

PODER LEGISLATIVO FEDERAL

LVIII LEGISLATURA



# DIARIO de los DEBATES

ORGANO OFICIAL DE LA CAMARA DE DIPUTADOS  
DEL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Correspondiente al Primer Periodo de Sesiones Ordinarias del Segundo Año de Ejercicio

DIRECTOR GENERAL DE CRONICA PARLAMENTARIA Héctor de Antuñano y Lora †	PRESIDENTA  Diputada Beatriz Elena Paredes Rangel	DIRECTOR DEL DIARIO DE LOS DEBATES Norberto Reyes Ayala
<b>AÑO II</b>	<b>México, D.F., sábado 15 de diciembre de 2001</b>	<b>No. 37</b>

## SUMARIO

	Pág.
<b>ASISTENCIA</b>	<b>6869</b>
<b>ORDEN DEL DIA</b>	<b>6869</b>
<b>ACTA DE LA SESION ANTERIOR</b>	<b>6869</b>
<b>LEY FEDERAL DE DERECHOS</b>	
Oficio de la Secretaría de Gobernación, por el que remite iniciativa del titular del Poder Ejecutivo, con proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de dicha ley. Se turna a la Comisión de Hacienda y Crédito Público.	<b>6875</b>
<b>COMISION PERMANENTE</b>	
Oficio de la Cámara de Senadores, con el que comunica la elección de los senadores integrantes de la Comisión Permanente que funcionará durante el primer receso del segundo año de ejercicio de la LVIII Legislatura. De enterado.	<b>6910</b>

	Pág.
<b>EDUCACION</b>	
Oficio de la Cámara de Senadores, con el que remite punto de acuerdo del Congreso del Estado de Chiapas, por el que solicita a la Cámara de Diputados que en el Presupuesto de Egresos de la Federación para 2002, se prevea un incremento al presupuesto destinado a la educación. Se turna a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.	6910
<b>TURISMO</b>	
Oficio de la Cámara de Senadores, con el que remite punto de acuerdo por el que hace un llamado a la Cámara de Diputados, para que en el Presupuesto de Egresos de la Federación para 2002, se aumente la asignación de recursos para impulsar el proyecto turístico de Escalera Náutica mar de Cortés. Se turna a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.	6911
<b>LEY DEL SERVICIO EXTERIOR MEXICANO</b>	
Oficio de la Cámara de Senadores, con el que remite minuta con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de dicha ley. Se turna a la Comisión de Relaciones Exteriores.	6913
<b>ESTADO DE CHIHUAHUA</b>	
La Secretaría da lectura a informe de la Comisión Especial para que conozca y dé seguimiento a las investigaciones relacionadas con los homicidios de mujeres, perpetrados en Ciudad Juárez, Chihuahua. Se turna a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública y, para su conocimiento, a las comisiones de Equidad y Género y de Justicia y Derechos Humanos.	6926
<b>CODIGO CIVIL</b>	
Se recibe iniciativa enviada por el diputado Eddie James Varón Levy, con proyecto de decreto que adiciona el artículo 15-bis del Código Civil Federal, respecto a daños ocasionados por productos elaborados, diseñados o fabricados en cualquier estado extranjero. Se turna a la Comisión de Justicia y Derechos Humanos.	6933
<b>LEY ORGANICA DEL CONGRESO GENERAL</b>	
Se recibe iniciativa enviada por el diputado Ricardo Tarcisio Navarrete Montes de Oca, con proyecto de decreto que adiciona una Sección Quinta al Capítulo VI del Título Tercero de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, respecto a crear un grupo nacional de exlegisladores. Se turna a la Comisión de Reglamentos y Prácticas Parlamentarias.	6935
<b>TRANSPORTE</b>	
Se recibe iniciativa enviada por el diputado Juan Manuel Duarte Dávila, con proyecto de decreto que reforma la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y de Ley de Transporte Federal. Se turna a la Comisión de Transportes.	6937

	Pág.
<b>SECTOR SALUD</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo del diputado Héctor Nemesio Esquiliano Solís, en relación con el reparto equitativo a las entidades federativas, del presupuesto asignado al sector salud, para el Ejercicio Fiscal de 2002. Se turna a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.	7027
<b>MONTERREY, NUEVO LEON</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo de la diputada María Elena Chapa Hernández, para crear una comisión de investigación sobre los acontecimientos ocurridos el 2 de diciembre de 2001 en Monterrey, Nuevo León, en torno a operativo policiaco. Se turna a la Junta de Coordinación Política.	7032
<b>VOLUMEN II</b>	
<b>CARRETERAS</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo del diputado Rubén Aguirre Ponce, para que al aprobarse el presupuesto para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se precise que de la parte que corresponda a infraestructura carretera, se destine el 30% a la construcción, pavimentación y conservación de los caminos rurales. Se turna a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.	7033
<b>TORTUGA CAREY</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo del diputado Bernardo de la Garza Herrera, en relación con la protección de la tortuga carey. Se turna a la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales.	7035
<b>PRESUPUESTO DE EGRESOS</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo de la diputada Norma Patricia Riojas Santana, para que en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2002, se eliminen las disposiciones que hagan referencia al cumplimiento de programas y la administración por resultados, tanto del Poder Legislativo como del Poder Judicial. Se turna a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.	7037
<b>UNAM</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo del diputado Alfredo Hernández Raigosa, en relación con el presupuesto de la Universidad Nacional Autónoma de México. Se turna a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.	7039
<b>MEDIO AMBIENTE</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo del diputado Bernardo de la Garza Herrera, para exhortar a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, a través de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente,	

	Pág.
<b>reanude en forma inmediata el Programa Especial de Verificación Ambiental, en la Reserva de la Biosfera del Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado. Se turna a la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales.</b>	<b>7041</b>
<b>SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES</b>	
<b>Se recibe proposición con punto de acuerdo del diputado Sergio Acosta Salazar, en relación con el presupuesto asignado a dicha Secretaría. Se turna a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.</b>	<b>7044</b>
<b>PIEZAS ARQUEOLOGICAS</b>	
<b>Se recibe proposición con punto de acuerdo de la diputada Erika Elizabeth Spezia Maldonado, en relación con el saqueo de grabados de piedra o petroglifos del paraje "Presa de Mula" en el municipio de Mina, Nuevo León. Se turna a la Comisión de Energía.</b>	<b>7046</b>
<b>IPN</b>	
<b>Se recibe proposición con punto de acuerdo del diputado Juan Camilo Mouriño Terrazo, para que la Secretaría de Educación Pública apoye la creación del Centro Nacional de Geociencias y Administración de Energéticos del Instituto Politécnico Nacional. Se turna a la Comisión de Educación Pública y Servicios Educativos.</b>	<b>7048</b>
<b>VIGILANCIA EPIDEMIOLOGICA</b>	
<b>Se recibe proposición con punto de acuerdo de la diputada Adela del Carmen Graniel Campos, en relación con la situación laboral y presupuestal del Centro Nacional de Vigilancia Epidemiológica. Se turna a la Comisión de Salud.</b>	<b>7049</b>
<b>ESTADO DE SINALOA</b>	
<b>Se recibe proposición con punto de acuerdo del diputado Fernando Díaz de la Vega, en relación con la situación financiera de la Universidad de Sinaloa. Se turna a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.</b>	<b>7051</b>
<b>POBREZA</b>	
<b>Se recibe proposición con punto de acuerdo del diputado Rodrigo Carrillo Pérez, sobre el gasto social y el presupuesto al combate a la pobreza. Se turna a la Comisión de Desarrollo Social.</b>	<b>7052</b>
<b>SISTEMA PENITENCIARIO</b>	
<b>Se recibe proposición con punto de acuerdo del diputado Alfredo Hernández Raigosa, para que la Secretaría de Seguridad Pública envíe a la Cámara de Diputados, un informe sobre el estado que guardan las prisiones federales y los consejos tutelares de menores. Se turna a la Comisión de Justicia y Derechos Humanos.</b>	<b>7055</b>

	Pág.
<b>ESTADO DE QUINTANA ROO</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo del diputado Juan Carlos Pallares Bueno, sobre el próximo proceso electoral en esa entidad. Se turna a la Comisión de Gobernación y Seguridad Pública.	7056
<b>SAN MIGUEL DE ALLENDE, GUANAJUATO</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo del diputado Luis Alberto Villarreal García, para apoyar la solicitud del gobierno del Estado de Guanajuato al Secretario de Educación Pública, para que la Organización Educativa, Científica y Cultural de las Naciones Unidas, declare que el Centro Histórico de la Ciudad de San Miguel de Allende, Guanajuato, sea nombrado Patrimonio Cultural de la Humanidad. Se turna a la Comisión de Educación Pública y Servicios Educativos.	7058
<b>LEY FEDERAL DE SANIDAD ANIMAL</b>	
Se recibe iniciativa del diputado Diego Alonso Hinojosa Aguerrevere, con proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de dicha ley, respecto a la verificación e inspección zoonosanitarias. Se turna a la Comisión de Agricultura y Ganadería.	7059
<b>MATERIA AMBIENTAL</b>	
Se recibe iniciativa suscrita por diputados del Partido Acción Nacional y del Partido Verde Ecologista de México, con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversos artículos de la Ley Federal de Derechos, de la Ley de Ingresos de la Federación, de la Ley del Servicio de la Tesorería de la Federación y del Presupuesto de Egresos de la Federación, referente a que un porcentaje de los ingresos que se obtengan por el cobro de los derechos por concepto de uso, goce y aprovechamiento de bienes del dominio público de la nación, no ingresen a la Tesorería de la Federación y se recauden por la autoridad generadora con el fin de aplicarlos en la ejecución de programas en materia ambiental. Se turna a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.	7064
<b>EDUCACION BASICA</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo del diputado Ramón León Morales, sobre los recursos económicos que se destinan a la educación básica pública que se imparte en las entidades de la República. Se turna a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.	7069
<b>SERVIDORES PUBLICOS</b>	
Segunda lectura a dictamen de la Comisión de Justicia y Derechos Humanos, con proyecto de decreto que reforma los artículos: 214, 216, 221 y 224 del Código Penal Federal; y del Código Federal de Procedimientos Penales, el artículo 194; referente a delitos cometidos por servidores públicos.	7071
El diputado David Augusto Sotelo Rosas, fundamenta el dictamen a nombre de la comisión.	7076

	Pág.
<b>Fijan la posición de sus respectivos grupos parlamentarios, los diputados:</b>	
<b>Tomás Torres Mercado</b>	<b>7076</b>
<b>Gustavo César Jesús Buenrostro Díaz</b>	<b>7077</b>
<b>José Elías Romero Apis</b>	<b>7078</b>
<b>María Teresa Campoy Ruy Sánchez</b>	<b>7079</b>
<b>Suficientemente discutido el dictamen en lo general.</b>	<b>7080</b>
<b>ASISTENCIA (II)</b>	<b>7080</b>
<b>SERVIDORES PUBLICOS (II)</b>	
<b>Sin reserva de artículos para su discusión en lo particular, es aprobado el dictamen de la Comisión de Justicia y Derechos Humanos, con proyecto de decreto que reforma los artículos: 214, 216, 221 y 224 del Código Penal Federal; y del Código Federal de Procedimientos Penales, el artículo 194. Pasa a la Cámara de Senadores para los efectos constitucionales.</b>	<b>7080</b>
<b>SISTEMA PENITENCIARIO (II)</b>	
<b>La Presidenta rectifica el turno dado a la proposición con punto de acuerdo presentada por el diputado Hernández Raigosa y la turna a la Comisión de Gobernación y Seguridad Pública, con opinión de la Comisión Especial de Seguridad Pública.</b>	<b>7081</b>
<b>PIEZAS ARQUEOLOGICAS (II)</b>	
<b>La Presidenta rectifica el turno dado a la proposición con punto de acuerdo de la diputada Spezia Maldonado y la turna a la Comisión de Cultura.</b>	<b>7081</b>
<b>RECESO</b>	<b>7081</b>
<b>REPUBLICA DE CUBA</b>	
<b>Comunicación de diputados de distintos grupos parlamentarios, con declaración en solidaridad con el punto de acuerdo aprobado por la Cámara de Senadores, por el que manifiesta su rechazo al bloqueo económico en contra de dicha nación.</b>	<b>7081</b>
<b>En votación económica, la Asamblea autoriza que la Presidencia haga suya la declaración. Aprobada la comunicación respecto a la solidaridad de la Cámara de Diputados con el punto de acuerdo manifestado por el Senado de la República.</b>	<b>7082</b>
<b>DIPUTADA SUPLENTE QUE SE INCORPORA</b>	
<b>La Presidenta designa comisión que acompañe a la ciudadana Alicia Concepción Ricalde Magaña, electa como diputada federal suplente en el I distrito del Estado de Quintana Roo, para rendir su protesta de ley.</b>	<b>7083</b>

	Pág.
<b>AUDITOR SUPERIOR DE LA FEDERACION</b>	
La diputada Adela Cerezo Bautista, da lectura al dictamen de la Comisión de Vigilancia de la Auditoría Superior de la Federación, con propuesta de terna para ocupar el cargo de Auditor Superior de la Federación, a nombre de dicha comisión. Se considera el asunto de urgente resolución.	7083
Sin discusión, se aprueba el dictamen.	
Se procede a la elección del Auditor Superior de la Federación.	7087
La Presidenta declara electo como Auditor Superior de la Federación, para un periodo de ocho años a partir del 1o. de enero de 2002, al ciudadano Enrique Arturo González de Aragón Ortiz, quien acompañado por la mesa directiva de la Comisión de Vigilancia de la Auditoría Superior de la Federación, rinde su protesta de ley.	7089
<b>CUENTA DE LA HACIENDA PUBLICA</b>	
Segunda lectura a dictamen de la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública, con proyecto de decreto relativo a la revisión de la cuenta de la Hacienda Pública Federal del Ejercicio Fiscal de 2000.	7089
El diputado Jaime Alcántara Silva, fundamenta el dictamen a nombre de la comisión.	7162
Fijan la posición de sus respectivos grupos parlamentarios, los diputados:	
María Cristina Moctezuma Lule	7165
Tomás Torres Mercado	7166
Ricardo Francisco García Cervantes, quien propone modificación.	7167
David Penchyna Grub	7169
A discusión, se concede la palabra a los diputados:	
José Manuel del Río Virgen	7171
Jaime Alcántara Silva	7172
Suficientemente discutido.	7173
Es aprobado en lo general.	7174
Sin nadie que solicite hacer uso de la palabra para referirse al artículo reservado, la Presidencia instruye a la Secretaría dar lectura a la modificación propuesta por el diputado García Cervantes.	7174
Se aprueba el artículo con la modificación propuesta.	7174

	Pág.
<b>Aprobado en lo general y en lo particular, con la modificación aceptada, el proyecto de decreto relativo a la revisión de la cuenta de la Hacienda Pública Federal del Ejercicio Fiscal de 2000. Pasa al Poder Ejecutivo para los efectos constitucionales.</b>	<b>7174</b>
<b>VOLUMEN III</b>	
<b>COMERCIO EXTERIOR</b>	
<b>Oficio de la Cámara de Senadores, con el que remite iniciativa del senador Roberto Pérez de Alva Blanco, del Partido Revolucionario Institucional, con proyecto de decreto que adiciona el artículo 61 de la Ley Aduanera y el artículo 25 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado. Se turna a la Comisión de Hacienda y Crédito Público.</b>	<b>7175</b>
<b>DELITOS AMBIENTALES</b>	
<b>Oficio de la Cámara de Senadores. con el que remite minuta con proyecto de decreto por el que se adiciona el artículo 194 del Código Federal de Procedimientos Penales y se adiciona la fracción II-bis al artículo 420 del Código Penal Federal. Se turna a la Comisión de Justicia y Derechos Humanos.</b>	<b>7178</b>
<b>LEY DE COORDINACION FISCAL</b>	
<b>Oficio de la Cámara de Senadores, con el que remite iniciativa del senador Víctor Manuel Méndez Lanz, del Partido Revolucionario Institucional, con proyecto de decreto que reforma el artículo 25 y adiciona el artículo 45-bis de dicha ley. Se turna a la Comisión de Hacienda y Crédito Público.</b>	<b>7179</b>
<b>DISPOSICIONES FISCALES</b>	
<b>Oficio de la Cámara de Senadores, con el que remite iniciativa del senador Alejandro Gutiérrez Gutiérrez, del Partido Revolucionario Institucional, con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones fiscales. Se turna a la Comisión de Hacienda y Crédito Público.</b>	<b>7181</b>
<b>LEY FEDERAL DE TURISMO</b>	
<b>Comunicación de la Cámara de Senadores, con el que en los términos del inciso d del artículo 72 constitucional, devuelve la minuta con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de dicha ley. Se turna a las comisiones de Turismo y de Medio Ambiente y Recursos Naturales.</b>	<b>7183</b>
<b>SEGUROS</b>	
<b>Oficio de la Cámara de Senadores, con el que remite fe de erratas, de la minuta con proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros y de la Ley Federal de Instituciones de Fianzas, presentada en la sesión del 13 de diciembre pasado. Se turna a la Comisión de Hacienda y Crédito Público y, para su conocimiento, a la Secretaría de Servicios Parlamentarios.</b>	<b>7183</b>

	Pág.
<b>LEY DE NAVEGACION</b>	
Oficio de la Cámara de Senadores, con el que remite minuta con proyecto de decreto que reforma el artículo 35 de dicha ley. Se turna a las comisiones de Transportes y de Marina.	7185
<b>SERVICIO EXTERIOR MEXICANO</b>	
Oficio de la Cámara de Senadores, con el que en términos del inciso e del artículo 72 constitucional, devuelve minuta con proyecto de decreto que adiciona una fracción X al artículo 2o. de la Ley del Servicio Exterior Mexicano; y adiciona los artículos: 20, 22 y 23 de la Ley Federal de Derechos. Se turna a las comisiones de Relaciones Exteriores y de Hacienda y Crédito Público.	7186
<b>COMISION PERMANENTE</b>	
Elección de los diputados que formarán parte de la Comisión Permanente del primer receso del segundo año de ejercicio de la LVIII Legislatura.	7187
La Asamblea aprueba el que se dé lectura a la lista de los diputados propuestos y sea votada por medio del sistema electrónico de asistencia y votación.	7188
<b>COMISIONES REGLAMENTARIAS Y PROTOCOLARIAS</b>	
La Presidenta informa que la Mesa Directiva designará las comisiones protocolarias para participar que la Cámara de Diputados clausuró el primer periodo de sesiones ordinarias del segundo año de ejercicio de la LVIII Legislatura, al Presidente de la República, a la Suprema Corte de Justicia de la Nación y a la Cámara de Senadores, en coordinación con los grupos parlamentarios y la Junta de Coordinación Política.	7188
<b>ESTADO DE OAXACA</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo, del diputado Jaime Arturo Larrazábal Bretón, sobre la problemática causada por el fenómeno de la marea roja en las costas de dicha entidad. Se turna a la Comisión de Salud.	7189
<b>IPN (II)</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo, de diputados del Partido Verde Ecologista de México, para que en el dictamen sobre la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2002, se incorporen disposiciones orientadas a precisar y aclarar la naturaleza y destino de los ingresos propios o autogenerados del Instituto Politécnico Nacional. Se turna a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.	7190
<b>DISTRITO FEDERAL-ESTADO DE MEXICO</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo, del diputado Esteban Daniel Martínez Enriquez, sobre los límites del Distrito Federal y el Estado de México. Se turna a las comisiones de Gobernación y Seguridad Pública y del Distrito Federal.	7192

	Pág.
<b>CONACYT</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo, del diputado Francisco Patiño Cardona, para que se destine mayor presupuesto para el año 2002, al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. Se turna a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.	7195
<b>SECTOR AGROPECUARIO</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo, del diputado Heriberto Huicochea Vázquez, para la realización del censo agropecuario de 2002. Se turna a la Comisión de Agricultura y Ganadería.	7197
<b>DESARROLLO REGIONAL</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo, del diputado Abel Trejo González, para que en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2002, pueda crearse el programa de apoyos para el desarrollo equilibrado de las regiones del país. Se turna a las comisiones unidas de Presupuesto y Cuenta Pública y de Hacienda y Crédito Público.	7198
<b>VOTO DE MEXICANOS EN EL EXTRANJERO</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo, del diputado Elías Martínez Rufino, para crear una comisión especial que realice los estudios y consultas necesarias para proponer, en su caso, las reformas legales correspondientes que permitan el ejercicio de los derechos políticos de los mexicanos que residen en el extranjero y actualizar la legislación en la materia. Se turna a la Comisión de Gobernación y Seguridad Pública.	7200
<b>MUJERES</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo, de la diputada Josefina Hinojosa Herrera, en relación con solicitar incrementar los recursos destinados para la atención y apoyo a las mujeres, en el Presupuesto de Egresos para el Ejercicio Fiscal de 2002. Se turna a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.	7202
<b>PODERES DE LA FEDERACION</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo, del diputado Ricardo Torres Origel, para crear una comisión de homologación salarial entre los poderes de la federación en el proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2002, así como iniciativa que reforma los artículos 36 y noveno transitorio, del mismo proyecto de Presupuesto de Egresos. Se turna a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.	7205
<b>CODIGO FEDERAL PENITENCIARIO</b>	
Se recibe iniciativa del diputado Esteban Daniel Martínez Enríquez, con proyecto de dicho código. Se turna a la Comisión de Justicia y Derechos Humanos.	7207

	Pág.
<b>MAIZ</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo, del diputado Miguel Bortolini Castillo, en relación con el maíz transgénico. Se turna a las comisiones de Ciencia y Tecnología y de Salud.	7236
<b>DESAPARECIDOS</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo, del diputado Miguel Bortolini Castillo, en relación con el informe sobre cerca de 500 casos de detenidos–desaparecidos, presentado por la Comisión Nacional de Derechos Humanos. Se turna a la Comisión de Justicia y Derechos Humanos.	7238
<b>GENERAL JOSE FRANCISCO GALLARDO RODRIGUEZ</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo, del diputado Miguel Bortolini Castillo, en relación con el exhorto para cumplir con la resolución de la Comisión Interamericana de los Derechos Humanos sobre el General Gallardo Rodríguez. Se turna a la Comisión de Justicia y Derechos Humanos.	7240
<b>EDUCACION</b>	
Se recibe proposición con punto de acuerdo, del diputado Miguel Bortolini Castillo, respecto al presupuesto asignado para el 2002, para la educación. Se turna a las comisiones de Presupuesto y Cuenta Pública y de Educación Pública y Servicios Educativos.	7241
<b>LEY DE COORDINACION FISCAL</b>	
Se recibe excitativa del diputado Víctor Emanuel Díaz Palacios, a la Comisión de Hacienda y Crédito Público, en relación con diversas iniciativas que reforman la Ley de Coordinación Fiscal. La Presidenta formula la excitativa correspondiente.	7243
<b>TRANSPORTE (II)</b>	
Se recibe comunicación del diputado Juan Manuel Duarte Dávila, con el que solicita ampliar el turno dado a la iniciativa con proyecto de decreto que reforma la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y de Ley de Transporte Federal, presentada en la actual sesión. Se turna a las comisiones de Puntos Constitucionales y de Transportes.	7244
<b>ARTICULOS 73 Y 115 CONSTITUCIONALES</b>	
Se recibe excitativa del diputado Narciso Alberto Amador Leal, a la Comisión de Puntos Constitucionales, en relación con la iniciativa con proyecto de decreto que adiciona dichos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de coordinación para el desarrollo social presentada en la sesión del pasado 30 de octubre. La Presidencia hace la excitativa correspondiente.	7245



**Presidencia de la diputada  
María Elena Álvarez Bernal**

ASISTENCIA

**La Presidenta:**

Ruego a la Secretaría haga del conocimiento de esta Presidencia, el resultado del cómputo de asistencia de los diputados.

**La secretaria Martha Silvia Sánchez  
González:**

Se informa a la Presidencia que existen registrados previamente 294 diputados, por lo tanto hay *quorum*.

**La Presidenta (a las 11:55):**

Se abre la sesión.

ORDEN DEL DIA

**La secretaria Martha Silvia Sánchez  
González:**

Se va a dar lectura al orden del día que está publicado en la *Gaceta Parlamentaria*.

«Primer Periodo de Sesiones Ordinarias.— Segundo Año.— LVIII Legislatura.

**Orden del día**

Sábado 15 de diciembre de 2001.

Lectura del acta de la sesión anterior.

Elección de los miembros de la Comisión Permanente.

Nombramiento del auditor superior de la Federación.

**Iniciativa del Ejecutivo**

Que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley Federal de Derechos. (Turno a comisión.)

**Oficios de la Cámara de Senadores**

Por el que comunica la elección de los integrantes de la Comisión Permanente.

Con el que remite punto de acuerdo del Congreso del Estado Chiapas, por el que solicita a la Cámara de Diputados que en el Presupuesto de Egresos del año 2002, se prevea un incremento al presupuesto destinado a la educación. (Turno a comisión.)

Con el que remite punto de acuerdo por el que hace un llamado a la Cámara de Diputados para que en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal del año 2002 se aumente la asignación de recursos para impulsar el proyecto de escalera náutica. (Turno a comisión.)

**Minuta**

Con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley del Servicio Exterior Mexicano. (Turno a comisión.)

**Dictámenes a discusión**

De la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública, con proyecto de decreto relativo a la revisión de la Cuenta de la Hacienda Pública Federal del Ejercicio Fiscal de 2000. (Dispensa de segunda lectura, discusión y votación.)

De la Comisión de Justicia y Derechos Humanos, con proyecto de decreto por el que se reforman diversos artículos del Código Penal Federal y del Código Federal de Procedimientos Penales.»

ACTA DE LA SESION ANTERIOR

**La Presidenta:**

El siguiente punto del orden del día es la lectura del acta de la sesión anterior.

**La secretaria Martha Silvia Sánchez  
González:**

«Acta de la sesión de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, celebrada el viernes catorce de diciembre de dos mil uno, correspondiente al Primer Periodo de Sesiones Ordinarias del Segundo Año de Ejercicio de la Quincuagésima Octava Legislatura.

**Presidencia de la diputada  
Beatriz Elena Paredes Rangel**

En el Palacio Legislativo de la capital de los Estados Unidos Mexicanos, sede de la Cámara

de Diputados del Congreso de la Unión, a las once horas con seis minutos del viernes catorce de diciembre de dos mil uno, con la asistencia de trescientos treinta y nueve diputados, la Presidenta declara abierta la sesión.

La Secretaría da lectura al orden del día.

La Asamblea aprueba, en votación económica, el acta de la sesión anterior.

Comunicación de la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales, con la que informa que en los archivos de esa comisión, se encuentra en resguardo el informe final de la Comisión de Investigación sobre el Impacto Ecológico Ambiental por las actividades de la Empresa de Participación Estatal Mayoritaria Exportadora de Sal, Sociedad Anónima de Capital Variable, suscrito por diputados de la Quincuagésima Séptima Legislatura y solicita a la Presidencia de la mesa directiva, sea el conducto para entregarlo al Presidente de la República o designe una comisión de diputados para ese fin. Obsérquese la petición de la comisión y gestione la mesa directiva una entrevista con el titular del Poder Ejecutivo, para que una comisión de diputados entregue el documento de referencia.

Minuta de la Cámara de Senadores, con proyecto de decreto que modifica la minuta con proyecto de decreto que reforma la Ley del Seguro Social. La Presidenta informa que, en virtud de que está agendado para su discusión el dictamen que contiene reformas a la Ley del Seguro Social, se le dará el trámite correspondiente en el curso de esa discusión.

La Presidenta informa que en el área de la mesa directiva se encuentran los ciudadanos: Patricia Flores Elizondo, Héctor Velázquez Corona y Alfonso Grey Méndez, cuyos nombramientos como Secretaria General, Secretario de Servicios Administrativos y Financieros y Contralor Interno, respectivamente, han sido aprobados por la Asamblea e invitados a pasar al frente, rinden su protesta de ley.

Oficio de la Secretaría de Gobernación, con el que remite observaciones que el Presidente de la República hace al decreto aprobado por el Congreso de la Unión el veintinueve de noviembre de dos mil uno, por el que se expide la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos, se adiciona el artículo treinta y siete de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y se reforma el artículo cuarenta y

seis de la Ley de Coordinación Fiscal. Se turna a la Comisión de Gobernación y Seguridad Pública.

Presentan iniciativas los diputados:

Adela Cerezo Bautista, del Partido Revolucionario Institucional, con proyecto de decreto que adiciona los artículos veinticinco de la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal y cuarenta y siete de la Ley de Coordinación Fiscal, para autorizar a las entidades federativas establecer fideicomisos públicos para ejercer recursos del Presupuesto de Egresos de la Federación, que se radiquen a destiempo.

#### **Presidencia del diputado Eloy Cantú Segovia**

Se turna a las comisiones de Presupuesto y Cuenta Pública y de Hacienda y Crédito Público. Manuel Wistano Orozco Garza, del Partido Acción Nacional, con proyecto de decreto que adiciona un Título Decimotavo a la Ley General de Salud, en materia de genoma humano. Se turna a la Comisión de Salud y a solicitud hecha desde su curul por la diputada Silvia Alvarez Bruneliere, también a la de Ciencia y Tecnología.

Esteban Daniel Martínez Enríquez, del Partido de la Revolución Democrática, con proyecto de Ley de Desarrollo Social. Se turna a la Comisión de Desarrollo Social.

Víctor Antonio García Dávila, del Partido del Trabajo, con proyecto de decreto que reforma el segundo párrafo del artículo trece de la Ley de Pesca. Se turna a la Comisión de Pesca.

Francisco Luis Treviño Cabello, del Partido Acción Nacional, con proyecto de decreto que reforma el primer párrafo del artículo setenta y dos y adiciona la fracción segunda al artículo ciento cinco de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Se turna a la Comisión de Puntos Constitucionales.

Jesús Mario Garza Guevara, del Partido Acción Nacional, con proyecto de Ley de Zonas de Libre Comercio. Se turna a la Comisión de Comercio y Fomento Industrial.

Uuc-kib Espadas Ancona, del Partido de la Revolución Democrática, con proyecto de decreto que reforma diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y del Código Federal de Instituciones y Procedimientos Electorales, en materia de integración del Congreso de la Unión. Se turna a las comisiones de Puntos

Constitucionales y de Gobernación y Seguridad Pública.

Con el registro de cuatrocientos cuarenta y dos diputados, a las doce horas con treinta y seis minutos, la Secretaría ordena el cierre del sistema electrónico de asistencia y votación.

Julio César Lizárraga López, del Partido Acción Nacional, con proyecto de decreto que adiciona el Capítulo Decimoctavo al Título Primero de la Ley Federal de Derechos. Se turna a la Comisión de Hacienda y Crédito Público, con opinión de la Comisión de Marina.

Ramón Ponce Contreras, del Partido Acción Nacional, con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley Sobre la Elaboración y Venta de Café Tostado. Se turna a la Comisión de Comercio y Fomento Industrial.

Francisco Javier Flores Chávez, del Partido Acción Nacional, con proyecto de decreto que reforma el artículo segundo de la Ley del Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios, para modificar la tasa del alcohol desnaturalizado (etanol), del sesenta al cero por ciento. Se turna a la Comisión de Hacienda y Crédito Público, con opinión de las comisiones de Agricultura y Ganadería y de Energía.

