta ley, incluirán la prestación de los servicios portuarios correspondientes, por lo que no se requerirá de autorización específica para tal efecto.

Las concesiones, sus cesiones parciales y las autorizaciones, así como los contratos a que se refiere esta ley no podrán conferir derechos de exclusividad, más que los que se hallen señalados en ellas; por lo que se podrán otorgar otro u otros a favor de terceras personas para que exploten, en igualdad de circunstancias, otras instalaciones, o servicios idénticos o similares.

Artículo 23. La Secretaría podrá otorgar las concesiones hasta por un plazo de 25 años, tomando en cuenta las características de los proyectos y los montos de inversión. Las concesiones podrán ser prorrogadas en los términos de este artículo y del 24 de esta ley, hasta por un plazo igual al señalado originalmente en el título de concesión respectivo.

La Secretaría contestará en definitiva las solicitudes de prórroga a que se refiere el párrafo anterior, dentro de un plazo de 120 días naturales contados a partir de la fecha de presentación de la misma. Excedido el plazo de referencia sin haberse emitido la resolución correspondiente, se tendrá por denegada la solicitud respectiva.

Las concesiones serán materia de los siguientes actos:

I. Podrán ser prorrogadas una sola vez, siempre que se presente y sea aprobado por la Secretaría, un nuevo plan de inversión y que se hayan cumplido todas las condiciones de la concesión, así como la inversión inicial y los proyectos. Para tales efectos el concesionario deberá presentar la solicitud correspondiente durante la última quinta parte del periodo original de vigencia, y a más tardar dos años antes de su conclusión;

Si durante los plazos señalados en el párrafo anterior existieran algunas otras solicitudes de concesión, la Secretaría deberá analizarlas, y en el caso de que ofrezcan y garanticen mejores prestaciones, costos y servicios que la concesión vigente, se abrirá la concesión a licitación pública;

II. Podrán ser modificadas en cualquier tiempo, siempre que se hayan adjudicado directamente y hubieran cumplido las obligaciones señaladas en el título correspondiente y en esta ley, y se presente y sea aprobado por la Secretaría un nuevo plan de inversión. En ningún caso se podrá modificar el objeto, giro, uso o actividades que originalmente se hayan asignado en los títulos de concesión de las terminales e instalaciones de uso público;

III. Podrán ampliarse en los siguientes casos;

a) Podrán ampliarse por un área no mayor de 20 por ciento de la superficie originalmente concesionada, si han cumplido con todas sus obligaciones en la concesión y en la Ley, y si con base en criterios comparativos de costos se aprecian evidentes ventajas de que el uso, aprovechamiento y explotación de las áreas en cuestión se lleven a cabo por el solicitante. Esta ampliación deberá hacerse en áreas que no afecten o invadan las ya existentes, o afecten derechos de terceros; y se hayan cumplido todas las obligaciones contraídas de la concesión y en esta ley.

b) Cuando se trate de concesiones de terminales, marinas e instalaciones portuarias de uso particular, fuera del régimen de administración portuaria integral, podrán ampliarse en una superficie no mayor de 20 por ciento, siempre que se hayan cumplido todas las obligaciones contraídas en la concesión y en esta ley y se presente y sea aprobado por la Secretaría un nuevo plan de inversión y se acredite la propiedad del frente colindante y se respeten los derechos de terceros; y

e) Las concesiones para la administración portuaria integral podrán ampliarse en superficie cuando hayan cumplido todas sus obligaciones en la concesión y en la ley, y se amplíen los recintos portuarios correspondientes y no se afecten derechos de terceros o se invadan áreas ya concesionadas o las áreas de expansión territorial que la Secretaría haya determinado en los proyectos de planeación de cada puerto; y se hayan cumplido todas las obligaciones de la concesión y en esta ley.

IV. Podrán cederse parcialmente en los términos del artículo 30 de esta ley; y

V. Podrán cancelarse cuando los concesionarios incumplan con las obligaciones contraídas en su concesión o cuando existan errores en su emisión, se desista el interesado o por cualquier otra causa prevista por la ley, por la cual no deba surtir sus efectos o entregarse al título respectivo.

La Secretaría fijará en los términos de la Constitución General de la República, los tratados internacionales, esta ley y su reglamento, los requisitos que deberán cumplirse para cada trámite.

La Secretaría contestará en definitiva las solicitudes a que se refieren las fracciones anteriores, dentro de un plazo de 120 días naturales contados a partir de la fecha de su presentación.

Excedidos los plazos a que se refiere este artículo sin haberse emitido la resolución correspondiente, se tendrá por denegada la solicitud respectiva.

