

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, PRIMERA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DOS PÁRRAFOS A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.

HONORABLE ASAMBLEA:

A las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, Primera del Senado de la República les fue turnada, para su estudio y elaboración del dictamen correspondiente, la iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una nueva fracción III al artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, presentada por la Senadora Margarita Villaescusa Rojo, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

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

I. METODOLOGÍA

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

- I. En el capítulo de "Antecedentes", se da constancia del trámite de inicio del proceso legislativo, del recibo y turno para el dictamen del referido proyecto y de los trabajos previos de las Comisiones Unidas.
- II. En el apartado "Contenido de la iniciativa", se exponen los motivos y alcance de la proyecto de decreto en estudio.
- III. En el capítulo de "Consideraciones", los integrantes de estas Comisiones Unidas expresan argumentos de valoración del proyecto y de los motivos que sustentan el presente dictamen.

II. ANTECEDENTES

1. En Sesión Ordinaria de fecha 30 de noviembre de 2010, la Senadora Margarita Villaescusa Rojo, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una nueva fracción III al artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que ha quedado citada en el proemio del presente dictamen.
2. En la fecha que ha quedado precisada en el punto que antecede, la Mesa Directiva del Senado de la República turnó la iniciativa que nos ocupa, a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos, Primera de esta cámara para su estudio y dictamen.
3. Las Comisiones Unidas que suscriben el presente dictamen, realizaron diversos trabajos con el propósito de revisar el contenido de la Iniciativa que ha quedado precisada, integrando sus observaciones y comentarios en el presente dictamen.

III. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

La autora de la iniciativa, señala en su exposición de motivos que en el año 2010, se dejó de registrar la visita a los puertos de nuestro país, de un millón de turistas que viajaban a través de cruceros y hace notar que ese tipo de turismo, dejaba una derrama económica de hasta 600 millones de dólares al año, destinándose alrededor de 100 millones a impuestos y tarifas por la operación de cruceros, además de señalar que el arribo de cruceros a la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa, ha disminuido en un 15%, estimando el Gobierno de dicho Estado, que la disminución de arribo de cruceros implica que no se tendrá la llegada de más de cinco mil cruceristas a la semana, situación que afecta gravemente la economía no solo de dicho estado, sino de todos los lugares en que ha disminuido la llegada de los cruceros.

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

Comenta la autora de la iniciativa que en nuestro país, se tiene un problema que afecta el desarrollo turístico y que se debe a la falta de competitividad de los puertos mexicanos frente a los puertos de Norteamérica, el Caribe y hasta Centroamérica, ya que las autoridades de dichos puertos han tomado medidas que impulsan la visita a esos destinos, como la disminución de los impuestos

que las compañías navieras deben pagar por llevar pasajeros a esas regiones y las empresas de cruceros han recibido con beneplácito dichas medidas e incluso han ofrecido nuevos itinerarios para el año 2011.

La Senadora iniciante estima que las medidas tomadas por las autoridades portuarias de Norteamérica y el Caribe, de bajar los impuestos que deben cubrir las empresas de cruceros que visitan esos destinos, se implementaron debido a que se tomó conciencia de la problemática que viven los comerciantes de esas regiones que se veían afectados por la disminución del número de turistas que llegaban en dichos barcos de lujo y hace notar que los puertos mexicanos son de los más caros de la región, por lo que es necesario, eliminar las cargas y servicios que no sean estrictamente necesarios, como en el caso del servicio de remolque de cruceros, que por ley se debe de contratar aun y cuando los cruceros cuentan con la tecnología necesaria para prescindir de dicho servicio.