Martí Batres Guadarrama, del Partido de la Revolución Democrática, con proyecto de decreto que reforma diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de política económica. Se turna a la Comisión de Puntos Constitucionales.

César Patricio Reyes Roel, del Partido Acción Nacional, con proyecto de decreto que reforma la fracción sexta del artículo ciento sesenta y cinco de la Ley Federal de Derechos. Se turna a la Comisión de Hacienda y Crédito Público.

Tereso Martínez Aldana, del Partido Acción Nacional, con proyecto de decreto que reforma los artículos setenta y tres y ciento quince de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Se turna a la Comisión de Puntos Constitucionales.

José Tomás Lozano y Pardinas, del Partido Acción Nacional, con proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversos artículos de la Ley de Navegación. Se turna a las comisiones de Transportes y de Marina.

Rafael Orozco Martínez, del Partido Acción Nacional, con proyecto de decreto que reforma y adiciona el artículo trescientos nueve de la Ley General de Salud, en materia de publicidad del tabaco.

**Presidencia de la diputada  
Beatriz Elena Paredes Rangel**

Se turna a las comisiones de Salud y de Radio, Televisión y Cinematografía.

En votación económica, la Asamblea autoriza pasar a los capítulos de dictámenes de primera lectura y dictámenes a discusión y la Presidencia determina dar turno, en primer término, al dictamen de las comisiones de Seguridad Social y de Trabajo y Previsión Social, con proyecto de decreto que reforma y adiciona la Ley del Seguro Social. La Presidenta concede la palabra al diputado Cuauhtémoc Rafael Montero Esquivel, del Partido de la Revolución Democrática, quien a nombre de diputados de diversos grupos parlamentarios, integrantes de las comisiones de Seguridad Social y de Trabajo y Previsión Social, solicita se autorice la presentación primero de una iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley del Seguro Social, en materia fiscal, para proceder después a la discusión del dictamen de la minuta del Senado que reforma esa ley.

La Presidenta solicita que la presentación de esa iniciativa sea posterior a la discusión del dictamen de la minuta del Senado, con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley del Seguro Social.

Desde su curul, el diputado Fernando Pérez Noriega hace observaciones sobre el procedimiento legislativo para procesar tanto la iniciativa como el dictamen referidos y la Presidenta las considera pertinentes.

La Secretaría, por indicaciones de la Presidencia, da lectura al texto del decreto de la iniciativa de diputados integrantes de las comisiones de Seguridad Social y de Trabajo y Previsión Social, que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley del Seguro Social.

Desde su curul, el diputado Samuel Aguilar Solís solicita suspender la lectura, en virtud de que la iniciativa está publicada en la *Gaceta Parlamentaria* y la Presidenta atiende la solicitud.

En votación económica, la Asamblea dispensa todos los trámites a la iniciativa de referencia, para ponerla a discusión y votación de inmediato.

Desde su curul el diputado Samuel Aguilar Solís, a nombre de los diputados de las comisiones referidas, solicita se incorporen al proyecto de decreto diversas modificaciones: regístrense e incorpórense.

Sin nadie que haga uso de la palabra, se aprueba el proyecto de decreto con las modificaciones propuestas, por trescientos ochenta y nueve votos en pro, dos en contra y cinco abstenciones. Pasa al Senado para los efectos constitucionales.

Dictamen de las comisiones de Seguridad Social y de Trabajo y Previsión Social, de la minuta con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley del Seguro Social. Es de segunda lectura.

Por las comisiones, fundamenta el dictamen el diputado Cuauhtémoc Rafael Montero Esquivel, del Partido de la Revolución Democrática.

Fijan la posición de su partido o grupo parlamentario, los diputados: José Manuel del Río Virgen, de Convergencia por la Democracia Partido Político Nacional; Concepción Salazar González, del Partido Verde Ecologista de México; Pedro Miguel Rosaldo Salazar, del Partido de la Revolución Democrática;

**Presidencia del diputado  
Eloy Cantú Segovia**

Ernesto Saro Boardman, del Partido Acción Nacional y Samuel Aguilar Solís, del Partido Revolucionario Institucional.

**Presidencia de la diputada  
Beatriz Elena Paredes Rangel**

Sin nadie más que haga uso de la palabra, la Asamblea considera suficientemente discutido el dictamen en lo general y la Presidencia informa que se reservan para su discusión en lo particular, los artículos cinco, nueve, doce, trece, quince, quince-A, quince-B, dieciséis, diecinueve, veintidós, veintisiete, veintiocho-A, treinta, treinta y uno, treinta y cuatro, treinta y nueve, treinta y nueve-A, treinta y nueve-B, treinta y nueve-C, treinta y nueve-D, cuarenta, cuarenta-A, cuarenta-B, cuarenta-C, cuarenta-D, cuarenta-E, cuarenta-F,

setenta y dos, setenta y tres, setenta y cuatro, setenta y nueve, doscientos treinta y dos, doscientos treinta y tres, doscientos cincuenta y uno, doscientos setenta, doscientos setenta y uno, doscientos setenta y dos, doscientos setenta y siete-B, doscientos setenta y siete-G, doscientos ochenta y seis-C, doscientos ochenta y siete, doscientos ochenta y ocho, doscientos ochenta y nueve, doscientos noventa, doscientos noventa y uno, doscientos noventa y siete, trescientos cuatro, trescientos cuatro-A, trescientos cuatro-B, trescientos cuatro-C, trescientos cuatro-D, del trescientos cinco al trescientos diecinueve y quinto, séptimo, noveno, decimocuarto y decimosexto transitorios.

Desde su curul, el diputado Fernando Pérez Noriega solicita se reserven los artículos cinco-A y decimonoveno transitorio. La Presidenta consulta si esos artículos han sido reservados por las comisiones dictaminadoras y, desde su curul, el diputado Cuauhtémoc Rafael Montero Esquivel, a nombre de ellas, aclara que no.

A las quince horas con cincuenta y seis minutos, la Presidencia declara un receso.

A las quince horas con cincuenta y siete minutos, se reanuda la sesión.

Desde su curul, el diputado Fernando Pérez Noriega retira la reserva de los artículos cinco-A y decimonoveno transitorio.

La Secretaría recoge la votación nominal en lo general y en lo particular por los artículos no impugnados, misma que resulta aprobatoria por trescientos noventa y cuatro votos en pro, uno en contra y dos abstenciones.

Sin que nadie haga uso de la palabra para referirse a los artículos reservados, la Presidenta informa que tales artículos se corresponden con el proyecto de decreto que reforma y adiciona diversos artículos de la Ley del Seguro Social, aprobado en esta sesión y explica la mecánica para su votación.

Se aprueba desechar los artículos reservados por trescientos noventa y nueve votos en pro y ninguno en contra.

Aprobado en lo general y en lo particular el proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley del Seguro Social. Pasa al Senado para los efectos del inciso e, del artículo setenta y dos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La minuta de la Cámara de Senadores, con proyecto de decreto que modifica la minuta con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley del Seguro Social, se turna a las comisiones de Seguridad Social y de Trabajo y Previsión Social.

Minutas de la Cámara de Senadores:

Con proyecto de decreto por el que se expide la Ley para Regular las Sociedades de Información Crediticia. Se turna a la Comisión de Hacienda y Crédito Público.

Con proyecto de decreto que reforma el artículo cuarto y adiciona un apartado C al artículo ciento dos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Se turna a la Comisión de Puntos Constitucionales.

Con proyecto de decreto que reforma y adiciona los artículos tercero y treinta y uno de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Se turna a las comisiones de Puntos Constitucionales y de Educación Pública y Servicios Educativos.

Oficio de la Cámara de Senadores, por el que remite iniciativa con proyecto de decreto que adiciona el artículo ciento setenta y seis de la Ley Federal de Derechos. Se turna a la Comisión de Hacienda y Crédito Público.

Dictamen de las comisiones unidas de Relaciones Exteriores y de Hacienda y Crédito Público, con proyecto de decreto que reforma y adiciona la Ley del Servicio Exterior Mexicano y la Ley Federal de Derechos. Es de primera lectura.

La Asamblea, en votación económica, le dispensa la segunda lectura.

A nombre de las comisiones, fundamenta el dictamen la diputada Heidi Gertud Storsberg Montes, del Partido Acción Nacional.

Sin que motive debate, se aprueba el proyecto de decreto en lo general y en lo particular por trescientos noventa y cinco votos en pro, ninguno en contra y tres abstenciones.

**Presidencia de la diputada  
María Elena Alvarez Bernal**

Pasa al Senado para los efectos constitucionales.

**Presidencia de la diputada  
Beatriz Elena Paredes Rangel**

Dictamen de la Comisión de Justicia y Derechos Humanos, con proyecto de decreto que reforma diversos artículos del Código Penal Federal y del Código Federal de Procedimientos Penales. Es de primera lectura.

La Asamblea, en votación económica, autoriza pasar a la discusión del dictamen de las comisiones unidas de Puntos Constitucionales y del Distrito Federal, con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan los artículos setenta y tres, setenta y seis, ochenta y nueve, ciento ocho, ciento nueve, ciento diez, ciento once y ciento veintidós de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, al que se le dispensa la segunda lectura en votación económica.

Para fundamentar el dictamen a nombre de las comisiones, habla el diputado Jorge Alberto Lara Rivera, del Partido Acción Nacional.

Fijan la posición de sus grupos parlamentarios los diputados: María Teresa Campoy Ruy Sánchez, del Partido Verde Ecologista de México;

**Presidencia de la diputada  
María Elena Alvarez Bernal**

Víctor Hugo Cirigo Vázquez, del Partido de la Revolución Democrática; Héctor González Reza, del Partido Acción Nacional, y Enrique Octavio de la Madrid Cordero, del Partido Revolucionario Institucional.

**Presidencia de la diputada  
Beatriz Elena Paredes Rangel**

Para hablar en pro, suben a la tribuna los diputados: José Manuel del Río Virgen, de Convergencia por la Democracia Partido Político Nacional, y Alfredo Hernández Raigosa, del Partido de la Revolución Democrática.

La Presidencia concede la palabra, para rectificar hechos, al diputado Mauricio Enrique Candiani Galaz, del Partido Acción Nacional.

La Asamblea, en votación económica, considera suficientemente discutido el dictamen en lo general y sin reserva de artículos para su discusión en lo particular, la Secretaría recoge la votación nominal

del proyecto de decreto, mismo que se aprueba en lo general y en lo particular por trescientos cincuenta y ocho votos en pro, diecisiete en contra y siete abstenciones. Pasa al Senado para los efectos constitucionales.

Dictamen de la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública, con proyecto de decreto relativo a la Revisión de la Cuenta de la Hacienda Pública Federal del Ejercicio Fiscal de dos mil. Es de primera lectura.

La Secretaría da lectura a los resolutivos del dictamen de las comisiones unidas de Atención a Grupos Vulnerables, de Salud y de Educación Pública y Servicios Educativos, con puntos de acuerdo para exhortar a la Secretaría de Educación Pública y a la Secretaría de Salud, a fin de que tomen medidas en los ámbitos de su competencia, en relación con diversas adiciones.

Sin nadie que haga uso de la palabra, la Asamblea aprueba los puntos de acuerdo en votación económica.

Comunicación del diputado Juan Ignacio García Zalvidea, por el que solicita licencia por tiempo indefinido para separarse del cargo de diputado federal electo por el primer distrito electoral del Estado de Quintana Roo. En votación económica se aprueban los puntos de acuerdo respectivos.

Comunicaciones de la Junta de Coordinación Política:

Con acuerdo parlamentario relativo a la integración del orden del día, las discusiones y las votaciones de la Cámara de Diputados.

**Presidencia del diputado  
Eric Eber Villanueva Mukul**

Se aprueba en votación económica.

Con acuerdo relativo a cambios en la integración y mesa directiva de la Comisión de Atención a Grupos Vulnerables.

**Presidencia de la diputada  
Beatriz Elena Paredes Rangel**

Se aprueba en votación económica.

Con la que notifica cambios en la integración de la Comisión de Población, Fronteras y Asuntos Migratorios. De enterado.

En votación económica, la Asamblea autoriza agregar en el orden del día el dictamen de la Comisión de Gobernación y Seguridad Pública, por el que considera pertinentes las observaciones del Ejecutivo Federal al proyecto de decreto por el que se expide la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos, se adiciona el artículo treinta y siete de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y se reforma el artículo cuarenta y seis de la Ley de Coordinación Fiscal, y las incorpora a ese proyecto.

La Secretaría da lectura al dictamen. Es de primera lectura.

La Asamblea, en votación económica, dispensa la segunda lectura.

A nombre de la comisión, fundamenta el dictamen el diputado Armando Salinas Torre, del Partido Acción Nacional.

Sin nadie que solicite hacer uso de la palabra, la Secretaría recoge la votación nominal respectiva en lo general y en lo particular, misma que arroja los siguientes resultados: trescientos sesenta votos en pro, ninguno en contra y una abstención.

Aprobado en lo general y en lo particular el proyecto de decreto por el que se expide la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos, se adiciona el artículo treinta y siete de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y se reforma el artículo cuarenta y seis de la Ley de Coordinación Fiscal. Pasa al Senado para los efectos constitucionales.

La Secretaría, por indicaciones de la Presidenta, solicita a los diputados cuyas iniciativas o proposiciones con punto de acuerdo estén pendientes de presentación, las hagan llegar por escrito antes de las diez de la mañana del día quince de diciembre de dos mil uno, a efecto de darles el trámite correspondiente en la sesión de dicho día.

Transcurrido el tiempo acordado para la duración de las sesiones, la Secretaría da lectura al orden del día de la próxima sesión y la Presidenta clausura la de hoy a las diecinueve horas con un minuto, citando para la que tendrá lugar el sábado quince de diciembre de dos mil uno, a las once horas.»

**La Presidenta:**

Está a discusión el acta de la sesión anterior.

**La secretaria Martha Silvia Sánchez González:**

Por instrucciones de la Presidencia, se consulta a la Asamblea si se le dispensa la lectura al acta de la sesión anterior, tomando en consideración que ha sido publicada...

**La Presidenta:**

Se corrige el trámite del acta, por favor.

**La secretaria Martha Silvia Sánchez González:**

En términos del artículo 4o. del acuerdo parlamentario aprobado por el pleno en la sesión del 14 de diciembre, está a discusión el acta; tomando en consideración que ha sido publicada en la *Gaceta Parlamentaria* y copia de la misma entregada a los coordinadores de los grupos parlamentarios para sus observaciones, está a discusión el acta.

No habiendo quien haga uso de la palabra, en votación económica se pregunta si se aprueba.

Los diputados que estén por la afirmativa, sírvanse manifestarlo...

Los diputados que estén por la negativa, sírvanse manifestarlo... **Aprobada, señora Presidenta.**

**La Presidenta:**

Continúe la Secretaría.

## LEY FEDERAL DE DERECHOS

**La secretaria Martha Silvia Sánchez González:**

«Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Secretaría de Gobernación.— Dirección General de Gobierno.

Ciudadanos secretarios de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión.— Presentes.

Para los efectos de lo dispuesto por el inciso H, del artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en la fracción I del artículo 27 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; por instrucciones del Presidente de la República, me permito

enviar a ustedes: iniciativa de decreto por la que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Federal de Derechos.

Reitero a ustedes la seguridad de mi consideración.

Atentamente.

México, D.F., a 14 de diciembre de 2001.— Licenciado *M. Humberto Aguilar Coronado*, director general de Gobierno.»

«Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Presidencia de la República.

Ciudadana Beatriz Elena Paredes Rangel, presidenta de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión.— Presente.

En ejercicio de la facultad constitucional concedida al Ejecutivo Federal, se somete a la consideración del honorable Congreso de la Unión, por el digno conducto de usted, la presente iniciativa de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley Federal de Derechos.

Para tales efectos, se expresan a continuación los motivos que sustentan esta iniciativa.

## ANTECEDENTES

Esta iniciativa se presenta dentro del marco de la propuesta que con anterioridad envié a esa Cámara de Diputados denominada nueva Hacienda Pública Distributiva, cuya finalidad principal es construir un México de menos contrastes y más justo, que permitirá en el ámbito nacional e internacional una prestación de servicios más eficiente. Este reto, se propone sea un compromiso compartido con la sociedad.

Por ello, uno de los principales compromisos de esta administración es mejorar la actitud de las personas al cumplir con sus obligaciones fiscales. La nueva cultura del cumplimiento fiscal debe basarse por una parte en el compromiso de asegurar que cada peso que aporten los ciudadanos por concepto de pago de contribuciones, se vincule estrechamente con el ejercicio transparente y honesto del gasto público, bajo un estricto sistema de rendición de cuentas, mediante el cual se declare a la sociedad los gastos e inversiones realizadas y por la otra que las contribuciones, más que una carga para el contribuyente, sean un compromiso que el Gobierno contrae para ofrecer

servicios con la calidad que demandan los mexicanos.

Los derechos constituyen instrumentos económicos que utiliza el Estado para promover un aprovechamiento racional y sustentable de los bienes de dominio público de la nación, así como para salvaguardar el interés general al fijar los montos de los derechos que los beneficiarios específicos de la población pagan al Estado por los servicios que presta en funciones de derecho público.

Con la aspiración de sobrepasar las condiciones económicas prevalecientes de escasez de recursos y, ante la necesidad de racionalizar la prestación de los servicios públicos y el uso, goce o aprovechamiento de los bienes de dominio público de la Nación por los que se cobran derechos, se proponen modificaciones y adiciones en términos de inducir criterios de equidad y proporcionalidad y de ajustar los montos de los derechos al costo total del servicio, tomando en consideración su costo específico.

En ese sentido, se propone un esquema gradual de cobro para las aguas nacionales que se utilicen en los usos de riego agrícola, así como eliminar la exención a los usos ganaderos, tomando como base que el agua como recurso no renovable, es cada vez más escaso, lo cual implica la necesidad de adoptar medidas inmediatas para mantener la sustentabilidad del recurso, ya que en algunas regiones del país el consumo rebasa ampliamente la recarga natural de los acuíferos subterráneos, lo que aumenta nuestra dependencia hacia las lluvias, que se vuelven cada vez más impredecibles, producto de la mutación climática que vive el planeta. Por lo tanto, es urgente impulsar una cultura del uso racional del agua, que refleje su creciente valor de escasez y a la vez motivar a desarrollar mecanismos de ahorro de agua en cada uso del recurso y promover nuevas técnicas de aprovechamiento.

Se propone eliminar los subsidios por concepto de derechos de agua, de minería y de la industria de la celulosa y del papel, ya que resulta injustificado mantener en forma indefinida un régimen que se estableció con el carácter de transitorio, con el fin de ayudar a las industrias a superar la crisis en que se encontraban y que actualmente ya no existe razón para mantener el beneficio fiscal.

Por último, se proponen también reformas a las disposiciones de la Ley Federal de Derechos, con el objetivo de garantizar el flujo de recursos suficientes para la protección y conservación de

las áreas naturales, de la biodiversidad, de la flora, de la fauna y en general para la preservación de los ecosistemas, así como para el mejoramiento de los servicios migratorios y la promoción del turismo.

#### CONSIDERACIONES

De acuerdo con lo anterior, se plantean diversas reformas y adiciones a la Ley Federal de Derechos, con el propósito de: adecuar las disposiciones fiscales al entorno económico y otorgar certidumbre a los contribuyentes en el pago de sus obligaciones; promover el mantenimiento y conservación de los recursos naturales que constituyen bienes de dominio público; fomentar el uso racional y aprovechamiento sustentable de los bienes de dominio público de la nación; inducir el aprovechamiento sustentable al turismo cinegético, incluso a través de incentivos parciales; establecer bases para el mejoramiento de los servicios migratorios; reducir o eliminar subsidios injustificados en materia de derechos, recuperar los rezagos de los montos de los derechos en relación con los costos totales de los servicios e inducir criterios de proporcionalidad en los montos de los derechos, respecto de los costos de los servicios asociados, así como la modificación del tratamiento fiscal a las aguas para usos agrícolas y ganaderos.

a) Medidas para adecuar las disposiciones fiscales al entorno económico y otorgar certidumbre a los contribuyentes en el pago de sus obligaciones.

Ante la expectativa de alcanzar una mejor y eficaz prestación de los servicios y una mayor protección y conservación de determinados bienes de dominio público, se contempla el otorgamiento de un esquema de destinos específicos de ingresos por derechos, a fin de que dichos recursos sean destinados al aprovechamiento y conservación de los bienes específicos que se consideren de interés público.

Por otra parte, en virtud de los diversos cambios en la legislación aplicable a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, se hace necesario adecuar la Ley Federal de Derechos, con objeto de brindar certidumbre jurídica a los usuarios de los servicios que regula dicha comisión.

Asimismo, considerando las modificaciones a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en donde se consigna la creación de la Secretaría de Seguridad Pública, se propone crear un capítulo para los derechos por los servicios que presta esa Secretaría, haciéndose los ajustes correspon-

dientes en el capítulo de la Secretaría de Gobernación, en virtud de que algunos de los servicios que esta última prestaba, son prestados ahora por la nueva Secretaría.

En relación con el Poder Judicial de la Federación, se propone incorporar el derecho por el registro de especialistas de concursos mercantiles, bajo la perspectiva de que los interesados en desempeñar las funciones de visitador, conciliador o síndico en los procedimientos de concurso mercantil, soliciten al Instituto Federal de Especialistas de Concursos Mercantiles, su inscripción en el registro respectivo, de conformidad con las disposiciones previstas en la Ley de Concursos Mercantiles, para lo cual deberán cubrir el monto de los derechos equivalentes a los costos del servicio público de registro que se proporciona. Este derecho se incluye a propuesta expresa del Poder Judicial de la Federación.

También es de destacar la propuesta de otorgarles el carácter de derechos, al pago que los particulares realicen por los servicios que presta el órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes denominado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, en consideración a la naturaleza de los servicios que presta dicho órgano en su función de derecho público, contribución que se propone establecer mediante el cobro a través de dos regímenes optativos, uno mediante la fijación de cuotas por cada servicio prestado y de acuerdo con el tipo de aeronave a la que se presta el servicio, y el segundo mediante el establecimiento de una cuota por litro de combustible suministrado a cada aeronave, teniendo como propósito fundamental dar certeza jurídica a los usuarios del espacio aéreo mexicano.

b) Medidas para promover el mantenimiento y conservación de los recursos naturales.

Dado que el sector de agricultura de riego es el mayor usuario de agua dulce en el país, al consumir entre el 75% y 80% del total del recurso, es fundamental impulsar una política de mayor racionalización en el uso del agua en este sector, que tiene como vertientes fundamentales, el iniciar una sustitución de cultivos, mejorar las técnicas de conducción y de riego, así como evitar el uso del recurso sin control ni vigilancia del organismo encargado de la administración de las aguas nacionales. Esto sólo es posible en la medida en que el usuario agrícola de riego asuma el costo por el agua que utiliza, que incluso se cobra al precio máximo cuando su uso se lleva a cabo sin autorización y control.

Por tal motivo, se propone establecer un cobro por el agua de riego utilizada a la agricultura comercial, lo que no afecta a la agricultura de temporal, que es la que concentra a los sectores de mayor marginalidad del sector agrícola, con una tarifa diferenciada.

Al respecto, un primer tramo se otorgará de manera gratuita, para garantizar el consumo de subsistencia del sector.

Un segundo tramo, orientado a la agricultura de riego comercial, refleja el costo de sustitución de cultivos intensivos en agua por cultivos igualmente rentables pero que usan menos agua por unidad de producto.

Un tercer tramo, aplicable inicialmente sólo a regiones que tienen procesos agudos de agotamiento de acuíferos subterráneos, se orienta a evitar consumos mayores que la recarga.

Finalmente, un último tramo de cobro, refleja el costo de llevar una unidad adicional de agua al sector agrícola.

Estos tramos se diferencian, por la proporción del agua asignada anualmente, entre zonas de disponibilidad, de tal manera que el tramo gratuito y los tramos subsecuentes son mayores en aquellas regiones en que hay mayor disponibilidad de acuíferos. Asimismo, con el fin de no gravar de inmediato al sector con las tarifas que se estiman son las adecuadas para la utilización del recurso, se propone una tarifa creciente en el tiempo, a través del cual se otorgarán proporciones gratuitas cada vez menores.

Una medida de esta naturaleza incidiría directamente en el consumo de agua por sí misma, pero para reforzarla y no afectar en exceso a los productores en el corto plazo, se propone además un retorno de los recursos captados a los distritos y unidades de riego para ser utilizados primero en la medición del gasto del agua y luego a la inversión en técnicas de conducción, de riego y de cultivo a través de fideicomisos que complementen otros programas de gobierno orientados a este fin. El cobro, por sí mismo, habrá de enviar señales que contribuyan al desarrollo de una cultura del uso racional y eficiente del agua.

En lo concerniente al sector ganadero, se plantea eliminar la exención y equiparar el cobro por agua al de los municipios, lo que representa un cobro relativamente bajo para los productores pecuarios, a la vez que refleje las diferencias de disponibilidad

de acuíferos entre las diversas regiones de nuestro país.

Considerando que uno de los principales objetivos de los derechos, es el cuidado y la conservación de los bienes de dominio público de la nación, se propone incorporar un derecho por concepto de uso y aprovechamiento no extractivo de recursos naturales marinos, con el fin de obtener recursos económicos para la preservación de las especies marinas y de su hábitat natural; para desarrollar programas, proyectos y actividades encaminados a la restauración, conservación y recuperación de las especies mencionadas, y para la aplicación de medidas preventivas para el mantenimiento de las condiciones que propician la evolución, viabilidad y continuidad de los ecosistemas y las poblaciones en sus entornos naturales.

En ese sentido, considerando que es necesario cubrir los costos de mantenimiento de dichos bienes, se promueve un cambio cualitativo en la disposición de los recursos, al establecer que los ingresos que se obtengan por concepto de uso y aprovechamiento de estos bienes, se destinen al mantenimiento, conservación y administración de las áreas naturales que los generan, de manera que en todo momento se restituya el valor de la riqueza natural, se induzca un aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, se mantenga el equilibrio ecológico y se proteja el ambiente.

Se propone aplicar esta medida no sólo al derecho que se incorpora, sino también al vigente en el artículo 198, relativo al pago del derecho por el uso, goce o aprovechamiento de los elementos naturales marinos de dominio público existentes en las áreas naturales protegidas de interés de la Federación, que son aquellas zonas del territorio nacional, básicamente marinas, representativas por su biodiversidad, en donde los ambientes originales no han sido esencialmente alterados por el hombre y que están sujetas a regímenes especiales de conservación y aprovechamiento sustentable de sus recursos naturales.

Con instrumentos de esta índole, se pretende establecer armonía y compatibilidad entre el desarrollo económico y la conservación de los recursos naturales, pues ante las carencias y limitaciones que presentan estas áreas, es necesario asegurar un flujo de recursos suficientes para la protección y conservación de las mismas, con el fin de preservar la biodiversidad, los ecosistemas y las especies de flora y fauna de esas áreas.

c) Medidas para fomentar el uso racional y aprovechamiento sustentable de los bienes de dominio público de la nación.

En materia de vida silvestre se promueven reformas para revalorar las especies animales que son propiedad de la nación y que se encuentran bajo el régimen de protección especial, para las que se requiere aplicar medidas para su cuidado, conservación y para su aprovechamiento sustentable, previniendo la depredación indiscriminada y evitando que el aprovechamiento de las especies silvestres pudiera tener consecuencias negativas sobre las respectivas poblaciones, el desarrollo de los eventos biológicos y sus hábitats. Es importante destacar que para el establecimiento de las cuotas que se proponen, se tomaron como referencia los valores que los propios agentes económicos asignan a las especies de vida silvestre en los mercados en que se comercializan y que el monto que se recaude se destinará a la reinversión en capital natural, en actividades de restauración, repoblamiento y reintroducción de especies, desarrollo de las poblaciones y aprovechamiento sustentable de la fauna.

d) Medidas para inducir el aprovechamiento sustentable del turismo cinegético.

Considerando que el turismo cinegético constituye una fuente potencial de divisas para el país y un factor importante en el desarrollo regional, se disminuye a menos de una cuarta parte el monto del derecho por el permiso para la importación o exportación temporal de armas de fuego y cartuchos o municiones con fines cinegéticos o de tiro. Se prevé que con la instrumentación de esta medida, se mejoren las condiciones de competitividad para el desarrollo de esta actividad en el país.

e) Medidas para establecer las bases para el mejoramiento de los servicios migratorios.

Con la mira de mejorar la calidad de los servicios migratorios y de instrumentar políticas activas en favor del turismo, por primera vez, se proponen reformas para que se otorgue destino específico a los ingresos que se obtengan por los derechos por servicios migratorios.

Los recursos obtenidos por estos conceptos, serán destinados a las dependencias de la Administración Pública Federal que tienen competencia en estas materias, para la inversión en infraestructura que permita un mejoramiento de los servicios migratorios, principalmente por lo que se

refiere a su coordinación interior y exterior a una mejor regulación del tránsito nacional e internacional de personas y a la implementación de mecanismos para la mejor inspección de la entrada o salida de personas del territorio nacional, así como para la promoción del turismo en el país, el desarrollo o aplicación de estrategias y políticas de promoción turística a nivel nacional e internacional y la consolidación de centros turísticos, lo cual redundará en beneficio de los propios turistas.

f) Medidas para recuperar los costos reales por los servicios que presta el Estado en sus funciones de derecho público y adecuarlos al entorno económico.

En la medida que los derechos constituyen el instrumento adecuado para recuperar los costos por la prestación de servicios que brinda el Estado en sus funciones de derecho público y que tienen beneficiarios específicos que en forma particular reciben la prestación de esos servicios y tomando en consideración que es necesario mantener la calidad zoosanitaria de los productos, así como verificar que los mismos cumplan con las características sanitarias requeridas, se incorporan nuevos derechos en materia de inspección veterinaria a establecimientos tipo inspección federal, dedicados a la exportación de productos cárnicos, de requisitos técnicos fitosanitarios o zoosanitarios para importación y análisis de riesgo epidemiológico.

Considerando que los derechos por la prestación de los servicios deben estar relacionados con el costo total del servicio, se proponen reformas en materia de vida silvestre en relación con los servicios de autorización de colecta de material biológico de vida silvestre, terrestre y acuática, con fines de utilización en biotecnología, con objeto de racionalizar la actividad, orientar el desarrollo de las actividades de colecta hacia un aprovechamiento sustentable de los recursos y tener un mejor control de la colecta, con el fin de proteger a las especies de flora y fauna silvestres y demás recursos biológicos.

g) Medidas para inducir criterios de proporcionalidad en los montos de los derechos, respecto del costo de los servicios públicos prestados.

Con la aspiración de corregir distorsiones y evitar desequilibrios en la aplicación de los montos de los derechos por servicios públicos determinados, se propone incorporar reformas con el fin de inducir criterios de proporcionalidad y congruencia entre

los costos de los servicios prestados y los montos aplicados. Con esta orientación, se distinguen las reformas en materia de asignación de números geográficos, acuacultura, trámite, estudio y clasificación de películas y series filmadas para su exhibición, de tal forma que exista un razonable equilibrio entre la cuota y la prestación del servicio.

h) Medidas para otorgar el mismo tratamiento fiscal a los contribuyentes, en el pago de sus obligaciones.