No se dará curso a las solicitudes a que se refiere el presente artículo, cuando el solicitante se abstenga de acreditar, que está al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones con el gobierno federal, incluyendo sus obligaciones fiscales relacionadas con concesiones, autorizaciones, contratos o cuando exista incumplimiento a alguna resolución firme emitida por el Poder Judicial de la federación.

Artículo 24. Las concesiones y las cesiones parciales en bienes del dominio público a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante concurso público, conforme al siguiente procedimiento:

I. La Secretaría, por sí o a petición de parte que acredite su interés, expedirá la convocatoria pública correspondiente para que, en un plazo no mayor de noventa días naturales, se presenten proposiciones en sobres cerrados, que serán abiertos en día prefijado y en presencia de todos los participantes.

En el caso de que medie petición de parte la Secretaría, en un plazo no mayor de 60 días naturales contados a partir de la solicitud, deberá expedir la convocatoria correspondiente o señalar al interesado las razones de la improcedencia de la misma;

II. La convocatoria se publicará simultáneamente en el Diario Oficial de la Federación, en un periódico de amplia circulación nacional y en otro de la entidad federativa que corresponda;

III. Las bases del concurso incluirán los criterios con los que se seleccionará al ganador, que tomarán en cuenta, según sea el caso, las contraprestaciones ofrecidas por el otorgamiento de la concesión, o de la cesión parcial, la calidad del servicio que se propone, las inversiones comprometidas, las garantías correspondientes, los volúmenes de operación, los precios y tarifas para el usuario así como un estudio comparativo con las tarifas de los puertos de origen, destino y competencia, y del sistema portuario mundial, así como su productividad y resultados financieros públicos y las demás condiciones que sean procedentes en cada caso de acuerdo con esta ley y su reglamento;

IV. Podrán participar uno o varios interesados que demuestren su solvencia moral y económica, así como su capacidad técnica, administrativa y financiera, y cumplan los requisitos que establezcan las bases que expida la Secretaría;

V. A partir del acto de apertura de propuestas y durante el plazo en que las mismas se estudien y homologuen, se informará a todos los interesados de las que se desechen, y las causas que motivaren tal determinación;

VI. La resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de 90 días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiese presentado la solicitud debidamente requisitada, salvo que por la complejidad de la resolución sea necesario un plazo mayor que no podrá exceder de 180 días naturales. Transcurrido este último plazo sin que hubiere recaído resolución sobre la solicitud de que se trate no se entenderá por denegada;

VII. La Secretaría, con base en el análisis comparativo de las proposiciones admitidas, emitirá el fallo debidamente fundado y motivado, el cual será dado a conocer a todos los participantes y a la ciudadanía a través del Diario Oficial de la Federación y de Compranet;

La proposición ganadora estará a disposición de los participantes durante 10 días hábiles a partir de que se haya dado a conocer el fallo;

VIII. Dentro de los 15 días hábiles siguientes al plazo señalado en la fracción anterior, los participantes podrán inconformarse ante la Secretaría. Vencido dicho plazo, esta última dictará resolución en un término que no excederá de 15 días hábiles, haciéndola pública a través del Diario Oficial de la Federación y de Compranet;

IX. Una vez dictada la resolución, la Secretaría, en su caso, adjudicará la concesión o la cesión parcial y el título respectivo se publicará en el Diario Oficial de la Federación a costa del concesionario y Comprante; y

X. No se adjudicará la concesión o la cesión parcial cuando la o las proposiciones presentadas no cumplan las bases del concurso. En este caso, se declarará desierto el concurso y se procederá a expedir una nueva convocatoria.

Las concesiones sobre bienes del dominio público de la federación para construir, operar y explotar marinas artificiales o terminales de uso particular, se podrán adjudicar directamente por la Secretaría a los propietarios de los terrenos que colinden con la zona federal marítimo terrestre de que se trate, siempre y cuando cumplan con todos los requisitos señalados en este artículo y demás procedentes de esta ley y conforme al procedimiento que determine el reglamento respectivo.

Las cesiones parciales de concesiones en las que no se hallen bienes del dominio público se podrán adjudicar, por el concesionario sin necesidad de licitación pública, siempre y cuando únicamente haya un solo prestador para esos servicios. En el resto de los casos se convocará a licitación pública que podrá ser compartida por varios concursantes, siempre y cuando cumplan cada uno de ellos con los términos del artículo 24 y las fracciones de la I a la X de este artículo.

Artículo 25. En el caso de que se solicite la ampliación de las superficies concesionadas de un puerto para extender las actividades portuarias a los bienes del dominio público colindantes, se estará a lo dispuesto por esta ley y en especial los artículos 70 y 23, fracción III.

Artículo 26. El título de concesión, según sea el caso, deberá contener, entre otros:

I. Los fundamentos legales y los motivos de su otorgamiento;

II. En todos los casos y sin excepción alguna, la obligación en las concesiones de rendir cuentas a la autoridad y transparentar todas sus operaciones en los términos de esta ley.

