

DICTAMEN DE LAS COMISIONES UNIDAS DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, DE MARINA Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS Y LA FRACCIÓN I DEL ARTÍCULO 44 DE LA LEY DE PUERTOS.

HONORABLE ASAMBLEA:

A las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, de Marina y de Estudios Legislativos del Senado de la República les fue turnada, para estudio y elaboración del dictamen correspondiente, la iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la fracción I del artículo 44 de la Ley de Puertos, presentada por el Senador Marco Tulio Munive Temoltzin, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

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, que se desarrolló bajo la siguiente:

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.
- IV. En el apartado de "Modificaciones", se hacen cambios a la propuesta presentada ante esta Soberanía.

I. ANTECEDENTES

1. En la Sesión Ordinaria que tuvo lugar el 27 de abril de 2010, el Senador Marco Tulio Munive Temoltzin, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentó la iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la fracción I del artículo 44 de la Ley de Puertos, 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 del Senado de la República para su estudio y dictamen.
3. En la Sesión Ordinaria del 5 de octubre de 2010, la Mesa Directiva del Senado de la República autorizó la petición de ampliación de turno, hecha por la Comisión de Marina, para que el proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la fracción I del artículo 44 de la Ley de Puertos, quedará en las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, de Marina y de Estudios Legislativos, para su estudio y dictamen.

4. Las Comisiones Unidas que suscriben el presente dictamen, realizaron diversos trabajos con el propósito de analizar el contenido de la Iniciativa que ha quedado precisada, integrando sus observaciones y comentarios en el presente dictamen.

II. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

El autor de la iniciativa con proyecto de decreto que se encuentra a estudio, menciona en su exposición de motivos, que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos considera al mar territorial, ríos, corrientes, vasos, lagos, lagunas, esteros navegables, los canales destinados a la navegación, las superficies acuáticas de los puertos, terminales, marinas y sus afluentes, como vías generales de comunicación por agua o vías navegables, considerando dicho ordenamiento, que todo lo relacionado con la vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos en las aguas interiores y en las zonas marítimas mexicanas, son de jurisdicción federal, correspondiéndole a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, regular la Marina Mercante, el transporte por agua, la coordinación en los puertos marítimos y fluviales, las actividades de servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento.

Comenta el autor del proyecto de decreto, que toda vez que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes determina los criterios de seguridad, economía y eficacia de los puertos, embarcaciones, áreas de fondeo, de seguridad y vías navegables, dicha secretaría de estado, es la facultada para conceder el permiso para prestar el servicio de pilotaje, por ende, dicho servicio pertenece al servicio público y toda vez que es una actividad técnica prestada de manera regular, continua y uniforme para satisfacer una necesidad pública, como lo es, el conducir o guiar una embarcación mediante la utilización, por parte de los capitanes de los buques, de un piloto de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda atraque o desatraque en los puertos, para garantizar y preservar la seguridad de la embarcación e instalaciones portuarias, formando parte de los servicios marítimo-portuarios que corresponde al Estado prestar a los particulares, por lo que las embarcaciones requieren de la autorización de la autoridad marítima para arribar a un puerto y cada puerto cuenta con una capitanía, que se encarga de ejercer la autoridad marítima, autorizar los despachos y arribos, vigilar la navegación, el atraque, la permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad.

Considera el autor de la iniciativa, que el servicio público de pilotaje debe autorizarse solo a quien cumpla con los requisitos establecidos en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, por lo que resulta necesario precisar en dicho ordenamiento, la forma en que se va a preservar el equilibrio ecológico, las vidas humanas, la seguridad del buque y de las instalaciones portuarias al prestar dicho servicio, por lo que el autor de la iniciativa, considera que se deben aplicar cambios en el tema del pilotaje, previendo en la ley, la definición de las maniobras de pilotaje, en las que se tome en cuenta el desarrollo de esta actividad en los litorales y en las riveras de la República Mexicana con actividad portuaria, así como las áreas en las que se desenvolverá dicha actividad, como los fondeaderos, las dársenas, los canales de navegación, las vías navegables, las terminales, las marinas y en general cualquier instalación portuaria; además de establecer un concepto de zonas de pilotaje, que comprenda los lugares de los puertos y fuera de ellos en donde se realiza la actividad de pilotaje o practica para seguridad de la navegación.