Con la finalidad de beneficiar a los comerciantes autorizados por las autoridades, que no cuentan con establecimientos permanentes y que desarrollan su actividad dentro de la zona federal marítimo-terrestre y otorgarles el mismo tratamiento fiscal que se les da a los permisionarios de puestos fijos y semifijos que se dedican a la misma actividad dentro de esa zona, se proponen reformas para establecer en favor de dichos comerciantes, una reducción en el pago de la cuota de los derechos a que se refiere el artículo 194-D fracción I, actualmente en vigor, siempre que cuenten con el permiso correspondiente, que señala dicho precepto.

Por lo anteriormente expuesto por el digno conducto de usted, señora Presidenta de la Cámara de Diputados, me permito someter a la consideración del honorable Congreso de la Unión, la siguiente

#### INICIATIVA

De decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley Federal de Derechos.

**Artículo único.** Se reforman los artículos 4o., decimotercer párrafo; 12, segundo párrafo; 18-A; 19-E, fracción VI; 19-H, primer párrafo fracciones I y III; 23, fracción VIII; 29-E; 29-F, segundo párrafo y fracción II; 29-G; 29-H, primer párrafo fracciones III, IV, V y último párrafo; 29-L, fracciones I y II; 29-O, primer párrafo fracción VIII; 29-P; 29-Q; 29-R; 29-S; 29-T; 29-W, fracciones I, II, III, IV y V; 40; 49; 52; 72 primer párrafo y fracción V; 86-E, fracción II; 103 fracción V; 105, primer párrafo; 153 fracciones II y VI; 165 fracción VI, incisos a, b, c, d y e; 165-A fracciones III y IV; 166 primer párrafo; 170 primer párrafo y fracción I; 186, fracción I, inciso b; 191-A, fracciones VIII, IX y X; 192-C fracción III; 192-D; 194-D, fracción I segundo párrafo; 194-F, apartado B primer párrafo y fracción IV; 194-F-1 primer párrafo, fracción I incisos a, c y e y fracción II, primer párrafo; 195-F, primero y último párrafos; 195-G, fracción II inciso c y fracción III inciso c;

195-T apartado C, fracción III; la denominación del Capítulo I del Título Segundo para quedar como "bosques y áreas naturales protegidas"; 198; 223, apartado B, fracción I, primer párrafo; 224, fracción IV; 225; 226, último párrafo; 228, primer párrafo y fracción V; 229, fracción II; 230-A; 232, fracción VIII, inciso *c*; 232-C, segundo párrafo; 232-E, penúltimo párrafo; 236, tercer párrafo; la denominación del Capítulo X del Título Segundo para quedar como "aprovechamiento de la vida silvestre"; 238; 240, fracción VIII; 245, primer párrafo y fracciones II y III; 278-B, fracción IV, inciso *b*, tablas B y C y último párrafo; 282-A, tercer párrafo; 284, fracción III; 285, fracción III y 286-A. Se adicionan los artículos 5o., fracción I con un segundo párrafo; 18; 19-H, fracción V; 25, fracciones X y XI con un inciso *d*; 29-H, fracción VI, con sus incisos *a* y *b*; 29-K, fracciones V, VI, con incisos *a*, *b*, *c* y *d*, VII y VIII; 29-O, fracción XI; 30, fracciones V y VI; 32; 86-D-1; 86-G; 91, último párrafo; 97, fracciones VIII, con incisos *a* y *b* y IX, con incisos *a* y *b*; 150; 150-A; 150-B; 150-C; 151; 152; 153, fracciones VII, VIII y IX; 153-A; 158, fracción IV; 165, fracción II, con un inciso *f* y con las fracciones XI, XII y XIII; 168-A; 172-K; 172-L; 172-M; 172-N; 185-A; 186, fracción I, con un inciso *c* y con una fracción IX; 194-F-1, fracción III; 194-U, último párrafo; 195-L-4; un Capítulo XVIII al Título Primero denominado "de la Secretaría de Seguridad Pública", comprendiendo una Sección Única denominada "servicios privados de seguridad y armas de fuego", con los artículos 195-X, 195-X-1 y 195-X-2; un Capítulo XIX al Título Primero denominado "del Poder Judicial de la Federación", comprendiendo una Sección Única denominada "del Instituto Federal de Especialistas de Concursos Mercantiles", con un artículo 195-Y; 198-A; 223, apartado B, fracción I, tercero y cuarto párrafos, y apartado C; 228, fracción VI; 233, fracciones VIII, IX y X; 236, cuarto y últimos párrafos; 236-A; 236-A-1; una Sección Primera al Capítulo X del Título Segundo, denominada "aprovechamiento extractivo" y con una Sección Segunda denominada "aprovechamiento no extractivo", con un artículo 238-B; 239, último párrafo; 241; 242; 278-C, último párrafo; 282-A, último párrafo. Se derogan los artículos 14-B; 16, segundo párrafo; la Sección Séptima del Capítulo I del Título Primero denominada "servicios privados de seguridad y armas de fuego" con los artículos 19-I, 19-J y 19-K; 26, fracción V; 29-L, fracción III; 51, fracción III; 53-C; 104; 165-A, fracciones I y II; 172-H, fracción III; 192-E, último párrafo; 194-B; 194-F-1, fracción I, inciso *b*; 195-M; 195-N; 195-Ñ; 195-O; 195-W, fracciones II y IV; 240, último párrafo; 278-B, fracción II, tercer párrafo de la Ley Federal de Derechos para quedar como sigue:

**"Artículo 4o. . .**

En los casos en que esta ley establezca el destino específico de los derechos, el monto de los mismos se destinará a cubrir los gastos de operación, conservación, mantenimiento e inversión autorizado para cada mes por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público o el órgano que establezca esta ley. La parte de los ingresos que exceda el límite autorizado para el mes que corresponda, se deberá enterar a la Tesorería de la Federación a más tardar el décimo día del mes siguiente a aquél en que se obtuvo el ingreso. Se entenderá que los destinos específicos de los derechos serán en adición al presupuesto autorizado para la dependencia generadora de los derechos, salvo que la propia disposición establezca que es hasta por el monto del presupuesto asignado.

. . .

**Artículo 5o. . .**

I. . .

Asimismo se pagará el derecho que se estipula en esta fracción, por la expedición de copias certificadas que sean solicitadas al Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa.

. . .

**Artículo 12. . .**

El derecho de servicios migratorios a que se refiere el presente artículo, se pagará a la entrada de pasajeros de vuelos internacionales.

**Artículo 14-B.** Se deroga.

**Artículo 16. . .**

Se deroga el segundo párrafo.

**Artículo 18.** No se pagarán derechos por servicios migratorios por el cotejo de documentos para la realización de trámites migratorios.

**Artículo 18-A.** Los ingresos que se obtengan por la recaudación del derecho establecido en la fracción I del artículo 8o. de la presente ley, se destinarán en un 50% al Instituto Nacional de Migración para mejorar los servicios que en materia migratoria proporciona y en un 50% a la Secretaría de Turismo para mejora de los servicios al turista, desarrollo y promoción al turismo.

**Artículo 19-E.** . . .

VI. Por el trámite, estudio y, en su caso, clasificación y autorización de películas, series filmadas, telenovelas y teleteatros grabados destinados a su exhibición en televisión, a través de cualquier señal, en videograma o material grabado en cualquier formato o modalidad, por cada minuto: \$18.71.

. . .

**Artículo 19-H.** Por el estudio de solicitudes de permiso o concesión, así como por el otorgamiento de permisos o concesiones en territorio insular de jurisdicción federal, se pagarán derechos conforme a las siguientes cuotas:

I. Por el estudio y trámite de la solicitud de permiso para visita al territorio insular: \$341.00.

. . .

III. Por la expedición del permiso de visita turística, por persona física y por isla: \$70.00

. . .

V. Por la expedición del permiso de visita con fines de investigación científica, por persona física y por isla: \$94.00.

## CAPITULO I

## SECCION SEPTIMA

Servicios privados de seguridad  
y armas de fuego

(Se deroga).

**Artículo 19-I.** Se deroga.

**Artículo 19-J.** Se deroga.

**Artículo 19-K.** Se deroga.

**Artículo 23.** . . .

VIII. Cotejo de documentos, compulsas y otras certificaciones distintas a las señaladas en el artículo 22 de esta ley: \$120.05.

. . .

**Artículo 25.** . . .

X. Por la presentación de cada aviso de adquisición de bienes inmuebles por sociedades mexicanas con cláusula de admisión de extranjeros en zona restringida, destinados a fines no residenciales: \$529. 27.

XI. . .

d) De aviso de adquisición de bienes inmuebles por sociedades mexicanas con cláusula de admisión de extranjeros en zona restringida, destinados a fines no residenciales: \$4,068.84.

. . .

**Artículo 26.** . . .

V. Se deroga.

**Artículo 29-E.** Las sociedades financieras de objeto limitado, deberán pagar anualmente el derecho de inspección y vigilancia, conforme a lo siguiente:

I. Sociedades cuyos pasivos totales representen hasta 100 millones de pesos, pagarán una cuota de: \$129,000.00.

II. Sociedades cuyos pasivos totales representen más de 100 y hasta 1 mil millones de pesos, pagarán una cuota de: \$139,000.00.

III. Sociedades cuyos pasivos totales representen más de 1 mil y hasta 3 mil millones de pesos, pagarán una cuota de: \$148,000.00.

IV. Sociedades cuyos pasivos totales representen más de 3 mil y hasta 8 mil millones de pesos, pagarán una cuota de: \$278,000.00 y

V. Sociedades cuyos pasivos totales representen más de 8 mil millones de pesos, pagarán una cuota de: \$556,000.00.

**Artículo 29-F.** . . .

Cada casa de bolsa deberá pagar la cuota señalada en el artículo 29-K fracción VII de la presente ley.

. . .

II. Se dividirá el monto total del capital contable que alcancen en su conjunto las casas de bolsa, excluyendo los importes negativos, entre la cuota actualizada del sector, obtenida de acuerdo con la fracción I de este artículo. El resultado se multipli-

cará por la cuota establecida en el artículo 29-K, fracción VII de la presente ley.

...

**Artículo 29-G.** Los especialistas bursátiles deberán pagar anualmente el derecho de inspección y vigilancia equivalente al 0.5% respecto de su capital contable, sin que los derechos a pagar por este concepto sean inferiores a: \$1.375,825.02.

**Artículo 29-H.** Las sociedades operadoras de sociedades de inversión y las sociedades distribuidoras de acciones de sociedades de inversión, deberán pagar los siguientes derechos:

...

III. Por la autorización de sociedades operadoras exclusivamente de sociedades de inversión de capitales o de sociedades de inversión de objeto limitado: \$143,926.29.

IV. Inspección y vigilancia anual de sociedades operadoras de sociedades de inversión de renta variable y de inversión en instrumentos de deuda: \$34,687.75.

V. Inspección y vigilancia anual de sociedades operadoras exclusivamente de sociedades de inversión de capitales o de sociedades de inversión de objeto limitado: \$30,367.67.

VI. Inspección y vigilancia anual de sociedades distribuidoras de acciones de sociedades de inversión:

a) Que actúen como referenciadoras: \$17,343.88.

b) Que actúen como integrales: \$34,687.75.

Cuando se paguen derechos por la autorización para la constitución de una sociedad operadora de sociedades de inversión o distribuidora de acciones de sociedades de inversión, no se pagarán cuotas por inspección y vigilancia en el ejercicio fiscal correspondiente.

**Artículo 29-K.**

V. Sociedades financieras de objeto limitado: \$129,000.00.

VI. Federaciones que realicen la supervisión auxiliar de entidades de ahorro y crédito popular de nueva creación, por cada entidad, según su nivel de operación:

a) Nivel de operación uno: \$2,400.00.

b) Nivel de operación dos: \$10,844.00.

c) Nivel de operación tres: \$151,811.00.

d) Nivel de operación cuatro: \$542,182.00.

VII. Casas de bolsa: \$1.375,825.02.

VIII. Especialistas bursátiles: \$1.375,825.02.

...

**Artículo 29-L.**

I. Sociedades controladoras de grupos financieros, instituciones de crédito y casas de bolsa, pagarán un 4% adicional al importe de la cuota de inspección y vigilancia anual que respectivamente les corresponda, sin que en caso alguno sea inferior a: \$300,000.00.

II. Las demás entidades financieras sujetas a la inspección y vigilancia de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, pagarán un 4% adicional al importe de la cuota de inspección y vigilancia anual que respectivamente les corresponda, sin que en caso alguno sea inferior a: \$150,000.00.

III. Se deroga.

...

**Artículo 29-O.** Las instituciones para el depósito de valores, las bolsas de valores, las contrapartes centrales, las sociedades calificadoras de valores, las sociedades valoradoras de acciones de sociedades de inversión, así como las bolsas de futuros y opciones, las cámaras de compensación, socios liquidadores y operadores del mercado de futuros y opciones, las empresas que administran mecanismos para facilitar las operaciones con valores y los proveedores de precios, deberán pagar los siguientes derechos:

...

VIII. Los operadores del mercado de futuros y opciones cotizados en bolsa, por concepto de inspección y vigilancia anual: \$28,918.42.

...

XI. Las contrapartes centrales por concepto de inspección y vigilancia anual: 0.75% respecto de

su capital contable, excluyendo el resultado no realizado por valuación de cartera de valores y actualización patrimonial, sin que los derechos a pagar por este concepto sean inferiores a: \$416,233.97.

**Artículo 29-P.** Las personas morales que en su carácter de emisoras tengan inscritos valores en el Registro Nacional de Valores, deberán pagar anualmente derechos por concepto de inspección y vigilancia, conforme a los siguientes criterios:

I. Por valores inscritos en la sección de valores:

a) Con solo acciones inscritas: 1.20 al millar respecto al capital social más reservas de capital, sin que los derechos a pagar por este concepto excedan de: \$455,275.93.

b) Con sólo títulos de crédito o valores inscritos que otorguen a sus titulares derechos de crédito, de propiedad o de participación, sobre bienes o derechos muebles o inmuebles o del capital de personas morales: 1.20 al millar respecto al monto en circulación de cada emisión, sin que los derechos a pagar por este concepto excedan de: \$227,638.81.

c) Con acciones y títulos de crédito o valores inscritos que otorguen a sus titulares derechos de crédito, de propiedad o de participación, sobre bienes o derechos muebles o inmuebles o del capital de personas morales: 1.20 al millar respecto al capital social más reservas de capital, sin que los derechos a pagar por este concepto excedan de \$455,275.93 y 0.80 al millar respecto al monto en circulación de cada emisión de títulos de crédito o valores inscritos que otorguen a sus titulares derechos de crédito, de propiedad o de participación, sobre bienes o derechos muebles o inmuebles o del capital de personas morales, sin que los derechos a pagar por este concepto excedan de: \$113,818.47.

d) Valores emitidos por organismos descentralizados del Gobierno Federal, gobiernos de los estados y municipios, así como de los organismos y empresas en que estos últimos participen: 1.20 al millar, respecto al monto en circulación de cada emisión, sin que los derechos a pagar por este concepto excedan de: \$227,638.81.

e) Valores fiduciarios distintos de los señalados en los incisos b y c anteriores: 0.80 al millar, respecto al monto en circulación de cada emisión, sin que los derechos a pagar por este concepto excedan de: \$85,363.41.

f) Otros títulos o valores inscritos distintos a los señalados en los incisos anteriores: por cada emisión \$75,120.70.

II. Con valores inscritos en la sección especial, se pagará anualmente la cuota de: \$42,112.22 por inscripción.

III. No computarán para los efectos de la cuota de inspección y vigilancia a que se refiere este artículo, los valores que hayan sido inscritos en el mismo ejercicio fiscal en el cual se paguen dichos derechos, excepto cuando se otorgue la inscripción para la ampliación de plazos, montos de emisión o de capital social.

IV. Las personas morales que mantengan sus acciones inscritas con carácter preventivo en la sección de valores del registro nacional de valores: \$13,193.02.

Las personas morales que en su carácter de emisoras tengan inscritos en el Registro Nacional de Valores títulos o valores representativos de un pasivo a su cargo, no pagarán los derechos por concepto de inspección y vigilancia relativos a dichos títulos o valores en el evento que los amorticen en su totalidad dentro del primer bimestre del ejercicio fiscal al que corresponda la amortización.

**Artículo 29-Q.** Las federaciones que actúen como organismos de integración de personas que operen con el carácter de entidades de ahorro y crédito popular, deberán pagar anualmente, por cada entidad sujeta a su supervisión auxiliar, el derecho de inspección y vigilancia que resulte de aplicar el 0.0008 del total de pasivos a cargo de dichas entidades.

En ningún caso, el derecho de que se trata podrá ser inferior a \$2,400.00 por cada entidad sujeta a la supervisión auxiliar de la Federación.

Para el caso de entidades de ahorro y crédito popular de nueva creación, las federaciones pagarán el derecho a que se refiere el artículo 29-K fracción VI inciso a.

Tratándose de confederaciones a que se refiere la Ley de Ahorro y Crédito Popular, deberán pagar anualmente derechos por concepto de inspección y vigilancia la cuota de: \$150,000.00.

**Artículo 29-R.** Por el estudio y trámite y en su caso autorización para celebrar operaciones con el público, de asesoría, promoción, compra y venta

de valores que otorgue la Comisión Nacional Bancaria y de Valores a personas físicas, se deberá pagar la cuota de: \$1,679.02.

**Artículo 29-S.** Por el estudio y la tramitación de cualquier solicitud de inscripción de valores en la sección de valores o especial del Registro Nacional de Valores que lleva la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y la autorización de oferta pública, se pagarán los derechos correspondientes conforme a las siguientes cuotas:

I. Solicitud de inscripción inicial o ampliación de la misma, en la sección de valores o especial y/o autorización de oferta pública: \$13,193.17.

II. Inscripción preventiva en la sección de valores: \$13,193.17.

No se pagarán los derechos a que se refiere la fracción I de este artículo, cuando en términos del primer párrafo del artículo 15 de la Ley del Mercado de Valores, se solicite de oficio la inscripción de instrumentos de deuda en la sección de valores del Registro Nacional de Valores.

**Artículo 29-T.** Por la inscripción de valores en el Registro Nacional de Valores, se pagará el derecho que corresponda conforme a lo siguiente:

I. Inscripción inicial o ampliación de la misma, en la sección de valores:

a) Acciones: 1.8 al millar por los primeros..... \$667.544,067.24 del capital social autorizado y 0.9 al millar por el excedente sin que los derechos a pagar por este concepto excedan de: \$7.853,460.23.

b) Títulos de crédito o valores inscritos que otorguen a sus titulares derechos de crédito, de propiedad o de participación sobre bienes o derechos muebles o inmuebles o del capital de personas morales y otros valores:

1. Con vigencia mayor a un año: 1.8 al millar por los primeros \$667.544,067.24 sobre el monto autorizado y 0.9 al millar por el excedente sin que los derechos a pagar por este concepto excedan de: \$7,853,460.23.

2. Programas de emisión o emisiones con vigencia igual o menor a un año, distintos a los señalados en el numeral 3 de este inciso: 0.9 al millar por los primeros \$667.544,067.25 del monto autorizado y 0.45 al millar por el excedente. Se pagará en

proporción al plazo de vigencia del programa o, en su caso, de la ampliación.

3. Títulos suscritos o emitidos por instituciones de crédito representativos de un pasivo a su cargo, por clase de valor, con vigencia igual o menor a un año: 0.45 al millar del monto emitido por tipo de valor y en proporción a su plazo, sin que los derechos a pagar por este concepto en un ejercicio excedan de: \$913,215.60.

c) Acciones de sociedades de inversión: 2.0 al millar respecto del monto total del capital social mínimo fijo.

d) Títulos opcionales emitidos por sociedades anónimas, casas de bolsa, instituciones de crédito y filiales de entidades financieras del exterior del mismo tipo: 0.9 al millar respecto al monto total de las primas de emisión.

e) Valores emitidos por organismos descentralizados del Gobierno Federal: 0.9 al millar por los primeros \$667.544,067.24 del monto autorizado y 0.45 al millar por el excedente.

f) Valores emitidos por los estados y municipios, así como por los organismos descentralizados de entidades federativas o municipios: 0.75 al millar por los primeros \$693.762,161.17 del monto autorizado y 0.375 al millar por el excedente.

g) Certificados, pagarés y otros valores emitidos por el Gobierno Federal, por tipo de valor: 0.45 al millar del monto emitido por tipo de valor y en proporción a su plazo, sin que los derechos a pagar por este concepto en un ejercicio excedan de: \$913,215.60.

h) Bonos de regulación monetaria emitidos por el Banco de México: 0.45 al millar del monto emitido por tipo de valor y en proporción a su plazo, sin que los derechos a pagar por este concepto en un ejercicio excedan de: \$913,215.55.

II. Inscripción inicial o ampliación de la misma en la sección especial:

a) Valores emitidos en México o por personas morales mexicanas, respecto de los cuales se haga oferta en el extranjero, por autorización de inscripción: \$323,427.07.

b) Valores representativos de una deuda emitidos por organismos descentralizados del Gobierno Federal y valores emitidos por el propio Gobierno Federal, respecto de los cuales se haga oferta

pública en el extranjero, por inscripción:.....  
\$328,809.08.

III. Cualquier canje de acciones que no implique un aumento en el monto de capital social inscrito o de títulos de deuda, con objeto de actualizar o modificar los datos de inscripción por concepto de capitalización de intereses, el otorgamiento o liberación de garantías, así como la sustitución de fiduciario en el caso de certificados de participación, no causarán derecho alguno por concepto de registro.

IV. Por cualquier certificación que se expida se pagará el derecho de: \$304.65.

V. Inscripción preventiva de acciones en la sección de valores del Registro Nacional de Valores: \$13,193.17.

La cuota señalada en la fracción V anterior, se bonificará al 100% contra la cuota que corresponde a la inscripción inicial en la sección de valores del Registro Nacional de Valores, una vez que se sustituya la inscripción preventiva por la inicial.

#### **Artículo 29-W. . .**

I. Tratándose de las entidades financieras señaladas en los artículos 29-A, 29-B, 29-C, 29-D, 29-E, 29-F, 29-G, 29-J, 29-K, 29-L, 29-M, 29-N y 29-O, fracciones I, II, V, VI, VII, VIII y XI de este capítulo, podrán pagar las cuotas a su cargo en 12 parcialidades que enterarán a más tardar el primer día hábil de cada mes, a menos que por la propia naturaleza del servicio que se recibe, el derecho o cuota correspondiente deba ser cubierto en ese mismo acto. En el caso de las entidades financieras de nueva creación, los derechos se cubrirán al día hábil siguiente de que inicien operaciones y se causarán proporcionalmente a partir de esta fecha y hasta la conclusión del ejercicio fiscal.

II. En el caso de sociedades controladoras de grupos financieros, sociedades de información crediticia, sociedades calificadoras de valores, sociedades valoradoras de acciones de sociedades de inversión, empresas que administran mecanismos para facilitar las operaciones con valores, proveedores de precios, federaciones que actúen como organismos de integración de entidades de ahorro y crédito popular y confederaciones, deberán pagar en el mes de enero de cada año las cuotas que les correspondan.

III. Tratándose de las sociedades operadoras de sociedades de inversión, de las sociedades de inversión, sociedades distribuidoras de acciones de sociedades de inversión y de las personas morales emisoras de valores, deberán pagar las cuotas respectivas a más tardar dentro del primer bimestre del ejercicio fiscal correspondiente.

IV. Los derechos por concepto de estudio y trámite referidos en los artículos 29-H, 29-J, 29-O, 29-R y 29-S de esta ley, deberán pagarse previamente a la presentación de la solicitud correspondiente.

V. Tratándose de los derechos por el otorgamiento de autorizaciones, así como por la inscripción en el Registro Nacional de Valores, previstas en los artículos 29-H, 29-O, 29-R y 29-T de este capítulo, se pagarán conforme a lo establecido por el artículo 29-X de la presente ley.

. . .

#### **Artículo 30. . .**

V. Por los servicios de inspección y vigilancia que se prestan a los intermediarios de reaseguro: \$4,500.00 mensuales.

VI. Por los servicios de inspección y vigilancia que se prestan a las oficinas de representación de reaseguradoras extranjeras: \$2,700.00 mensuales.

**Artículo 32.** Por el estudio de la solicitud y, en su caso, registro de cada agente promotor de las administradoras de fondos para el retiro, que proporciona la Comisión Nacional del Sistema de Ahorro para el Retiro, se pagarán derechos conforme a la cuota de: \$150.00.

**Artículo 40.** Por el otorgamiento de las inscripciones, concesiones o autorizaciones que a continuación se señalan, se pagará el derecho aduanero de inscripciones, concesiones y autorizaciones, conforme a las siguientes cuotas:

a) Por la inscripción en el registro del despacho de mercancías: \$3,100.00.

b) Por la autorización para someterse al proceso de ensamble y fabricación de vehículos a empresas de la industria automotriz y manufacturera de autotransporte: \$6,300.00.

c) Por la autorización para la entrada o salida de mercancías del territorio nacional por lugar distinto al autorizado: \$6,100.00.

d) Por la concesión o autorización para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior: \$33,000.00.

e) Por la autorización para prestar los servicios de carga, descarga, estiba, acarreo y trasbordo de mercancías en el recinto fiscal: \$6,300.00.

f) Por la autorización de apoderado aduanal: \$5,000.00.

g) Por la autorización de dictaminador aduanero: \$5,000.00.

h) Por la autorización para la entrada y salida de mercancías por tuberías, ductos, cables u otros medios de conducción: \$5,500.00.

i) Por la autorización temporal para locales destinados a exposiciones internacionales de mercancías: \$3,000.00.

j) Por la inscripción en el registro de empresas transportistas: \$3,300.00.

k) Por la autorización para el establecimiento de depósito fiscal para la exposición y ventas de mercancías extranjeras y nacionales: \$27,470.00.

Los derechos a que se refieren los incisos *b, c, d, e, h, i y k* de este artículo, se pagarán anualmente. Los derechos a que se refieren los incisos *a, f, g y j* se pagarán por única vez.

Los ingresos que se obtengan por la recaudación de los derechos establecidos en este artículo se destinarán al Servicio de Administración Tributaria, para el mejoramiento de la administración aduanera.

**Artículo 49.** Se pagará el derecho de trámite aduanero, por las operaciones aduaneras que se efectúen utilizando un pedimento o el documento aduanero correspondiente en los términos de la Ley Aduanera, conforme a las siguientes tasas o cuotas:

I. Del 8 al millar, sobre el valor que tengan los bienes, para los efectos del impuesto general de importación, en los casos distintos de los señalados en las siguientes fracciones.

II. Del 1.76 al millar sobre el valor que tengan los bienes, tratándose de la importación temporal de bienes de activo fijo que efectúen las maquiladoras o las empresas que tengan programas de exportación autorizados por la Secretaría de

Economía o, en su caso, la maquinaria y equipo que se introduzca al territorio nacional para destinarlos al régimen de elaboración, transformación o reparación en recintos fiscalizados.

Cuando la importación de las mercancías a que se refiere el primer párrafo de esta fracción se efectúe mediante pedimento o pedimento consolidado a que se refiere el artículo 37 de la Ley Aduanera, el derecho de trámite aduanero se pagará por cada operación al presentarse el pedimento respectivo, debiendo considerarse a cada vehículo de transporte como una operación distinta ante la aduana correspondiente y no se pagará el retorno de dichas mercancías en cualquiera de los dos supuestos anteriores.

III. Del 8 al millar, sobre el valor que tenga el oro, para los efectos del impuesto general de importación, sin exceder de la cuota de: \$1,689.57,

En las operaciones de depósito fiscal y en el tránsito de mercancías, el derecho se pagará al presentarse el pedimento definitivo y, en su caso, al momento de pagarse el impuesto general de importación.

Cuando por la operación aduanera de que se trate, no se tenga que pagar el impuesto general de importación, el derecho se determinará sobre el valor en aduana de las mercancías.

El pago del derecho, se efectuará conjuntamente con el impuesto general de importación. Cuando no se esté obligado al pago de los impuestos citados, el derecho a que se refiere este artículo deberá pagarse antes de retirar las mercancías del recinto fiscal.

La recaudación de los derechos de trámite aduanero, incluyendo el adicional a que se refiere el artículo 50 de esta ley, se destinará al Servicio de Administración Tributaria.

Tratándose de los derechos de trámite aduanero que se recauden en Colombia, Nuevo León, los mismos se destinarán al pago de la inversión que el gobierno del Estado de Nuevo León hubiere hecho en la construcción de la garita y hasta por el monto de la misma.

No pagarán el derecho a que se refiere este artículo, quienes efectúen la importación definitiva o temporal de mercancías originarias de alguno de los países con los que México tenga celebrado Tratado de Libre Comercio, así como cuando retornen dichas mercancías a su país de origen o a

otro que sea parte del mismo tratado y en los casos de exportación de mercancías originarias de México a alguno de los países con los que tenga celebrado tratado, siempre y cuando cumplan con lo siguiente:

A. En el tratado de referencia, se especifique expresamente la obligación de México de no gravar con derechos aduaneros.

B. Declaren en el pedimento a nivel fracción, que la mercancía califica como originaria de alguno de los países parte, anotando la clave del país que corresponda.

C. Tengan en su poder el documento que acredite el origen de las mercancías, de conformidad con el Tratado de Libre Comercio al momento de presentar el pedimento correspondiente para el despacho de las mercancías.

D. Cumplan con las demás obligaciones y requisitos conforme al tratado.

El Servicio de Administración Tributaria emitirá las reglas de carácter general necesarias para el cumplimiento de lo establecido en el párrafo anterior.

**Artículo 51.** . . .

III. Se deroga.

. . .

**Artículo 52.** Por los servicios de análisis de laboratorios derivados del cumplimiento de las obligaciones aduaneras establecidas en los artículos 45 y 47 de la Ley Aduanera, se pagará por cada muestra analizada, la cuota de \$2,192.43.

**Artículo 53-C.** Se deroga.

**Artículo 72.** Por recepción y estudio de solicitudes y expedición de resoluciones específicas de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras y de autorizaciones que emita la Secretaría de Economía, se pagará el derecho de inversiones extranjeras, conforme a las siguientes cuotas:

. . .

V. Autorización para la inscripción de personas morales extranjeras en el Registro Público de la Propiedad y el Comercio o para su establecimiento en la República Mexicana: \$1,013.68.

. . .

**Artículo 86-D-1.** Por la autorización para el funcionamiento de Centros de Certificación Zoosanitaria, dependientes de organismos coordinadores de movilización, se pagará el derecho de autorización de centros de certificación en materia zoosanitaria, conforme a la cuota de: \$ 360.00.

**Artículo 86-E.** . . .

II. Por la expedición de la hoja de requisitos técnico-zoosanitarios para importación y análisis de riesgo: \$540.00.

**Artículo 86-G.** Por inspección veterinaria oficial realizada a establecimientos tipo inspección federal dedicados a la exportación de carne y productos cárnicos, se pagará el derecho por inspección veterinaria oficial, conforme a la cuota de: \$720.00.