- III. Las bases generales a las que habrá de sujetarse su organización y funcionamiento;
- IV. La descripción de los bienes, obras e instalaciones del dominio público que se concesionan, o cesionan, así como los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los mismos;
- V. En su caso, los compromisos de dragado, ayudas a la navegación y señalamiento marítimo;
- VI. Las características de prestación de los servicios portuarios y la determinación de las áreas reservadas para servicio al público y para las funciones del capitán de puerto, de aduana y otras autoridades;
- VII. La obligación de sujetarse al programa maestro de desarrollo portuario;
- VIII. Las bases de regulación tarifaria;
- IX. Los programas de desarrollo, construcción, expansión y modernización de la infraestructura portuaria, los cuales se apegarán a las disposiciones aplicables en materia de protección ecológica;
- X. Los derechos y obligaciones de los concesionarios;
- XI. Los compromisos e instrumentos necesarios para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones;
- XII. La mención o transcripción de las obligaciones consignadas en el título de concesión original que se relacionen con el objeto de los respectivos contratos;
- XIII. El plazo de los contratos por un tiempo no mayor a la vigencia de la concesión original;
- XIV. La obligación de registrarse ante la Secretaría en un plazo máximo de cinco días;
- XV. El periodo de vigencia;
- XVI. El monto de la garantía que deberá otorgar el concesionario. En el caso de terminales y marinas, ésta se cancelará una vez que se haya concluido la construcción a satisfacción de la Secretaría;
- XVII. Los apoyos específicos a la infraestructura municipal portuaria;
- XVIII. La obligación de proporcionar trimestralmente a la autoridad y hacer pública toda la información detallada de sus ingresos y egresos directos o indirectos; sus utilidades y las tarifas que está aplicando, así como las contraprestaciones que deban cubrirse al gobierno federal que deberán ser proporcionales a la productividad de las concesiones otorgadas; dicha información deberá estar acompañada de un estudio comparativo de las tarifas, servicios, productividad y resultados financieros públicos de los puertos origen, destino y competencia más directos y del sistema portuario mundial.

El estudio comparativo de referencia debe contener tiempos de espera, de carga y descarga de plataforma, almacenaje y salida del recinto portuario, así como cualquier otro dato que le permita a la autoridad y a la sociedad conocer a cabalidad los costos, tiempos reales de operación, productividad y resultados de los puertos con los que compiten los puertos mexicanos;
- XIX. Las causas de revocación, incluyendo las que están señaladas en esta ley y su reglamento.

En el caso de cesiones parciales de derechos, éstas cumplirán en lo conducente con todas las obligaciones que le sean aplicables. La obligación de rendición de cuentas y transparencia, se cumplirá en todas las cesiones en los términos de esta ley. La Secretaría podrá señalar a un administrador portuario, en un plazo no mayor de sesenta

días a partir del depósito del contrato para su registro, que dicho contrato no reúne los requisitos establecidos en el presente artículo. En este caso, dicho contrato no surtirá efectos.

Artículo 27. La Secretaría 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 para cumplir en lo conducente con todos los requisitos de la concesión y de esta ley.

Artículo 28. Las concesiones y autorizaciones a que se refiere el artículo 20, frac. 11 y 111, no podrán conferir más derechos de exclusividad, que aquellos que se hallen señalados en ellas; por lo que se podrá otorgar otro u otros a favor de terceras personas para que exploten, en igualdad de circunstancias, servicios idénticos o similares.

Artículo 29. Las autorizaciones deberán contener, según sea el caso:

- I. La obligación de rendir cuentas en los términos del artículo 26 y demás conducentes de esta ley;
- II. Los fundamentos legales y motivos para su otorgamiento;
- III. La obra o el servicio que constituye su objeto;
- IV. El plazo para concluir la obra o iniciar la prestación del servicio;
- V. La vigencia;
- VI. El lugar en donde se prestará el servicio;
- VII. Las características técnicas de la obra o del servicio;
- VIII. Los compromisos de calidad;
- IX. Las metas de productividad establecidas en calendario;
- X. Las inversiones comprometidas;
- XI. Los programas de modernización y en su caso de mantenimiento;
- XII. Los derechos y obligaciones;
- XIII. Las bases de regularización tarifaria, en su caso;
- XIV. Los compromisos e instrumentos necesarios para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el título de concesión del administrador portuario;
- XV. La transcripción de las obligaciones consignadas en el título de concesión que se relacionen con el objeto de los respectivos contratos;
- XVI. El programa maestro de desarrollo portuario al que estuvieren sujetas;
- XVII. El plazo de los contratos por un tiempo no mayor de la vigencia de la concesión;
- XVIII. Su obligación de registrarse ante la Secretaría en un plazo máximo de cinco días;