Continúa argumentando el autor de la iniciativa en su exposición de motivos, que es necesario prever en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, lo referente a al certificado de competencia, que el pilotaje debe regularse conforme a la ley, cuyos preceptos habrán de aplicarse con la facilitación del reglamento que provea la esfera administrativa a su exacta observancia y a través de reglas de pilotaje y reglas de operación de cada puerto, siempre tomando en cuenta la afluencia en el tráfico, por lo que debe plasmarse en el texto de la ley, que el servicio de pilotaje no solo comprenda el arribo y el zarpe de embarcaciones, sino las diversas maniobras y áreas que requieren de la preservación frente a los peligros de la navegación interior, además de que dicho servicio se preste todos los días y horas del año, de manera continua, permanente, uniforme y regular, sin privilegiar a determinados usuarios o sectores de la economía.

Menciona el autor de la iniciativa, que en algunos puertos de la República Mexicana, se han presentado diferencias relacionados con la integración de diversos grupos de pilotos de puerto, que propician deficiencias en la prestación del servicio, por lo que resulta necesario que por mandato legal, exista un solo cuerpo de pilotos para cada puerto o zona de pilotaje, que dirijan técnicamente la prestación del servicio y garanticen su operación ininterrumpida, por lo que es necesario establecer las funciones de dicho cuerpo, para que independientemente de la responsabilidad que tiene cada prestador del servicio de pilotaje, se designe a un piloto coordinador que lo represente ante las autoridades competentes para hacer valer las condiciones técnicas inherentes al servicio.

Argumenta el autor del proyecto de decreto sujeto a estudio, que la designación de nuevos pilotos de puerto, requiere de un mecanismo transparente a través de concursos públicos para seleccionar a los aspirantes a ocupar dichos cargos, por lo que es recomendable integrar un Comité Técnico del Servicio de Pilotaje en cada puerto o zona de pilotaje, para que seleccionen en igualdad de condiciones a los mejores aspirantes para pilotos de puerto, sugiriendo que dicho Comité sea integrado por el Capitán de Puerto, un capitán de buque y del Piloto Coordinador del respectivo puerto o zona de pilotaje. Para el autor de la iniciativa, sería conveniente imponer a los aspirantes, la obligación de realizar las prácticas que se requieran para su capacitación, de acuerdo con las instrucciones y la supervisión de los pilotos de puerto que se designen al efecto, los cuales a su vez tendrán la obligación de emitir dichas instrucciones de carácter profesional.

Para el autor de la iniciativa, en la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos, debe hacerse la aclaración de que los programas de certificación de pilotos, no se refieren a programas de expedición de certificados de competencia, sino que avalan la calidad de los prácticos para acreditar su capacidad técnica conforme a las normas oficiales mexicanas, por lo que la prioridad de las reformas que propone en su iniciativa, radican entre otras cosas, en la falta de un Reglamento acorde a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente y por ende, la Ley de Puertos, se debe adecuar para que no se contradiga con las formas que se proponen a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, por lo que el servicio de pilotaje debe dejarse de concebir como un servicio portuario, por lo que se necesita modificar el artículo 44 de la Ley de Puertos.

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

*“ARTÍCULO PRIMERO. Se **reforman** la fracción VI del artículo 8; el párrafo primero, segundo, cuarto y quinto del artículo 55; el artículo 56; la fracción III y párrafo segundo del artículo 57. Se **adicionan** la fracción XIV y XV del artículo 2; un sexto párrafo al artículo 55; el artículo 55 bis; el artículo 56 bis; el artículo 56 bis1; el artículo 56 bis2; la fracción V del artículo 57. Y se **deroga** la fracción IV del artículo 57; todos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, para quedar como sigue:*

Artículo 2.-....

I a XII ...

*XIV. **Maniobras de pilotaje:** la conducción de una embarcación en un puerto o zona de pilotaje, por parte de un piloto de puerto o práctico, para que efectúe la entrada o salida, el atraque o desatraque, el fondeo o cambio de fondeo dentro de la dársena, las enmiendas, el alijo, amarre, desamarre, abarloamiento y desabarloamiento, el arrejaramiento, el acoderamiento, la ciaboga, las maniobras especiales necesarias que autorice el Capitán de Puerto y que convengan los usuarios con los pilotos de puerto, así como las maniobras fortuitas que se determinen necesarias por el Capitán de la embarcación y el piloto de puerto en el momento de la prestación del servicio.*

*XV. **Zona de Pilotaje:** los puertos, terminales, terminales costa afuera, marinas, instalaciones portuarias, canales de navegación, áreas de fondeo, áreas de seguridad y vías navegables, delimitadas y aquellas en que se determine como obligatorio el Pilotaje.*

Artículo 8.- ...