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

Ante las motivaciones que la autora de la iniciativa hace valer, propone que se reforme el siguiente texto normativo:

“Artículo Único.- Se adiciona una nueva fracción III al artículo 59, de la Ley Navegación y Comercio Marítimos, recorriéndose en su orden las subsecuentes para quedar como sigue:

CAPÍTULO IV

REMOLQUE MANIOBRA EN PUERTO

Artículo 59.- Además de las estipulaciones de carácter contractual existentes entre los prestadores del servicio público de remolque maniobra en puerto y sus usuarios, en este servicio se atenderá a las siguientes disposiciones y al reglamento respectivo:

I. El servicio portuario de remolque maniobra es aquél que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones;

II. Con base en las reglas de operación de cada puerto, y en los criterios de seguridad, economía y eficiencia, la autoridad marítima determinará, las embarcaciones que requerirán del uso obligatorio de este servicio, así como el número y tipo de remolcadores a utilizar;

III. Quedan exentos de la determinación mencionada en la fracción anterior los cruceros turísticos que tengan la tecnología necesaria para prescindir del servicio portuario de remolque;

IV. El pago por la prestación del servicio público de remolque maniobra en puerto será el que se indique en la tarifa respectiva autorizada por la Secretaría, de acuerdo con las reglas de operación de cada puerto;

V. Si durante las maniobras del servicio sobrevienen situaciones de peligro para la embarcación a la que éste se presta, que den lugar a servicios cuya naturaleza sea la de salvamento, se estará a lo dispuesto por el capítulo relativo de esta Ley;

VI. De conformidad con el reglamento respectivo, los prestadores del servicio de remolque maniobra en puerto, deberán contratar un seguro de responsabilidad civil de acuerdo a la determinación que para ello tome la Secretaría. En la determinación de la cobertura a contratar, habrá de tomarse en consideración las posibles lesiones a la vida humana, los daños por concepto de contaminación marina, así como cualquier otra afectación a los derechos de la sociedad en general; y

VII. Para la prestación de este servicio se estará a lo dispuesto en la Ley de Puertos.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Se derogan las disposiciones que se opongan a las normas previstas en el presente Decreto.”

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

IV. CONSIDERACIONES

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

SEGUNDO. Las Comisiones dictaminadoras realizaron el análisis de las características formales de la iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una nueva fracción III al artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que propone la Senadora Margarita Villaescusa Rojo, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional y el mismo satisface la sistematización, en función de que resulta sencillo identificar el objeto a regular y resultan claras sus partes fundamentales y que lo es, el exentar a los cruceros turísticos del uso obligatorio del servicio portuario de remolque maniobra, cuando dichas embarcaciones turísticas cuenten con dispositivos tecnológicos que hagan innecesario dicho servicio, por lo que solo se propone la modificación de una disposición sustancial y se emiten dos disposiciones transitorias que establecen con claridad el momento a partir del cual entrará en vigor y la derogación de las disposiciones que se opongan a dichas normas cuando las mismas entren en vigor, por lo que se aprecia una redacción clara y congruente con la ley que se pretende reformar.

TERCERO. Estas Comisiones que emiten el presente Dictamen, consideran que el proyecto de decreto en estudio, cuenta con racionalidad jurídico-formal, por lo que la modificación del texto normativo que se propone, cumple con el carácter de ser prescriptivo y vinculante, ya que no desvirtúa el objeto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio del año 2006 y en cambio, pretende dotar a la ley que se pretende modificar, de un aspecto de modernidad, exceptuando a los cruceros marítimos del uso obligatorio del servicio portuario de remolque maniobra, cuando estos cuenten con mecanismos tecnológicos de navegación que hagan innecesario el contratar dicho servicio, además de que con dicha prevención, se da pie a que las empresas de cruceros vean con interés retomar los puertos mexicanos como destinos turísticos en sus itinerarios.

CUARTO. Para estas dictaminadoras es importante externar diversas cuestiones relacionadas con el arribo de cruceros a los puertos de nuestro país que apoyan los argumentos que justifican el propósito de la Senadora Villaescusa Rojo de modificar la Ley de Navegación y Comercio Marítimos respecto a este tema y que tienen implicaciones directas en la disminución de la visita de turistas y en la afectación en la derrama económica que dicha actividad genera en las distintas regiones que dependen principalmente de esta actividad para su sostenimiento, siendo una de estas causas, la de obligar a las empresas propietarias de los cruceros que tengan que cubrir diversos impuestos y derechos que desmotivan a los mismos para continuar visitando nuestros destinos turísticos, además de que otras naciones han entendido que la disminución de cargas impositivas y tarifas propicia el interés de las empresas dueñas de estas embarcaciones de lujo de incluir preferente aquellos destinos en sus itinerarios.