XIX. La garantía de cumplimiento por un monto equivalente a un año de contraprestación fiscal a favor del gobierno federal;

XX. La contraprestación que deba de pagarse al gobierno federal;

XXI. Las pólizas de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros y de las instalaciones adheridas de manera permanente a los bienes de dominio público;

XXII. Las causas y procesos de revocación, incluyendo las que están señaladas en esta Ley y su Reglamento; y

XXIII. La obligación de proporcionar trimestralmente a la autoridad y hacer pública toda la información detallada de sus ingresos y egresos directos o indirectos; así como las contraprestaciones que deban cubrirse al gobierno federal que deberán ser proporcionales a la productividad de las concesiones otorgadas.

Artículo 30. Los títulos de concesión y autorizaciones a que se refiere esta ley se ajustarán a las disposiciones en materia de competencia económica.

Artículo 31. La Secretaría no podrá autorizar la cesión total de las concesiones otorgadas y derechos derivados de las concesiones y sólo podrán cederse parcialmente con la autorización formal de la Secretaría, siempre que la concesión hubiere estado vigente por un lapso no menor de cinco años; que el cedente haya cumplido todas sus obligaciones; y que el cesionario reúna los mismos requisitos que se tuvieron en cuenta para el otorgamiento de la concesión respectiva.

Las cesiones parciales de derechos derivados de las concesiones para la administración portuaria integral se podrán realizar en cualquier tiempo, siempre y cuando cumplan con las obligaciones señaladas en esta ley.

Artículo 32. En ningún caso se podrán ceder, hipotecar o en manera alguna gravar o transferir la concesión, los derechos en ella conferidos, los bienes afectos a los mismos o sus dependencias y accesorios, a ningún gobierno o estado extranjero, ni admitir a éstos como socios de la empresa titular de dichas concesiones.

No podrán constituirse gravámenes en bienes del dominio público de la nación.

En los demás bienes podrán constituirse gravámenes en favor de terceros distintos a los sujetos mencionados en el primer párrafo de este artículo, por un plazo que en ningún caso comprenderá la última décima parte del total del tiempo por el que se haya otorgado la concesión, cuando se trate de bienes sujetos a reversión.

En las escrituras correspondientes se hará constar que, al concluir la vigencia de la concesión o en caso de revocación de la misma, los bienes reversibles pasarán a ser propiedad de la nación, sin gravamen alguno que los afecte.

Artículo 33. Las concesiones y cesiones parciales terminarán por

I. Vencimiento del plazo establecido en el título o de la prórroga que se hubiere otorgado;

II. Renuncia del titular;

III. Revocación;

IV. Rescate;

V. Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión o cesión parcial; y

VI. Liquidación, extinción o quiebra si se trata de persona moral, o muerte del concesionario o cesionario parcial, si es persona física.

La terminación de la concesión o de la cesión parcial no exime al concesionario o al cesionario, de las responsabilidades contraídas durante la vigencia de la misma con el gobierno federal y con terceros.

Artículo 34. Las concesiones, cesiones parciales y autorizaciones podrán ser revocadas por cualquiera de las causas siguientes:

I. No cumplir el objeto, obligaciones o condiciones de las concesiones, cesiones parciales o autorizaciones en los términos y plazos establecidos en ellas y en esta ley;

II. No ejercer los derechos conferidos en las concesiones o cesiones parciales, durante un lapso mayor de seis meses;

III. Interrumpir la operación o servicios al público, total o parcialmente, sin causa justificada;

IV. Reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas;

V. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;

VI. Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros operadores, prestadores de servicios que tengan derecho a ello;

VII. Ceder o transferir las concesiones cesiones parciales, o autorizaciones los derechos en ellos conferidos, sin autorización de la Secretaría;

VIII. Ceder, hipotecar, gravar o transferir las concesiones, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, a algún gobierno o estado extranjero, o admitir a éstos como socios de la empresa titular de aquéllos;

IX. No conservar y mantener debidamente los bienes concesionados;

X. Modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones de las obras o servicios sin autorización de la Secretaría;

XI. No cubrir al gobierno federal las contraprestaciones que se hubiesen establecido;

XII. No otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o las pólizas de seguros de daños a terceros;

XIII. Incumplir las obligaciones señaladas en el título de concesión o de cesión parcial en materia de protección ecológica; y

XIV. No cumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta ley o en sus reglamentos, en resoluciones administrativas al respecto, o en sentencias judiciales.