I a V ...

VI. Otorgar permisos y autorizaciones de navegación y para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, así como certificados de competencia, en los términos de esta Ley; vigilar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos en su caso;

Artículo 55.- El servicio de pilotaje o practica es de interés público y consiste en conducir una embarcación mediante la utilización por parte del capitán de ésta, de un piloto de puerto o practico para efectuar las maniobras de pilotaje en los puertos y zonas de pilotaje. Su finalidad es garantizar y preservar la seguridad de las embarcaciones, de las instalaciones portuarias, del medio ambiente marino y de la vida humana. La Secretaría determinará la asignación de pilotos, con base en el reglamento, las reglas de pilotaje, las reglas de operación de cada puerto y de acuerdo con las necesidades del tráfico.

El servicio de pilotaje se prestará a toda embarcación mayor en un puerto o zona de pilotaje, así como a las demás que sin estar obligadas, lo soliciten.

...

La Secretaría determinará, con base en criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos y zonas de pilotaje en los cuales será obligatorio este servicio.

Corresponderá sólo a los pilotos de puerto tomar las decisiones técnicas tendientes a la seguridad de la navegación.

El servicio público de pilotaje se prestará en forma continua, permanente, uniforme y regular durante todo el año, las veinticuatro horas del día.

Artículo 55 BIS.- El número de pilotos que asigne la Secretaría para prestar el servicio de pilotaje, deberá estar sustentado en que se cumpla con la finalidad del servicio.

La Secretaría determinará la asignación de pilotos de puerto, con base en un procedimiento en el que se consideren, la cantidad de pilotos, el tráfico y la frecuencia del mismo, y el promedio de tiempo de cada maniobra, de manera que el número de pilotos sea tal, que se pueda cubrir la demanda del servicio, sin que el tiempo real de trabajo en veinticuatro horas, rebase el de la jornada que establece la legislación laboral y que garantice la prestación ininterrumpida del servicio.

La Secretaría considerará la opinión del Capitán de Puerto, del Comité de Operación del Puerto y de la representación de los pilotos del lugar, quienes también deberán fundamentar su opinión con base a los elementos precisados en el párrafo anterior.

Si se determina la necesidad de incrementar el número de pilotos de puerto, la Secretaría emitirá la convocatoria pública correspondiente.

Artículo 56.- El servicio público de pilotaje, se considera como un servicio profesional. La Secretaría deberá tomar en cuenta la opinión técnica de los pilotos de puerto cuando la considere necesaria.

Para cada puerto o zona de pilotaje, se integrará un cuerpo de pilotos, con los pilotos de puerto certificados para ejercer en el ámbito geográfico correspondiente sus funciones de dirección técnica.

Artículo 56 BIS.- Para garantizar la continuidad en la prestación del servicio de pilotaje en condiciones técnicas de seguridad y eficiencia, el cuerpo de pilotos para cada puerto o zona de pilotaje, designará un piloto coordinador, el cual, independientemente de su responsabilidad inherente a la prestación del servicio, tendrá las siguientes funciones:

I. Representar al cuerpo de pilotos ante las autoridades correspondientes en los aspectos técnicos del servicio;

II. Informar al Capitán de Puerto de los pilotos de puerto que están en servicio;

III. Registrar ante la Capitanía de Puerto el programa de turnos rigurosos del servicio de pilotaje, coordinar y vigilar su cumplimiento, para garantizar la continuidad y seguridad del servicio.

