

## **INICIATIVA QUE EXPIDE LA LEY PARA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA Y DE LA INDUSTRIA NAVAL, SUSCRITA POR EL DIPUTADO JAIME MARTÍNEZ LÓPEZ Y LEGISLADORES INTEGRANTES DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS DE MORENA Y DEL PVEM**

Quienes suscriben, en su carácter de diputados a la LXV Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77, numeral 1, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presentan **iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y de la Industria Naval.**

### **Exposición de Motivos**

El transporte marítimo, a través de los mares y océanos, ha sido siempre el medio para conectar civilizaciones, culturas y sociedades, así como para asegurar el sustento alimenticio y los recursos materiales indispensables para el desarrollo de la humanidad.

Para dimensionar su importancia, vale recordar que aproximadamente tres cuartas partes de la superficie terrestre están cubiertas por agua y que en las franjas costeras y sus cercanías se asienta la mayor parte de la población mundial. De ahí que los mares y océanos siempre han sido y seguirán siendo un medio fundamental para la prosperidad de las diversas sociedades.

México destaca entre los países del mundo por la extensión de sus litorales y sus mares, los cuales involucran dos grandes océanos, el Pacífico y el Atlántico, con una extensión de más de 3 millones de kilómetros cuadrados. El litoral mexicano abarca una extensión de 11 mil 122 kilómetros,<sup>1</sup> exclusivamente en su parte continental.

De las 32 entidades federativas de México, 17 son costeras: Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero, Oaxaca, Chiapas, Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

A lo largo de sus extensos litorales, México cuenta con 118 puertos y terminales que, aunque no todos tienen actividades comerciales internacionales, son importantes porque forman parte del sistema portuario nacional favoreciendo la conectividad multimodal. A esto hay que agregar que en la región de América Latina existen más de 20 mil millones de dólares en proyectos portuarios para expansión o mejoras en infraestructura y productividad.

Asimismo, se debe considerar que nuestro país “cuenta con 63 astilleros, varaderos y talleres de construcción” con varias capacidades “para atender la demanda de construcción y reparación de embarcaciones de tipo comercial y de recreo –desde embarcaciones para la industria pesquera (camaroneros de menor porte), hasta buque tanques de más de 200 metros de eslora, así como talleres de construcción y reparación de plataformas petroleras para atender a la industria del *Offshore*, ubicada principalmente en el litoral del Golfo”.<sup>2</sup> (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2018). Sin embargo, los astilleros nacionales han dejado de construir y reparar debido a la falta de demanda.

Son muchas las formas de aprovechar las bondades del mar, desde la explotación de los recursos marinos tanto vivos como fósiles, las energías de origen marino y actividades comerciales y recreativas entre ellas, las más antiguas y constantes de la historia: la construcción naval y el transporte marítimo.

El transporte marítimo ha sido fundamental para el desarrollo de las economías más grandes y consolidadas del mundo. El ejemplo más claro es el de China, que se ha convertido durante los últimos años en la gran potencia naval del orbe. Así lo demuestra, por ejemplo, su inmensa red de puertos, generada con base en inversiones y una fuerte presencia diplomática, o su flota comercial, que ya se sitúa como la segunda más grande por capacidad de carga. De esa manera, siete de los diez puertos con más volumen comercial se encuentran en China, mientras que los tres restantes, el de Singapur, el de Busan (Corea del Sur) y el de Róterdam (Países Bajos), también cuentan con presencia del país asiático, que participa en estos países a través de diversas inversiones.

Según datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo contenidos en diversas publicaciones, el transporte marítimo es responsable de la movilización del 80 por ciento del comercio mundial que, en 2022 contaba con una flota mundial total de 102 mil 899 buques mercantes, con un arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas brutas, lo que representa un crecimiento exponencial, al cuadruplicarse entre 1968 y 2008, pasando de 262 millones de toneladas a más de mil 178 millones de toneladas.