**Artículo 91.** . . .

Las verificaciones realizadas a usuarios del servicio de aficionados o radioaficionados, a usuarios de banda civil o a usuarios de bandas de uso libre, que conforme a esta ley, no están obligados al pago de derechos por el uso del espectro, no causarán este derecho de verificación.

**Artículo 97.** . . .

VIII. Por cambio de razón social o cambio en la titularidad de acciones o partes sociales y de aportaciones de capital social de sociedades mercantiles:

a) Por el estudio: \$4,233.42.

b) Por la autorización: \$1,350.81.

IX. Por el estudio y autorización de modificaciones de las características técnicas, que no impliquen ampliación del área de cobertura:

a) Por el estudio: \$6,394.53.

b) Por la autorización: \$2,578.73.

**Artículo 103.** . . .

V. De bandas de frecuencias otorgadas en las distintas zonas del país, incluyendo los enlaces de radiocomunicación asignados para la operación de servicios de categoría secundaria \$1,832.19.

. . .

**Artículo 104.** Se deroga.

**Artículo 105.** Por el estudio de la solicitud, por el otorgamiento del título de asignación de frecuencias o bandas de frecuencias para uso oficial, incluyendo las asociadas a la capacidad satelital reservada al Estado y por la autorización de modificaciones o ampliaciones, se pagarán derechos conforme a las siguientes cuotas:

...

**Artículo 150.** Por los servicios que presta el órgano desconcentrado denominado Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (Seneam), se pagarán los siguientes derechos por los servicios de navegación aérea. El pago de los derechos es optativo por cualquiera de los dos siguientes regímenes, sin que dos o más aeronaves de una misma persona física o moral, nacional o extranjera, puedan estar sujetas a distintos regímenes, con excepción de lo dispuesto en el artículo 150-B fracción II de esta ley.

Régimen I: a través de las cuotas que señala el artículo 150-A, para cualquier aeronave nacional o extranjera.

II. Régimen II: a través de cada litro de combustible suministrado a las aeronaves, señalado en el artículo 150-B, para cualquier aeronave nacional o extranjera.

El cobro por los servicios a la navegación aérea, habrá de aplicarse a todos los vuelos realizados en el espacio aéreo mexicano por aeronaves mexicanas y extranjeras y que comprenden:

a) Aeronaves civiles, que podrán ser:

1. De servicio al público: las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o no regular, nacional o internacional.
2. Privadas: las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio público o para el transporte particular sin fines de lucro.

b) Aeronaves de Estado, que podrán ser:

1. Las de propiedad o uso de la Federación distintas de las militares, las de gobiernos estatales, gobierno del Distrito Federal, gobiernos municipales y las de las entidades paraestatales.
2. Las militares, que son las destinadas o en posesión del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales.

c) Aeronaves extranjeras civiles y de Estado.

**Artículo 150-A.** Por la prestación de los servicios en el espacio aéreo mexicano para las aeronaves nacionales o extranjeras a través del régimen I a que se refiere el artículo anterior, el usuario calculará el derecho conforme a lo siguiente:

El monto de las cuotas señaladas por los servicios que se proporcionan en los aeropuertos de origen y destino y kilómetro volado en distancia ortodrómica se sumarán y el resultado se multiplicará por el factor correspondiente a la clasificación por peso de aeronave, de conformidad con lo siguiente:

I. Para los servicios en el aeropuerto de origen y de destino, se aplicarán las siguientes cuotas:

Grupo de Aeropuertos	Aeropuerto de Origen	Aeropuerto de Destino
I.	\$ 185.67	\$ 120.14
II.	\$ 299.26	\$ 235.91
III.	\$ 305.80	\$ 242.45
IV.	\$ 325.47	\$ 259.94
V.	\$ 330.59	\$ 265.08

Los servicios proporcionados en los aeropuertos de origen y destino incluyen:

a) En todos los aeropuertos, el servicio de comunicaciones aire-tierra-aire y tierra-tierra para la coordinación con la torre de control de tránsito aéreo, la información meteorológica mínima requerida por ley para la realización del vuelo y la

información de mapas de presión constante, de superficie, de vientos superiores, FAMXS, FTMXS y fotografías de satélite, cuando sean requeridos por el usuario en el Centro de Análisis y Pronósticos (CAP), del aeropuerto de la Ciudad de México.

b) En los aeropuertos del grupo I, los servicios de información de vuelo y/o VOR DME y/o NDB.

c) En los aeropuertos del grupo II, los servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo VOR DME y/o NDB.

d) En los aeropuertos del grupo III, los servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo, control de tránsito aéreo de aproximación manual, VOR DME y/o NDB.

e) En los aeropuertos del grupo IV, los servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo, control de tránsito aéreo de aproximación radar, VOR DME y/o NDB y/o ILS.

f) En el aeropuerto del grupo V, los servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo, control de tránsito aéreo de aproximación radar terminal, VOR DME, dos sistemas ILS y nueve sistemas VOR DME de apoyo para el área terminal de México.

En caso de operaciones en aeropuertos no controlados por Seneam, el valor del concepto de aeropuerto de origen y/o destino, según sea el caso, será igual a cero.

II. Los servicios en los aeropuertos de origen y de destino, se clasifican en los siguientes grupos de aeropuertos:

Clasificación de Aeropuertos

Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV	Grupo V
Poza Rica	Aguascalientes	Chihuahua	Acapulco	México
Palenque	Apto. Del Norte	Cd. Juárez	Cancún	
San Cristóbal	Campeche	Culiacán	Cozumel	
	Cd. del Carmen	Bajío	Guadalajara	
	Cd. Obregón	Hermosillo	Monterrey	
	Cd. Victoria	La Paz	Mérida	
	Chetumal	Morelia	Puerto Vallarta	
	Colima	Manzanillo	Tijuana	
	Cuernavaca	Matamoros	Toluca	
	Durango	Mazatlán		
	Huatulco	Nuevo Laredo		
	Loreto	Los Cabos		
	Los Mochis	Oaxaca		
	Mexicali	Puebla		
	Minatitlán	Reynosa		
	Puerto Escondido	Tampico		
	Querétaro	Tuxtla Gutiérrez		
	San Luis Potosí	Torreón		
	Tapachula	Veracruz		
	Tepic	Villahermosa		
	Uruapan	Zihuatanejo		
	Zacatecas			
	Guaymas			
	Chichen Itzá			

III. Por los servicios de aeronavegación, se aplicará la cuota de \$2.47 pesos por kilómetro volado de distancia ortodrómica, misma que se calculará conforme a los siguientes criterios:

a) Vuelos nacionales: medidos por la distancia ortodrómica entre el aeropuerto de origen y el aeropuerto de destino.

b) Vuelos internacionales: medidos por la distancia ortodrómica desde el punto de entrada o salida de la región de información de vuelo (FIR), hasta el aeropuerto de destino u origen nacional.

c) Sobrevuelos internacionales: medidos por la distancia ortodrómica desde el punto de entrada al FIR hasta la salida del mismo.

Los servicios a que se refiere esta fracción, incluyen vigilancia radar y control de tránsito aéreo, radioayudas para balizamiento de aerovías y contactos aire-tierra-aire en el trayecto del vuelo.

Las distancias ortodrómicas que se apliquen para el cálculo de los derechos de este artículo, serán

las autorizadas a los Seneam por la dirección general de aeronáutica civil, mismas que se publicarán en el *Diario Oficial* de la Federación.

IV. Clasificación por peso de aeronave:

Grupo	Rango	Factor
A	Hasta 20 toneladas	0.450
B	De 20.01 hasta 40 toneladas	0.820
C	De 40.01 hasta 60 toneladas	1.000
D	De 60.01 hasta 80 toneladas	1.110
E	De 80.01 hasta 100 toneladas	1.250
F	De 100.01 hasta 120 toneladas	1.480
G	De más de 120.01 toneladas	1.840

Para la clasificación de los grupos de peso de aeronaves, se consideraran los pesos promedio de cada modelo y serie de aeronave, que la Dirección General de Aeronáutica Civil autorice a Seneam, mismos que se publicarán en el *Diario Oficial* de la Federación.

V. El usuario que opte por el pago del derecho mediante este régimen y que lleve a cabo vuelos locales, ya sea de prueba, enseñanza o entretenimiento, de las líneas aéreas comerciales o vuelos, que por algún motivo regresen a aterrizar al aeropuerto de origen, se tomará en consideración para la aplicación del régimen I, lo siguiente:

a) Las cuotas de aeropuerto de origen y de destino, serán las correspondientes al aeropuerto donde se realice la operación.

b) La distancia ortodrómica por kilómetro volado, se calculará aplicando por cada hora de vuelo 300 kilómetros de recorrido o su equivalente para las fracciones de hora.

VI. El usuario, que decida realizar el pago de servicios a la navegación en el espacio aéreo mexicano, mediante el régimen I deberá de presentar solicitud por escrito a los Seneam.

VII. El usuario, que se encuentre en el supuesto establecido en este artículo, deberá de calcular y enterar el derecho, desglosando los conceptos, mediante pagos mensuales, dentro de los 10 días siguientes al periodo mensual en que reciba los servicios por los que se pagan los derechos.

Asimismo, el usuario deberá presentar a Seneam copia del pago de derechos, para que éste verifique los conceptos pagados y en caso de existir diferencias no autodeterminadas y no pagadas, informe al Servicio de Administración Tributaria de las diferencias que haya omitido pagar.

Lo señalado en este artículo, es independiente del cobro por los servicios de extensión de horario que deban hacerse.

**Artículo 150-B.** Las aeronaves nacionales o extranjeras, por la prestación de los servicios en el espacio aéreo mexicano en el régimen II a que se refiere el artículo 150, pagarán una cuota a razón de 0.86 pesos por cada litro de combustible que les sea suministrado, mismo que será independiente del precio del combustible vigente al momento del abasto.

I. Esta cuota se aplicará en los aeropuertos en donde los Seneam tenga los siguientes servicios y sistemas:

- a) Servicios de control de tránsito aéreo;
- b) Sistemas de navegación aérea y
- c) Servicios de meteorología.

II. Para los efectos de este artículo, el pago de los derechos deberá realizarse en efectivo al concesionario que suministre el combustible a las aeronaves en el momento del abasto.

III. Los usuarios que tengan celebrado un contrato de suministro de combustible con aeropuertos y servicios auxiliares, para los efectos de la determinación del derecho, deberán de multiplicar el número de litros por la cuota establecida en el primer párrafo del presente artículo y realizar el entero del derecho, desglosando los conceptos mediante pagos mensuales, dentro de los 10 días siguientes al periodo mensual en que reciba los servicios por los que se paga el derecho.

Asimismo, deberán presentar la copia del pago de derechos a los Seneam, para que éste verifique los conceptos pagados y en el supuesto de que existan diferencias no autodeterminadas y no pagadas, dará aviso al servicio de administración tributaria de las diferencias que hayan omitido pagar.

Las aeronaves que realicen sobrevuelos internacionales en el espacio aéreo mexicano sujetas a este régimen, calcularán y pagarán este derecho, de conformidad a los lineamientos establecidos en el artículo 150-A fracción III inciso c de esta ley.

Lo señalado en este artículo, es independiente del cobro por los servicios de extensión de horario que deban hacerse.

**Artículo 150-C.** Por los servicios que prestan los Seneam fuera del horario oficial de operaciones de los aeropuertos, se pagarán derechos conforme a las siguientes cuotas:

I. Por extensión de horario de los servicios de control de tránsito aéreo, una cuota adicional por cada media hora o fracción de: \$218.43.

II. Por extensión de horario de los servicios de información de vuelo, una cuota adicional de: \$218.43.

Tratándose de los derechos a que se refiere este artículo, los usuarios deberán de presentar el pago correspondiente por cada aeronave, en las oficinas autorizadas por el Servicio de Administración

Tributaria, al día siguiente de haberse proporcionado dichos servicios. Asimismo deberán presentar la copia del pago de derechos a los Seneam, para que éste verifique los conceptos pagados y en el supuesto de que existan diferencias no autodeterminadas y no pagadas, dará aviso al Servicio de Administración Tributaria de las diferencias que hayan omitido pagar.

**Artículo 151.** Los usuarios que requieran la utilización de los servicios adicionales que prestan los Seneam deberán pagar el derecho que corresponda, conforme a lo siguiente:

A. Servicios de telecomunicaciones aeronáuticas. Conexión a la red fija de telecomunicaciones aeronáuticas (AFTN), los derechos por este servicio incluyen:

El manejo de mensajes, ATA/IATA, OACI y WMO, a razón de 600 caracteres por mensaje (incluye preámbulo, dirección, procedencia y fin del mensaje); informes meteorológicos de aeródromo regulares horarios (Metar); informes meteorológicos de aeródromo especiales (SPECI) de México y de Estados Unidos de América; pronósticos meteorológicos aeronáuticos terminales de México (FTMX) y de Estados Unidos de América (FTUS), y pronósticos meteorológicos aeronáuticos de área de México (FAMX) y de Estados Unidos de América (FAUS).

Lo anterior hasta 2 mil mensajes por mes, se pagará conforme a las siguientes cuotas:

I. Por instalación a la AFTN (incluye software): \$4,000.00.

II. Por cada estación conectada una cuota mensual de: \$14,000.00.

III. Por cada mensaje adicional: \$16.00.

B. Servicios al Banco de Imágenes Meteorológicas (BIMA). Para la obtención de imágenes meteorológicas del satélite, se pagarán derechos conforme a las siguientes cuotas:

I. Por el servicio de acceso hasta 150 consultas mensuales: \$3,000.00.

II. Por cada consulta adicional: \$200.00.

C. Por los servicios de asistencia técnica, se pagarán derechos conforme a las siguientes cuotas:

I. Por la asistencia técnica a equipos y sistemas de los usuarios que se encuentren ubicados en las instalaciones de los Seneam, se pagará por cada equipo instalado una cuota mensual de: \$5,000.00.

II. Por la asistencia técnica a circuitos ACARS que se encuentren ubicados en las instalaciones de los Seneam, se pagará por cada equipo instalado una cuota mensual de: \$13,400.00.

III. Por los datos estadísticos meteorológicos de un aeropuerto correspondientes a un año, se pagará una cuota única de: \$2,500.00.

IV. Por las tablas estadísticas climatológicas, con información de un año de un solo aeropuerto, se pagará una cuota única de: \$2,500.00.

D. Por los servicios de acceso al monitoreo visual de progreso de vuelo, se pagarán derechos conforme a las siguientes cuotas:

I. Cuota por instalación, software y asistencia técnica de 40 horas de teoría y práctica, por una sola vez: \$23,000.00.

II. Cuota mensual por acceso a este sistema: \$25,000.00.

E. Para la formación teórica y práctica de controladores de tránsito aéreo del extranjero, previo a la prestación del servicio, se pagarán derechos por cada alumno y por hora de instrucción, las siguientes cuotas:

I. Por la formación en el servicio de control de tránsito aéreo de control de aeródromo: \$120.00.

II. Por la formación en el servicio de control de tránsito aéreo de aproximación radar en áreas terminales: \$180.00.

III. Por la formación en el servicio de control de tránsito aéreo de radar ruta: \$200.00.

IV. Por la actualización de habilidades y conocimientos teórico-prácticos de cualquiera de los servicios señalados en las fracciones anteriores: \$150.00.

Tratándose de los servicios a que se refieren los apartados A, B, C y D de este artículo, el usuario deberá de solicitarlos por escrito a los Seneam.

Los usuarios que tengan autorizado por los Seneam, la prestación de los servicios a que se refiere este artículo, calcularán y enterarán el derecho, desglo-

sando los conceptos mediante pagos mensuales dentro de los 10 días siguientes al periodo mensual en que reciba los servicios por los que se paga el derecho.

Para tener acceso a los sistemas establecidos en los apartados A, B y D de este artículo, el equipo que utilice el usuario deberá contar con la aprobación previa y por escrito de los Seneam y con el enlace necesario.

Asimismo, el usuario deberá presentar a los Seneam copia del pago de derechos, para que éste verifique los conceptos pagados y en caso de existir diferencias no autodeterminadas y no pagadas, informe al Servicio de Administración Tributaria de las diferencias que hayan omitido pagar.

**Artículo 152.** No se pagarán los derechos a que se refieren los artículos 150, 150-A, 150-B y 150-C de esta ley, en caso de que las aeronaves nacionales o extranjeras realicen alguna de las actividades siguientes:

I. Que presten servicios de búsqueda o salvamento, auxilio en zonas de desastre, combate de epidemias o plagas, así como los vuelos de grupos de ayuda médica con fines no lucrativos, los de asistencia social y los que atienden situaciones de emergencia, tanto nacionales como internacionales.

II. Destinadas a la salvaguarda de las instituciones, seguridad nacional y combate al narcotráfico.

III. Aeronaves en misiones diplomáticas acreditadas por la Secretaría de Relaciones Exteriores, siempre y cuando existan convenios de reciprocidad.

IV. Pertenecientes a escuelas de aviación que realicen vuelos de enseñanza, con excepción de los servicios de extensión de horario.

V. Destinadas a la verificación y certificación de radares y radioayudas a la navegación, aérea propiedad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

VI. Que participen en festivales aéreos organizados por la autoridad aeronáutica.

**Artículo 153.** . .

II. De concesiones o permisos de transporte aéreo o de los documentos relativos al arrendamiento de

aeronaves y motores mexicanos y extranjeros: \$488.00.

. . .

VI. De resoluciones o acuerdos emitidos por autoridad competente: \$823.00.

VII. De contratos de prestación de servicios aeroportuarios y complementarios, así como sus modificaciones: \$298.00.

VIII. De las certificaciones relativas a las ayudas a la navegación aérea, sea cual fuere su naturaleza, incluyendo las visuales y las electrónicas: \$288.00.

IX. Por otros servicios prestados por el registro: \$358.00.

**Artículo 153-A.** Por el estudio de la solicitud de registro y de la documentación que la acompañe, se pagarán derechos conforme a la cuota de: \$18.00.

**Artículo 158.** . . .

IV. Por la cancelación del certificado de matrícula a petición de parte interesada: \$373.00.

. . .

**Artículo 165.** . . .

II. . . .

f) Por la cancelación del certificado de matrícula de todo tipo de embarcaciones, exceptuando las señaladas en el siguiente párrafo, se pagará una cuota de: \$300.00.

. . .

VI. Por la expedición del permiso de navegación para embarcaciones mercantes extranjeras de carga en general o mixto incluyendo el de pasajeros, por tonelada bruta o fracción de registro internacional:

a) Hasta 500 toneladas: \$18.92.

b) De 500.01 hasta 1 mil toneladas: \$15.68.

c) De 1 mil 01 hasta 5 mil toneladas: \$13.17.

d) De 5 mil 01 hasta 15 mil toneladas: \$9.88.

e) De 15 mil 01 en adelante: \$6.58.

. . .

XI. Por asignación de la señal distintiva de llamada a las embarcaciones, salvo disposición en contrario establecida en los convenios internacionales en los que México sea parte: \$500.00.

XII. Por la autorización para el desguace de embarcaciones o artefactos navales: \$3,700.00.

XIII. Por autorizar el embarque de técnicos extranjeros en embarcaciones mexicanas y, en su caso, por la renovación de autorización, por cada técnico: \$615.00.

**Artículo 165-A.** . . .

I. Se deroga.

II. Se deroga.

III. Por autorizar la sustitución de cada embarcación inscrita: \$1,310.00.

IV. Por la cancelación de inscripción antes del plazo otorgado para su abanderamiento: \$9,720.00.

**Artículo 166.** No pagarán los derechos a que se refiere el artículo 165 de esta ley, las embarcaciones siguientes:

. . .

**Artículo 168-A.** Por los servicios relativos a las tarifas de los servicios de transporte por agua en las vías generales de comunicación, se pagarán las siguientes cuotas:

I. Por el registro de bases tarifarias del servicio regular de transporte de altura de líneas conferenciadas: \$480.00.

II. Por la autorización de bases tarifarias del servicio regular de transporte de cabotaje de pasajeros o servicios de transporte de mercancías: \$480.00.

**Artículo 170.** Por los servicios que presta la capitanía de puerto a embarcaciones nacionales o extranjeras en horario ordinario de operación, que efectúen cualquier clase de navegación de altura o cabotaje, se pagará el derecho de capitanía de puerto por cada autorización de arribo, despacho o maniobra de fondeo, conforme a las siguientes cuotas:

I. De más de tres hasta 20 unidades de arqueo bruto: \$145.11.

. . .

**Artículo 172-H.** . . .

III. Se deroga.

. . .

**Artículo 172-K.** Por el otorgamiento del permiso para construir, instalar y operar terminales interiores de carga, se pagará la cuota de: \$8,620.00.

**Artículo 172-L.** Por la verificación para el inicio de la operación de terminales interiores de carga, se pagará la cuota de: \$7,210.00.

**Artículo 172-M.** Por el registro o aprobación de tarifas y reglas de aplicación de los servicios de transporte ferroviario, autotransporte, transporte aéreo, servicios aeroportuarios, autopistas y puentes, arrastre y salvamento y depósito de vehículos, se pagará por cada registro o aprobación la cuota de: \$620.00.

**Artículo 172-N.** Por la autorización para constituir gravámenes sobre los derechos derivados de la concesión del sistema ferroviario, se pagará la cuota de: \$9,250.00.

**Artículo 185-A.** Por el ejercicio profesional en términos de los tratados internacionales suscritos por el Ejecutivo Federal con aprobación del Senado de la República, se pagarán los derechos conforme a lo siguiente:

A. Para los efectos del Tratado de Libre Comercio para América del Norte:

I. Para el caso de profesionistas extranjeros, que soliciten ejercer hasta por un año en México y cuenten con el acuerdo de reconocimiento mutuo, cubrirán por concepto de pago de derechos: \$1,481.00.

Por la renovación anual se pagará la cuota de: \$1,481.00.

II. Para el caso de profesionistas de nacionalidad mexicana que deseen ejercer en Estados Unidos de América o Canadá, pagarán el derecho de inscripción de la certificación otorgada por la instancia competente reconocida por la Secretaría de Educación Pública y expedición de la constancia correspondiente, conforme a la cuota de: \$656.00.

**Artículo 186.** . . .

I. . .

b) Cambios a cada plan y programa de estudio de tipo superior con reconocimiento de validez oficial: \$2,213.43.

c). Cambio o ampliación de domicilio o establecimiento de un plantel adicional, respecto de cada plan de estudios con reconocimiento de validez oficial: \$1,980.00.

. . .

IX. Por la expedición del certificado de terminación de estudios de tipo medio superior en la modalidad escolarizada: \$200.00.

. . .

**Artículo 191-A.** . . .

VIII. Por la expedición del certificado de sanidad acuícola, por lote: \$125.00.

IX. Por la expedición del certificado de sanidad acuícola para la importación de organismos acuáticos vivos destinados a la acuicultura u ornato, por lote: \$240.00.

X. Por la expedición del certificado de registro para la operación y funcionamiento de unidades de cuarentena: \$1,710.00.

**Artículo 192-C.** . . .

III. Por la constancia de búsqueda o acceso a la información sobre antecedentes registrales, a cargo de la Comisión Nacional del Agua, por cada una: \$192.55.

Los usuarios que utilicen la página electrónica de la Comisión Nacional del Agua en Internet o utilicen el equipo de cómputo que ponga a disposición del público en general dicha comisión, para consultar los antecedentes registrales que obran en el Registro Público de Derechos de Agua, no estarán obligados al pago del derecho.

Por los servicios a que se refiere esta fracción, no se pagará el derecho establecido en la fracción IV de este artículo.

. . .

**Artículo 192-D.** No pagarán los derechos a que se refieren los artículos 192 y 192-A fracciones II, III y V del presente capítulo, los usuarios de aguas

nacionales, zona federal y descarga de aguas residuales, que se dediquen a actividades agrícolas o pecuarias y el uso doméstico que se relacione con estos usos y las localidades rurales iguales o inferiores a 2 mil 500 habitantes.

**Artículo 192-E.** . . .

Se deroga el último párrafo.

**Artículo 194-B.** Se deroga.

**Artículo 194-D.** . . .

I. . .

La anterior disposición es aplicable a los establecimientos permanentes. En el caso específico de los permisos para los puestos fijos o semifijos, así como los de los comerciantes que no cuenten con establecimiento permanente, se pagará el 50% de la cuota del derecho a que se refiere el primer párrafo de esta fracción.

. . .

**Artículo 194-F.** . . .

B. Por la expedición de permisos, autorizaciones y certificados:

. . .

IV. Por la autorización de colecta de recursos biológicos con fines de utilización en biotecnología: \$8,947.00.

**Artículo 194-F-1.** Por los servicios que presta la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en materia de vida silvestre, se pagarán derechos conforme a las siguientes cuotas:

1. . .

a) De organizaciones relacionadas con la conservación y aprovechamiento sustentable de la vida silvestre: \$675.96.

b) Se deroga.

c) Para prestadores de servicios vinculados a la transformación, tratamiento y preparación de ejemplares, partes y derivados de la vida silvestre: \$339.10.

. . .

e) Para colecciones privadas de material biológico de especies silvestres: \$292.43.

. . .

II. Por cada solicitud de registro o su refrendo anual para prestadores de servicios de aprovechamiento en caza deportiva: \$567.84.

III. Por expedición de cintillo de aprovechamiento: \$152.46.

**Artículo 194-U.** . . .

Los ingresos que se obtengan por la recaudación de este derecho se destinarán al fortalecimiento del servicio para la inspección y vigilancia a que se refiere este artículo.

**Artículo 195-F.** Por los servicios de trámite y expedición del permiso sanitario en materia de publicidad vinculada a las actividades, productos, bienes y servicios a los que se refiere la Ley General de Salud, se pagará el derecho de permiso sanitario en materia de publicidad, por cada producto y tipo de mensaje, de conformidad con las siguientes cuotas:

. . .

Por la publicidad de bebidas alcohólicas, tabaco, sustancias tóxicas, plaguicidas y de alimentos de bajo valor nutritivo se pagará el derecho a que se refiere este artículo conforme al doble de las cuotas señaladas en las fracciones I, II, III, IV, V y VIII.

**Artículo 195-G.** . . .

II. . .

c) Por cada solicitud del permiso sanitario de importación para uso personal o donación: \$152.15.

. . .

III. . .

c) Por cada solicitud del permiso sanitario de importación para uso personal o donación: \$152.15.

. . .

**Artículo 195-L-4.** Los ingresos que se obtengan por la recaudación de los derechos a que se refiere el presente capítulo, se destinarán a la Secretaría de Salud, para el mantenimiento, conservación y operación de dichos servicios.

**Artículo 195-M.** Se deroga.

**Artículo 195-N.** Se deroga.

**Artículo 195-Ñ.** Se deroga.

**Artículo 195-O.** Se deroga.

**Artículo 195-T.** . . .

C. . . .

III. Para la importación o exportación temporal de armas de fuego y cartuchos, con fines cinegéticos o de tiro: \$500.00.

. . . .

**Artículo 195-W.** . . .

II. Se deroga.

. . . .

IV. Se deroga.

. . . .

## CAPITULO XVIII

De la Secretaría de Seguridad Pública

### SECCION UNICA

Servicios privados de seguridad  
y armas de fuego

**Artículo 195-X.** Por la prestación de servicios privados de seguridad que realizan los particulares en varias entidades federativas, por los conceptos que a continuación se indican, se pagarán derechos conforme a las siguientes cuotas:

I. Por el estudio y trámite de la solicitud para la autorización o para su revalidación:

a) Para prestar los servicios de vigilancia en inmuebles: \$8,962.72.

b) Para prestar los servicios de traslado y custodia de bienes o valores: \$8,816.29.

c) Para prestar los servicios de traslado y protección de personas: \$8,962.72.

d) Para prestar los servicios de localización e información sobre personas físicas o morales y bienes: \$8,349.83.

e) Para prestar los servicios de establecimiento y operación de sistemas y equipos de seguridad: \$8,349.83.

f) Por cada actividad distinta a las anteriores relacionada y vinculada directamente con los servicios de seguridad privada: \$8,349.83.

II. Por la expedición de la autorización o de su revalidación: \$2,689.14.

III. Por la inscripción de cada persona que preste los servicios a que se refiere este artículo, en el Registro Nacional del Personal de Seguridad Pública: \$89.88.

IV. Por la inscripción de cada arma de fuego o equipo utilizado por las personas físicas o morales a que se refiere este artículo, en el Registro Nacional de Armamento y Equipo: \$27.29.

V. Por la consulta de antecedentes policiales en el Registro Nacional del Personal de Seguridad Pública, respecto del personal con que cuentan las instituciones que presten los servicios de seguridad privada, por cada integrante: \$26.77.

VI. Por la modificación de la autorización o en su caso, de la revalidación, a que se refiere este artículo: \$1,615.98.

VII. Por la expedición de cada cédula de identificación del personal, con el registro asignado en su inscripción: \$26.00.

**Artículo 195-X-1.** Por el estudio de la solicitud y, en su caso, la expedición o revalidación de cada licencia oficial individual de portación de armas de fuego a empleados federales, se pagarán derechos conforme a la siguiente cuota: \$234.42.

**Artículo 195-X-2.** Por el estudio de la solicitud y la expedición de la opinión respectiva, sobre la justificación de la necesidad de que el personal de las empresas autorizadas que prestan el servicio de seguridad privada, porten armas de fuego, se pagarán derechos conforme a la cuota de: \$2,418.76.

Por la modificación de la opinión respectiva: \$2,418.76.

## CAPITULO XIX

Del Poder Judicial de la Federación

## SECCION UNICA

Del Instituto Federal de Especialistas de  
Concursos Mercantiles

**Artículo 195-Y.** Por la inscripción y registro anual en el Registro Federal de Especialistas de Concursos Mercantiles, para visitador, conciliador o síndico, se pagarán derechos, por cada uno, conforme a la cuota de: \$2,000.00.

Por la renovación anual, se pagará la misma cuota.

Los ingresos que se obtengan por la recaudación de los derechos a que se refiere el presente artículo, se destinarán al Instituto Federal de Especialistas de Concursos Mercantiles.

## TITULO SEGUNDO

**De los derechos por el uso o aprovechamiento de bienes del dominio público**

## CAPITULO I

Bosques y áreas naturales protegidas

**Artículo 198.** Por el uso, goce o aprovechamiento de los elementos naturales marinos de dominio público existentes dentro de las áreas naturales protegidas competencia de la Federación, en actividades recreativas o turísticas de buceo autónomo, buceo libre, esquí acuático y recorridos en embarcaciones motorizadas y no motorizadas, se pagarán derechos por persona, por día, conforme a la siguiente cuota: \$20.00.

La obligación del pago del derecho será de los titulares de registros, autorizaciones, permisos o concesiones para la prestación de servicios náutico-recreativos o acuático-recreativos, por cada persona. En los casos en que las actividades a las que se refiere este artículo se realicen sin la participación de titulares de registros, autorizaciones, permisos o concesiones para la prestación de servicios náutico-recreativos o acuático-recreativos, la obligación del pago será de cada individuo.