Artículo 35. La revocación será declarada administrativamente por la Secretaría, conforme al procedimiento siguiente:

I. La Secretaría notificará al titular o a su representante legal, del inicio del procedimiento y de las causas que lo motivan, y le otorgará un plazo de 15 días hábiles, contados a partir de la fecha de la notificación, para hacer valer sus defensas y presentar las pruebas que las apoyen; y

II. Aportadas las pruebas o elementos de defensa, o transcurrido el plazo sin que se hubieren presentado, la Secretaría dictará la resolución que corresponda en un plazo no mayor de 30 días hábiles.

Artículo 36. 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 Secretaría o la persona que lo sustituya, aplicándose en lo conducente 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.

Artículo 37. Las construcciones e instalaciones portuarias que ejecuten los particulares en bienes del dominio público podrán ser utilizadas por el concesionario o por el cesionario parcial durante la vigencia de la concesión o cesión parcial. Al término de éstas o de su prórroga, dichas obras e instalaciones adheridas de manera permanente a dichos bienes, pasarán automáticamente al dominio de la nación, sin costo alguno y libres de todo gravamen.

La Secretaría establecerá en el título de concesión o cesión parcial que, al término de su vigencia y de su prórroga, en su caso, el concesionario estará obligado a proceder, previamente a la entrega de los bienes y por su cuenta y costo, a la demolición y remoción de aquellas obras e instalaciones adheridas permanentemente que hubiese realizado y que, por sus condiciones, ya no sean de utilidad a juicio de la Secretaría.

Artículo 38. Los administradores portuarios y 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 tomando en consideración la productividad de la concesión y 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. Estos aprovechamientos serán fijados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a propuesta de la Secretaría.

Los titulares de autorizaciones a que se refiere esta ley pagarán como contraprestación, la que se fije en la ley Federal de Derechos.

Capítulo V

Administración Portuaria Integral

Artículo 39. Existirá administración portuaria integral 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 integral 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.

Todas las administraciones portuarias integrales sin excepción alguna deberán rendir cuentas trimestrales pormenorizadas de su administración incluyendo las cesiones parciales que hayan otorgado, dando a conocer por el medio electrónico más eficaz y transparente, sus tarifas, sus estudios comparativos a que se refiere el artículo 24, fracción III, de esta ley, sus estados financieros, de pérdidas y ganancias y de cumplimiento de sus obligaciones fiscales; estas mismas obligaciones las tendrán los cesionarios parciales.

La concesión de administración portuaria integral otorgada a una sociedad mercantil de participación mayoritaria de los municipios deberá cumplir con todos los requisitos generales y obligaciones de las concesiones portuarias señaladas en esta ley, y sólo tendrá por objeto el de turismo náutico, pesca o acuícola y no podrá manejar carga, ni atender cruceros turísticos.

Artículo 40. La administración portuaria integral será autónoma en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecerán sus políticas y normas internas, sin más limitaciones que las que establezcan su concesión, esta ley y las demás disposiciones legales y administrativas aplicables.

Artículo 41. Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios:

- I. Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, o grupo de ellos y terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad;
- II. Realizar e análisis comparativo trimestral de sus tarifas, productividad y resultados financieros frente a los puertos extranjeros que le compitan y frente el sistema mundial de puertos, estableciendo tiempos de espera, carga y descarga y toda la información operativa que sea indispensable para evaluar sus resultados;
- III. Usar, aprovechar y explotar los bienes del dominio público en los puertos o grupos de ellos y terminales, y administrar los de la zona de desarrollo portuario, en su caso;
- IV. Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común;
- V. Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias por sí, o a través de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos;
- VI. Prestar servicios portuarios y conexos por sí, o a través de terceros mediante el contrato respectivo;
- VII. Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto;
- VIII. Formular las reglas de operación del puerto, que incluirán, entre otros, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y, previa opinión del comité de operación, someterlas a la autorización de la Secretaría;
- IX. Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación;
- X. Operar los servicios de vigilancia, así como el control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del mismo y sin perjuicio de las facultades del capitán de puerto y de las autoridades competentes;
- XI. Percibir, en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades comerciales que realicen; y
- XII. Proporcionar trimestralmente la información estadística portuaria.

Artículo 42. 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 y su conexión con los sistemas generales de transporte.

El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones sustanciales a éste serán elaborados por el administrador portuario y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas y programas para el desarrollo del

sistema portuario nacional. La Secretaría deberá expedir la resolución correspondiente, en un plazo máximo de 60 días, después de escuchar las opiniones de las secretarías de Marina en lo que afecta a las actividades militares y de seguridad nacional, la de Hacienda y Crédito Público en los aspectos aduanales y la de Desarrollo Social, en cuanto a los aspectos ecológicos y de desarrollo urbano. Estas opiniones deberán emitirse en un lapso no mayor de quince días a partir de que la Secretaría las solicite. Si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la opinión respectiva, se entenderá como favorable. En el caso de modificaciones menores, los cambios sólo deberán registrarse en la Secretaría.