IV. Auxiliarse de los pilotos de puerto que se encuentren de servicio, para el ejercicio de sus funciones;

V. Proponer las medidas que tiendan a mejorar el servicio de pilotaje;

VI. Verificar junto con el Capitán de Puerto que los remolcadores que auxilian las maniobras de pilotaje reúnan las condiciones de potencia y maniobrabilidad requeridas para el servicio e informar a la Secretaría de las anomalías o deficiencias;

VII. Dirigir las condiciones técnicas del servicio de Pilotaje, y

VIII. Proponer a la Capitanía de Puerto los calados y dimensiones máximos que hagan seguras las maniobras.

Artículo 56 TER.- *Para cada puerto o zona de pilotaje, la Secretaría conformará un Comité Técnico del Servicio de Pilotaje que estará integrado por el Capitán de Puerto, por un capitán de buque y por el piloto coordinador. Dicho Comité será presidido por el capitán de puerto, el cual será el encargado de llevar a cabo los concursos públicos de selección para piloto de puerto.*

Artículo 57.-...

I a II ...

III. Contar con el certificado de competencia para el puerto respectivo o zona de pilotaje, expedido por la Secretaría;

IV. Se deroga.

V. Realizar prácticas obligatorias en el puerto o zona de pilotaje donde se aspire a prestar el servicio, las cuales deberán llevarse a cabo bajo la instrucción y estricta supervisión de los pilotos de puerto que designe el Comité Técnico del Servicio de Pilotaje, quienes a su vez tendrán la obligación de emitir dichas instrucciones.

La Secretaría estará facultada para implementar la certificación de calidad de los programas de capacitación de los pilotos de puerto.

...

ARTÍCULO SEGUNDO. *Se reforma la fracción I del artículo 44 de la Ley de Puertos para quedar como sigue:*

Artículo 44.-...

...

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

TRANSITORIOS.

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

SEGUNDO. *Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan al presente decreto.*

TERCERO. *La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, deberá emitir las adecuaciones reglamentarias que se requieran con motivo del presente decreto de reformas legales en un plazo que no excederá de seis meses a partir de su entrada en vigor.*”

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

III. 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 reformar, adicionar o abrogar o derogar 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.

De igual forma, el Congreso de la Unión se cuenta facultado para iniciar leyes o decretos para regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación, formas de administración y todo lo concerniente a servicios portuarios, como en el presente caso a estudio, se propone reformar una disposición de la Ley de Puertos.

Las reformas que plantea el Senador Marco Tulio Munive Temoltzin que se apliquen a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y a la Ley de Puertos, mismas que han quedado identificadas en los apartados precedentes, se encuentran enfocadas a detallar con más precisión, aspectos concernientes a figura del Pilotaje o Practicaje, considerada como una de las instituciones más antiguas del Derecho Marítimo y que actualmente se constituye como un servicio público de seguridad a la navegación en las jurisdicciones portuarias.

SEGUNDO. Por su importancia, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos considera al pilotaje o practicaje como un servicio de interés público y coadyuvante en la preservación de la seguridad, soberanía e independencia nacionales, por lo que éstas dictaminadoras recalcan la importancia de la prestación de dicho servicio, que el mismo se encuentra previsto en el artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en ese precepto se contiene expresamente que para desempeñarse como capitanes, *pilotos*, patrones, maquinistas, mecánicos y en general, todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana, lo mismo para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de *practicaje* y comandante de aeródromo, se requiere que sean mexicanos por nacimiento.

TERCERO. Por la naturaleza del servicio que prestan, los pilotos o prácticos de puerto además de que deben ser mexicanos por nacimiento, los pilotos de puerto deberán contar con título profesional sobre la materia, acreditar ante la autoridad marítima su experiencia en años de navegación y mando en embarcaciones de más de cinco mil toneladas de registro bruto, además de obtener previas prácticas y exámenes respectivos, el certificado de competencia que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

CUARTO. Debido a la importancia que tiene el servicio de pilotaje o practicaje, se crea la necesidad de definir dicho concepto y que este quede previsto en la ley, no pasando por alto que en el reglamento respectivo, se desarrollen en forma clara los conceptos inherentes a esta actividad y a sus modalidades, como lo son las maniobras de pilotaje y zonas de pilotaje.

QUINTO. En virtud de lo anterior, es innegable que se deben promover reformas y adiciones a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y a la Ley de Puertos que ajusten el marco jurídico a la realidad dominante, para contribuir al fortalecimiento de la actividad de pilotaje o practicaje, por lo que estas Comisiones Dictaminadoras comparten la inquietud del Senador iniciante y consideran que a efecto de realizar reformas que

resulten congruentes y que no invadan las competencias entre los distintos poderes de la unión, es necesario realizar modificaciones al proyecto de decreto a estudio y que se detallan en el siguiente apartado.