No pagarán el derecho a que se refiere este artículo, la tripulación de las embarcaciones que presten

servicios náutico-recreativos y acuático-recreativos ni los residentes permanentes de las localidades contiguas a las áreas naturales protegidas en cuestión, siempre y cuando cuenten con la certificación de esta calidad otorgada por la autoridad responsable previa presentación de la documentación correspondiente y realicen actividades recreativas sin fines de lucro.

Para los efectos de este artículo, se consideran áreas naturales protegidas las siguientes:

- Parque Nacional Costa Occidental Isla Mujeres, Punta Cancún y Punta Nizuc.
- Arrecifes de Puerto Morelos.
- Sistema Arrecifal Veracruzano.
- Cabo Pulmo.
- Arrecifes Alacranes.
- Bahía de Loreto.
- Bahías de Huatulco.
- Arrecifes de Cozumel.

Los ingresos que se obtengan por la recaudación de los derechos a que se refiere este artículo, se destinarán a la vigilancia, conservación y aprovechamiento sustentable de las áreas naturales protegidas.

**Artículo 198-A.** Por pernoctar en terrenos de propiedad federal dentro de las áreas naturales protegidas de competencia de la Federación a cargo de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, se pagará diariamente por persona el derecho de pernocta conforme a la cuota de: \$104.00.

Pagarán el 50% del monto del derecho a que se refiere este artículo, las personas que pernocten en dichos terrenos, siempre y cuando sea con fines de investigación.

Los ingresos que se obtengan por la recaudación de los derechos a que se refiere este artículo, se destinarán a la vigilancia, conservación y aprovechamiento sustentable de las áreas naturales protegidas.

**Artículo 223.** . .

B. . .

. . .

I. Uso de agua potable y ganadería:

...

Para los efectos del uso de agua potable, se considerará:

...

Los ingresos que se obtengan por la recaudación de los derechos por la explotación, uso o aprovechamiento de aguas nacionales a que se refiere esta fracción, que paguen los municipios, se destinarán a la Comisión Nacional del Agua para obras de infraestructura hidráulica.

...

C. Por las aguas provenientes de fuentes superficiales o extraídas del subsuelo, a excepción de las del mar, se pagará el derecho sobre agua por cada metro cúbico, destinadas a uso agrícola:

Zona de disponibilidad uno a seis:

Estará exento del pago del derecho, el 10% del volumen autorizado.

Por el consumo superior al 10% y hasta el 50% del volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.028.

Por el consumo superior al 50% y hasta el volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.080.

Zona de disponibilidad siete:

Estará exento del pago del derecho, el 30% del volumen autorizado.

Por el consumo superior al 30% y hasta el 70% del volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.028.

Por el consumo superior al 70% y hasta el volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.080.

Zona de disponibilidad ocho:

Estará exento del pago del derecho, el 40% del volumen autorizado.

Por el consumo superior al 40% y hasta el 70% del volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.028.

Por el consumo superior al 70% y hasta el volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.080.

Zona de disponibilidad nueve:

Estará exento del pago del derecho, el 50% del volumen autorizado.

Por el consumo superior al 50% y hasta el 70% del volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.028.

Por el consumo superior al 70% y hasta el volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.080

Por el consumo excedente del volumen autorizado, en cualquiera de las zonas de disponibilidad antes referidas, se pagará la cuota de: \$0.280.

Para los efectos de lo dispuesto en este apartado, la cuota correspondiente se determinará de conformidad a la zona de disponibilidad que abastezca el área de cultivo.

La Comisión Nacional del Agua autorizará los volúmenes de agua destinados al uso agrícola, según zona de disponibilidad y cuenca de origen del agua de riego.

Por el uso o aprovechamiento de aguas nacionales para uso agrícola sin la autorización de la Comisión Nacional del Agua, se pagará el derecho que corresponda al uso general en la zona de disponibilidad de la que ésta provenga, sin perjuicio de la imposición de multas y sanciones que conforme a derecho correspondan.

La cuota del derecho a que se refiere este apartado, se calculará por ejercicios fiscales que comenzarán a partir del 1o. de octubre de cada año.

Para los efectos de lo dispuesto en este apartado, la cuota de este derecho se actualizará en los meses de octubre y abril, con el factor de actualización correspondiente al periodo comprendido desde el séptimo mes inmediato anterior hasta el último mes anterior a aquél por el cual se efectúa la actualización, mismo que se obtendrá de conformidad con el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación.

Los ingresos que se obtengan por la recaudación del derecho a que se refiere este apartado, se destinarán a un fideicomiso para ser aplicados a la adquisición e instalación de medidores de flujos. Una vez adquiridos e instalados los medidores por

los usuarios, dichos ingresos se podrán destinar a la mejora en canales de conducción o a la modernización de las técnicas de riego y cultivo. La vigilancia de los fideicomisos a que se refiere este párrafo, estará a cargo de la Comisión Nacional del Agua.

**Artículo 224.** . .

IV. Por el uso o aprovechamiento que en sus instalaciones realicen las instituciones educativas que cuenten con reconocimiento de validez oficial de estudios en los términos de las leyes de la materia, así como los servicios educativos de nivel preescolar, diferentes a la conservación y mantenimiento de zonas de ornato o deportivas.

. . . .

**Artículo 225.** Los contribuyentes del derecho a que se refiere este capítulo, deberán contar con aparatos de medición de las aguas que usen o aprovechen, mismos que deberán tener sellos oficiales de la Comisión Nacional del Agua e instalarlos en lugares visibles, así como permitir el acceso al personal de la comisión para verificar su lectura. Asimismo estarán obligados a informar a dicha comisión las descomposturas de su medidor dentro del término de 10 días hábiles contados a partir de que tuvieron conocimiento de las mismas.

Las personas físicas y morales que usen, exploten, gocen o aprovechen aguas nacionales, estarán obligadas a llevar un registro de las lecturas de su medidor en el formato que para tal efecto autorice el servicio de administración tributaria. Dicho registro deberá conservarse en términos de lo dispuesto en el artículo 30 del Código Fiscal de la Federación.

**Artículo 226.** . .

El contribuyente estará obligado a presentar en términos de lo dispuesto en este artículo, una declaración por cada uno de los aprovechamientos con que cuente en sus instalaciones, sean de aguas superficiales o provenientes del subsuelo o cuando a cada uso le corresponda una cuota distinta, conforme al presente capítulo.

**Artículo 228.** La autoridad fiscal podrá proceder a determinar presuntivamente el volumen del agua, en los siguientes casos:

. . .

V. Se opongan u obstaculicen la iniciación o desarrollo de las facultades de comprobación, verificación y medición o no presenten la información o documentación que le solicite la Comisión Nacional del Agua.

VI. Cuando no se lleven los registros de las lecturas de sus medidores o no se conserven en los términos de lo establecido en el artículo 30 del Código Fiscal de la Federación.

. . .

**Artículo 229.** . .

II. Los volúmenes que señalen los registros de las lecturas de sus medidores, su aparato de medición o que se desprendan de alguna de las declaraciones trimestrales o anuales presentadas del mismo ejercicio o de cualquier otro, con las modificaciones que, en su caso, hubieran tenido con motivo del ejercicio de las facultades de comprobación.

. . .

**Artículo 230-A.** Tratándose del derecho a que se refiere el presente capítulo, la Comisión Nacional del Agua está facultada para ejercer las atribuciones a que se refiere el artículo 192-E de esta ley.

**Artículo 232.** . .

VIII. . .

c) Por el uso del derecho de vía de las carreteras, vías férreas y puentes de jurisdicción federal con las instalaciones de ductos o cableados de redes públicas de telecomunicaciones, anualmente, por cada kilómetro o fracción: \$273.09.

. . . .

**Artículo 232-C.** . .

Zonas	Usos		
	Protección u ornato. (\$/m <sup>2</sup> )	Agricultura, ganadería, pesca, acuicultura, así como explotación y exploración de salinas formadas directamente por aguas marinas. (\$/m <sup>2</sup> )	General (\$/m <sup>2</sup> )
ZONA I	0.21	0.078	0.71
ZONA II	0.46	0.078	1.48
ZONA III	0.99	0.078	3.00
ZONA IV	1.53	0.078	4.51
ZONA V	2.04	0.078	6.04
ZONA VI	3.15	0.078	9.08
ZONA VII	4.21	0.078	12.11
ZONA VIII	7.92	0.078	22.78
ZONA IX	10.59	0.078	30.39
ZONA X	21.23	0.078	60.82

**Artículo 232-E. . .**

De dichos ingresos las entidades federativas, los municipios y el Distrito Federal destinarán, cuando menos, el 50% a la custodia, conservación, mantenimiento y regularización de la zona federal a que este artículo se refiere, así como a la prestación de los servicios que la misma requiera.

...

**Artículo 233. . .**

VIII. Cuando los inmuebles a que se refiere el artículo 232-C se usen, gocen o aprovechen para la explotación y exploración de salinas formadas directamente por aguas marinas, para la determinación del derecho establecido en el precepto indicado se tomará como base sólo la faja de 20 metros que corresponda a la zona federal marítimo-terrestre.

IX. No se pagará el derecho a que se refiere el artículo 232-C de esta ley, cuando la zona federal marítimo-terrestre y los terrenos ganados al mar o a cualquier otro depósito de aguas marítimas, estén destinadas al servicio de las secretarías de Estado y órganos desconcentrados de la Administración Pública Federal, estatal y municipal que cumplan con los fines públicos para los que fueron creados.

X. No se pagará el derecho a que se refiere el artículo 232-C, cuando la zona federal marítimo-terrestre y los terrenos ganados al mar o a cualquier otro depósito de aguas marítimas, estén destinadas al servicio de instituciones de beneficencia pública cuando realicen acciones de salvamento.

**Artículo 236. . .**

El derecho por extracción de materiales se pagará previamente mediante declaración que se presente en las oficinas que autorice el Servicio de Administración Tributaria.

El derecho se pagará mensualmente, dentro de los 10 días previos a la extracción, considerando el volumen de material que se tenga programado extraer durante ese periodo, mediante declaración que se presentará en las oficinas autorizadas por el Servicio de Administración Tributaria.

Las personas físicas y morales que extraigan materiales pétreos, estarán obligados a llevar un registro diario de los volúmenes extraídos en el formato que para tal efecto autorice el Servicio de Administración Tributaria. Dicho registro deberá conservarse en términos de lo establecido en el artículo 30 del Código Fiscal de la Federación.

**Artículo 236-A.** La autoridad fiscal podrá proceder a determinar presuntivamente el derecho por extracción de materiales, en los siguientes casos:

I. No se tengan libros diarios de los volúmenes del material que se extraiga.

II. El contribuyente no efectúe el pago del derecho en los términos del artículo 236 de esta ley.

III. Se oponga u obstaculice la iniciación o desarrollo de las facultades de comprobación, verificación y medición o no se presente la información o documentación que le solicite la Comisión Nacional del Agua.

IV. No se cuente con título de concesión.

**Artículo 236-A-1.** Para efectos de la determinación presuntiva a que se refiere el artículo anterior, se calculará el derecho de extracción de materiales, considerando indistintamente:

I. El volumen que señale el título de asignación, concesión, autorización o permiso.

II. Los volúmenes que se desprendan de las bitácoras, registros y controles diarios de los volúmenes de extracción o de alguna de las declaraciones mensuales o anuales presentadas del mismo ejercicio o de cualquier otro, con las modificaciones que, en su caso, hubieran tenido con motivo del ejercicio de las facultades de comprobación.

III. El volumen calculado por el contribuyente, durante el periodo en el cual se efectúe la extracción.

IV. El volumen calculado por el contribuyente, tomando como base las características de sus instalaciones y equipo de trabajo, para lo cual deberá observar los siguientes elementos:

a) Altura o desnivel entre el nivel de la superficie concesionada y el del resto del cauce o superficie colindante.

b) La cantidad de material de despalme y el desecho que se encuentra depositado en los márgenes del banco concesionado.

V. La información obtenida por las autoridades fiscales en el ejercicio de sus facultades de comprobación.

VI. El volumen o cualquier información proporcionada por el contribuyente a la autoridad respectiva.

## CAPITULO X

### Aprovechamiento de la vida silvestre

#### SECCION PRIMERA

##### Aprovechamiento extractivo

**Artículo 238.** Por el aprovechamiento de ejemplares de fauna silvestre en predios y zonas federales, se pagará el derecho de aprovechamiento extractivo por ejemplar o, en su caso, por lote, conforme a las siguientes cuotas:

I. Borrego cimarrón: \$245,000.00.

II. Venado bura en Sonora o cola blanca texano: \$14,700.00.

III. Puma: \$7,840.00.

IV. Venado bura cola blanca en el resto del país y temazate: \$7,840.00.

V. Faisán de Collar: \$4,900.00.

VI. Patos, cercetas, gansos, perdiz, tinamú, branta negra del pacífico y otras aves, por lote, determinado el tamaño de éste según las tasas de aprovechamiento extractivo estipuladas por el Instituto Nacional de Ecología: \$3,920.00.

VII. Guajolote silvestre y pavo ocelado: \$2,940.00.

VIII. Zorra gris y otros pequeños mamíferos: \$2,940.00.

IX. Gato montés: \$1,960.00.

X. Jabalí (de collar, labios blancos, europeo): \$1,960.00.

XI. Borrego audat o berberisco: \$500.00.

XII. Paloma, por lote, determinado el tamaño de éste según las tasas de aprovechamiento extractivo estipuladas por el Instituto Nacional de Ecología: \$2,548.00.

El pago de este derecho se hará previamente a la expedición de la autorización correspondiente, mediante declaración que se presentará a las oficinas autorizadas por el Servicio de Administración Tributaria. En el caso de que se capturen animales en exceso de los que señale la autorización respectiva o sin ésta, se cobrará el

derecho que corresponda independientemente de que se impongan las sanciones a que haya lugar.

Los ingresos que se obtengan por la recaudación de este derecho se destinarán al Instituto Nacional de Ecología para el desarrollo de las actividades de investigación y manejo para la conservación de la vida silvestre y su hábitat, así como para la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente para la vigilancia del recurso.

Se pagará el 25% del derecho a que se refiere este artículo, en los casos en que el aprovechamiento se autorice a los titulares de unidades de manejo para la conservación de la vida silvestre de las que formen parte los predios o zonas federales, previa celebración del convenio de concertación correspondiente.

#### SECCION SEGUNDA

##### Aprovechamiento no extractivo

**Artículo 238-B.** Por el aprovechamiento no extractivo de ballenas en zonas federales originado por el desarrollo de actividades de observación y acercamiento, se pagará el derecho de aprovechamiento no extractivo por temporada, por cada asiento que tenga la embarcación, conforme a la cuota de: \$1,020.00.

El pago del derecho deberá efectuarse por el titular del permiso para la prestación de servicios de observación de ballenas.

Los ingresos que se obtengan por la recaudación de este derecho, se destinarán al Instituto Nacional de Ecología para el desarrollo de las actividades de administración, mantenimiento y preservación del hábitat de la fauna silvestre y para la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente para la vigilancia del recurso.

**Artículo 239.** . .

Las instituciones de asistencia médica o de beneficencia o de prevención y atención de accidentes y desastres, no contribuyentes del impuesto sobre la renta y los usuarios de las frecuencias que se autoricen durante las visitas al país de jefes de Estado y misiones diplomáticas extranjeras, cuyas autorizaciones sean gestionadas por conducto de las embajadas en el país o por la Secretaría de Relaciones Exteriores, siempre que acrediten dichas circunstancias, estarán exentas del pago del derecho por el uso del espectro radioeléctrico previsto en esta sección. Asimismo,

quedan exentas del pago de derechos previsto en esta sección, las bandas de uso oficial dedicadas a actividades de prevención y atención de accidentes, desastres, seguridad pública, seguridad nacional, salud, seguridad social, protección del ambiente y educación.

**Artículo 240.** . .

VIII. Para sistemas que utilicen el espectro radio-eléctrico con fines de pruebas, con autorizaciones temporales con vigencia máxima de dos años, se pagarán los derechos por el uso del espectro radioeléctrico en los términos siguientes:

a) En sistemas que operen en periodos de hasta seis meses: \$1,624.49.

b) En sistemas que operen en periodos superiores a seis meses: \$3,248.98.

. . .

(Se deroga último párrafo.)

**Artículo 241.** Los concesionarios de derechos de emisión y recepción de señales y bandas de frecuencias asociadas a sistemas satelitales extranjeros que cubran y puedan prestar servicios en territorio nacional, que proporcionen el servicio de provisión de capacidad satelital pagarán por el uso, goce o aprovechamiento del espectro radioeléctrico en el tramo comprendido dentro del territorio nacional, por cada día de uso, conforme a las siguientes cuotas:

I. Por cada megahertz utilizado en territorio nacional para prestar servicios de telecomunicaciones en la banda C: \$53.78.

II. Por cada megahertz utilizado en territorio nacional para prestar servicios de telecomunicaciones en la banda Ku: \$82.28.

Cuando el concesionario utilice bandas de frecuencia del espectro radioeléctrico por fracciones de día, pagará la parte proporcional de las cuotas establecidas en las fracciones I y II anteriores, según corresponda.

El pago del derecho a que se refiere este artículo, deberá ser enterado conforme a lo siguiente:

En el mes de julio se deberá de pagar a más tardar el día 17, el monto correspondiente a los megahertz utilizados durante el periodo de enero a junio del ejercicio fiscal de que se trate y a más tardar al

día 17 del mes de enero siguiente, el monto correspondiente a los megahertz utilizados en el periodo de julio a diciembre del ejercicio inmediato anterior.

Para el cálculo del pago del derecho a que se refiere este artículo, se restará de la cantidad total de megahertz utilizados, el número de megahertz de segmento espacial que de forma gratuita el concesionario tenga la obligación de aportar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de conformidad con su título de concesión.

El importe anual del derecho a pagar, no podrá ser mayor al resultado que se obtenga de restar del importe obtenido conforme a las fracciones I y II anteriores, el monto anual neto que se haya pagado ante las autoridades del país de origen del sistema satelital extranjero, por concepto de la concesión de cada posición orbital con sus respectivas bandas de frecuencia asociadas, correspondiente a las bandas de frecuencia utilizadas para prestar servicios en territorio nacional.

Para que los concesionarios estén en posibilidad de efectuar la operación señalada en el párrafo anterior, deberán demostrar fehacientemente ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los pagos realizados ante la autoridad correspondiente del país de origen del sistema satelital extranjero, por concepto de la concesión de cada posición orbital y sus bandas de frecuencias asociadas.

En el caso de que el pago realizado en el país de origen del sistema satelital extranjero abarque más de un periodo anual, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dará a conocer a los concesionarios, como facilidad administrativa, el pago anual equivalente en moneda nacional, correspondiente al valor presente del monto total pagado utilizando una tasa real anual de descuento de 2.50%, considerando el periodo que cubre dicho pago y el número de megahertz asociados a cada posición orbital de los satélites extranjeros concesionados para prestar servicios en territorio nacional.

Asimismo, el monto anual que se haya pagado ante las autoridades del país de origen del sistema satelital extranjero, por concepto de la concesión de cada posición orbital con sus respectivas bandas de frecuencia asociadas, se deberá de multiplicar por el tipo de cambio que el Banco de México haya publicado en el *Diario Oficial* de la Federación, el día en que dicho monto se haya pagado y adicionalmente se actualizará en los

términos del artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación.

**Artículo 242.** Los concesionarios que ocupen y exploten posiciones orbitales geoestacionarias y orbitales satelitales asignadas al país, con sus respectivas bandas de frecuencias de derechos de emisión y recepción de señales, que proporcionen el servicio de provisión de capacidad satelital, pagarán por el uso, goce o aprovechamiento del espectro radioeléctrico en el tramo comprendido dentro del territorio nacional, por cada día de uso, conforme a las siguientes cuotas:

I. Por cada megahertz utilizado en territorio nacional para prestar servicios de telecomunicaciones en la banda C: \$53.78.

II. Por cada megahertz utilizado en territorio nacional para prestar servicios de telecomunicaciones en la banda Ku: \$82.28.

Cuando el concesionario utilice bandas de frecuencia del espectro radioeléctrico por fracciones de día, pagará la parte proporcional de las cuotas establecidas en la fracciones I y II anteriores, según corresponda.

El pago del derecho a que se refiere este artículo, deberá ser enterado conforme a lo siguiente:

En el mes de julio se deberá de pagar a más tardar el día 17, el monto correspondiente a los megahertz utilizados, durante el periodo de enero a junio del ejercicio fiscal de que se trate y a más tardar al día 17 del mes de enero siguiente, el monto correspondiente a los megahertz utilizados en el periodo de julio a diciembre del ejercicio inmediato anterior.

Para el cálculo del pago del derecho a que se refiere este artículo, se restará de la cantidad total de megahertz utilizados, el número de megahertz de segmento espacial que de forma gratuita el concesionario tenga la obligación de aportar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de conformidad con su título de concesión.

El importe anual del derecho a pagar, no podrá ser mayor al resultado que se obtenga de restar del importe obtenido conforme a las fracciones I y II anteriores, el monto anual neto que se haya pagado en licitación pública por concepto de la concesión de cada posición orbital con sus respectivas bandas de frecuencia asociadas, correspondiente a las frecuencias utilizadas para proporcionar servicios en territorio nacional.

Para que los concesionarios estén en posibilidad de efectuar la operación señalada en el párrafo anterior, deberán demostrar fehacientemente ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los pagos realizados por concepto de la concesión de cada posición orbital y sus bandas de frecuencias asociadas.

En caso de que el pago realizado abarque más de un periodo anual, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dará a conocer a los concesionarios, como facilidad administrativa, el pago anual equivalente en moneda nacional, correspondiente al valor presente del monto total pagado utilizando una tasa real anual de descuento de 2.50%, considerando el periodo que cubre dicho pago y el número de megahertz asociados a cada posición orbital.

Asimismo, el monto anual que se haya pagado ante las autoridades, por concepto de la concesión de cada posición orbital con sus respectivas bandas de frecuencia asociadas, se deberá de actualizar en los términos del artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación.

**Artículo 245.** El derecho por el uso del espectro radioeléctrico, por los enlaces multicanales de microondas entre dos estaciones terminales para

servicios públicos o privados de señales de telecomunicaciones, se pagará anualmente por cada enlace, conforme a las siguientes cuotas:

. . .

II. En cada canal de radiofrecuencia por cada grupo de 120 canales telefónicos o fracción y hasta 960 canales telefónicos o de capacidad equivalente para cualquier otro tipo de señales de telecomunicaciones: \$3,310.87.

III. En cada canal de radiofrecuencia para capacidades adicionales a 960 canales telefónicos o de capacidad equivalente para cualquier otro tipo de señales de telecomunicaciones: \$3,310.87.

. . .

**Artículo 278-B.** . . .

II. . .

Se deroga tercer párrafo.

IV. . .

b). . .

Tabla B. Efluentes Municipales

Intervalo de población	Frecuencia de muestreo y análisis	Frecuencia de reporte de datos
Mayor que 50,000 habitantes	mensual	Trimestral
De 20,001 a 50,000 habitantes	trimestral	Trimestral
De 2,501 a 20,000 habitantes	semestral	Semestral

Tabla C. Efluentes no Municipales

Demanda Bioquímica de Oxígeno (DBO5) Toneladas/día	Sólidos Suspendidos Totales Toneladas/día	Frecuencia de Muestreo y Análisis	Frecuencia de Reporte de Datos
Mayor de 3.0	Mayor de 3.0	mensual	Trimestral
De 1.2 a 3.0	De 1.2 a 3.0	trimestral	Trimestral
Menor de 1.2	Menor de 1.2	semestral	Semestral

Los reportes que presente el responsable de la descarga estarán basados en determinaciones analíticas hechas por un laboratorio acreditado ante el Sistema Nacional de Acreditamiento de Laboratorios de Prueba de la Secretaría de Economía y aprobado por la Comisión Nacional del Agua.

**Artículo 278-C.** . . .

Los ingresos que se obtengan por la recaudación de estos derechos, se destinarán a la Comisión Nacional del Agua para obras de infraestructura de saneamiento por cuenca hidrológica.

**Artículo 282-A.** . . .

Los contribuyentes están obligados a presentar ante la Comisión Nacional del Agua, un informe, bajo protesta de decir verdad, de los avances del programa de acciones presentado ante dicho órgano desconcentrado, en los primeros 10 días de los meses de julio y enero y en las formas establecidas para ello.

. . .

Aquellos usuarios que cuenten con programa de acciones vigente y realicen el cierre de operaciones de las actividades que den origen a la descarga de aguas residuales, deberán dar aviso a la Comisión Nacional del Agua, presentando un informe de las acciones realizadas a la fecha de cierre en el que se observe el cumplimiento del programa. En caso contrario estarán obligados al pago a partir de la fecha de presentación del programa a la fecha de cierre de operaciones.

**Artículo 284.** . . .

III. Se oponga u obstaculice la iniciación o desarrollo de las facultades de comprobación, verificación y medición que efectúe la Comisión Nacional del Agua o no presente la documentación que ésta le solicite.

. . .

**Artículo 285.** . . .

III. Los volúmenes que señalen los registros de las lecturas de sus medidores, los que a la entrada o a la salida señale su aparato de medición o que se desprendan de alguna de las declaraciones trimestrales o anuales presentadas del mismo ejercicio o de cualquier otro, con las modificaciones

que, en su caso, hubieran tenido con motivo del ejercicio de las facultades de comprobación.

. . .

**Artículo 286-A.** Para efectos del presente capítulo, la Comisión Nacional del Agua está facultada para ejercer las atribuciones a que se refiere el artículo 192-E de esta ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**Artículo primero.** El presente decreto entrará en vigor a partir del 1o. de enero de 2002.

**Artículo segundo.** Durante el año de 2002, se aplicarán en materia de derechos las siguientes disposiciones:

I. Para los efectos del artículo 1o. de la Ley Federal de Derechos, las cuotas de los derechos se incrementarán:

a) En los meses de enero y julio de 2002, en los términos de lo dispuesto en el cuarto párrafo del artículo 1o. de la Ley Federal de Derechos.

b) Las cuotas de los derechos a que se refiere el Capítulo I Sección Primera y el Capítulo II del Título Primero de la Ley Federal de Derechos, a partir del 1o. de enero de 2002, con el factor que resulte de dividir el Índice Nacional de Precios al Consumidor de noviembre de 2001 entre el Índice Nacional de Precios al Consumidor de noviembre de 2000.

Las cuotas señaladas en este inciso no se incrementarán en los meses de enero y julio de 2002, conforme a lo dispuesto en el inciso a de esta fracción.

II. En los artículos que en este decreto hayan sufrido modificaciones únicamente en su texto y no así en su cuota correspondiente, ésta se actualizará en el mes de enero de 2002, de conformidad con el cuarto párrafo del artículo 1o. de la Ley Federal de Derechos.

Asimismo, en el caso de los artículos que en este decreto sean de nueva creación o hayan sufrido modificaciones en su cuota, éstas no se incrementarán en el mes de enero de 2002.

Las cuotas a que se refiere esta fracción se incrementarán en el mes de julio de 2002, conforme a lo dispuesto en la fracción I inciso a de este artículo.

III. Los derechos a que se refiere el artículo 3o. séptimo párrafo de la Ley Federal de Derechos son:

a) Los prestados por oficinas de la Federación en el extranjero.

b) Por el tránsito internacional de mercancías de procedencia extranjera que lleguen al territorio nacional con destino al extranjero.

IV. Las cuotas de los derechos establecidos en el Capítulo II del Título I de la Ley Federal de Derechos, se ajustarán para su pago a múltiplos de: \$5.00.

Para efectuar este ajuste, las cuotas aumentarán o disminuirán, según sea el caso, a la unidad de ajuste más próxima. Cuando la cuota se encuentre a la misma distancia de dos unidades de ajuste, se disminuirá a la unidad inmediata anterior.

V. No se pagará el derecho establecido en la fracción I apartado A del artículo 187 de la Ley Federal de Derechos, tratándose de la inscripción en el Registro Agrario Nacional de las resoluciones que dicten los tribunales agrarios, cuando las mismas se refieran a alguna acción agraria de las que se encuentran contempladas dentro del rezago agrario, en términos del artículo tercero transitorio del decreto de reformas al artículo 27 constitucional, publicado en el *Diario Oficial* de la Federación el 6 de enero de 1992 y de la Ley Agraria.

VI. En relación al registro de título de técnico o profesional técnico, técnico superior universitario o profesional asociado, se aplicarán en materia de derechos las siguientes disposiciones:

a) Por el registro de título de técnico o profesional técnico, expedidos por instituciones del sistema educativo nacional que impartan educación del tipo medio superior, así como la expedición de la respectiva cédula profesional, se pagará el 30% del monto a que se refieren las fracciones IV y IX del artículo 185 de la Ley Federal de Derechos.

b) Por el registro de título de técnico superior universitario o profesional asociado, expedidos por instituciones del sistema educativo nacional que impartan educación de tipo superior, así como por la expedición de la respectiva cédula, se pagará el 50% del monto a que se refieren las fracciones IV y IX del artículo 185 de la Ley Federal de Derechos.

VII. Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 223 apartado A, de la Ley Federal de Derechos,

en el pago de los derechos por la explotación, uso o aprovechamiento de aguas nacionales que se utilicen en los ingenios azucareros, se efectuará conforme al 50% de las cuotas por metro cúbico, que corresponda a las zonas de disponibilidad a que se refiere el artículo 231 de la citada ley.

VIII. Por la explotación, uso o aprovechamiento de aguas nacionales superficiales que se extraigan y utilicen en los municipios de Coatzacoalcos y Minatitlán, del Estado de Veracruz, se cobrará la cuota que corresponda a la zona de disponibilidad 7 a que se refiere el artículo 223 de la Ley Federal de Derechos.

IX. Por la explotación, uso o aprovechamiento de aguas nacionales superficiales que se utilicen en los municipios de Lázaro Cárdenas del Estado de Michoacán y Hueyapan de Ocampo en el Estado de Veracruz, se cobrará la cuota que corresponda a la zona de disponibilidad 9 a que se refiere el artículo 223 de la Ley Federal de Derechos.

X. Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 162 apartado A fracción I de la Ley Federal de Derechos, no pagarán los derechos de registro marítimo los propietarios de embarcaciones y artefactos navales menores, excepto las embarcaciones que prestan servicios sujetos a permisos en los términos de la Ley de Navegación.

XI. Se reforma el primer párrafo del artículo quinto transitorio del decreto por el que se reforma, adiciona y deroga a la Ley Federal de Derechos, publicado en el *Diario Oficial* de la Federación el 31 de diciembre de 1999, para quedar como sigue:

**“Artículo quinto.** Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 223 de la Ley Federal de Derechos, durante los ejercicios de 2002 a 2004, los municipios que se señalan en el presente artículo, en lugar de aplicar lo dispuesto por el artículo 231 de dicha ley, efectuarán el pago del derecho por el uso o aprovechamiento de aguas nacionales, conforme a las zonas de disponibilidad de agua y de acuerdo al año que corresponda, de conformidad con lo siguiente:

Se deroga penúltimo párrafo.

Los municipios que no se encuentren señalados en el presente artículo, deberán aplicar lo dispuesto por el artículo 231 de la Ley Federal de Derechos.”