La Secretaría y todas las administraciones portuarias, concesionarios, cesionarios y autorizados, acatarán en sus términos los lineamientos de seguridad pública y seguridad nacional que emitan las instituciones respectivas del Poder Ejecutivo federal.

La Secretaría, con vista en el interés público, podrá modificar los usos, destinos y modos de operación previstos en el programa maestro de desarrollo portuario respecto de las diferentes zonas del puerto o grupo de ellos o terminales aún no utilizadas.

Si dichas modificaciones causaren algún daño o perjuicio comprobable al concesionario, éste será indemnizado debidamente.

Artículo 43. 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 municipal de cada puerto, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente, la comisión determine. La comisión será presidida por el representante de la entidad federativa que corresponda.

Artículo 44. La comisión consultiva coadyuvará en la promoción del puerto y podrá emitir recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad municipal, urbana y el equilibrio ecológico de la zona, para lo cual el administrador portuario deberá informar a la comisión sobre el programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones, así como de los principales proyectos de inversión para la expansión y modernización del puerto.

La comisión sesionará por lo menos una vez cada tres meses y sus resoluciones se tomarán por mayoría de votos.

Cuando el administrador portuario decida no seguir dichas recomendaciones, lo notificará dentro de un plazo de 30 días al presidente de la comisión, quien podrá informar de ello a las autoridades competentes para que resuelvan lo que corresponda.

Capítulo VI

Operación Portuaria

Artículo 45. La utilización de los bienes y la prestación de los servicios portuarios constituyen la operación portuaria.

Los servicios portuarios se clasifican en:

I. Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje;

El servicio de pilotaje se regirá por la Ley de Navegación y Comercio Marítimo y reglamentos aplicables.

II. Servicios generales a las embarcaciones, tales como el avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales; y

III. Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto.

Artículo 46. En las áreas de uso común de los puertos y en las terminales, marinas e instalaciones públicas, los servicios portuarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y regular; en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio; y por riguroso turno, el cual no podrá ser alterado sino por causas de interés público o por razones de prioridad establecidas en las reglas de operación del puerto de conformidad con los tratados internacionales vigentes en la materia.

Artículo 47. Cualquier queja sobre los servicios portuarios, se podrá presentar ante la Secretaría, quien investigará la misma en un plazo perentorio y le responderá al quejoso de manera fundada y motivada, aplicando en su caso las sanciones correspondientes cuando éstas procedan.

Artículo 48. La Secretaría, con base en consideraciones técnicas, de eficiencia y seguridad, determinará en los títulos de concesión en qué casos, en las terminales e instalaciones públicas y áreas comunes, deba admitirse a todos aquellos prestadores de servicios que satisfagan los requisitos que se establezcan en los reglamentos y reglas de operación respectivos. En estos casos, los usuarios seleccionarán al prestador de servicios que convenga a sus intereses.

Artículo 49. Cuando las terminales e instalaciones de uso particular cuenten con capacidad excedente, la Secretaría, con vista en el interés público, podrá disponer que los operadores de las mismas presten servicio al público en los términos previstos en el artículo 45 de la presente ley y conforme a condiciones que no les afecten operativa y financieramente.

La disposición estará vigente en tanto subsistan las causas que le dieron origen.

Artículo 50. La Secretaría, en casos excepcionales, con vista en el interés público, podrá modificar temporalmente los usos de los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias. En tal caso el afectado percibirá la indemnización que corresponda por el uso público de la instalación respectiva.

Artículo 51. Los administradores portuarios, los operadores de terminales, marinas e instalaciones y las empresas de prestación de servicios portuarios podrán realizar las operaciones que les correspondan con equipo y personal propios; mediante la celebración de contratos de carácter mercantil con empresas cuyo objeto social incluya ofrecer los servicios a que se refiere la fracción III del artículo 45 y cuenten con trabajadores bajo su subordinación y dependencia dotados de los útiles indispensables para el desempeño de sus labores; o con otros prestadores de servicios portuarios.

Artículo 52. 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 45 deberán constituirse como sociedades mercantiles. Las relaciones de éstas con sus trabajadores se regirán por lo dispuesto en la Ley Federal del Trabajo.

Artículo 53. En el caso de que el incumplimiento de los contratos de cesión parcial a que se refiere esta ley constituya una causa de revocación de las previstas en el artículo 33, la Secretaría, oyendo previamente al afectado, revocará el registro de dichos contratos, con lo cual éstos dejarán de surtir efectos.

Artículo 54. En los casos en que el administrador portuario esté obligado a contratar con terceros, deberá hacerlo en los términos que se establezcan en la ley, en los reglamentos respectivos y en el título de concesión y seleccionará a aquel que ofrezca las mejores condiciones para el desarrollo del puerto, así como la mejor calidad y precios para el usuario, respetando los derechos de tercero.