Las líneas navieras internacionales actúan de acuerdo con un dinamismo de carácter global, atendiendo y desarrollando cadenas productivas, más que concentrarse en el comercio de un solo país. Grecia es uno de los principales países navieros, sin embargo su comercio exterior es muy pequeño; en tanto, Panamá y Liberia tienen registradas grandes flotas, sin que ello se vea reflejado en su comercio exterior.

Actualmente, la industria del transporte marítimo internacional muestra un crecimiento continuo; una creciente concentración de la actividad y de los principales grupos navieros; el uso de barcos de mayor capacidad y de tecnología más avanzada; y un fuerte impulso hacia el transporte multimodal.

El transporte marítimo internacional de mercancías y de personas se caracteriza por ser cada vez más global, de mejor calidad y eficiencia, particularmente en el tráfico de altura, y la navegación de cabotaje se enfrenta a retos propios de cada país.

El dinamismo del transporte marítimo internacional, se apoya en la innovación tecnológica, en la infraestructura portuaria, en nuevas rutas de transporte en donde se distinguen: puertos concentradores y alimentadores, así como puertos secos regionales y locales.

Ante este panorama, hay que considerar distintos factores que son una gran oportunidad para México. Las rutas de transporte marítimo son el eje en el que se sustenta el comercio internacional de mercancías, derivado del proceso de globalización.

Una marina mercante mexicana sólida, permitirá a México transportar sus productos y servicios de manera eficiente y competitiva a nivel internacional, impulsando así el crecimiento económico del país lo cual podrá generar empleos para los marinos mercantes y oportunidades para la industria naval.

Además, la marina mercante también juega un papel importante en la seguridad y defensa nacional en cuanto a su apoyo logístico, así como para la respuesta a desastres y emergencias. Para garantizar el abasto de energéticos, alimentos, medicinas, componentes de diversas industrias que contribuyen a la economía nacional. Cabe resaltar que de acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico el comercio internacional que fue transportado por agua en 2019 tuvo un récord histórico de más de 11 mil millones de toneladas de carga contenerizada.

México no cuenta con buques de navegación de altura por lo tanto no tiene participación en el transporte de mercancías; no obstante, la ventaja de contar con una red de 14 Tratados de Libre Comercio con 50 países, 30 acuerdos para la promoción y protección recíproca de las inversiones con 31 países o regiones administrativas y 9 acuerdos de alcance limitado (acuerdos de complementación económica y acuerdos de alcance parcial) en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración.

El comercio exterior, según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, “representa alrededor de 78 por ciento del producto interno bruto”<sup>3</sup> y que las exportaciones se siguen incrementando a Estados Unidos, a Europa y a otros lugares del mundo.

**Lamentablemente, la flota mercante mexicana tiene nula participación en navegación de altura y el cabotaje, es marginal** por no existir buques con bandera mexicana, y no contar con infraestructura en puertos para diferenciar la carga de altura de la doméstica, predominando el transporte terrestre de doble remolque el cual es contaminante, genera muchos accidentes, desgaste carretero, requiriendo inversiones por parte del Estado para el mantenimiento de las carreteras.

El problema se acentúa por el incremento en el uso de banderas de conveniencia que se asocia a paraísos fiscales, lo que genera a nivel mundial el desabanderamiento de buques para evitar cargas impositivas.

En México se han realizado diferentes esfuerzos para impulsar la marina mercante, a través de medidas legislativas en razón del contexto nacional e internacional. Para dar cuenta de los mismos, se expone el siguiente panorama histórico.

El Código de Comercio de 1889, regulaba lo relativo a la navegación y comercio marítimos. En diciembre de 1930 se expidió la Ley de Subvenciones de la Marina Mercante Mexicana.

En 1940 se publicó la Ley de Vías Generales de Comunicación considero lo relativo al régimen administrativo de las comunicaciones por agua y un régimen de preferencias fiscales para las empresas mexicanas.

En 1963 se expidió la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

En 1980, el Ejecutivo federal consideró apoyar con ciertas medidas a la industria naviera nacional, mediante la expedición en 1981 de un ordenamiento de fomento y desarrollo: **La Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante**, que estableció las reservas de carga para buques de matrícula mexicana, cargas de importación o exportación propiedad de entidades gubernamentales o paraestatales, así como las cargas de importación o exportación comercializadas con financiamiento del Estado.

La Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, consideró beneficios fiscales y apoyos económicos, al no causar impuestos los contratos de compra-venta, hipoteca, arrendamiento y fletamento por los cuales determinada empresa naviera mexicana adquiriera embarcaciones para ser abanderada como mexicana. No obstante, las bondades de esta Ley, fue abrogada por considerar que se oponía al contenido de la nueva Ley de Navegación publicada el 4 de enero de 1994.

Durante la vigencia de la Ley, en el año de 1985 se creó el Padrón de Abanderamiento Mexicano y se consideraron créditos contra impuestos federales, para las empresas de transporte marítimo.

- El 10 por ciento de la adquisición de bienes directamente vinculados con la actividad.
- El 10 por ciento por reparación en astilleros nacionales.
- El 100 por ciento del Impuesto sobre la Renta en bienes de activo fijo por actividades, directamente vinculados.

En 1993 se presentó ante el pleno de la Cámara de Diputados para su discusión y aprobación el dictamen de la iniciativa de Ley de Navegación, que contiene notables avances para facilitar la navegación y aumentar la seguridad jurídica. Sin embargo, marca la apertura del cabotaje a navieros extranjeros.

Con la publicación de la Ley de Navegación en 1994, se abrogó la **Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana** y sus Reglamentos:

- Retirándose los beneficios y exenciones
- Se eliminan las reservas de carga a nivel mundial.

Quedando vigente la parte relativa al comercio marítimo y las reservas al cabotaje y navegación interior para las embarcaciones mexicanas.

En mayo de 2000, la Ley de Navegación se estableció la prelación para la realización del cabotaje por naves y empresas extranjeras.

El 19 de diciembre de 2016 se reformaron la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos; para otorgar nuevas atribuciones a la Secretaría de Marina como autoridad marítima nacional.

El 7 de diciembre de 2020 entró en vigor una nueva reforma en la cual las atribuciones de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes transfirió todo lo relacionado con puertos y la marina mercante a la Secretaría de Marina.

No obstante, los esfuerzos legislativos para promover el desarrollo de la marina mercante, México sigue sin contar con una flota mercante de altura por lo que el país experimenta una dependencia total de los servicios de transporte de navieras extranjeras para llevar a cabo el intercambio comercial con el exterior. Tal dependencia se expresa en el hecho de que el pago por concepto de servicios de fletes por todos los modos de transporte en 2021, fue de 16.4mil millones de dólares.

Lo antes referido, representa un alto costo para el país, que puede revertirse de manera gradual en la medida en que los navieros y los astilleros mexicanos participen en el mercado internacional, en condiciones más competitivas.

Desde la perspectiva del capital humano, por la dependencia del exterior se desaprovechó el valioso conocimiento, experiencia y especialización obtenidas cuando las empresas navieras mexicanas operaron buques mexicanos en el contexto mundial durante la segunda mitad del siglo pasado.

Con base en lo anterior, se concluye que no hay una política de Estado que dé continuidad a los intereses marítimos y que permita consolidar una marina mercante mexicana capaz de atender la demanda del comercio marítimo nacional e internacional.

Por ello es necesaria una ley con objeto de incrementar la flota de bandera mexicana y su participación en la navegación de cabotaje y altura, así como el Transporte Marítimo de Corta Distancia, fomentar la inversión de capital en las empresas navieras mexicanas dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones; promover las actividades de la industria de la construcción, modificación y reparación de embarcaciones e industria naval auxiliar; y fomentar la eficiencia y eficacia de las operaciones en la navegación de cabotaje.

**Para alcanzar dicho objetivo, la presente iniciativa plantea lo siguiente:**

Favorecer que las sociedades navieras o empresas navieras mexicanas, dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones y artefactos navales en navegación de cabotaje y de altura, puedan recibir aportaciones de inversión social en términos de lo dispuesto en las legislaciones aplicables, previa autorización otorgada por las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y Economía.