QUINTO. Para Muchas personas, el viaje por mar recorriendo un itinerario turístico, es una forma muy atractiva de conocer distintos países, haciendo la diferencia, el tipo de alojamiento que se tiene en estas embarcaciones, ya que cuentan con comodidades y lujos que los llegan a convertir en verdaderos hoteles flotantes, a partir de 1970 el viajar en estos buques de lujo, ha ganado cada vez más popularidad, además de que los avances tecnológicos aprovechados por las empresas propietarias para aplicarlos en estos buques, ha permitido que se construyan naves más grandes y que cuentan con un sinnúmero de comodidades, pudiendo considerarlos como Súper Barcos, haciendo notar que los primeros destinos lo fueron el Caribe, Alaska y México y actualmente los cruceros viajan por todo el mundo y se considera al crucero como una atracción, por lo que es un mercado en auge que cuenta con más de 300 navieras con más de 30,000 cruceros.

SEXTO. Para los miembros de estas Comisiones Dictaminadoras, resulta importante mencionar que las navieras que incluían en sus itinerarios a puertos mexicanos por considerarlos destinos atractivos, lo han dejado de hacer, por dos motivos principalmente, el primero por la inseguridad que se tiene en todo el país, ya que las navieras consideran que las autoridades mexicanas no garantizan la seguridad e integridad de sus pasajeros y el otro, son las imposiciones fiscales y el pago de derechos por permisos y autorizaciones de navegación que son altos, en comparación con los que se contemplan en otros países, por lo que a partir del 2009 a la fecha, cada semana, las empresas de cruceros suspenden los arribos a puertos mexicanos, por lo que muchos municipios que cuentan con puertos, sus entidades federativas y toda la economía del país lo resienten, por lo que cada día, son menos los turistas que bajan y recorren los puertos y la disminución en la captación del dinero que los turistas gastaban en dichos destinos mexicanos, implica una afectación eslabonada que impacta en todos los sectores y a todos los niveles, pero sobre todo, afecta los bolsillos de los habitantes de los lugares que se consideran como destinos turísticos y que dependen para su subsistencia de ese sector.

SÉPTIMO. Estas Comisiones Dictaminadoras, coinciden con la inquietud de la Senadora Margarita Villaescusa, sobre la necesidad de eximir a los cruceros turísticos del uso obligatorio del servicio portuario de remolque maniobra, ya que actualmente se cobra a cada crucero entre \$40, 000 y \$50,000 pesos por el servicio de remolque, costo que varía dependiendo del tipo de puerto y de las tarifas que cobran los concesionarios del servicio, ya que la prestación de este servicio en puerto es un servicio público y en todos los puertos del país se encuentra concesionado, por lo que el beneficio económico que se obtiene por la prestación del servicio de remolque es directamente para el concesionario que presta dicho servicio y no representa beneficio económico significativo para el Estado, por lo que reviste una mayor significación e importancia, que se genere derrama económica por la visita de turistas que viajan en los cruceros y bajan en los distintos puertos del país, que el beneficio económico que se obtiene por la prestación del servicio de remolque maniobra en puerto.

Como un ejemplo palpable de la problemática planteada en la exposición de motivos que dan pie a la adición que propone la Senadora Margarita Villaescusa Rojo, se cita el caso del Municipio de Mazatlán, Sinaloa, que ha sufrido las siguientes afectaciones:

En la primera semana del mes de febrero del 2011, tres cruceros han suspendido los arribos a Mazatlán.