XII. Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 282-A de la Ley Federal de Derechos, la fecha

límite en que los contribuyentes deberán presentar a la Comisión Nacional del Agua, su programa de acciones para no rebasar los límites máximos

permisibles señalado en el Capítulo XIV del Título II de esta ley y la fecha límite para el cumplimiento del mismo, serán conforme a la siguiente tabla:

Fechas Límite de Presentación y Periodos de Ejecución de los Programas de Acciones a que se refiere el artículo 282-A de la Ley Federal de Derechos		
Tipo de descarga	Fecha límite para presentar programa de acciones	Fecha límite para no rebasar los límites máximos permisibles
Descargas de aguas residuales municipales y no municipales cuya concentración de contaminantes en cualquiera de los parámetros básicos, metales pesados o cianuros, que rebasen los límites máximos permisibles señalados en la Tabla I del artículo 278-B de la Ley Federal de Derechos, multiplicados por cinco, para cuerpos receptores tipo B (ríos, uso público urbano) del Capítulo XIV del Título II, de la Ley Federal de Derechos.	30 de junio de 1997	Se sujetarán a las fechas señaladas para descargas municipales y no municipales, según corresponda, previstas en los dos supuestos siguientes.

Descargas municipales		
Tipo de descarga	Fecha límite para presentar programa de acciones	Fecha límite para no rebasar los límites máximos permisibles
Poblaciones de más de 50,000 habitantes.	30 de junio de 1997	1o. de enero del 2000
Poblaciones de entre 20,001 y 50,000 habitantes.	31 de diciembre de 1998	1o. de enero del 2005
Poblaciones de entre 2,501 y 20,000 habitantes.	31 de diciembre de 1999	1o. de enero del 2010
Descargas no municipales		
Tipo de descarga	Fecha límite para presentar programa de acciones	Fecha límite para no rebasar los límites máximos permisibles
Con Demanda Bioquímica de Oxígeno5 y/o Sólidos Suspendedos Totales mayor o igual a 3 toneladas sobre día.	30 de junio de 1997	1o. de enero del 2000
Con Demanda Bioquímica de Oxígeno5 y/o Sólidos Suspendedos Totales mayor a 1.2 toneladas sobre día pero menor a 3 toneladas sobre día.	31 de diciembre de 1998	1o. de enero del 2005
Con Demanda Bioquímica de Oxígeno5 y/o Sólidos Suspendedos Totales igual o menor a 1.2 toneladas sobre día.	31 de diciembre de 1999	1o. de enero del 2010

Los contribuyentes que presenten su programa de acciones con posterioridad a las fechas límites establecidas en este precepto, estarán a lo dispuesto en el artículo 282-A de la Ley Federal de Derechos, a partir de la fecha de su presentación.

Cuando la Comisión Nacional del Agua, con anterioridad al 1o. de enero de 1997, haya autorizado al contribuyente un programa de ejecución de obras para el control de la calidad de sus descargas y haya cumplido con sus avances programados para reducir el grado de contaminación, dentro de los límites permisibles, el contribuyente podrá considerar como plazo para el cumplimiento de sus programas las fechas que se establecen en la tabla contenida en el presente artículo. En el caso de que no cumplan con los avances del programa de acciones autorizado por la Comisión Nacional del Agua, estarán a lo dispuesto en el cuarto párrafo del artículo 282-A de la Ley Federal de Derechos.

Los contribuyentes que no cumplan con los avances programados para reducir el grado de contaminación dentro de los límites permisibles y no hubieren considerado como plazo para el cumplimiento de sus programas las fechas que se establecen en la tabla contenida en el presente artículo, deberán efectuar a partir de ese momento el pago del derecho respectivo.

Lo dispuesto en los párrafos primero y segundo de esta fracción no será aplicable a favor de los contribuyentes que hayan establecido compromisos para realizar acciones para el control de la calidad de sus descargas, con los consejos de cuenca correspondientes, por lo que deberán cumplir con el programa de acciones asumido ante dichas instancias, para hacerse acreedores al beneficio del no pago del derecho, por el uso o aprovechamiento de bienes del dominio público de la nación como cuerpos receptores de las descargas de aguas residuales.

Para los efectos del artículo 278-B de la Ley Federal de Derechos, los usuarios que hayan presentado programa de acciones para mejorar sus descargas de aguas residuales, podrán cumplir con la calidad establecida en la presente ley, conforme al ejercicio fiscal en que se fijó la calidad de tipo de cuerpo receptor.

Tratándose del descuento en el pago del derecho a que se refiere el artículo 282-C de esta ley, los contribuyentes deberán cumplir con la calidad de acuerdo con el cuerpo receptor que se establezca en el artículo 278-B de la citada ley, así como con

la calidad inmediata superior a que se refiere la tabla IV del artículo 282-C de la propia ley.

Los usuarios que tengan fijadas condiciones particulares de descarga que sean vigentes y las estén cumpliendo, no pagarán el derecho a que se refiere el Capítulo XIV Título II de la presente ley y le seguirán siendo aplicables hasta su vencimiento o revocación en términos de ley.

XIII. Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 232 fracción IV de la Ley Federal de Derechos, las personas físicas y las morales que usen, gocen o aprovechen los bienes nacionales comprendidos en los artículos 113 y 114 de la Ley de Aguas Nacionales, que realicen actividades agrícolas o pecuarias pagarán el 30% de la cuota del derecho establecida en dicha fracción.

XIV. Para efectos del artículo 8o. fracción I de la Ley Federal de Derechos, quedarán exentos durante el Ejercicio Fiscal de 2002 aquellos turistas que visiten el país por vía terrestre, cuya estancia no exceda de tres días en las zonas en estados fronterizos, que hayan sido declaradas de desarrollo turístico prioritario, en términos del artículo 13 de la Ley Federal de Turismo.

XV. Para los efectos de lo dispuesto por el artículo 150 de esta ley, la persona física o moral, nacional o extranjera, que no dé el aviso al Seneam para sujetarse a lo dispuesto por las fracciones I o II de dicho artículo, en un término de 30 días a partir de la entrada en vigor de este ordenamiento, deberá estar a lo que dispone la fracción II del citado artículo.

XVI. Los derechos a que se refieren los artículos 241 y 242 de esta ley, entrarán en vigor a partir del 10 de agosto de 2002.

XVII. Para los efectos del apartado C del artículo 223 de la Ley Federal de Derechos, se aplicarán durante los años 2002, 2003, 2004 y 2005, en lugar de las cuotas establecidas en dicho artículo, las siguientes:

a) Por el periodo comprendido desde el 1o. de octubre de 2002 y hasta el 30 de septiembre de 2004:

Zonas de disponibilidad 1 a 6:

Estará exento del pago del derecho, el 50% del volumen autorizado.

Por el consumo superior al 50% y hasta el 75% del volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.028.

Por el consumo superior al 75% y hasta el volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.080.

Zona de disponibilidad 7:

Estará exento del pago del derecho, el 70% del volumen autorizado.

Por el consumo superior al 70% y hasta el 90% del volumen autorizado, se pagará la cuota de \$0.028.

Por el consumo superior al 90% y hasta el volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.080.

Zona de disponibilidad 8:

Estará exento del pago del derecho, el 80% del volumen autorizado.

Por el consumo superior al 80% y hasta el 90% del volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.028.

Por el consumo superior al 90% y hasta el volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.080.

Zona de disponibilidad 9:

Estará exento del pago del derecho, el 90% del volumen autorizado.

Por el consumo superior al 90% y hasta el volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.028.

Por el consumo excedente del volumen autorizado, en cualquiera de las zonas de disponibilidad antes referidas, se pagará la cuota de: \$0.280.

b) Por el periodo comprendido desde el 1o. de octubre de 2004 y hasta el 30 de septiembre de 2006:

Zonas de disponibilidad 1 a 6:

Estará exento del pago del derecho, el 30% del volumen autorizado.

Por el consumo superior al 30% y hasta el 55% del volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.028.

Por el consumo superior al 55% y hasta el volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.080.

Zona de disponibilidad 7:

Estará exento del pago del derecho, el 50% del volumen autorizado.

Por el consumo superior al 50% y hasta el 70% del volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.028.

Por el consumo superior al 70% y hasta el volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.080.

Zona de disponibilidad 8:

Estará exento del pago del derecho, el 60% del volumen autorizado.

Por el consumo superior al 60% y hasta el 80% del volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.028.

Por el consumo superior al 80% y hasta del volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.080.

Zona de disponibilidad 9:

Estará exento del pago del derecho, el 70% del volumen autorizado.

Por el consumo superior al 70% y hasta el 80% del volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.028.

Por el consumo superior al 80% y hasta el volumen autorizado, se pagará la cuota de: \$0.080.

Por el consumo excedente del volumen autorizado, en cualquiera de las zonas de disponibilidad antes referidas, se pagará la cuota de: \$0.280.

XVIII. Para los efectos del penúltimo párrafo del apartado C del artículo 223 de la Ley Federal de Derechos, la actualización de la cuota del derecho se efectuará conforme al penúltimo párrafo de dicho artículo, a partir del 1o. de abril de 2007.

Reitero a usted, señora Presidenta de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, las seguridades de mi consideración atenta y distinguida.

Sufragio Efectivo. No Reección.

Palacio Nacional, a 14 de diciembre de 2001.— El Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, *Vicente Fox Quesada.*»

**La Presidenta:**

**Túrnese a la Comisión de Hacienda y Crédito Público.**

## COMISION PERMANENTE

**La secretaria Martha Silvia Sánchez González:**

«Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Senado de la República.— LVIII Legislatura.— Presidencia de la Mesa Directiva.

Ciudadanos secretarios de la Cámara de Diputados.— Presentes.

Me permito comunicar a ustedes que en sesión pública ordinaria celebrada en esta fecha, fueron electos por parte de esta Cámara de Senadores los integrantes de la Comisión Permanente que funcionará en el Primer Receso del Segundo Año de Ejercicio de la LVIII Legislatura del honorable Congreso de la Unión, en la siguiente forma:

**Senadores propietarios:**

Ernesto Gil Elorduy, José Antonio Aguilar Bodegas, César Camacho Quiroz, José Natividad González Páras, Noemí Guzmán Lagunes, David Jiménez González, Miguel Angel Navarro Quintero, Sadot Sánchez Carreño, Diego Fernández de Cevallos Ramos, Jorge Zermeño Infante, Juan José Rodríguez Prats, Francisco Fraile García, Cecilia Romero Castillo, Fauzi Hamdan Amad, Jesús Galván Muñoz, Armando Chavarría Barrera, Rafael Melgoza Radillo y Sara Castellanos Cortés.

**Senadores sustitutos:**

Héctor Astudillo Flores, Marco Antonio Fernández Rodríguez, Raymundo Gómez Flores, Ismael Hernández Deras, Enrique Jackson Ramírez, Eduardo Ovando Martínez, María Lucero Saldaña Pérez, Martha Tamayo Morales, Gerardo Buganza Salmerón, Jorge Nordhausen González, Gildardo Gómez Verónica, Javier Corral Jurado, Micaela Aguilar González, Ricardo Alaníz Posada, Francisco Fernández de Cevallos y Urueta, Elías Miguel Moreno Brizuela, Ricardo Miguel Moreno Higuera y Gloria Lavara Mejía.

Reitero a ustedes las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.

México, D.F., a 14 de diciembre de 2001.— Senador *Diego Fernández de Cevallos Ramos*, presidente.»

**La Presidenta:**

**De enterado.**

## EDUCACION

**La secretaria Martha Silvia Sánchez González:**

«Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Senado de la República.— LVIII Legislatura.— Presidencia de la Mesa Directiva.

Ciudadanos secretarios de la Cámara de Diputados.— Presentes.

Me permito comunicar a ustedes que en sesión celebrada en esta fecha, se recibió del Congreso del Estado de Chiapas, punto de acuerdo por el que solicitan a la Cámara de Diputados que en el Presupuesto de Egresos del año 2002 se prevea un incremento al presupuesto destinado a la educación.

La Presidencia dictó el siguiente trámite: “remítase a la Cámara de Diputados”.

Reitero a ustedes las seguridades de mi atenta y distinguida consideración:

México, D.F., a 11 de diciembre de 2001.— Senador *Diego Fernández de Cevallos Ramos*, presidente.»

«Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Estado Libre y Soberano de Chiapas.— Honorable Congreso.

Ciudadanos secretarios de la mesa directiva de la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión.— Presentes.

El pleno de la LXI Legislatura del honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Chiapas, en sesión de fecha 4 de los presentes, tuvo a bien aprobar un punto de acuerdo, por medio del cual la Comisión de Educación solicitan a la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, que en el Presupuesto de Egresos para el año 2002, se prevea un incremento al presupuesto destinado a la educación, en virtud de los planteamientos y demandas formulados por los maestros de la sección 7 del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Educación (SNTE) de Chiapas.

Sin otro particular, le envío un cordial saludo y mi consideración distinguida.

Atentamente.

Sufragio Efectivo. No Reelección.

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, a 5 de diciembre de 2001.— Por la mesa directiva, diputado *Guilmar Sarmiento Gutiérrez*, secretario.»

«Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Estado Libre y Soberano de Chiapas. Honorable Congreso.

En reunión de trabajo celebrada por los diputados de la Comisión de Educación, relativa a la movilización del magisterio de la sección 7 del Sindicato Nacional de los Trabajadores de la Educación (SNTE) en esta ciudad, para solicitar el cumplimiento a sus demandas de su pliego petitorio y

#### CONSIDERANDO

Primero. Que el magisterio presentó pliego petitorio con los siguientes puntos

1. Mayor presupuesto en materia de educación como lo señala la UNESCO, el 8% del Producto Interno Bruto (PIB) para los países en vías de desarrollo;
2. La obligatoriedad en educación preescolar en sus tres grados;
3. La rezonificación salarial,

Con fecha 3 de diciembre del año en curso, maestros de la sección 7 del Sindicato Nacional de los Trabajadores de la Educación (SNTE) de varios niveles escolares, se movilizaron en esta ciudad, realizando dos marchas, un contingente desde la fuente Diana Cazadora y otro de la fuente Mactumatza, teniendo como punto de llegada la explanada frente al Palacio de Gobierno, para llevar a cabo la asamblea permanente para analizar la posibilidad de si habrá o no paro indefinido para exigir la revisión de su pliego petitorio, básicamente del punto numero uno, así como el cumplimiento de éste.

Segundo. Que ante la evidente competencia de la Federación, como la responsable para resolver el presente asunto, este honorable Congreso del Estado, identifica la necesidad de comunicar al Congreso de la Unión los planteamientos y demandas formuladas por los maestros de la sección 7 del Sindicato Nacional de los Trabajadores de la Educación (SNTE), en Chiapas, buscando que estos sean atendidos en el paquete fiscal federal que deberá aprobar esa soberanía popular.

Por las anteriores consideraciones la suscrita Comisión de Educación, emite el siguiente:

#### PUNTO DE ACUERDO

**Primero.** Solicitar a la Cámara de Diputados del

honorable Congreso de la Unión que en el Presupuesto de Egresos para el año 2002, se prevea un incremento al presupuesto destinado a la Educación.

**Segundo.** Se hace un llamado al magisterio a efecto de que en la lucha por sus justas demandas busquen los canales adecuados para no lesionar a terceros.

**Tercero.** Comuníquese el presente punto de acuerdo a las cámaras de Diputados y Senadores del honorable Congreso de la Unión, al Presidente de la República, al Secretario de Hacienda y Crédito Público; así como a todas y cada una de las legislaturas de los estados y a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, solicitando manifiesten su solidaridad al respecto.

Atentamente.

Sufragio Efectivo. No Reelección.

Dado en el salón de usos múltiples del honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Chiapas, en reunión celebrada por la Comisión de Educación, en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, a los 4 días del mes de diciembre del 2001.— Comisión de Educación.— Diputados: *Guilmar Sarmiento Gutiérrez*, presidente; *Amadeo Espinoza Ramos*, *Pedro Aldecoa Burelo*, secretarios; *Juan José Sabines Guerrero*, *Julián Nazar Morales*, *Carlos Pérez Sánchez*, *Jesús Alejo Orante Ruiz*, *Marcos Abadía Rincón*, *Romeo Cruz Becerra*, *Patricia Guzmán Moreno*, *Gloria Trinidad Luna*, *Carlos Palomeque Archila* y *Marcelino Núñez Pérez.*»

**La Presidenta:**

**Túrnese a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.**

TURISMO

**La secretaria Martha Silvia Sánchez González:**

«Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Senado de la República.— LVIII Legislatura.— Presidencia de la Mesa Directiva.

Ciudadanos secretarios de la Cámara de Diputados.— Presentes.

Me permito comunicar a ustedes que en sesión celebrada en esta fecha, se aprobó dictamen de

la Comisión de Turismo, cuya copia se adjunta y que contiene el siguiente

#### PUNTO DE ACUERDO

**Unico.** El Senado de la República hace un llamado a la Cámara de Diputados para que en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal del Año 2002 se aumente la asignación de recursos para impulsar el proyecto de la Escalera Náutica y tome las medidas necesarias para que dichos recursos se apliquen de manera oportuna.

Reitero a ustedes las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.

México, D.F., a 11 de diciembre de 2001.— Senador *Diego Fernández de Cevallos Ramos*, presidente.»

«Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Senado de la República.— LVIII Legislatura.— Comisión de Turismo.

Dictamen sobre el punto de acuerdo para que el Senado de la República haga un llamado a la Cámara de Diputados para que considere en el Presupuesto de Egresos del Año 2002 recursos suficientes para dar un fuerte impulso al proyecto de la Escalera Náutica.

Honorable Asamblea: a la Comisión de Turismo le fue turnada el 6 de noviembre de 2001 para su estudio y elaboración del dictamen correspondiente, la propuesta con punto de acuerdo para que el Senado de la República haga un llamado a la Cámara de Diputados para que considere en el Presupuesto de Egresos de la Federación del Ejercicio Fiscal del Año 2002 recursos suficientes para dar un fuerte impulso al proyecto de la Escalera Náutica.

En virtud del análisis y estudio del mencionado punto de acuerdo que se dictamina y con las facultades que le confieren los artículos 85 y 94 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y los artículos 65, 87, 88, 90 y demás aplicables del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, la Comisión de Turismo presenta a la consideración de los integrantes de esta honorable Asamblea, el presente dictamen.

#### ANTECEDENTES

Con fecha 6 de noviembre de 2001, el senador Ricardo Gerardo Higuera, del grupo parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, a nombre de otros senadores de diferentes partidos políticos, presentó ante el pleno del Senado de la República un punto de acuerdo con la intención de apoyar con recursos fiscales el proyecto denominado Escalera Náutica, toda vez que se considera como un elemento importante para impulsar el turismo del país.

#### CONSIDERACIONES

Ante la caída del ritmo de crecimiento económico que se está dando en muchos países y principalmente en los Estados Unidos de América, es necesario implementar acciones que ayuden a disminuir los estragos que esa desaceleración está teniendo en México en el empleo, en la producción y sobre todo, en las perspectivas de desarrollo económico para el futuro.

En ese sentido cobra aún mayor relevancia la actividad turística como una alternativa muy importante en el ingreso de divisas y en la generación de empleos. El turismo tiene en el país un gran potencial de desarrollo, por lo que se ha convertido en un soporte significativo del crecimiento económico, además de que el país cuenta con los recursos y las bellezas naturales suficientes para que esta actividad se convierta en poco tiempo en un detonador del desarrollo nacional.

Su aportación a la economía es ya muy destacable si se considera que en el año 2000 entraron al país por este concepto 8 mil 295 millones de dólares y en los primeros ocho meses de este año alrededor de 6 mil 100 millones de dólares, monto que representa un incremento de 7.2% respecto al mismo periodo del año anterior.

Es por eso que es conveniente desplegar acciones que permitan consolidar al sector turístico como una de las áreas principales para el desarrollo económico.

En este marco de acciones es de suma importancia incrementar los recursos para que avance más rápidamente el megaproyecto de la Escalera Náutica Mar de Cortés que será sin duda un importante detonador del desarrollo regional del noroeste del país, beneficiando de manera directa a los estados de Baja California Sur, Sonora, Baja California y Sinaloa.

El proyecto de la Escalera Náutica será sin duda un detonador importante para consolidar el turismo en la región del noroeste, pero también será benéfico para todo el país, por el importante flujo de divisas que traerá y por los efectos de propagación internacional de la imagen de México como un destino turístico moderno, con infraestructura adecuada y con servicios integrados y competitivos.

Por eso es conveniente que la inversión del Gobierno Federal que se tiene programada para este proyecto se incremente y se ejerza con toda oportunidad a fin de que sirva de arrastre para las inversiones del sector privado y de los gobiernos estatales involucrados y de esta forma mandar una clara señal de certidumbre para las decisiones de inversión directas e indirectas que se piensan tomar en torno al proyecto de la Escalera Náutica. En este sentido es recomendable que se acelere la realización de todos los estudios técnicos necesarios para que pueda empezar a fluir la inversión dirigida a la realización de la obra física programada.

También es pertinente hacer un llamado aquí para que la infraestructura que se tiene previsto crear con motivo de la reunión cumbre de los líderes de la APEC que se realizará en octubre del año 2002 en Cabo San Lucas, se vincule, en la medida de lo posible, con las obras o infraestructura que se tienen planeadas para la Escalera Náutica.

Actualmente se pasa por una situación económica muy crítica que exige que se propongan acciones y se tomen decisiones para hacerle frente. La desaceleración de la economía mundial y las perspectivas de bajo crecimiento económico para México en el próximo año, hacen necesario que se invierta en este tipo de proyectos, como la Escalera Náutica, que tendrá un efecto positivo y directo en la reactivación de la economía del país.

Con base en los argumentos expuestos en esta propuesta, los integrantes de la Comisión de Turismo consideramos justificado hacer un llamado a la Cámara de Diputados para que en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal del Año 2002, se incremente la asignación de recursos para impulsar el proyecto de la Escalera Náutica.

Por lo anterior y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 67 numeral 1 inciso *b*, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y 58 del Reglamento para el

Gobierno Interior, la Comisión de Turismo dictamina favorable el siguiente

#### PUNTO DE ACUERDO

**Unico.** El Senado de la República hace un llamado a la Cámara de Diputados para que en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal del Año 2002 se aumente la asignación de recursos para impulsar el proyecto de la Escalera Náutica y tome las medidas necesarias para que dichos recursos se apliquen de manera oportuna.

Senado de la República, a 10 de diciembre de 2001.— Senadores: *Gustavo Cárdenas Gutiérrez*, presidente, *Addy Joaquín Coldwell*, *José Carlos Cota Osuna*, secretarios, *Eduardo Ovando Martínez*, *Héctor Vicario Castrejón*, *Rómulo Campuzano González*, *Rita María Esquivel Reyes*, *Rodimiro Amaya Téllez*, *Armando Chavarría Barrera* y *Emilia Patricia Gómez Bravo*.»

**La Presidenta:**

**Túrnese a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.**

#### LEY DEL SERVICIO EXTERIOR MEXICANO

**La secretaria Martha Silvia Sánchez González:**

«Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Senado de la República.— LVIII Legislatura.— Presidencia de la Mesa Directiva.

Ciudadanos secretarios de la Cámara de Diputados.— Presentes.

Para los efectos legales correspondientes, me permito remitir a ustedes el expediente que contiene minuta proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley del Servicio Exterior Mexicano.

Reitero a ustedes las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.

México, D.F., a 14 de diciembre de 2001.— Senador *Diego Fernández de Cevallos Ramos*, presidente.»

«Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Senado de la República.— LVIII Legislatura.

MINUTA  
PROYECTO DE DECRETO

Por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley del Servicio Exterior Mexicano.

**Artículo único.** Se reforman los artículos 3o., 4o., 5o., 6o., 7o., primer párrafo; 8o., 9o., 10, 11, primer y segundo párrafo; 12, 13, 15, 17, 18, 19, 20, 23, 24, primer párrafo; 27, primer párrafo, fracciones I, III, V y los tres últimos párrafos; 28, primer párrafo y fracciones III y V, 29, 30, 31, 32, fracciones I, II y VI, 33, 34, 37, inciso *b* de la fracción I, fracción II y segundo y tercer párrafos, 38, 39, 40, 43, fracción I; 45, 47 fracciones III y IV; 48, 49, 51, segundo párrafo y el inciso *b*, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, fracciones I, X, y XI, 59, 60, 61 y 62; se adicionan los artículos 1o., con un tercer párrafo, 1o.-bis, 2o., con la fracción X, y la antes X pasa a ser XI, 7o. con un tercer párrafo, 11, con un tercer párrafo y el antes tercero para a ser cuarto, 11-bis, 27 con la fracción VI, 27-bis, 28 con las fracciones VI, VII y VIII, 37 con el inciso *c* de la fracción I, con dos últimos párrafos, 37-bis, 40,-bis, 40-ter, 41, con un tercer párrafo, 52-bis, 53-bis, 58, fracciones, XIII y XIV, 63, 64 y 65, y se deroga la fracción V del artículo 58, todos de la Ley del Servicio Exterior Mexicano, para quedar como sigue:

“**Artículo 1o.** . .

. . .

Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, conforme a lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, mantendrán coordinación con la Secretaría para el ejercicio de acciones en el exterior.

**Artículo 1o.-bis.** Para los efectos de la presente ley se entenderá por:

- I. Ley: la Ley del Servicio Exterior Mexicano;
- II. Reglamento: el Reglamento de la Ley del Servicio Exterior Mexicano;
- III. Secretaría: la Secretaría de Relaciones Exteriores;
- IV. Secretario: el Secretario de Relaciones Exteriores;

V. Servicio Exterior: el Servicio Exterior Mexicano;

VI. Dirección General: la unidad administrativa de la Secretaría que tenga a su cargo los asuntos concernientes al personal del Servicio Exterior;

VII. Instituto Matías Romero: es el órgano desconcentrado de la Secretaría, cuyo objetivo consiste en preparar recursos humanos de alto nivel analítico y técnico en los temas y materias de utilidad para la política exterior de México, cuyo titular será un embajador de carrera del Servicio Exterior;

VIII. Representación: las embajadas, misiones permanentes y oficinas consulares;

IX. Representaciones diplomáticas: las embajadas y misiones permanentes;

X. Embajada: la representación permanente del Estado mexicano ante el gobierno de otro país. Sus principales funciones son de carácter político;

XI. Misión permanente: la representación del Estado mexicano ante organismos internacionales;

XII. Misión diplomática: las embajadas;

XIII. Jefe de misión: el titular de la representación diplomática;

XIV Representación consular: las oficinas consulares;

XV. Oficina consular: la representación del Estado mexicano ante el gobierno de otro país, en la que se realizan de carácter permanente las siguientes funciones: proteger a los mexicanos que se localicen en su circunscripción, fomentar las relaciones comerciales, económicas, culturales y científicas entre ambos países y expedir la documentación a mexicanos y extranjeros en términos de la presente ley y su reglamento. Según su importancia y ámbito de circunscripción se clasifican en: sección consular, Consulado General, Consulado, Agencia Consular y Consulado Honorario;

XVI. Circunscripción consular: el territorio atribuido a una oficina consular para el de las funciones consulares;

XVII. Sección consular: la oficina de una embajada que realiza funciones consulares y su circunscripción es todo el país acreditante;

XVIII. Consulado General: la oficina a cargo de un funcionario consular, generalmente con el rango

de Cónsul General y dependen de él los consulados y agencias consulares que se localicen en su circunscripción;

XIX. Consulado: la oficina a cargo de un funcionario consular, del que pueden depender algunas agencias consulares;

XX. Agencia consular: la oficina a cargo de un funcionario consular, es de jerarquía menor a la de los consulados porque su circunscripción es muy limitada;

XXI. Consulado honorario: la oficina a cargo de un cónsul honorario, trátese de un nacional o de un extranjero, en la que éste realiza, sin remuneración alguna, funciones consulares limitadas;

XXII. Jefe de oficina consular: la persona encargada de desempeñar tal función;

XXIII. Funcionario consular: cualquier persona, incluido el jefe de oficina consular, encargada con ese carácter del ejercicio de funciones consulares, y

XXIV. Comisión de personal: la Comisión de Personal del Servicio Exterior Mexicano; órgano colegiado encargado de conocer cualquier asunto relativo al Servicio Exterior.

**Artículo 2o.** Corresponde al Servicio Exterior:

I a la IX. . .

X. Coadyuvar a la mejor inserción económica de México en el mundo, y

XI. Las demás funciones que señalen al Servicio Exterior ésta y otras leyes y reglamentos, así como los tratados de los que México sea parte.

**Artículo 3o.** El Servicio Exterior se integra por personal de carrera, personal temporal y personal asimilado y comprende las ramas diplomático-consular y técnico-administrativa.

**Artículo 4o.** La rama diplomático-consular comprende los siguientes rangos:

I. Embajador;

II. Ministro;

III. Consejero;

IV. Primer secretario;

V. Segundo secretario;

VI. Tercer secretario y

VII. Agregado diplomático.

**Artículo 5o.** La rama técnico-administrativa comprende los siguientes rangos:

I. Coordinador administrativo;

II. Agregado administrativo "A";

III. Agregado administrativo "B";

IV. Agregado administrativo "C";

V. Técnico-administrativo "A";

VI. Técnico-administrativo "B" y

VII. Técnico-administrativo "C".

**Artículo 6o.** El personal de carrera es permanente y su desempeño se basa en los principios de preparación, competencia, capacidad y superación constante, a fin de establecer un servicio permanente para la ejecución de la política exterior de México.

Los miembros de carrera del Servicio Exterior podrán encontrarse, durante su pertenencia a éste, en alguno de los siguientes supuestos:

I. En activo;

II. Homologados;

III. Comisionados conforme al artículo 18 de la ley;

IV. En licencia o

V. En disponibilidad.

La administración de rangos, plazas, puestos y estructura del Servicio Exterior se regirá por las disposiciones de la presente ley y su reglamento.

**Artículo 7o.** El personal temporal es designado por acuerdo del Secretario. Dicho personal desempeña funciones específicas en una adscripción determinada y por un plazo que no excederá de seis años, al término del cual sus funciones cesarán automáticamente. Los así nombrados no forman parte del personal de carrera del Servicio Exterior ni figuran en los escalafones respectivos.

Los nombramientos de personal temporal se harán, cuando sea posible, en plazas que no pertenezcan al Servicio Exterior de Carrera.

**Artículo 8o.** El personal asimilado se compone de funcionarios y agregados a misiones diplomáticas y representaciones consulares, cuyo nombramiento haya sido gestionado por otra dependencia o entidad de la Administración Pública Federal u otra autoridad competente, con cargo a su propio presupuesto. Cuando la Secretaría considere procedente la solicitud dicho personal será acreditado con el rango que ésta determine y su asimilación al Servicio Exterior tendrá efectos sólo durante el tiempo que dure la comisión que se le ha conferido.

El personal asimilado estará sujeto a las mismas obligaciones que los miembros del personal de carrera del Servicio Exterior y las dependencias o entidades que hayan solicitado su asimilación serán las únicas responsables de los actos realizados por sus representantes. Asimismo, estará comisionado en el extranjero bajo la autoridad del jefe de la misión diplomática o representación consular correspondiente, a quien deberá informar de sus actividades y atender las recomendaciones que formule sobre sus gestiones, especialmente por lo que se refiere a las políticas generales y las prácticas diplomáticas o consulares.