IV. MODIFICACIONES A LA INICIATIVA

Analizado el contenido de la iniciativa y hechas las consideraciones a la misma, las Comisiones que suscriben, concluimos fundada y razonadamente que resulta necesario hacer las siguientes modificaciones a su contenido en los términos que enseguida se expresan:

A. Respecto a la propuesta de introducir en el artículo 2 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, los conceptos “maniobras” y “zonas de pilotaje” mediante la adición de las fracciones XIV y XV respectivamente; se modifica la propuesta original en el sentido de incluir una sola fracción con el concepto de pilotaje. Lo anterior con base en lo siguiente:

El artículo que nos ocupa debe contener conceptos de carácter general, y el pilotaje es uno de ellos.

Al desarrollar el concepto de practicaje se utiliza “maniobras” en lugar de “maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos” y “zona de pilotaje” como el concepto general que incluye los lugares en que el piloto de puerto presta su servicio, dando lugar a que en el reglamento respectivo se profundice en las definiciones de ambos términos.

En la definición de practicaje se atiende a lo señalado por el penúltimo párrafo del artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que señala que la calidad de mexicano por nacimiento “Será también necesaria para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practicaje...”.

Se señala la finalidad del practicaje.

De tal manera que la fracción XIV que se adiciona sería la siguiente:

XIV. Pilotaje o practicaje es la actividad eminentemente intelectual que realiza de forma directa y sin intermediarios una persona física de nacionalidad mexicana por nacimiento, llamado práctico o piloto de puerto, consistente en realizar maniobras con las embarcaciones, a fin de preservar la vida humana, el medio ambiente marino, la seguridad de las embarcaciones y de las instalaciones portuarias en las zonas de pilotaje.

B. Las que dictaminan consideran favorable la modificación propuesta a la fracción VI del artículo 8, para el efecto de dotar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la facultad de expedir los certificados de competencia que acreditan la aptitud del piloto de puerto para prestar el servicio profesional de pilotaje, en correlación al artículo 57 fracción III de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que exige el certificado de competencia expedido por la Secretaría en mención.

C. La propuesta de modificar el artículo 55 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se considera procedente, con las observaciones siguientes:

En atención a la modificación realizada por las dictaminadoras al artículo 2 en el sentido de incluir la fracción XIV con el concepto de pilotaje, se reforma el párrafo primero del artículo en análisis, para quitar el actual concepto de pilotaje.

Con relación a la propuesta del legislador de sustituir en este primer párrafo “maniobras de pilotaje” por “maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos” y “zona de pilotaje” como el concepto general que incluye los lugares en que el piloto de puerto presta su servicio, ya se atendió en la modificación aplicada al artículo 2.

Por otra parte, las que dictaminan hacen la precisión siguiente: el pilotaje es una especialidad profesional que se acredita con un título profesional expedido por la Dirección General de Profesiones de la Secretaría de Educación Pública, denominado Piloto de Puerto, razón por la cual, en la oración que faculta a la Secretaría para asignar a dichos profesionistas, se modifica para quedar “pilotos de puerto”.

En el párrafo cuarto, se considera que debe permanecer el señalamiento de que el servicio de pilotaje estará supeditado al reglamento correspondiente y las reglas de operación de pilotaje de cada puerto, motivo por el cual se queda en sus los términos del texto vigente, pero se admite la propuesta del promovente de sustituir “zona de pilotaje” por “áreas de fondeo, áreas de seguridad y vías navegables” en dicho párrafo.

Respecto al párrafo quinto, se omite la propuesta del legislador de señalar al piloto de puerto como el único que puede tomar decisiones técnicas tendientes a la seguridad de la navegación, porque a consideración de las dictaminadoras, el piloto de puerto no es una autoridad sino un profesionista que presta un servicio, y en caso de admitirla se excluiría a las autoridades competentes en la materia. Razón ésta por la cual se mantiene el sentido actual del párrafo, de permitirle al Piloto de Puerto de tomar esas decisiones en el ámbito de sus atribuciones.

Congruentes con este último razonamiento, se sustituye el término “funciones” por “atribuciones”, con el objeto de mejorar la redacción.