Promover la instrumentación de diversos mecanismos relacionados con la inversión de capital social, contratos de servicios, financiamiento por parte de la Banca de Desarrollo, desguace de embarcaciones o artefactos navales y apoyos en tarifas por uso de infraestructura portuaria a empresas mexicanas de transporte marítimo y con la construcción de todo tipo de embarcaciones.



Considerar que las entidades de la Administración Pública Paraestatal y las Empresas Productivas del Estado, que requieran del servicio de carga en navegación de cabotaje o de Transporte Marítimo de Corta Distancia, den preferencia a navieras mexicanas abanderadas en México.

Que las Administraciones Portuarias Integrales, implementen esquemas de apoyo en tarifas por uso de infraestructura portuaria, para las empresas mexicanas que realizan operaciones en navegación de cabotaje y Transporte Marítimo de Corta Distancia, con embarcaciones de bandera mexicana.

Establecer en las respectivas Reglas de Operación del Puerto los esquemas de operación diferenciados para el movimiento y almacenamiento de cargas de comercio exterior e interior en los puertos nacionales, de conformidad con las disposiciones administrativas en la materia.

Crear a través de la Banca de Desarrollo, programas de financiamiento con condiciones que establezcan créditos de interés bajo, plazos de devolución amplios, o cualquier otra condición favorable para el financiamiento del naviero o empresa naviera mexicana destinados para la adquisición y construcción de todo tipo de embarcaciones en astilleros mexicanos.

Fortalecer el Fondo para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana (Fondemar), creado en 2006 de conformidad con el transitorio XIX del Presupuesto de Egresos de la Federación (Diario Oficial de la Federación del 21 de diciembre del 2005), **con la finalidad de “establecer un mecanismo mediante el cual las empresas navieras y empresas dedicadas a la construcción y reparación de embarcaciones o artefactos navales, puedan contar con el apoyo del gobierno federal ante los intermediarios financieros”** <sup>4</sup> que otorgan créditos.

- La capitalización del Fondemar se integra por los recursos provenientes de la totalidad de ingresos que se obtengan por la recaudación de los derechos por concepto del capítulo III puerto y atraque de la Ley Federal de Derechos, así como lo dispuesto en el Presupuesto de Egresos de la Federación, y sus reglas de operación están en proceso de actualización por parte de la Secretaría de Marina.
- Con el citado Fondo se estará en condiciones de: fomentarla construcción, mantenimiento y desguace de todo tipo embarcaciones y artefactos navales en territorio nacional; la adquisición de embarcaciones y artefactos navales para ser abanderados como mexicanos y para financiar programas y proyectos de investigación y capacitación para el desarrollo de la marina mercante mexicana.

Para materializar los apoyos antes indicados, en la presente iniciativa se crea el padrón de Empresas de la Marina Mercante Mexicana, señalando los requisitos y beneficios de la inscripción en dicho padrón.

Asimismo, se crea el Comité Ejecutivo para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y de la Industria Naval que estará encargado de promover la celebración de acuerdos y convenios con los gobiernos municipales, estatales y dependencias federales, que apoyen el desarrollo de la marina mercante mexicana y de la industria naval.

Así también podrá establecer acuerdos de cooperación con gobiernos de otros países y con Organismos Internacionales en materia de capacitación, transferencia de tecnología y otros aspectos que apoyen el desarrollo de las mismas.

A través de esta propuesta normativa, el país contará con herramientas jurídicas para consolidar una marina mercante mexicana, que apoye al desarrollo marítimo nacional.