La Secretaría determinará los casos en que el personal temporal o asimilado deba acudir a cursos de capacitación en el Instituto Matías Romero, antes de asumir su cargo en el extranjero.

**Artículo 9o.** La Secretaría deberá mantener y gestionar ante las autoridades correspondientes, que la estructura de plazas en los diferentes rangos permita una adecuada movilidad escalafonaria, de tal modo que se mantenga una pirámide ascendente entre los rangos de agregado diplomático y ministro. Lo anterior, se hará de acuerdo con los lineamientos de racionalidad, austeridad y disciplina presupuestaria.

**Artículo 10.** En el extranjero, los miembros del Servicio Exterior desempeñarán indistintamente sus funciones en una misión diplomática, representación consular, misiones especiales y delegaciones a conferencias o reuniones internacionales. La Secretaría fijará las modalidades de acreditación del personal adscrito en el exterior, de acuerdo con el derecho y las prácticas internacionales.

**Artículo 11.** La Secretaría vigilará que la adscripción en el extranjero y en México del personal

de carrera se ajuste a una rotación programada, asegurándose que, sin excepción, ningún miembro de éstas permanezca fuera del país o en la Secretaría más de ocho años continuos.

La Comisión de Personal, a sugerencia de la subcomisión de rotación, recomendará al Secretario los traslados que por necesidades del servicio se deban llevar a cabo fuera del programa de rotación anual, procurando que el personal de la rama diplomático-consular no permanezca menos de dos años ni más de seis en una misma adscripción en el exterior.

Los miembros de la rama técnico-administrativa podrán permanecer en una misma adscripción un máximo de ocho años.

**Artículo 11-bis.** Las recomendaciones de traslado serán presentadas a la Comisión de Personal por la subcomisión de rotación. Esta subcomisión se integrará por:

- I. El Presidente de la Comisión de Personal;
- II. El director general que tenga bajo su cargo los asuntos concernientes al personal del Servicio Exterior;
- III. El director general del Instituto Matías Romero, y
- IV. Dos funcionarios del Servicio Exterior con rango mínimo de consejero, propuestos por el Presidente de la Comisión de Personal y aprobados por el Secretario.

La Secretaría dará a conocer anualmente, a través del Instituto Matías Romero, las oportunidades de capacitación y preparación académica disponibles para los miembros del Servicio Exterior en México y en el extranjero y sus requisitos.

Los aspirantes que satisfagan los requisitos correspondientes a dichas oportunidades deberán presentar sus candidaturas a la subcomisión de rotación, misma que después del análisis del expediente y requisitos de los interesados resolverá lo conducente.

**Artículo 12.** Las misiones diplomáticas de México ante gobiernos extranjeros tendrán el rango de embajadas y ante organismos internacionales, el de misiones permanentes; las representaciones consulares tendrán el rango de consulados generales, consulados, agencias consulares y consulados honorarios.

La Secretaría determinará la ubicación y funciones específicas de cada una de ellas incluyendo, en su caso, las concurrencias y las circunscripciones consulares.

**Artículo 13.** El secretario podrá designar cónsules honorarios, quienes no serán considerados personal del Servicio Exterior.

**Artículo 15.** En todas las misiones diplomáticas y representaciones consulares, inmediatamente después del titular de las mismas habrá un jefe de cancillería y un representante alterno o cónsul adscrito, según corresponda; estos puestos los desempeñará el miembro del Servicio Exterior de carrera de mayor jerarquía. Las ausencias temporales de los titulares de las misiones diplomáticas o representaciones consulares, según el caso, serán cubiertas por el jefe de cancillería, representante alterno o por el cónsul adscrito.

**Artículo 17.** El rango en el Servicio Exterior de carrera será independiente de la plaza o puesto que ocupen sus miembros en el exterior o en las unidades administrativas de la Secretaría en México.

Cuando los miembros del personal de carrera sean designados para ocupar un puesto en la Secretaría o en el exterior, se les cubrirán las remuneraciones que correspondan a la plaza asignada y tendrán los derechos y prestaciones que señala la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, la presente ley y su reglamento.

Los miembros del Servicio Exterior de Carrera conservarán su lugar en el escalafón, acumularán la antigüedad que corresponda para los efectos de esta ley y podrán ascender, independientemente de la plaza o puesto que les asigne la Secretaría.

**Artículo 18.** El Secretario, previa recomendación de la Comisión de Personal, podrá autorizar, hasta en dos ocasiones, que funcionarios de carrera de la rama diplomático-consular, con una antigüedad mínima de cinco años de servicio y rango de primer secretario o superior, puedan ser comisionados temporalmente en otras dependencias y entidades de la Administración Pública Federal o estatal u otras entidades públicas federales, en los poderes Legislativo o Judicial y en instituciones de educación superior o en organismos internacionales.

Las autorizaciones podrán ser concedidas siempre y cuando las actividades a realizar sean de interés y utilidad para la Secretaría. Quienes desempeñan

estas comisiones conservarán sus derechos de antigüedad para efectos escalafonarios y podrán presentarse a los concursos de ascenso.

La duración y los términos de las comisiones concedidas con base en este artículo estarán regulados por el Reglamento de la ley.

**Artículo 19.** Sin perjuicio de lo que dispone la fracción III del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la designación de embajadores y cónsules generales la hará el Presidente de la República, preferentemente entre los funcionarios de carrera de mayor competencia, categoría y antigüedad en la rama diplomático-consular.

Independientemente de que un funcionario de carrera sea designado embajador o cónsul general, el Presidente de la República podrá removerlo libremente en los términos de la fracción II del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, pero esa determinación no afectará su situación como personal de carrera, a menos que la separación ocurra en los términos de la fracción II del artículo 57 de esta ley.

**Artículo 20.** Para ser designado embajador o cónsul general se requiere: ser mexicano por nacimiento y no tener otra nacionalidad, estar en pleno goce de sus derechos civiles y políticos, ser mayor de 30 años de edad y reunir los méritos suficientes para el eficaz desempeño de su cargo.

Los mexicanos por nacimiento a los que otro Estado considere como sus nacionales, deberán presentar el certificado de nacionalidad mexicana y el documento de renuncia de la otra nacionalidad.

**Artículo 23.** Las designaciones de jefes de misiones diplomáticas permanentes ante estados y organismos internacionales, de embajadores especiales y de cónsules generales, serán sometidas a la ratificación del Senado de la República o, en sus recesos, a la Comisión Permanente, según lo disponen las fracciones II, VII y III de los artículos 76, 78 y 89, respectivamente, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Sin este requisito la persona designada no podrá tomar posesión de su cargo.

**Artículo 24.** Dentro del rango de embajador habrá un máximo de 10 plazas de embajador eminente, como distinción a los miembros de ese rango por su actuación destacada de servicio a la República en el ámbito de la política exterior.

**Artículo 27.** . .

1. Un embajador de carrera del Servicio Exterior designado por el Secretario, quien la presidirá y deberá dedicarse de tiempo completo a las labores propias de su cargo. El Presidente durará en su cargo un periodo no menor de un año ni mayor de tres.

El Presidente de la Comisión de Personal tendrá la representación legal de dicho órgano colegiado para efectos de juicios de amparo, de nulidad y federales. En caso de ausencia temporal del Presidente de la Comisión de Personal, será suplido para tales efectos por el director general de Asuntos Jurídicos de la Secretaría;

II a la IV. . .

V. El titular del Instituto Matías Romero y

VI. Un representante de cada uno de los rangos desde técnico administrativo C hasta coordinador administrativo y de tercer secretario hasta ministro, adscritos a la Secretaría, que serán electos por sus pares para cubrir periodos de un año. Dichos representantes participarán exclusivamente cuando se trate asuntos relacionados con el personal de la categoría que representan.

Los miembros de la comisión no podrán participar a través de representantes o suplentes, con excepción del Presidente, quien podrá ser suplido por el oficial mayor.

En los casos en que la comisión trate asuntos que incidan sobre el conjunto de los miembros del Servicio Exterior, ésta podrá a través de invitaciones, asesorarse de personas ajenas a la Secretaría y al Servicio Exterior.

A propuesta de la comisión, el Secretario expedirá las reglas del procedimiento de la Comisión de Personal.

**Artículo 27-bis.** La Comisión de Personal contará con cuatro subcomisiones:

I. Subcomisión de Ingreso;

II. Subcomisión de Rotación;

III. Subcomisión de Evaluación y

IV. Subcomisión de Asuntos Disciplinarios.

Las subcomisiones funcionarán conforme a lo dispuesto por esta ley, su Reglamento y las Reglas del Procedimiento de la Comisión de Personal.

**Artículo 28.** El ingreso como funcionario de carrera a la rama diplomático-consular se realizará por oposición, mediante concursos públicos anuales que serán organizados en etapas eliminatorias y deberán contemplar los siguientes exámenes y cursos:

I y II. . .

III. Exámenes para comprobar el dominio del idioma inglés y la capacidad para traducir alguno de los otros idiomas oficiales de la Organización de las Naciones Unidas;

IV. . .

V. Entrevistas;

VI. Exámenes médicos y psicológicos;

VII. Cursos especializados en el Instituto Matías Romero, cuya duración no excederá de seis meses y

VIII. Un periodo de experiencia práctica en la Secretaría cuya duración no excederá de seis meses.

**Artículo 29.** La Comisión de Personal dará aviso oportuno al Secretario de las vacantes en el rango de agregado diplomático, a fin de que convoque a un concurso anual de ingreso para cubrir las e instale la Subcomisión de Ingreso.

**Artículo 30.** La subcomisión de Ingreso estará integrada por:

I. Titular del Instituto Matías Romero, quien la presidirá;

II. Dos representantes de instituciones de educación superior, legalmente reconocidas, una de las cuales deberá tener establecida la carrera de relaciones internacionales y la otra cuando menos carreras afines a esta última;

III. El director general que tenga bajo su cargo los asuntos concernientes al personal del Servicio Exterior, quien actuará como secretario de la misma y

IV. Otra persona ajena a la Secretaría que tenga experiencia en recurso humanos.

La Subcomisión de Ingreso verificará el cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 32 y 33 de la presente ley y organizará y

calificará los exámenes de ingreso de las ramas diplomático-consular y técnico-administrativa del Servicio Exterior.

**Artículo 31.** Quienes sean admitidos en el Instituto Matías Romero para ingresar a la rama diplomático-consular serán considerados, durante el tiempo que estudien en el mismo, como becarios y tendrán las percepciones que determine la Secretaría, así como durante su periodo de práctica en esta última.

Transcurrido el periodo al que se refieren las fracciones VII y VIII del artículo 28 de la presente ley, la Comisión de Personal evaluará su desempeño en la Secretaría para determinar si recomienda su nombramiento como agregado diplomático. Después de seis meses podrán ser ascendidos a terceros secretarios como resultado de la evaluación de su desempeño.

**Artículo 32.** . .

1. Ser mexicano por nacimiento y no tener otra nacionalidad, en pleno ejercicio de sus derechos civiles y políticos.

Los mexicanos por nacimiento a los que otro Estado considere como sus nacionales, deberán presentar el certificado de nacionalidad mexicana y el documento de renuncia de la otra nacionalidad.

II. Ser menores de 30 años de edad. En casos excepcionales, la Comisión de Personal podrá dispensar este requisito si a su juicio así lo amerita el perfil académico y profesional del aspirante.

II. a la V. . .

VI. Tener por lo menos el grado académico de licenciatura por una universidad o institución de enseñanza superior mexicana o extranjera, con reconocimiento de validez oficial.

**Artículo 33.** El ingreso como personal de carrera a la rama técnico-administrativa se realizará:

I. Por oposición, mediante concursos públicos que se llevarán a cabo según las necesidades de la Secretaría, preferentemente cada dos años, bajo las modalidades que establecerá el Reglamento de la presente ley;

II. Los requisitos para ingresar serán los mismos que se señalan para la rama diplomático-consular, con excepción del requerimiento del grado académico, para el que será suficiente haber completado la educación media superior y el dominio

de un idioma extranjero de utilidad para la diplomacia, preferentemente el inglés;

III. Quienes obtengan las calificaciones más altas en el concurso de ingreso a la rama técnico-administrativa recibirán una beca con las percepciones que determine la Secretaría y deberán acreditar un curso de capacitación en el Instituto Matías Romero con duración máxima de tres meses;

IV. Concluidos los cursos a que se refiere el párrafo anterior, deberá acreditarse una práctica de tres meses en la Secretaría y

V. Al término de dicha práctica y previa recomendación de la Comisión de Personal, se otorgará un nombramiento de técnico administrativo "C"

. El ingreso a esta rama será en el nivel de técnico-administrativo "C".

**Artículo 34.** El personal temporal o asimilado de la rama diplomático-consular y técnico-administrativa, así como los funcionarios de la Secretaría, podrán ingresar al Servicio Exterior como personal de carrera de la rama diplomático-consular siempre que cumplan con los requisitos de ingreso previstos en las fracciones I, III, IV, V y VI del artículo 32 de la presente ley y obtengan una evaluación favorable de su desempeño por parte de la Comisión de Personal.

Asimismo, deberán cumplir los siguientes requisitos para ingresar a los rangos que a continuación se indican:

I. Ingreso como segundo secretario: se requerirá una antigüedad mínima de cuatro años, un máximo de edad de 37 años y satisfacer el contenido de las fracciones II, III, V y VI del artículo 28. Asimismo, deberá participar en el concurso de ascenso para optar por el rango de segundo secretario y obtener una de las plazas sujetas a concurso;

II. Ingreso como primer secretario: se requerirá una antigüedad mínima de seis años, un máximo de edad de 39 años y satisfacer el contenido de las fracciones II, III, V y VI del artículo 28. Asimismo, deberá participar en el concurso de ascenso para optar por el rango de primer secretario y obtener una de las plazas sujetas a concurso y

III. Ingreso como consejero: se requerirá una antigüedad mínima de ocho años, un máximo de edad de 41 años y satisfacer el contenido de las fracciones II, III, V y VI del artículo 28. Asimismo, deberá participar en el concurso de ascenso para

optar por el rango de consejero y obtener una de las plazas sujetas a concurso.

Para los efectos del presente artículo, a juicio de la Comisión de Personal, podrá ser dispensado el requisito de edad.

Los aspirantes al rango de consejero deberán, además, aprobar el examen de media carrera a que se refiere el artículo 38.

A más tardar seis meses después de satisfechos los requisitos de ingreso al rango de consejero, quienes hayan obtenido dicho rango serán comisionados a una adscripción de tipo consular, de conformidad con la definición que de ésta establezca el reglamento de la presente ley.

El ingreso al Servicio Exterior, conforme a este artículo, sólo podrá tener lugar cuando la Secretaría disponga de plazas nuevas en cada uno de los rangos de segundo secretario, primer secretario y consejero independientemente del número de plazas de que se disponga, siempre se concursará el mismo número de ellas en cada uno de los rangos mencionados.

#### **Artículo 37. . .**

I. . .

a) . . .

b) Potencial de desarrollo y capacidad para asumir mayores responsabilidades;

c) La antigüedad en el rango y en el servicio, que será definitoria en igualdad de circunstancias, y

II. Exámenes escritos y orales para determinar la capacidad de los aspirantes a ascenso:

Conforme el reglamento de esta ley, podrá otorgarse puntuación adicional por obras o trabajos publicados, estudios realizados y títulos académicos obtenidos con posterioridad al último ascenso, siempre que sean relevantes para las relaciones internacionales de México.

El resultado final de los concursos será del dominio público e inapelable.

No podrán presentarse a concurso de ascensos quienes se encuentren en disponibilidad conforme a la presente ley.

El Secretario acordará los demás ascensos del personal de carrera previa recomendación de la

Comisión de Personal una vez que reciba de la subcomisión de evaluación, las evaluaciones de los expedientes personales u hoja de servicios según el caso. En la evaluación se tomará en cuenta los méritos, la preparación académica y las antigüedades del personal, de conformidad con el reglamento de esta ley.

**Artículo 37-bis.** La evaluación de los expedientes personales será realizada por la subcomisión de evaluación y dada a conocer a los interesados con anticipación a la celebración de los exámenes.

La subcomisión de evaluación se integrará por:

I. El Presidente de la Comisión de Personal, quien la presidirá;

II. El titular del Instituto Matías Romero;

III. El director general que tenga bajo su cargo los asuntos concernientes al personal del Servicio Exterior, según lo disponga el Reglamento Interior de la Secretaría y

IV. Dos miembros del Servicio Exterior con rango mínimo de consejero o de coordinador administrativo propuestos por el presidente de la Comisión de Personal y aprobados por el Secretario.

**Artículo 38.** En ningún caso se podrá ascender o participar en concursos de ascenso sin antes haber cumplido dos años de antigüedad como mínimo en el rango al que pertenezca.

Para ascender al rango de consejero se requiere además, una antigüedad mínima de ocho años como funcionario en el Servicio Exterior o en la Secretaría, haber estado comisionado a una adscripción de tipo consular y aprobar un examen que se denominará de media carrera conforme a los términos de la presente ley y su reglamento.

**Artículo 39.** El examen de media carrera a que se refiere el artículo anterior será presentado por los primeros secretarios. Es un requisito para permanecer en el Servicio Exterior y tiene como finalidad evaluar el desempeño laboral y profesional de los miembros del Servicio Exterior con vistas a determinar su capacidad para asumir mayores responsabilidades, especialmente la de titular de representaciones de México.

El Instituto Matías Romero elaborará guías de estudio e impartirá cursos de capacitación para los participantes en el examen de media carrera.

El examen será diseñado por profesionales bajo criterios que proporcionará el Instituto Matías Romero y podrán ser presentados en tres ocasiones como máximo dentro de los siguientes términos:

I. Por primera vez durante los tres primeros años de haber ascendido al rango de primer secretario;

II. Por segunda ocasión antes de cumplir cinco años en el rango, en caso de no haberlo aprobado en la primera y

III. Por tercera ocasión, antes de cumplir seis años en el rango.

El resultado de los exámenes estará sujeto a revisión ante la subcomisión de evaluación dentro de los tres días siguientes a la fecha en que se notifiquen al evaluado personalmente. La subcomisión resolverá las solicitudes de revisión dentro de los 15 días naturales siguientes a su recepción dando oportunidad al solicitante de expresar lo que a su derecho convenga en el proceso de revisión.

Quien en la tercera ocasión no apruebe el examen causará baja inapelable del Servicio Exterior. En todo caso se le indemnizará en los términos que señalen esta ley y su reglamento.

**Artículo 40.** Como requisito de permanencia en el Servicio Exterior y a efecto de verificar que los miembros del Servicio Exterior hayan cumplido cabalmente con las obligaciones que les imponen los artículos 41 y 42 de la presente ley y que continúen satisfaciendo los requisitos contenidos en los incisos I, III, IV y V del artículo 32, la Secretaría, por medio de la Comisión de Personal, hará, cada cinco años, una evaluación a todos sus miembros.

La evaluación a que se refiere el párrafo anterior podrá merecer la calificación de satisfactoria o insatisfactoria.

**Artículo 40-bis.** La evaluación a que se refiere el artículo 40 consiste de:

I. Una revisión completa de la información que sobre el miembro del Servicio Exterior obre en la Secretaría, que incluirá particularmente, la consideración de los logros documentados que se hayan alcanzado, así como de las faltas cometidas o irregularidades detectadas durante los últimos cuatro años o durante el tiempo de pertenencia al Servicio Exterior si éste es menor a cuatro años y

II. En su caso, una investigación de las razones por las cuales el miembro del Servicio Exterior no

ha ascendido desde su ingreso a la categoría inmediata superior dentro de los plazos máximos que se señalan a continuación:

a) Ascenso a segundo secretario en un periodo de seis años,

b) Ascenso a primer secretario en un periodo de nueve años,

c) Ascenso a la categoría de consejero en un periodo de 12 años y

d) Ascenso a la categoría de ministro en un periodo de 15 años.

**Artículo 40-ter.** La Comisión de Personal utilizará, primordialmente, los siguientes criterios para medir, en su evaluación, el grado de cumplimiento de las obligaciones establecidas en los artículos 41 y 42 de la presente ley:

I. Desarrollo alcanzado, méritos profesionales, méritos académicos, responsabilidades encomendadas, estímulos o reconocimientos y otros factores relevantes que sirvan como indicadores de un buen desempeño;

II. Sanciones impuestas, procedimientos disciplinarios, faltas cometidas, quejas recibidas y otros factores relevantes que sirvan como indicadores de un deficiente desempeño;

III. Si el evaluado ha realizado o se ha abstenido de llevar a cabo actividades cuyas consecuencias hayan sido afectar negativamente el buen funcionamiento, el ejercicio de las funciones o el desarrollo de las actividades de la Secretaría o de sus representaciones en el exterior y

IV. Si el evaluado ha demostrado desinterés o apatía manifiestas hacia el Servicio Exterior o hacia las actividades encomendadas por la Secretaría.

Si la conclusión de la Comisión de Personal respecto al miembro del Servicio Exterior evaluado es insatisfactoria, dicho resultado será notificado al interesado por la comisión y éste podrá solicitar la revisión de la evaluación dentro del término de tres días hábiles posteriores a la recepción de la notificación.

La comisión deberá resolver las solicitudes de revisión dentro de los 15 días naturales siguientes a su recepción dando oportunidad al solicitante de expresar lo que a su derecho convenga en el proceso de revisión.

Si la conclusión de la revisión fuera nuevamente insatisfactoria o si no se hubiere solicitado en tiempo la revisión correspondiente, el miembro del Servicio Exterior causará baja definitivamente del Servicio Exterior sin posibilidad de volver a incorporarse a él. En todo caso, se le indemnizará en los términos que señalen esta ley y su reglamento.

**Artículo 41. . .**

. . .

Asimismo, en términos de la legislación aplicable, los miembros del Servicio Exterior deberán abstenerse de incurrir en conductas de naturaleza partidista o electoral incompatibles con el desempeño de su función pública y de realizar declaraciones que comprometan los intereses del país.

**Artículo 43. . .**

I. Mantener informada a la Secretaría sobre los principales aspectos de la vida política, económica, social y cultural del Estado ante cuyo gobierno u organismo internacional estén acreditados, así como de sus relaciones internacionales, en los términos de las instrucciones recibidas de la propia Secretaría;

II a la IV. . .

**Artículo 45.** Es obligación de los jefes de misiones diplomáticas, de representaciones consulares y de unidades administrativas de la Secretaría informar durante el mes de junio de cada año y con base en las actuaciones desarrolladas por los miembros del Servicio Exterior a sus órdenes, sobre su aptitud, comportamiento y diligencia, sin perjuicio de hacerlo cada vez que lo estimen necesario.

Asimismo, dichos funcionarios deberán informar con diligencia a la Comisión de Personal sobre todas aquellas faltas o violaciones a las disposiciones de la presente ley y su reglamento que cometan sus subordinados, estando facultados para imponer en su caso, amonestaciones y apercibimientos.

El personal del Servicio Exterior de Carrera de los rangos de tercer secretario a consejero presentará a la Comisión de Personal, durante el mes de junio de cada año, una "autoevaluación" en los términos que señale el reglamento de esta ley.

Asimismo, el personal de carrera elaborará, durante el mes de junio de cada año, un informe

sobre el desempeño del titular de la misión diplomática, representación consular o unidad administrativa de la Secretaría a que se encuentre adscrito. Este informe se elaborará conforme a los términos que señale el reglamento de esta ley, será confidencial y remitido a la Comisión de Personal.

**Artículo 47. . .**

I y II. . .

III. La Secretaría cubrirá a los miembros del Servicio Exterior que sean trasladados a cualquier adscripción en México o en el extranjero, los gastos de transporte e instalación, incluyendo a su cónyuge y familiares dependientes económicos en primer grado en línea recta, ascendiente o descendiente, que vivan con ellos en su lugar de adscripción, en los términos que fije el reglamento. De igual manera se les cubrirán los gastos de empaque, transporte y seguro de menaje de casa familiar;

IV. Podrán importar y exportar, libres de pago de impuestos aduanales, sus equipajes y objetos de menaje de casa cuando salgan comisionados al extranjero, regresen al país por término de su comisión o por estar en licencia o disponibilidad, ajustándose a lo previsto en las leyes de la materia;

V a la IX. . .

**Artículo 48.** Los miembros del Servicio Exterior comisionados en el extranjero gozarán de 30 días de vacaciones al año, pudiendo acumular hasta 60 días continuos. La Secretaría cubrirá a los miembros del Servicio Exterior, cada dos años, el importe de sus pasajes del lugar de su adscripción a México y de regreso. Esta prestación incluye al cónyuge y a sus familiares dependientes económicos hasta el primer grado en línea recta, ascendiente o descendiente, que vivan con él o ella, según el caso. Tratándose de los hijos de los miembros del Servicio Exterior esta prestación será extensiva únicamente a los menores de 18 años siempre que vivan con él o ella, según el caso.

La Comisión de Personal podrá recomendar al secretario, en los casos de adscripciones de condiciones de vida difícil, que esta prestación se otorgue cada 12 meses.

**Artículo 49.** La Secretaría contratará, en los términos del reglamento, un seguro de gastos médicos para los miembros del Servicio Exterior comisionados en el extranjero, que incluirá a su cónyuge y a sus dependientes económicos hasta

el primer grado en línea recta, ascendiente o descendiente, que vivan con él o ella, según el caso. Tratándose de los hijos de los miembros del Servicio Exterior esta prestación será extensiva únicamente a los menores de 18 años siempre que vivan con él o ella, según el caso.

**Artículo 51.** . .

El miembro del Servicio Exterior que con motivo de la ausencia del jefe de misión diplomática o del titular de un consulado quede acreditado como encargado de negocios o como encargado de la representación consular, recibirá, conforme a lo dispuesto por el reglamento, una compensación por encargaduría, a menos que otras disposiciones consignen condiciones más favorables, en cuyo caso se aplicarán dichas previsiones.

. . .

a). . .

b) El equivalente a un mes para el personal de la rama diplomático-consular, con excepción de los jefes de misión diplomática o titulares de consulados generales a quienes la Secretaría proporcione residencia oficial, quienes recibirán el equivalente a medio mes.

**Artículo 52.** Los integrantes del personal de carrera del Servicio Exterior podrán quedar en disponibilidad hasta por tres años. Durante ese lapso, los miembros del Servicio Exterior no podrán tener ascenso alguno, no se les computará ese tiempo para efectos legales y no gozarán de sueldo ni prestaciones.

**Artículo 52-bis.** La disponibilidad deberá solicitarse por escrito a la Dirección General del Servicio Exterior y de Personal de la Secretaría, la que su vez la turnará a la Comisión de Personal, a efecto de que en un término máximo de 30 días dé respuesta al interesado, quien no podrá abandonar su lugar de adscripción en tanto no reciba la respuesta correspondiente.

El escrito deberá expresar las causas o motivos de la solicitud y se regirá por los siguientes criterios:

I. Podrá ser concedida una sola vez durante la carrera, por recomendación de la Comisión de Personal y aprobación del Secretario, siempre que se cuente con una antigüedad mínima de cinco años en el Servicio Exterior de Carrera;

II. No podrá unirse a licencias, comisiones u otras separaciones temporales debiendo mediar entre ellas un lapso mínimo de seis meses y

III. Por necesidades del servicio, la disponibilidad podrá ser revocada, previa recomendación de la Comisión de Personal y si así lo acuerda el secretario, mediante notificación al interesado que realizará, con tres meses de antelación, la Dirección General del Servicio Exterior y de Personal de la Secretaría. Quienes no se presenten a laborar en la fecha señalada causarán baja conforme a lo dispuesto en la fracción I del artículo 58 de esta ley.

**Artículo 53.** Los miembros del Servicio Exterior sólo podrán ser separados de sus cargos ya sea temporalmente por medio de suspensión como consecuencia de la aplicación de una sanción administrativa y en forma definitiva, por baja y destitución como consecuencia de una sanción administrativa, en términos de la presente ley y su reglamento.

**Artículo 53-bis.** Son causas de baja del Servicio Exterior las siguientes:

I. Por renuncia;

II. Por jubilación;

III. Por declaración de estado de interdicción mediante sentencia que cause ejecutoria;

IV. Por incumplir una orden de traslado;

V. Por no presentarse al término de una comisión, disponibilidad o licencia a reanudar sus funciones. En los dos primeros casos ante la dirección general y en el tercero, en el lugar en el que se encontraba adscrito;

VI. Por dejar de cumplir con los requisitos señalados en el artículo 32 fracciones I, III y IV de la ley;

VII. Por reprobado el examen de media carrera en términos de lo previsto en el artículo 39 de la presente ley y

VIII. Por no obtener una evaluación insatisfactoria en términos de lo dispuesto por los artículos 40, 40-bis y 40-ter, de esta ley.

**Artículo 54.** Los miembros del Servicio Exterior de Carrera que se separen definitivamente de éste, recibirán por una sola vez, como compensación

por cada año de servicio, el importe correspondiente a un mes del último sueldo que hubieren disfrutado, con el límite máximo de 24 meses, con excepción de aquellos que hubiesen sido destituidos del Servicio Exterior como consecuencia de una sanción y en los casos previsto en las fracciones IV y V del artículo anterior.

Los periodos de suspensión temporal, disponibilidad y licencias sin goce de sueldo, no se contabilizarán como tiempo de servicio.

En caso de fallecimiento, la compensación se entregará al beneficiario que el miembro del Servicio Exterior hubiese designado o, en su defecto, a sus legítimos herederos.

**Artículo 55.** Causarán baja por jubilación los miembros de carrera del Servicio Exterior que cumplan 65 años de edad.

Los miembros de carrera del Servicio Exterior que durante los 10 años anteriores a su jubilación no hayan sido objeto de sanciones, serán jubilados en el rango inmediato superior.

**Artículo 56.** Los gastos de funerales de los miembros del Servicio Exterior, de su cónyuge, de sus dependientes económicos hasta el primer grado en línea recta, ascendiente o descendiente, que vivan con él o ella, según el caso, fallecidos en el extranjero o en delegaciones foráneas, incluyendo el traslado de sus restos a México, por cuenta de la Secretaría.

**Artículo 57.** Las sanciones por faltas administrativas consistirán en.

- I. Suspensión;
- II. Destitución y
- III. Sanción económica.

En todos los casos de destitución el sancionado quedará inhabilitado para reingresar al Servicio Exterior o desempeñar algún puesto, cargo o comisión temporal en el mismo.

**Artículo 58.** . .

I. Abandonar el empleo, entendiéndose por éste la falta a las labores por más de tres días consecutivos sin causa justificada;

II a la IV. . .

V. Se deroga.

VI a la IX. . .

X. Expedir documentación consular o migratoria contraviniendo las normas aplicables con fines ilícitos.

XI. Desobedecer las instrucciones de la Secretaría o del jefe superior;

XII. . .

XIII. Incumplir con la obligación a que se refiere el segundo párrafo del artículo 45 de esta ley, así como incumplir o cumplir a destiempo con la presentación del informe a que se refiere dicha disposición y

XIV. Por violar lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 41 del presente ordenamiento.

**Artículo 59.** La subcomisión de asuntos disciplinarios conocerá de las faltas de los miembros del Servicio Exterior que ameriten la imposición de sanciones administrativas y estará compuesta por:

I. El Presidente de la Comisión de Personal, quien la presidirá;

II. El director general que tenga bajo su cargo los asuntos concernientes al personal del Servicio Exterior, según lo disponga el Reglamento Interior de la Secretaría;

III. El director general de asuntos jurídicos de la Secretaría y

IV. Un representante de la Secretaría de la Contraloría y Desarrollo Administrativo con nivel de director general, que podrá ser quien ejerza las funciones de contralor interno en la Secretaría.