- La falta de los visitantes que llegan a bordo de los cruceros en esta semana ocasionará que en Mazatlán se dejen de gastar más de 350 mil dólares.*
- De acuerdo con datos del Banco de México, el promedio del gasto que realizan los cruceristas durante su estancia en algún puerto es de 86.46 dólares.*
- En la primera semana del mes de febrero de 2011, los tres cruceros que han cancelado sus arribos suman 7 mil 458 pasajeros y 2 mil 857 tripulantes.*
- Sin embargo, desde hace seis meses, sólo un 40 por ciento de los visitantes son los que bajan y recorren el puerto, a diferencia de hace un año, cuando llegaba a ser hasta el 90 por ciento del total de los cruceristas.*
- Principalmente, los hechos violentos sucedidos en Mazatlán, son los que están obligando a las líneas navieras a suspender los arribos a este puerto, además de los delitos menores, como robos, de que son objeto los turistas.*
- Todos los prestadores de servicios turísticos, desde el transporte hasta los comerciantes, estarán resintiendo de las medidas que han adoptado las líneas navieras.*

Dls. 86.46 à El gasto promedio que deja un pasajero de crucero

Dls. 356,733 à La derrama económica que se dejó de recibir esta semana

- En el último año, la derrama económica de los pasajeros de cruceros comenzaba a mejorar, según datos del Banco de México.*

Año Derrama*

2001	58.00	2002	55.00	2003	57.99	2004	65.12	2005	67.76
2006	71.18	2007	74.39	2008	74.35	2009	81.17	2010	86.46

** Cantidad en dólares*

Información generada por Banxico

OCTAVO. Los miembros de estas Comisiones Dictaminadoras creen oportuno hacer reflexiones acerca de la situación por la que atraviesa actualmente México en materia de turismo relacionado con cruceros y es que nuestro país, en el año 2010, dejó de ser el destino número uno en turismo de cruceros, la industria de cruceros ya también es nacional, se cuenta con 18 puertos en doce estados de la república que se consideraban en los itinerarios de las empresas navieras, para el arribo de cruceros, en años anteriores, se contaba con el arribo de Cinco Millones de visitantes que viajaban a través de este medio de transporte marítimo y se captaban aproximadamente 600 millones de dólares por la derrama económica, por tal motivo, no se debe de permitir que México siga perdiendo posición y es necesario implementar diversas medidas, para incentivar el interés turístico en diversos destinos del país, incluyendo medidas legislativas como la adecuación del marco normativo marítimo.

NOVENO. Para estas Comisiones Dictaminadoras, resulta importante que se emitan disposiciones legales que requiera el sector y que respondan a las necesidades de los usuarios de los servicios, de los prestadores de los mismos y sobre todo, del público en general, dando certeza jurídica a los interesados por lo que se considera procedente la esencia de la iniciativa de mérito presentada por la Senadora Margarita Villaescusa Rojo y resulta pertinente realizar la modificación propuesta en el proyecto de decreto a estudio para que sea procedente su materialización, por lo que se estima conducente que sea opcional para los cruceros turísticos, el uso del servicio portuario de remolque maniobra, cuando dichas embarcaciones turísticas cuenten con dispositivos tecnológicos que hagan innecesario dicho servicio, sobre todo, porque la mayoría de cruceros utilizan laterales para realizar las maniobras necesarias y además resulta necesario establecer que corresponderá a la autoridad, establecer los lineamientos normativos para garantizar la responsabilidad civil, administrativa o legal en general, cuando los cruceros opten por prescindir del servicio de remolque, por lo que resulta procedente insertar estas previsiones no en una nueva fracción III, sino que se insertarán en la fracción II del artículo 59, toda vez que en dicha fracción se prevé la atribución de la autoridad marítima, para determinar que embarcaciones requieren del uso obligatorio de este servicio, así como el número y tipo de remolcadores a utilizar.

Por tal motivo, solo basta aplicar la adecuación que se señala en el párrafo que antecede que recoge la propuesta de la Senadora Villaescusa, en aras de dotar de mayor claridad a la disposición normativa.