Por las razones expuestas sometemos a consideración de la Cámara de Diputados la siguiente iniciativa con proyecto de

## **Decreto por el que se expide la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y de la Industria Naval**

**Único.** Se expide la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y de la Industria Naval.

### **Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y de la Industria Naval**

#### **Título Primero**

#### **Capítulo I Disposiciones Generales**

**Artículo 1.** La presente ley es de orden público, de observancia general en toda la república y tiene por objeto

- I.** Impulsar el desarrollo de la marina mercante mexicana, mediante el incremento de la flota de bandera mexicana y su participación en la navegación de cabotaje y altura, así como el transporte marítimo de corta distancia;
- II.** Fomentar la inversión de capital social en las empresas navieras mexicanas dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones;
- III.** Promover las actividades de la industria de la construcción, modificación y reparación de embarcaciones e industria naval auxiliar; y
- IV.** Fomentar la eficiencia y eficacia de las operaciones en la navegación de cabotaje.

**Artículo 2.** Los sujetos a que les son aplicables las disposiciones de la presente ley son

- I.** Los navieros o empresas navieras mexicanas que, para sus operaciones de comercio marítimo, utilizan embarcaciones y artefactos navales;

- II. Los astilleros y varaderos ubicados en territorio nacional, exceptuando aquellos a cargo de la secretaría; y
- III. Los proveedores de primer nivel.

**Artículo 3.** Para los efectos de esta ley se entenderá por

**I. Astillero:** Lugar destinado para la construcción y reparación de embarcaciones. Sitio donde estas son equipadas, preparadas o se les proporciona servicio de mantenimiento.

**II. Beneficiarios:** Los sujetos a los que les son aplicables las disposiciones de la presente Ley, los cuales se encuentren debidamente inscritos en el Padrón de Empresas de la Marina Mercante.

**III. Constancia de Inscripción:** Documento en el que se hace constar la inscripción de los beneficiarios en el Padrón de Empresas de la Marina Mercante, emitido por la secretaría.

**IV. Comité Ejecutivo:** Órgano responsable de definir las acciones de política pública e instrumentos necesarios para el desarrollo de la marina mercante mexicana.

**V. Fondemar:** Fondo para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

**VI. Industria Naval:** Actividad destinada a satisfacer las necesidades del diseño, construcción, reparación, transformación, mantenimiento o desguace de embarcaciones y artefactos navales.

**VII. Ley:** Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y de la Industria Naval.

**VIII. Oficial en Prácticas:** Persona egresada de alguna institución de educación náutica mercante, que realiza prácticas profesionales a bordo de embarcaciones mercantes.

**IX. Padrón de Empresas de la Marina Mercante:** Relación de los sujetos a los que les son aplicables las disposiciones de la presente Ley y que cuenten con una Constancia de Inscripción.

**X. Proveedor de primer nivel:** Personas físicas o morales proveedoras de equipos y componentes necesarios para la industria naval.

**XI. Secretaría:** Secretaría de Marina.

**XII. Transporte Marítimo de Corta Distancia:** Modalidad de transporte de mercancías y pasajeros en navegación de altura que se realiza entre puertos de México con Norte América y Centroamérica integrando una cadena intermodal de transporte.

**XIII. Varadero:** Lugar donde descansa la quilla de una embarcación para mantenerla en seco con fines de conservación, reparación, limpieza de fondo u obras en ella.



**Artículo 4.** Las disposiciones de esta ley se aplicarán sin perjuicio de lo establecido en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Ley de Puertos y los tratados internacionales de que México es parte.

A falta de disposición expresa de esta ley, se aplicarán supletoriamente

- I. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo;
- II. La Ley Federal de Competencia Económica;
- III. El Código Civil Federal;
- IV. El Código Federal de Procedimientos Civiles;
- V. El Código de Comercio;

Y demás disposiciones jurídicas aplicables.

**Artículo 5.** A la secretaría, como rectora de las políticas y programas para el desarrollo marítimo nacional, le corresponde interpretar esta ley para efectos administrativos, en el ámbito de su competencia.

La secretaría ejercerá sus atribuciones sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la administración pública federal.

## **Capítulo II Medidas para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y de la Industria Naval**

**Artículo 6.** Las medidas para el desarrollo de la marina mercante mexicana y de la industria naval, comprenden las siguientes:

- I. Inversión de capital social.