Con relación a la adición de un párrafo sexto, se considera procedente porque es necesario indicar que la prestación del servicio de pilotaje es permanente, por la naturaleza de las operaciones que se realizan en las zonas de pilotaje.

D. La modificación que propone adicionar el artículo 55 BIS resulta improcedente, porque su redacción es específica en exceso respecto a diferentes supuestos relacionados con el pilotaje, siendo contrario a la característica de generalidad que debe tener la ley.

E. La propuesta que reforma al artículo 56, se considera procedente en su primer párrafo, con modificaciones. Se mantiene la oración del artículo vigente mediante la cual se remite al reglamento de pilotaje y las reglas de operación de pilotaje de cada puerto que expida la Secretaría. En seguida se mantiene la redacción que propone el legislador en su iniciativa.

En lo referente al segundo párrafo, la pretensión de modificarlo se desecha, porque a consideración de las dictaminadoras, no se puede obligar a los pilotos de puerto a pertenecer a un cuerpo de pilotos, ya que en caso de aceptarse la propuesta se estaría yendo en contra de lo señalado por el artículo 5° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y del artículo 358 de la Ley Federal del Trabajo, que prevén la libertad de asociación.

F. La adición del artículo 56 BIS, se considera inviable, por las consideraciones siguientes:

En general, la propuesta es más apropiada para contemplarse en las reglas de operación de pilotaje que al efecto emita la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por la particularidad del mismo, ya que se refiere a disposiciones administrativas y no a disposiciones sustantivas que contempla tanto la Ley de Navegación y Comercio Marítimo y la Ley de Puertos:

En lo específico:

En la fracción VI propone que los pilotos de puerto, junto con los capitanes de puerto verifiquen que los remolcadores reúnan las condiciones de potencia y maniobrabilidad requeridas para el servicio, sobre el particular, es preciso señalar que hay inspectores que verifican que los remolcadores cumplan con la normatividad e informan a la autoridad marítima de las anomalías que encuentran y por otro lado la Capitanía de Puerto también lo informa a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; por lo tanto, no le corresponde al piloto de puerto, sino al inspector, el verificar e informar directamente a la Capitanía de Puerto las anomalías que encuentre.

En la fracción VIII que señala como función del piloto de puerto proponer a la Capitanía de Puerto los calados y dimensiones máximos que hagan seguras las maniobras, es preciso mencionar que todos los puertos a nivel mundial tienen señalado el calado, siendo esta una facultad de la autoridad y no del piloto de puerto.

Por otra parte, se considera que el artículo 56 BIS propuesto, describe en lo general funciones gremiales, por lo que resulta más adecuado que se contemplen en las reglas de operación de los pilotos de puerto que al efecto emita la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y también señala cuestiones técnicas, mismas que son competencia de la capitanía de puerto con carácter de autoridad marítima.

G. Las que dictaminan hacen la observación de que en el artículo primero del proyecto de decreto, se propone adicionar además de los ya analizados artículos 55 BIS y 56 BIS, los artículos 56 BIS 1 y 56 BIS 2, pero, estos dos últimos no están contemplados en el articulado, y sí se encuentra como adición el artículo 56 TER.

Considerando este hecho, como un error de tipo mecanográfico, el que no se haya puesto el artículo 56 TER en el artículo primero del decreto, pero que resulta procedente su estudio, por lo que estas Comisiones Dictaminadoras ven inviable la propuesta de adicionar el artículo 56 TER, toda vez que para los concursos públicos de selección de pilotos de puerto, la ley señala que lo hará la autoridad, la cual tiene una integración y un procedimiento debidamente establecido.

H. La reforma al artículo 57 es procedente con las modificaciones siguientes:

En la fracción III, además de la propuesta de contar con el certificado de competencia, es conveniente señalar que es necesaria la autorización de la Secretaría para prestar el servicio de pilotaje.

La fracción IV que se deroga, es procedente toda vez que el concepto de zona de pilotaje se contempla en la fracción III reformada.

La adición de la fracción V se considera viable, con la salvedad de eliminar la parte en que señala que las prácticas serán realizadas bajo la supervisión de los pilotos de puerto que designe el Comité Técnico de Servicio de Pilotaje.

La reforma del párrafo segundo es procedente en sus términos.