V. MODIFICACIÓN.

La modificación que estas comisiones plantean es la siguiente:

Texto normativo propuesto en la iniciativa de la Senadora Margarita Villaescusa Rojo.	Texto propuesto por las Comisiones Dictaminadoras.
<p>Artículo Único.- Se adiciona una nueva fracción III al artículo 59, de la Ley Navegación y Comercio Marítimos, recorriéndose en su orden las subsecuentes para quedar como sigue:</p>	<p>Artículo Único.- Se adiciona una nueva fracción III y la actual fracción III pasa a ser la fracción IV y se recorren las fracciones subsecuentes del artículo 59 de la Ley Navegación y Comercio Marítimos, para quedar como sigue:</p>
<p>CAPÍTULO IV</p>	<p>CAPÍTULO IV</p>
<p>REMOLQUE MANIOBRA EN PUERTO</p>	<p>REMOLQUE MANIOBRA EN PUERTO</p>
<p>Artículo 59.- Además de las estipulaciones de carácter contractual existentes entre los prestadores del servicio público de remolque maniobra en puerto y sus usuarios, en este servicio se atenderá a las siguientes disposiciones y al reglamento respectivo:</p>	<p>Artículo 59.- Además de las estipulaciones de carácter contractual existentes entre los prestadores del servicio público de remolque maniobra en puerto y sus usuarios, en este servicio se atenderá a las siguientes disposiciones y al reglamento respectivo:</p>
<p>I. El servicio portuario de remolque maniobra es aquél que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones;</p>	<p>I. El servicio portuario de remolque maniobra es aquél que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones;</p>
<p>II. Con base en las reglas de operación de cada puerto, y en los criterios de seguridad, economía y eficiencia, la autoridad marítima determinará, las embarcaciones que requerirán del uso obligatorio de este servicio, así como el número y tipo de remolcadores a utilizar;</p>	<p>II. Con base en las reglas de operación de cada puerto, y en los criterios de seguridad, economía y eficiencia, la autoridad marítima determinará, las embarcaciones que requerirán del uso obligatorio de este servicio, así como el número y tipo de remolcadores a utilizar.</p>
<p>III. Quedan exentos de la determinación mencionada en la fracción anterior los cruceros turísticos que tengan la tecnología necesaria para prescindir del servicio portuario de remolque;</p>	<p>La contratación del servicio portuario de remolque será opcional para los cruceros turísticos, siempre y cuando cuenten con los dispositivos tecnológicos para realizar maniobras seguras dentro de los límites del puerto.</p>
<p>IV. El pago por la prestación del servicio público de remolque maniobra en puerto será el que se indique en la tarifa respectiva autorizada por la Secretaría, de acuerdo con las reglas de operación de cada puerto;</p>	<p>La autoridad establecerá los lineamientos normativos para garantizar la responsabilidad civil, administrativa o legal en general cuando los cruceros opten por prescindir del servicio de remolque. La garantía deberá ser presentada previamente a la entrada del puerto;</p>
<p>V. Si durante las maniobras del servicio sobrevienen situaciones de peligro para la embarcación a la que éste se presta, que den lugar a servicios cuya naturaleza sea la de salvamento, se estará a lo dispuesto por el capítulo relativo de esta Ley;</p>	<p>III. El pago por la prestación del servicio público de remolque maniobra en puerto será el que se indique en la tarifa respectiva autorizada por la Secretaría, de acuerdo con las reglas de operación de cada puerto;</p>
<p>VI. De conformidad con el reglamento respectivo, los prestadores del servicio de remolque maniobra en puerto, deberán contratar un seguro de responsabilidad civil de acuerdo a la determinación que para ello tome la Secretaría. En la determinación de la cobertura a contratar, habrá de tomarse en consideración las posibles lesiones a la</p>	<p>IV. Si durante las maniobras del servicio sobrevienen situaciones de peligro para la embarcación a la que éste se presta, que den lugar a servicios cuya naturaleza sea la de salvamento, se</p>