En las sociedades navieras mexicanas, dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones, se podrán realizar aportaciones de inversión neutra en términos de lo dispuesto en la Ley de Inversión Extranjera, y previa autorización otorgada por la Secretaría de Economía, debiendo constar en sus estatutos que la participación accionaria de capital mexicano tendrá el control societario para la toma de decisiones, mientras dure la sociedad.

- II. Contratos de servicios.

Las entidades de la Administración Pública Paraestatal y las Empresas Productivas del Estado que, para su operación requieran servicio en navegación de cabotaje o de transporte marítimo de corta distancia, darán preferencia en la asignación de contratos de servicios a navieros o empresas navieras mexicanas, de acuerdo con la siguiente prelación:

- a)** Con embarcaciones de bandera mexicana construidas en México;
- b)** Con embarcaciones de bandera mexicana no construidas en México; y
- c)** Con embarcaciones de bandera extranjera en propiedad o posesión de navieros o empresas navieras mexicanas inscritas en el Padrón de Empresas de la Marina Mercante.

En todo caso, se estará a lo contemplado en las disposiciones legales aplicables en materia de adquisiciones, arrendamientos y servicios del sector público.

### **III.** Operación en la administración del sistema portuario nacional.

**a)** Las administraciones portuarias integrales federales implementarán esquemas de apoyo en el cobro de las tarifas por uso de infraestructura portuaria, para las empresas mexicanas que realizan operaciones de navegación de cabotaje y Transporte Marítimo de Corta Distancia, con embarcaciones de bandera mexicana

**b)** Las administraciones portuarias integrales no consideradas en el inciso anterior podrán implementar esquemas de apoyo en el cobro de las tarifas por uso de infraestructura portuaria, para las empresas mexicanas que realizan operaciones de navegación de cabotaje y transporte marítimo de corta distancia, con embarcaciones de bandera mexicana.

**c)** La Autoridad Aduanera competente, en coordinación con la Administración Portuaria Integral que corresponda, establecerán en las respectivas Reglas de Operación del Puerto los esquemas de operación diferenciados para el movimiento y almacenamiento de cargas de comercio exterior e interior en los puertos nacionales, de conformidad con las disposiciones administrativas en la materia.

### **IV.** Financiamiento.

La banca de desarrollo fomentará el establecimiento de programas de financiamiento que establezcan créditos de interés bajo, plazos de devolución amplios, o cualquier otra condición favorable para el financiamiento del naviero o empresa naviera mexicana destinados para la adquisición y construcción de todo tipo de embarcaciones en astilleros mexicanos.

### **V.** Fondemar.

El Fondemar se integra por la totalidad de ingresos que se obtengan por la recaudación de los derechos por concepto de puerto y atraque atendiendo a lo previsto en la Ley Federal de Derechos, así como lo dispuesto en el Presupuesto de Egresos de la Federación.

Los recursos del Fondemar se destinarán conforme a lo previsto en sus Reglas de Operación y demás disposiciones jurídicas aplicables, en el siguiente orden de prelación:

- a) La construcción y mantenimiento de todo tipo de embarcaciones y artefactos navales en territorio nacional;
- b) La adquisición de embarcaciones y artefactos navales para ser abanderados como mexicanos; y
- c) Los programas y proyectos de investigación y capacitación para el desarrollo del personal de la marina mercante mexicana debidamente acreditado.

#### **VI. Desguace de embarcaciones o artefactos navales.**

Los astilleros y varaderos inscritos en el Padrón de Empresas de la Marina Mercante que realicen actividades de desguace de embarcaciones o artefactos navales, de conformidad con la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y demás disposiciones jurídicas aplicables, así como las empresas autorizadas para el desguace de embarcaciones, deberán dar aviso por escrito a la Secretaría, la que le requerirá información y constancias relativas a la inscripción en el Padrón de Empresas de la Marina Mercante, para lo cual se deberá exhibir la autorización de desguace emitida por la Secretaría.

### **Capítulo III Del Padrón de Empresas de la Marina Mercante**

**Artículo 7.** La Secretaría realizará y autorizará el registro en el Padrón de Empresas de la Marina Mercante, de los interesados que cumplan con los requisitos establecidos en la presente Ley, para obtener su calidad de beneficiario.