I. Las que dictaminan consideran procedente la reforma al artículo 44 de la Ley de Puertos, en su fracción I, por las razones expuestas en el sentido de que el pilotaje es una actividad profesional y no un servicio portuario, motivo por el cual hace plenamente justificable que se excluya del artículo que se analiza, por hacer referencia a conceptos mercantiles.

J. Finalmente, en los transitorios propuestos para el decreto en estudio, se elimina el artículo tercero, toda vez que el reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente aun no se ha expedido.

Por lo anteriormente expuesto, los Senadores integrantes de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes; de Marina; y de Estudios Legislativos, con fundamento en lo previsto por el inciso E) del artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con las atribuciones que les otorgan los artículos 86 y 94 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y los artículos 113, apartado 2, 117, 177, 182, 190 y demás relativos y aplicables del Reglamento del Senado de la República, someten a consideración de la Asamblea el presente dictamen que contiene proyecto de:

DECRETO

PRIMERO: Se **reforma** la fracción VI del artículo 8; los párrafos primero, segundo, cuarto y quinto del artículo 55; primer párrafo del artículo 56; la fracción III y párrafo segundo del artículo 57. Se **adiciona** la fracción XIV del artículo 2; el párrafo sexto al artículo 55; y la fracción V al artículo 57. Y se **deroga** la fracción IV del artículo 57, todos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, para quedar como sigue:

Artículo 2.-

I a XIII ...

XIV. Pilotaje es la actividad eminentemente intelectual, que realiza de forma directa y sin intermediarios una persona física de nacionalidad mexicana por nacimiento, llamado práctico o piloto de puerto, consistente en realizar maniobras con las embarcaciones, a fin de preservar la vida humana, el medio ambiente marino, la seguridad de las embarcaciones y de las instalaciones portuarias en las zonas de pilotaje.

Artículo 8.- ...

I a V ...

VI. Otorgar permisos y autorizaciones de navegación para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, así como **certificados de competencia**, en los términos de esta Ley; vigilar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos en su caso;

VII a XXII ...

Artículo 55.- El servicio de pilotaje o practicaje es de interés público. La Secretaría determinará la asignación de pilotos **de puerto**, con base en el reglamento, las reglas de pilotaje, las reglas de operación de cada puerto **y de acuerdo con las necesidades del tráfico.**

El servicio de **practicaje o de** pilotaje se prestará a toda embarcación mayor en un puerto o zona de pilotaje, así como a las demás que sin estar obligadas, lo soliciten.

...

La Secretaría determinará, con base en criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos y **zonas de pilotaje** en los cuales será obligatorio este servicio, mismos que serán prestados en la forma que prevenga el reglamento correspondiente y las reglas de operación de pilotaje de cada puerto. La Secretaría estará facultada de acuerdo a dichos criterios, a establecer en el reglamento de operación de pilotaje de cada puerto, los supuestos mediante los cuales se exima de la obligatoriedad del servicio de pilotaje.

En el ámbito de sus **atribuciones y responsabilidad** corresponderá sólo a los pilotos de puerto tomar las decisiones técnicas tendientes a la seguridad de la navegación.

El servicio público de pilotaje se prestará en forma continua, permanente, uniforme, regular y por turnos durante todo el año, las veinticuatro horas del día.

Artículo 56.- En todo lo relativo al servicio de pilotaje, el reglamento correspondiente y las reglas de operación de pilotaje de cada puerto que expida la Secretaría, contendrán los elementos mínimos que establezca el reglamento de la presente ley. **El servicio público de pilotaje, se considera como un servicio profesional. La Secretaría deberá tomar en cuenta la opinión técnica de los pilotos de puerto cuando la considere necesaria.**

Artículo 57.- ...

I a II ...

III. Contar con el certificado de competencia **y la autorización para prestar el servicio de pilotaje** para el puerto respectivo o zona de pilotaje, expedido por la Secretaría;

IV. Se deroga.

V. Realizar prácticas obligatorias en el puerto o zona de pilotaje donde se aspire a prestar el servicio.

La Secretaría estará facultada para implementar **la certificación de calidad de los programas de capacitación** de los pilotos de puerto.

...

SEGUNDO: Se **reforma** la fracción I del artículo 44 de la Ley de Puertos, para quedar como sigue:

Artículo 44.- ...

...

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

II. ... y III. ...

TRANSITORIOS.

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

SEGUNDO. Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan al presente decreto.

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 Marina

Comisión de Estudios Legislativos