Artículo 55. Las controversias entre terceros y los cesionarios parciales de derechos se regirán por la legislación mercantil. Las controversias entre concesionarias y cesionarios parciales y la de cualquiera de ellos con la

Secretaría se registrarán según las normas de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y, en su caso, de la Ley Federal del Procedimiento Contencioso Administrativo.

Artículo 56. El administrador portuario responderá ante la Secretaría por las obligaciones establecidas en el título de concesión respectivo y de los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios que celebre, todos los cesionarios parciales responderán ante el administrador y ante la Secretaría.

Artículo 57. Los operadores de terminales, marinas e instalaciones y prestadores de servicios portuarios, por el hecho de firmar un contrato con un administrador portuario, serán responsables solidarios con éste y ante el gobierno federal, del cumplimiento de las obligaciones derivadas del mismo y de las consignadas en el título de concesión que se relacionen con aquéllas.

Artículo 58. 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, un representante de la Secretaría de Marina y de la Secretaría de Hacienda 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.

Su funcionamiento y operación se ajustarán a un reglamento interno que se incluirá en las reglas de operación del puerto.

Artículo 59. El comité de operación emitirá recomendaciones relacionadas con

- I. El funcionamiento, operación y horario del puerto;
- II. Sus tarifas, productividad y competitividad;
- III. El programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones;
- IV. La asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice el administrador portuario;
- V. La asignación de posiciones de atraque;
- VI. Los precios y tarifas;
- VII. Los conflictos entre la administración portuaria y los usuarios y prestadores de servicios en el puerto;
- VIII. Las quejas de los usuarios;
- IX. La coordinación que debe darse en el puerto para su eficiente funcionamiento; y
- X. El cumplimiento de las normas aduanales.

Artículo 60. La planeación del puerto estará a cargo de un comité de planeación que se integrará por el administrador portuario quien lo presidirá, por el capitán de puerto, un representante de la entidad federativa, del municipio, de la Secretaría de Marina, de la Secretaría de Hacienda y de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, los cesionarios y un representante de cada una de las cámaras gremiales o asociaciones de los usuarios. Todos los integrantes del comité de planeación, deberán contar con los conocimientos profesionales necesarios para ejercer sus funciones y no se admitirán suplencias.

El comité de planeación conocerá, entre otros asuntos derivados del programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones; de la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice el

administrador portuario, así como de cualquier asunto que afecte la operación del puerto. Para lo cual habrá de recibir de la Secretaría toda la información a que se refiere la fracción III del artículo 24 de esta ley.

El comité de planeación se reunirá en cualquier tiempo a instancia de cualquiera de sus integrantes y sus acuerdos se tomarán por mayoría de votos de sus integrantes.

Los miembros del comité que falten a más de dos reuniones consecutivas, serán removidos y substituidos de inmediato.

Artículo 61. Todos los actos de los concesionarios, cesionarios parciales, permisionarios, operadores de terminales, marinas e instalaciones portuarias y prestadores de servicios, se sujetarán a las disposiciones aplicables en materia de competencia económica, incluidos los casos en que se fijen precios y tarifas máximos de acuerdo con lo previsto en esta ley.

Capítulo VII

Precios y Tarifas

Artículo 62. De conformidad con el artículo 1 de esta ley, la Secretaría deberá establecer en los títulos de concesión las bases de regulación tarifaria y de precios para el uso de determinados bienes en puertos, terminales, marinas y para la prestación de los servicios.

Los administradores portuarios, de conformidad con lo que la Secretaría establezca en sus títulos de concesión, podrán proponer las bases tarifarias y de precios a que se sujetarán los operadores de terminales, marinas e instalaciones portuarias y los prestadores de servicios con quienes tengan celebrados contratos. Estas bases tarifarias y los precios deberán ser autorizados por la Secretaría.

Artículo 63. En la regulación se podrán establecer tarifas y precios máximos por el uso de bienes o la prestación de servicios específicos o conjuntos de éstos, así como mecanismos de ajuste y periodos de vigencia. Esta deberá permitir la prestación de los servicios y la explotación de los bienes en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia.

Artículo 64. Cuando los sujetos a regulación de precios o tarifaria consideren que no se cumplen las condiciones señaladas en el artículo anterior, podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia un dictamen sobre el particular. Si dicha comisión dictamina que las condiciones de competencia hacen improcedente la regulación en todo o en parte se deberá suprimir o modificar en el sentido correspondiente, dentro de los treinta días siguientes a la expedición de la resolución.