**Artículo 8.** Se podrán inscribir en el Padrón de Empresas de la Marina Mercante los navieros o empresas navieras mexicanas, que operen embarcaciones extranjeras en tráfico de altura, que así lo soliciten debiendo presentar los siguientes documentos:

- I. Instrumento público, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo con el que acredite su representación legal, en caso de que el solicitante no promueva por sí o se trate de persona moral;
- II. Contrato vigente con el que acredite la propiedad o posesión de la embarcación extranjera, otorgado ante notario o corredor público;
- III. Certificado de matrícula o registro;
- IV. Lista de tripulantes y personal operativo de la embarcación, en el que se indique su nacionalidad;
- V. Constancia del Registro Federal de Contribuyentes;
- VI. Tratándose de persona física la Clave Única de Registro de Población;

**VII.** Escrito libre en el que manifieste el compromiso expreso de que, en el plazo de un año, posterior a la inscripción en el Padrón de Empresas de la Marina Mercante, el cincuenta por ciento del total de la tripulación de la embarcación será de nacionalidad mexicana;

**VIII.** Escrito libre en el que se manifieste el compromiso expreso de que, en un plazo de dos años, contados a partir de la expedición del permiso temporal de navegación de cabotaje, la embarcación deberá ser abanderada como mexicana; y

**IX.** Documento con el que se acredite el embarque de al menos dos oficiales en prácticas de nacionalidad mexicana por buque, para que realicen sus prácticas profesionales, libres de costo para dichos oficiales, conforme lo permitan las condiciones y características de cada embarcación.

Si los documentos a que se refieren las fracciones I, II, IV y VI del presente artículo provienen del extranjero, se exhibirán apostillados o legalizados y, en caso de que consten en idioma distinto del español, debe acompañarse su traducción, hecha por perito traductor que cuente con título en la materia debidamente registrado en términos de la legislación correspondiente.

**Artículo 9.** Se podrán inscribir en el Padrón de Empresas de la Marina Mercante los astilleros, varaderos y los proveedores de primer nivel que así lo soliciten y presenten los siguientes documentos:

**I.** Instrumento público con el que acredite su representación legal, de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo en caso de que el solicitante no promueva por sí o se trate de persona moral;

**II.** Acta constitutiva, en caso de ser personas morales, en la que se establezca su objeto de actividad o cédula de identificación fiscal para persona física;

**III.** Registro Federal de Contribuyentes; y

**IV.** Tratándose de persona física, además la Clave Única de Registro de Población.

En el caso de astilleros y varaderos, adicional a lo anterior deberá presentar la siguiente documentación:

**I.** Certificado vigente de aprobación marítima para la instalación expedido por autoridad competente; y

**II.** Datos de identificación y vigencia del permiso o concesión para utilizar la zona donde se encuentre la instalación aprobada.

**Artículo 10.** La inscripción de los beneficiarios en el Padrón de Empresas de la Marina Mercante, se realizará una vez cumplidos los requisitos previstos en los artículos 8 y 9 de esta Ley, en un plazo no mayor de diez días hábiles.

Realizado el registro correspondiente en el Padrón de Empresas de la Marina Mercante, se emitirá la constancia de inscripción.

En caso de no emitirse la constancia de inscripción en el plazo indicado en el presente artículo, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

#### **Capítulo IV Obligaciones derivadas de la Inscripción en el Padrón de Empresas de la Marina Mercante**

**Artículo 11.** Los navieros o empresas navieras mexicanas, así como los proveedores de primer nivel que obtengan la constancia de inscripción en el Padrón de Empresas de la Marina Mercante deberán informar a la Secretaría lo siguiente:

- I. En un plazo no mayor de cinco días, el naviero o empresa naviera mexicana deberá dar aviso de la venta o cesión de la posesión de la embarcación o artefacto naval;
- II. El naviero o empresa naviera mexicana deberá exhibir la actualización o renovación de los documentos sujetos a vigencia y acreditar el cumplimiento de los compromisos previstos en el artículo 8 de esta ley; y
- III. Deberá informar cada seis meses el cumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 8 de la presente ley.