<p>vida humana, los daños por concepto de contaminación marina, así como cualquier otra afectación a los derechos de la sociedad en general; y</p> <p>VII. Para la prestación de este servicio se estará a lo dispuesto en la Ley de Puertos.</p> <p>TRANSITORIOS</p> <p>PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>SEGUNDO. Se derogan las disposiciones que se opongan a las normas previstas en el presente Decreto</p>	<p>estará a lo dispuesto por el capítulo relativo de esta Ley;</p> <p>V. De conformidad con el reglamento respectivo, los prestadores del servicio de remolque maniobra en puerto, deberán contratar un seguro de responsabilidad civil de acuerdo a la determinación que para ello tome la Secretaría. En la determinación de la cobertura a contratar, habrá de tomarse en consideración las posibles lesiones a la vida humana, los daños por concepto de contaminación marina, así como cualquier otra afectación a los derechos de la sociedad en general; y</p> <p>VI. Para la prestación de este servicio se estará a lo dispuesto en la Ley de Puertos.</p> <p>TRANSITORIOS</p> <p>PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>SEGUNDO. Una vez que entre en vigor el presente decreto, quedarán derogadas las disposiciones que se opongan al mismo.</p>
--	---

DÉCIMO. Por todo lo anterior y una vez aplicadas las adecuaciones a la redacción del texto normativo, estas Comisiones Dictaminadoras, consideramos adecuada aplicar la adición planteada, por lo que es procedente que dicho decreto sea sometido a la consideración y aprobación del Pleno de esta Cámara y que continúe por todas y cada una de las fases del procedimiento legislativo.

Por las consideraciones anteriormente expuestas y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 86, 94 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y en los artículos 182, 188, 190, 191 y demás relativos aplicables del Reglamento del Senado de la República, los miembros de las Comisiones que suscriben el presente dictamen consideran procedente que se adicione una nueva fracción III y la actual fracción III pasea ser la IV y se recorran las fracciones subsecuentes del artículo 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Por lo tanto, estas Comisiones Unidas someten a la consideración de esta Soberanía, el siguiente proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 59 de la de Navegación y Comercio Marítimos en los siguientes términos:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. Se adiciona dos párrafos a la fracción II del artículo 59 de la Ley Navegación y Comercio Marítimos, para quedar como sigue:

CAPÍTULO IV

REMOLQUE MANIOBRA EN PUERTO

Artículo 59.- Además de las estipulaciones de carácter contractual existentes entre los prestadores del servicio público de remolque maniobra en puerto y sus usuarios, en este servicio se atenderá a las siguientes disposiciones y al reglamento respectivo:

I. El servicio portuario de remolque maniobra es aquél que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones;

II. Con base en las reglas de operación de cada puerto, y en los criterios de seguridad, economía y eficiencia, la autoridad marítima determinará, las embarcaciones que requerirán del uso obligatorio de este servicio, así como el número y tipo de remolcadores a utilizar.

La contratación del servicio portuario de remolque será opcional para los cruceros turísticos, siempre y cuando cuenten con los dispositivos tecnológicos para realizar maniobras seguras dentro de los límites del puerto.

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

III. El pago por la prestación del servicio público de remolque maniobra en puerto será el que se indique en la tarifa respectiva autorizada por la Secretaría, de acuerdo con las reglas de operación de cada puerto;

IV. Si durante las maniobras del servicio sobrevienen situaciones de peligro para la embarcación a la que éste se presta, que den lugar a servicios cuya naturaleza sea la de salvamento, se estará a lo dispuesto por el capítulo relativo de esta Ley;

V. De conformidad con el reglamento respectivo, los prestadores del servicio de remolque maniobra en puerto, deberán contratar un seguro de responsabilidad civil de acuerdo a la determinación que para ello tome la Secretaría. En la determinación de la cobertura a contratar, habrá de tomarse en consideración las posibles lesiones a la vida humana, los daños por concepto de contaminación marina, así como cualquier otra afectación a los derechos de la sociedad en general; y

VI. Para la prestación de este servicio se estará a lo dispuesto en la Ley de Puertos.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Una vez que entre en vigor el presente decreto, quedarán derogadas las disposiciones que se opongan al mismo.

DADO EN EL SALÓN DE PLENOS DE LA H. CÁMARA DE SENADORES, EN MÉXICO, DISTRITO FEDERAL, A ____ DE FEBRERO DE 2011.

COMISIÓN DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

COMISIÓN DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, PRIMERA.