Capítulo VIII

Verificación

Artículo 65. Los concesionarios, los cesionarios parciales y los titulares de autorizaciones están obligados a presentar trimestralmente a la Secretaría y a hacer públicos los informes con los datos técnicos, financieros y estadísticos relativos al cumplimiento de sus obligaciones, en los términos establecidos en el título de concesión, cesión o en la autorización y en esta ley.

Artículo 66. La Secretaría verificará, en cualquier tiempo, en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, el debido cumplimiento de las obligaciones que señalan los tratados internacionales, esta ley, sus reglamentos, las concesiones, cesiones parciales o autorizaciones y las normas oficiales mexicanas correspondientes.

La Secretaría realizará la verificación, por sí o a través de terceros, en los términos que dispone esta ley y, en lo no previsto, de acuerdo con lo establecido en la ley Federal sobre Metrología y Normalización.

Capítulo IX

Infracciones y Sanciones

Artículo 67. Independientemente de otras sanciones que esta ley señala, la Secretaría sancionará las infracciones a esta ley con las siguientes multas:

- I. Incumplir con las obligaciones de transparencia y rendición de cuentas instauradas en esta ley de 20 a 200 mil salarios;
- II. No cumplir las condiciones de construcción, operación y explotación de los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias de acuerdo con lo establecido en los reglamentos, programa maestro de desarrollo portuario, título de concesión o autorización y normas oficiales mexicanas, de veinte mil a doscientos mil salarios;
- III. Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias sin la concesión respectiva, con cien mil salarios;
- IV. Prestar servicios portuarios sin la concesión o contrato correspondiente, de cinco mil a cincuenta mil salarios;
- V. Construir embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares sin la concesión correspondiente, de cinco a cincuenta mil salarios;
- VI. Ceder totalmente los derechos y obligaciones derivados de la concesión sin la autorización de la Secretaría, de ciento cincuenta a doscientos mil salarios;
- VII. Aplicar tarifas superiores a las autorizadas, de quince a veinte mil salarios;
- VIII. Efectuar modificaciones substanciales al programa maestro de desarrollo portuario sin autorización de la Secretaría, de ochenta a cien mil salarios;
- IX. No presentar los informes a que se refiere los artículos 39 y 65 con cuarenta a cincuenta mil salarios;
- X. No registrar las modificaciones menores al programa maestro de desarrollo portuario, de cuarenta a cincuenta mil salarios;
- XI. No cumplir lo establecido en los artículos 46 o 49, de veinte mil a cincuenta mil salarios;
- XII. No cumplir con lo establecido en los artículos 48 o 54, de veinte a treinta mil salarios;
- XIII. No cumplir lo establecido en el artículos 56 y 57 de treinta mil a cincuenta mil salarios; y
- XIV. Las demás infracciones a esta ley o a sus reglamentos, de diez mil a setenta mil salarios.

Para los efectos del presente artículo, por salario se entiende el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.

En caso de reincidencia, se aplicará multa por el doble de las cantidades señaladas en este artículo.

Artículo 68. Al imponer las sanciones a que se refiere el artículo anterior, la Secretaría deberá considerar:

- I. La gravedad de la infracción;
- II. Los daños causados;
- III. La reincidencia; y
- IV. La capacidad económica del infractor.

Artículo 69. El que sin haber previamente obtenido una concesión 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.

Artículo 70. Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad penal que resulte y de la revocación de la concesión, cesión parcial o autorización cuando proceda.

Artículo 71. Para la aplicación de las sanciones a que se refiere esta ley, la Secretaría notificará al presunto infractor de los hechos

Motivo del procedimiento y le otorgará un plazo de 15 días hábiles para que presente pruebas y manifieste por escrito lo que a su derecho convenga.

Transcurrido dicho plazo, la Secretaría dictará la resolución que corresponda, en un plazo no mayor de 30 días hábiles.

Transitorios

Primero. La presente ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

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

Tercero. La Secretaría expedirá las modificaciones del Reglamento de la Ley de Puertos en un plazo que no excederá de seis meses, contado a partir de la entrada en vigor del presente decreto. Será causa de responsabilidad incumplir esta obligación.

Cuarto. Las concesiones, permisos y autorizaciones y contratos de cesión parcial de derechos o para la prestación de servicios otorgados con anterioridad a la fecha de expedición del presente decreto, continuarán en vigor en los términos en que se otorgaron hasta la conclusión de su vigencia.

Quinto. Las obligaciones de transparencia y rendición de cuentas establecidas en esta ley deberán cumplirse por todos los concesionarios, cesionarios parciales y autorizados a partir de la publicación del decreto correspondiente.

Palacio Legislativo de San Lázaro.-México, Distrito Federal, a 16 de noviembre de 2010.

Diputados: Alejandro Gertz Manero, Luis Antonio Martínez Armengol, Francisco Armando Meza Castro (rúbricas).