**Artículo 12.** Los astilleros o varaderos que hayan obtenido la constancia de inscripción en el Padrón de Empresas de la Marina Mercante tendrán las siguientes obligaciones:

- I. Inscribir las modificaciones que realicen a sus estatutos sociales en el Registro Público Marítimo Nacional; y
- II. Presentar el número de registro permanente y certificado de aprobación marítima vigente.

**Artículo 13.** La Secretaría podrá solicitar información a las autoridades que hayan emitido los documentos que se presentaron para realizar las inscripciones a que se hace referencia en los artículos 8 y 9 de la presente ley.

Los beneficiarios inscritos en el Padrón de Empresas de la Marina Mercante deberán informar trimestralmente sus estadísticas de operación.

**Artículo 14.** El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones previstas en los artículos 12 y 13 de esta Ley, dará lugar a la cancelación de la inscripción realizada en el Padrón de Empresas de la Marina Mercante, haciéndose constar en dicho padrón.

Con la cancelación de dicha inscripción, el naviero o empresa naviera, los proveedores de primer nivel, así como el astillero o varadero, dejarán de ser sujetos de las medidas para el desarrollo de la marina mercante y de la industria de la construcción y reparación de embarcaciones, previstas en esta ley.

Asimismo, el incumplimiento de lo establecido en el artículo 8 de esta Ley llevará a la cancelación de la inscripción en el Registro de Empresas de la Marina Mercante. En caso de que se solicite una restitución en el mismo, el cumplimiento de lo establecido en el artículo antes mencionado, deberá ser inmediato.

La inscripción, revocación y cancelación se darán a conocer a través de los medios oficiales de la Secretaría.

## **Capítulo V Comité Ejecutivo para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y de la Industria Naval**

**Artículo 15.** La Secretaría adoptará las medidas necesarias para integrar e implementar las políticas públicas y los programas de desarrollo de la marina mercante mexicana y de la industria naval; las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal colaborarán, en el ámbito de su competencia, con la Secretaría para alcanzar el objeto de esta Ley.

Para lo anterior, se creará un Comité Ejecutivo que será presidido por la Secretaría, el cual se integrará y operará de conformidad con las Reglas de Operación correspondientes.

### **Transitorios**

**Primero.** Esta ley entrará en vigor a los noventa días naturales siguientes al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Segundo.** La Secretaría contará con un plazo no mayor a noventa días naturales a partir de la publicación del presente decreto, para realizar la actualización a las Reglas de Operación del Fondemar.

**Tercero.** Las Administraciones Portuarias Integrales Federales dispondrán de noventa días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, para emitir las Reglas de Operación del Puerto, conforme al procedimiento administrativo previsto en la Ley de la materia.

**Cuarto.** La Secretaría emitirá, en un término no mayor de noventa días naturales, a partir de la entrada en vigor de la presente ley, las Reglas de Operación del Comité Ejecutivo correspondientes para la integración, funcionamiento y facultades del Comité Ejecutivo, en los términos previstos en esta ley.

### **Notas**

1 *Anuario estadístico y geográfico por entidad federativa 2019*, Inegi (página 40). Recuperado de <https://www.inegi.org.mx>

2 Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2018). *Directorio de la industria de construcción naval en México*. Recuperado de



[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/406111/Directorio\\_Construccion\\_Naval\\_2018.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/406111/Directorio_Construccion_Naval_2018.pdf)

3 Página web Mundi para servicios financieros (Martin Pustilnick, 2021). Recuperada de <https://mundi.io/exportacion/impuestos-comercio-exterior-mexico>

4 Considerando III de las Reglas de Operación del Fondo para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana (2012). Disponibles en [https://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5269853&fecha=24/09/2012#gsc.tab=0](https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5269853&fecha=24/09/2012#gsc.tab=0)

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 24 de abril de 2023.

Diputado Jaime Martínez López (rúbrica)

SIL