Será necesaria la presencia de todos los integrantes de la subcomisión para que ésta pueda sesionar en forma válida y sus resoluciones se adoptarán por mayoría de votos.

En las sesiones de la Comisión de Personal en las que se ventilen asuntos disciplinarios, participará el contralor interno o un representante que éste designe con nivel de director de área.

**Artículo 60.** Para la sustanciación de procedimientos disciplinarios, la subcomisión de asuntos disciplinarios observará el siguiente procedimiento:

I. Las faltas de los miembros del Servicio Exterior se harán del conocimiento de la subcomisión de asuntos disciplinarios por escrito, acompañando

las pruebas con las que se cuente y con el apoyo de la contraloría interna se abocará a la investigación de los hechos;

II. Elaborará el acta administrativa de presunta responsabilidad, que será notificada personalmente al presunto responsable, en la que se hará constar la responsabilidad o responsabilidades que se le atribuyen, a fin de que manifieste lo que a su derecho convenga;

III. El afectado deberá presentar por escrito sus argumentos y pruebas dentro de los 15 días hábiles siguientes contados a partir de la fecha en que se le hubiere notificado personalmente el acta señalada en la fracción que antecede, la cual deberá estar firmada por quien presida la subcomisión de asuntos disciplinarios;

IV. Una vez acordada la admisión de pruebas, la subcomisión de asuntos disciplinarios determinará si se señala día y hora para su desahogo o si éstas se desahogan por su propia y especial naturaleza y

V. Desahogadas las pruebas, si las hubiere, la subcomisión de asuntos disciplinarios cerrará la instrucción y contará con un término de 30 días hábiles para formular a la Comisión de Personal, la resolución que estime pertinente, la cual a su vez, la someterá a consideración del secretario.

En lo no previsto por esta ley y su reglamento respecto a los procedimientos disciplinarios de los miembros del Servicio Exterior, será aplicable supletoriamente el Código Federal de Procedimientos Civiles.

**Artículo 61.** El secretario tendrá un plazo de 30 días hábiles contados a partir de la fecha en que la Comisión de Personal someta a su consideración la resolución propuesta por la subcomisión de asuntos disciplinarios para determinar la sanción administrativa a imponer. Dicha sanción será aplicada por el director general que tenga bajo su cargo los asuntos correspondientes al personal del Servicio Exterior, según lo disponga el Reglamento Interior de la Secretaría de Relaciones Exteriores una vez que quede firme, dándose vista a la contraloría interna y en el caso de imposición de sanciones económicas, deberá notificar a la Tesorería de la Federación la resolución, a efecto de que proceda a efectuar el cobro correspondiente.

En el caso de embajadores y cónsules generales, someterá la opinión de la Comisión de Personal al Presidente de la República.

Las resoluciones del Secretario podrán ser impugnadas ante los tribunales competentes.

**Artículo 62.** Las sanciones administrativas se impondrán tomando en cuenta los siguientes elementos:

I. La gravedad de la responsabilidad en la que se incurra y la conveniencia de suprimir prácticas que infrinjan, en cualquier forma, las disposiciones de esta ley y su reglamento;

II. Las circunstancias socioeconómicas del presunto responsable;

III. El rango dentro del Servicio Exterior, así como los antecedentes del presunto infractor;

IV. Las condiciones exteriores y los medios de ejecución;

V. La antigüedad en el Servicio Exterior y en sus caso, en la administración pública;

VI. La reincidencia en el cumplimiento de sus obligaciones y

VII. En su caso, el monto del beneficio, daño o perjuicio económicos causados como consecuencia del incumplimiento de sus funciones.

**Artículo 63.** Las sanciones económicas se determinarán tomando como base los beneficios obtenidos o daños y perjuicios causados por el incumplimiento de las obligaciones previstas en la presente ley y su reglamento, aplicando dos tantos de la cantidad que resulte por dichos conceptos.

Las sanciones económicas se pagarán una vez determinadas en cantidad líquida.

**Artículo 64.** En el caso de las faltas previstas en las fracciones I, IV, VI, VII, IX, X y XIV del artículo 58 de la presente ley, procederá la destitución del miembro del Servicio Exterior. También procederá la destitución en el caso de quienes sean sancionados en dos ocasiones por incurrir en las conductas establecidas en las fracciones III, VIII, XI y XIII o en tres ocasiones por las conductas contempladas en las fracciones II y XII de la misma disposición.

**Artículo 65.** En caso de que los hechos pudieran configurar algún delito y que la averiguación previa no se hubiese iniciado por otros medios, se turnará el expediente a la dirección general de asuntos

jurídicos a efecto de que se presente la denuncia correspondiente.”

#### ARTICULO TRANSITORIOS

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

**Segundo.** Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente decreto.

**Tercero.** El primer examen al que se refiere el artículo 34, se aplicará durante el primer año de vigencia del presente decreto.

**Cuarto.** El primer examen de media carrera a que se refieren los artículos 38 y 39, se aplicará durante el primer año de vigencia de este decreto.

**Quinto.** Quienes al entrar en vigor el presente decreto tengan el rango de primeros secretarios no requerirán, para ascender al rango de consejero, haber tenido una adscripción de tipo consular, como lo señala el artículo 38 de este decreto. Sin embargo, para ascender al rango de ministro, deberán haber tenido, durante su carrera, una adscripción diplomática o consular conforme a lo dispuesto por las disposiciones vigentes con anterioridad a la entrada en vigor de este decreto.

**Sexto.** La evaluación a que se refiere el artículo 40, se aplicará por primera vez durante el primer año de vigencia del presente decreto a quienes tengan una antigüedad mínima de cinco años dentro del Servicio Exterior.

**Séptimo.** Las comisiones, disponibilidades o licencias otorgadas al momento de la entrada en vigor del presente decreto continuarán en los términos autorizados hasta su conclusión.

**Octavo.** Los procedimientos administrativos disciplinarios en trámite a la fecha de entrada en vigor del presente decreto, se sustanciarán y resolverán conforme a las disposiciones vigentes en el momento en que se iniciaron.

Salón de sesiones de la Cámara de Senadores.— México, D.F., a 14 de diciembre de 2001.— Senadores: *Diego Fernández de Cevallos Ramos*, presidente; *Yolanda González Hernández*, secretaria.

Se remite a la Cámara de Diputados para los efectos constitucionales.— *Arturo Garita*, secretario general de Servicios Parlamentarios.»

**La Presidenta:**

**Túrnese a la Comisión de Relaciones Exteriores.**

ESTADO DE CHIHUAHUA

**La secretaria Martha Silvia Sánchez González:**

La Secretaría va a dar lectura al informe de la comisión especial para que conozca y dé seguimiento a las investigaciones relacionadas con los homicidios de mujeres perpetrados en Ciudad Juárez, Chihuahua.

“Diputada Beatriz Paredes Rangel, presidenta de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión.— Presente.

Para complementar el punto de acuerdo que crea la comisión especial de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, para que conozca y dé seguimiento a las investigaciones relacionadas con los homicidios de mujeres perpetrados en Ciudad Juárez, Chihuahua, ocurridos desde 1993 hasta el día de hoy, que mandata que se informe los primeros resultados y conclusiones al pleno de la Cámara, a más tardar el día 15 de diciembre del presente y en su caso a la Comisión Permanente.

En tal virtud, los suscritos integrantes de la comisión, le remitimos el informe que a la fecha corresponde, para los efectos legales conducentes.

Firman los integrantes de la comisión especial”.

**El diputado David Augusto Sotelo Rosas (desde su curul):**

Pido la palabra.

**La Presidenta:**

Diputado Sotelo Rosas, ¿con qué objeto?

**El diputado David Augusto Sotelo Rosas (desde su curul):**

Con el siguiente objeto: desde hace algunas sesiones es notorio ver que en el estrado que ocupa

la Presidencia parece un tianguis, un mercado con diferentes personas que no guardan el debido respeto a esta Asamblea.

Reiteradamente usted y la Presidencia nos pide que pongamos atención a los oradores o a los turnos que hay en los momentos del tracto parlamentario oportuno y yo me pregunto con otros legisladores, ¿qué tantas personas hacen tantas cosas en el lugar que ocupa la Presidencia y sobre todo a un lado del lábaro patrio?

Gracias señora, Presidenta.

#### La Presidenta:

Gracias señor, diputado.

Es personal de apoyo y pedimos al personal ocupe los lugares destinados para el cumplimiento de sus funciones.

También rogamos, atendiendo la petición, nuevamente que todos los señores legisladores ocupen su lugar, para que sean atendidos con mayor respeto y sobre todo dedicación, los asuntos que se están tratando en la tribuna.

Gracias señor, diputado.

Continúe la Secretaría.

#### La secretaria Martha Silvia Sánchez González:

«Informe de la Comisión Especial para Esclarecer los Homicidios de Mujeres en Ciudad Juárez, Chihuahua.

Con fecha 8 de noviembre próximo pasado, a propuesta de diversos diputados, el pleno de esta Cámara de Diputados aprobó por unanimidad la constitución de la comisión especial para dar seguimiento al caso de mujeres asesinadas en Ciudad Juárez, Chihuahua.

La integración de la comisión.

El 16 de noviembre, la Junta de Coordinación Política acordó la forma como quedaría integrada dicha comisión, que se conformó plural y proporcionalmente con diputadas y diputados de los diferentes partidos políticos representados en la Cámara de Diputados.

Las reuniones iniciales.

Los integrantes de esta comisión se reunieron en dos ocasiones, el 27 y el 28 de noviembre, en las

cuales se definió un curso de acción a seguir en el inicio de sus actividades.

Sesionó la comisión y resolvió solicitar a la Junta de Coordinación Política, que se defina la mesa directiva. Se acordó en no politizar los trabajos legislativos con fines partidistas.

Se determinó llevar a cabo sesión de trabajo en Ciudad Juárez, Chihuahua, los días 29 y 30 de noviembre del presente año.

Se recalcó en respetar la soberanía del Estado y del municipio, así como la autonomía de las diversas instancias de gobierno.

Se llevaron a cabo reuniones con familiares de las víctimas, organizaciones no gubernamentales, la policía municipal, el Instituto de Seguridad Pública de Ciudad Juárez, con el Procurador General de Justicia del Estado de Chihuahua y funcionarios de esa dependencia, con comandantes y jefes de grupo de la Policía Judicial y con la Asociación de Maquiladoras y se llevó a cabo un recorrido por las zonas de alto riesgo.

La visita a Ciudad Juárez y consecuentemente dichas actividades se realizaron durante los días 29 y 30 de noviembre en Ciudad Juárez.

Las jornadas de trabajo en Ciudad Juárez.

Reunión con familiares de las víctimas

Esta actividad se realizó con familiares de 10 víctimas, que se hicieron acompañar de personas de su confianza y con una supuesta víctima de violación. Se anexa una relación con los datos de las personas que asistieron a la reunión. A todos ellos, les reiteramos nuestra comprensión y compromiso.

- Por razones de seguridad y secrecía no se permitió el acceso a los medios de comunicación, cosa que agradecieron la mayoría de los convocados.

- La reunión se celebró con plena libertad, por lo que todos los presentes pudieron expresar abierta y claramente lo que quisieron respecto al caso que les aqueja.

- Una de las constantes que se encuentran en el relato de los casos, es la falta de celeridad en el proceso de toma de muestras y entrega de resultados de las pruebas de ADN, pues deben realizarse en la Ciudad de México.

- Consideran que las autoridades actúan con irresponsabilidad, porque al momento de presentar la denuncia por la desaparición de alguna persona, no se inicia la investigación de inmediato, sino que se deja correr un tiempo de 72 horas a cinco días para ver si la persona aparece, pues el motivo de su ausencia pudiera no deberse a hechos delictuosos. Pero que además no inician la investigación hasta que ellos incluso les pueden proporcionar algunas pistas.

- Se manifestó que, no existe continuidad en las investigaciones, pues apenas aparece un cuerpo más, la investigación anterior es abandonada para abocarse a la siguiente y así consecutivamente.

Asimismo, nos manifestaron su escepticismo en cuanto a la presunta responsabilidad de los dos sujetos procesados, de los últimos ocho cuerpos encontrados, apodados "La Foca" y "El Cerillo", quienes además se encuentran confesos.

Que en unos casos en que se han encontrado restos humanos, ellos llegan a enterarse por los medios de comunicación y no por la autoridad correspondiente.

Siendo ésta quizá la reunión de trabajo más difícil que realizó la comisión, por el dolor e impotencia que embargaba a los familiares de las víctimas, es importante destacar que en el ánimo general de los deudos se percibió lo siguiente:

1. Falta de confianza en las autoridades de los distintos niveles de gobierno.
2. Impotencia ante la incompetencia y maltrato de algunos servidores públicos.
3. Falta de credibilidad en los procesos de investigación ejercidos.
4. Demanda de apoyo para la protección de los huérfanos dejados por las víctimas.
5. Solicitud expresa de justicia expedita y oportuna.
6. Descrédito de la fiscalía especial creada para atender estos delitos.
7. Propuestas de acciones legislativas coadyuvantes en la materia.

- Se carece de apoyo psicológico para los familiares de las víctimas.

### **Reunión con las organizaciones no gubernamentales.**

A esta reunión asistieron representantes de 29 organizaciones no gubernamentales y cuatro ciudadanos independientes, a todos se les dio la oportunidad de que expresaran con la amplitud y claridad que quisieron. Se anexa una relación de asistentes, organización que representan y la postura que asumieron.

- En general manifestaron su inconformidad con la procuración de justicia, insuficiente número de agentes del Ministerio Público, se necesita una policía investigadora que sea más profesional y su inconformidad con la actuación del Procurador General de Justicia. También reclaman que se destinen mayores recursos a la administración de justicia y que se establezca todo un programa de prevención civil.

- Reiteradamente se refirieron a la necesidad de contar con personal capacitado, como sociólogos, psicólogos y especialistas en psicopatía.

Entre otras propuestas recibidas, mencionamos las siguientes:

1. La creación de un fideicomiso con la finalidad de apoyar a los huérfanos y familiares de las víctimas.
2. Creación de un centro especializado para atención psicológica a víctimas de la violencia y a familiares de las mismas.
3. Protección policiaca para las y los testigos.
4. Instrumentación de un eficiente sistema de localización de personas desaparecidas que opere inmediatamente a partir de la denuncia.
5. Creación de una gran comisión en la que interactúen coordinadamente los tres niveles de gobierno y los tres poderes conjuntando esfuerzos en la solución del problema.
6. Coadyuvancia de organismos internacionales como el FBI.
7. Aprobación de leyes que permitan, entre otras cosas, reconocer ciertos derechos laborales de las víctimas y múltiples obligaciones de las empresas maquiladoras.
8. Llamado a los medios de comunicación para manejarse con ética y no fomentar con notas

amarillistas el ambiente de violencia que ya de por sí se vive en la ciudad.

9. Elaborar desde el Estado, pero con la amplia participación de las y los ciudadanos, un plan rector de largo plazo, para la prevención de los delitos y la eliminación de todas las formas de violencia.

Reunión con funcionarios de la Dirección General de Seguridad Pública y Protección Ciudadana (Policía municipal.)

Asistió el director general, acompañado de los cinco coordinadores de distrito que son sus mandos inmediatos.

Manifestó que se han encontrado elementos vinculados con delincuentes.

Que se ha implementado un operativo en el segundo turno, para vigilar principalmente las salidas de las empleadas de las maquiladoras.

Nos informaron que los efectivos policiacos ascienden a 1 mil 50 ó 1 mil 100, para una población de 1 millón y medio de personas.

Asimismo comentaron que se cuenta con la tecnología necesaria pero que no se le da el uso adecuado y que se requiere de mayor supervisión, reconociendo además que no existe un control de los automóviles sin placas.

Uno de los problemas que manifestaron de gran relevancia, es que una vez que realizan la consignación correspondiente, se les otorga la libertad.

Dejaron de manifiesto que se requiere de mayor equipo y personal capacitado con experiencia en el ramo, debido a que la ciudad es sumamente conflictiva.

#### **Recorrido por las zonas de alto riesgo**

Se realizó un recorrido por uno de los parques industriales de Ciudad Juárez. A la salida del segundo turno de las maquiladoras, se siguió la ruta del transporte de personal, observando el trayecto desde el lugar de trabajo hasta lugares de su residencia.

Se recorrieron las zonas Anapra y Lomas de Poleo, que se consideran de alto riesgo, constatando que se trata de lugares semipoblados, con terrenos accidentados y falta de iluminación que los hacen propicios para actos delictivos.

Durante el recorrido se pudo percibir también una escasa presencia de policía.

En el recorrido por la zona centro de esa ciudad, observamos que la población dedicada a la prostitución es alta, que existen demasiados centros nocturnos, sin que notáramos una presencia policiaca adecuada para ello y pudimos observar una cantidad considerable de jóvenes extranjeros saliendo y entrando de los centros nocturnos, cuya edad, a juzgar por su apariencia, no alcanzaría la mayoría de edad. Hecho este último, que sabemos que si bien representa un ingreso económico para la ciudad, también es un elemento que propicia el exceso en el consumo de alcohol y el tráfico de drogas, lo que atrae a los jóvenes del país vecino, que no pueden consumirlos en su lugar de origen.

#### **Reunión con el Instituto Municipal de Seguridad Pública**

A la reunión asistieron cuatro consejeros y el director del Instituto. Se nos informó que son siete integrantes del organismo, sin percibir remuneración económica, que representan a organizaciones de la ciudad; que el Instituto se creó con la intención de coadyuvar con la autoridad municipal en la lucha contra la delincuencia. Se anexa copia del acuerdo mediante el cual se creó el organismo.

Precisaron que el objetivo del Instituto es normar los criterios para definir una política criminal y desarrollar un plan rector que cubra todas las áreas de la ciudad y se involucre a la población fomentando su participación en las tareas de prevención. Que el Instituto pretende también que el cambio de autoridades municipales no impacte negativamente en los programas de Seguridad Pública, sino que éstos permanezcan inalterables en un planteamiento de largo plazo.

Se dialogó acerca de la forma y procedimiento como se creó el organismo, porque la actual administración municipal no les ha dado el reconocimiento ni el apoyo que requieren para cumplir con su función.

#### **Reunión con funcionarios de la Procuraduría General de Justicia del Estado de Chihuahua.**

El Procurador presentó en *power point* una sistematización de los homicidios de mujeres en el periodo comprendido de enero de 1993 a noviembre de 2001, los cuales en su totalidad ascienden a 258 víctimas, de las cuales dicho

lapso, de acuerdo a información proporcionada por la Procuraduría General de Justicia del Estado, 111 corresponden a crímenes seriados. Se anexa dicho documento.

- Fueron transmitidos dos videofilmaciones cuyo contenido refería a las supuestas confesiones de los presuntos responsables de apodos “La Foca” y “El Cerillo”, de los asesinatos de los últimos ocho cuerpos encontrados. Al inicio de la transmisión el Procurador manifestó que no había visto los videos y que los vería en esta ocasión por primera vez. Llamó la atención que en el transcurso de éstos, relataba lo que a continuación sucedería en los mismos. Pudiéndose observar tanto la declaración de los presuntos, como marcas físicas, que el Procurador manifestó, se habían hecho ellos mismos. En éstos, se observó además a algunas de las supuestas víctimas narrando su mala experiencia.

- Dichos videos fueron solicitados al término de la reunión, al director de Comunicación Social del Gobierno del Estado, los cuales hasta el momento no han sido recibidos.

- Manifestó el Procurador, que la PGR intervino en el caso de “El Cerillo” y “La Foca” únicamente como coadyuvante, por ser competencia del fuero común revisando el proceso con tres agentes periciales; sin estar legitimados para la declaración ministerial y las pruebas del ADN.

- Señaló tener un serio problema en la prevención del delito y que el flujo de migrantes asciende a 500 personas semanalmente.

- Dijo poder comprobar con documentos que la PFP incumplió un acuerdo.

- Propuso abrir centros de salud para adictos y manifestó que se han detectado 300 bandas distribuidoras de drogas, vinculadas con gente del extranjero.

#### **Reunión con funcionarios de la Policía Judicial del Estado**

Esta reunión se celebró con el comandante de la Policía Judicial del Estado en Ciudad Juárez, acompañado de otros policías judiciales.

- Se les estuvo cuestionando por parte de los diputados el proceso de investigación; si contaban con el equipo suficiente y la experiencia de los integrantes, así como del comandante.

- Los comandantes explicaron de manera detallada como hicieron su investigación.

- Es importante resaltar que ante la afirmación de haber investigado a “La Foca” y “El Cerillo”, se le solicitó la bitácora correspondiente, informado que no contaban con ella.

Llamó la atención su comentario de haber resuelto las investigaciones con base en hipótesis y no con base en evidencias.

#### **Reunión con el presidente de la Asociación de Maquiladoras**

Finalmente y después de haber realizado las entrevistas que hemos mencionado, celebramos una más, con el presidente de esta asociación, quien puntualmente señaló lo siguiente:

- Manifestó sentirse vulnerables por la gente que trabaja con ellos.

- Aseguró que el fondo del problema es que no se tiene equipo necesario para las investigaciones correspondientes, tampoco cuerpos policiacos adecuados no existe profesionalización policiaca y dijo, la flagrancia los ata de manos. Comentó que no se cuenta con un apoyo real y que existe deficiencia en la investigación.

Informó que el año pasado otorgaron 1 millón 600 mil dólares, para pavimentar las calles, con objeto de que los autobuses pudieran entrar en las zonas habitacionales de sus empleadas y de esa misma cantidad, una partida para alumbrado y para 50 patrullas. Este año, comentó; otorgaron \$1 millón 500 mil dólares.

- Manifestó que se está analizando la posibilidad de crear un fideicomiso, pero aclaró que ellos no podían hacerlo solos.

- Aseguró que cuentan con guarderías en las maquiladoras, aunque no en todas y que son de excelente calidad. Que con respecto a las empresas que no cuentan con esta prestación, alguna otra puede otorgar el servicio.

- Comunicó que el pago a las trabajadoras es de dos a tres salarios mínimos y que además de este problema, ellos se enfrentan diariamente al narcotráfico.

- Aceptó además que, efectivamente las empresas hacían con anterioridad el examen de ingravidez, pero dijo que éste ha ido desapareciendo.

### Acuerdos de la comisión

Después de intensas actividades, reuniones, entrevistas, recorridos y muchas horas de análisis y discusiones, la comisión especial cuenta con una visión general de la problemática que enfrenta Ciudad Juárez, sin embargo, lo complejo de este fenómeno y las repercusiones del mismo, nos obliga a actuar con responsabilidad, reconociendo que falta aún mucho trabajo por hacer y muchas cosas que aclarar.

Esto no obsta para permitirnos hacer algunos comentarios iniciales con la finalidad de ir bosquejando las líneas de acción que nos permitan evaluar la situación que se vive y proponer, desde nuestra competencia, lo que abone en la solución de esta problemática, no sin antes reconocer que este primer informe deberá enriquecerse a través de un trabajo constante y un permanente esfuerzo unitario y plural que coadyuve responsable y eficazmente desde esta Cámara de Diputados en la solución de estos crímenes.

Haciendo una evaluación de la problemática del Estado de Chihuahua en materia de seguridad pública, esta comisión considera necesario, respetando el ámbito de competencia de los tres niveles de gobierno, emitir las siguientes:

#### PROPUESTAS

##### 1. En materia de procuración de justicia

En cuanto a procuración de justicia, es de sugerir al Procurador del Estado que las desapariciones de personas se investiguen inmediatamente a partir de la presentación de denuncia y que se incremente la cantidad de agentes del Ministerio Público y Policía Judicial, para una más rápida atención y mejores resultados de las investigaciones.

Asimismo que se cree un área encargada de mantener una comunicación constante con sus familiares, a fin de mantenerlos enterados de los avances que tienen sus acciones.

##### 2. En materia de prevención y victimología

En este ámbito se recomienda a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública que las partidas presupuestales en el rubro del Sistema Nacional de Seguridad Pública, particularmente para el Estado de Chihuahua, se incrementen en una proporción presupuestalmente racional para que

estos recursos puedan incidir en el municipio de Ciudad Juárez tanto para fortalecer la prevención del delito como la atención a las víctimas, generando un sistema más amplio de investigación y prevención del delito.

Para esos efectos en este capítulo se solicita a la Presidencia turne copia del presente informe a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.

Por otra parte buscar un esquema que posibilite dentro del marco jurídico la actuación de una policía encubierta (con la tipología del detective privado profesional). Se sugiere que en la medida de lo posible se cree un grupo de policías preventivos integrado por mujeres preferentemente.

Sugerir a la instancia estatal la generación de una policía estatal preventiva que le dé prioridad con su acción al municipio. Es de señalarse que todas las entidades federativas cuentan con este órgano de represión de los actos delictivos.

Sugerir a la instancia municipal integrar el consejo municipal de consulta y participación de la comunidad en seguridad pública, que se integraría con las dirigencias de las sociedades de padres de familia, agrupaciones de abogados, de todas las profesiones humanistas, de las autoridades eclesiásticas, líderes empresariales, de los representantes de la asociación de maquiladoras y de algunas organizaciones no gubernamentales, entre otras.

Una vez creado dicho consejo de consulta, presentar un anteproyecto de victimología que contemple atención plena a las afectadas y a sus familias, consistente en tratamientos profesionales psicológicos y terapias ocupacionales que las reactive y las reincorpore a la sociedad.

##### 3. En materia de transporte

Que la dirección de tránsito y transporte público del gobierno del Estado, proporcione dos gafetes que identifiquen al conductor. Un gafete para que lo porte el operador del vehículo y el otro gafete para que sea fijado en un lugar visible de la unidad de transporte.

Que la dirección de tránsito y transporte público del gobierno del Estado, solicite a los permisionarios o concesionarios de transporte público o privado, que al contratar conductores, soliciten la siguiente documentación;

a) Licencia de chofer vigente.

b) Carta de no antecedentes penales.

c) Certificado médico, que señale la no adicción a las drogas por parte del conductor.

Que una parte del porcentaje de apoyo económico proporcionado al municipio anualmente por el sector maquilador, se utilice en lo siguiente;

a) Para extender el servicio de transporte a los trabajadores, hasta el lugar más cercano a su domicilio.

b) Que cada unidad de transporte cuente con un elemento de seguridad pública o privada.

La aplicación del artículo 115 constitucional, en su fracción V inciso *n* para que el municipio formule y aplique programas de transporte público de pasajeros más digno y seguro.

#### 4. En materia de urbanización

Es urgente la demolición de inmuebles abandonados, que son propicios para drogarse y cometer crímenes.

Que la autoridad municipal, con fundamento en el artículo 115 constitucional fracción V inciso *d*, obligue a los propietarios de lotes baldíos a cercarlos o bardarlos, para evitar que sean utilizados por criminales para cometer sus delitos.

Mejorar los servicios públicos de alumbrado, pavimentación y emparejado de calles.

#### 5. En materia de narcotráfico

Es notorio que, a raíz de los actos terroristas en Estados Unidos, el narcotraficante haya mayores dificultades para introducir la droga a ese país. Por lo que actualmente los extranjeros optan por trasladarse a las ciudades fronterizas a efecto de consumirla.

Por esta razón, consideramos que:

La Procuraduría General de la República debe fortalecer sus vínculos con su similar en los Estados Unidos de América para rediseñar una estrategia que combata el narcotráfico, específicamente en Ciudad Juárez.

Que se establezca una campaña en contra de las adicciones, dirigida especialmente a Ciudad Juárez.

Que en los casos en los que se encuentre a funcionarios vinculados con actos de narcotráfico, se aplique la ley.

Que el Instituto Nacional de Migración realice un minucioso registro de los extranjeros que se internan en nuestro país, por esa frontera.

6. Interacción de trabajos entre diversas dependencias de los gobiernos estatales y federales.

Derivado de los trabajos realizados por esta comisión especial, se ha revelado la necesidad de la interacción de diferentes dependencias estatales y federales, con objeto de revertir las condiciones físicas que han permitido la proliferación de los hechos cuyo estudio nos ocupa, solicitándose igualmente la coadyuvancia del Instituto Nacional de las Mujeres.

#### 7. Acciones legislativas

Esta comisión especial recomienda la revisión de los códigos Civil, Penal y de Procedimientos Penales del Estado, así como las demás reglamentaciones y leyes que se vinculen con esta materia, con la finalidad de extender la protección y tutela de las leyes e implementar congruencia legislativa a las necesidades mostradas por la situación prevaleciente.

Esta comisión considera que es necesario ampliar la información recabada y entrevistarnos con quienes, por cuestión de tiempo, no logramos hacerlo; como es la Procuraduría General de la República, Policía Federal Preventiva, Secretaría de Seguridad Pública, Comisión de Derechos Humanos del Estado de Chihuahua y la Comisión Nacional de Derechos Humanos; por lo que habremos de continuar con los trabajos que nos corresponden en la búsqueda de una ciudad con mayor seguridad.

En algunos casos se recibieron copias de documentos propios de los procesos, mismas que se anexan al presente informe.

Atentamente.

Grupo parlamentario del PRI, diputados: *Hortensia Enríquez Ortega, Hilda Anderson Nevárez, Francisco Cárdenas Elizondo, José de Jesús Reyna García*; grupo parlamentario del PAN: *María Eugenia Galván Antillón, Silvia América López Escoffie, José Tomás Lozano Pardinas, David Rodríguez Torres*; grupo parlamentario del PRD: *Hortensia Aragón Castillo, Manuel Duarte Ramírez*;

grupo parlamentario del PVEM: *María Teresa Campoy Ruy S.*; grupo parlamentario del PT: *Rosa Delia Cota Montaño.*»

**La Presidenta:**

Gracias, señor Secretario.

**Túrnese este informe a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública y para su conocimiento, a las comisiones de Equidad y Género, de Justicia y Derechos Humanos.**

Esta mesa directiva quiere hacer notar la puntualidad, precisión y profesionalismo con que ha sido atendido el encargo encomendado a la comisión especial para conocer y hacer investigación sobre los homicidios de las mujeres en Ciudad Juárez.

La comisión deberá seguir con su encomienda y se le recomienda, de parte de la mesa directiva, que dé seguimiento a los acuerdos tomados para que sean llevados a las instancias que deben efectuar las recomendaciones señaladas.

Se hace notar que fue omitido por la Secretaría al leer, que está firmado el informe por la secretaria de la comisión, la diputada Silvia López Escoffie, del Partido Acción Nacional y otros que la Secretaría va a dar lectura.

**El secretario Adrián Rivera Pérez:**

Se leyó el documento de una copia. Contamos con el original. Repetiré las firmas de quienes rubricaron el documento.

Por el grupo parlamentario del PRI, los diputados: Hortensia Enríquez Ortega, Francisco Cárdenas Elizondo, Hilda Anderson Nevárez, José de Jesús Reyna García; por el grupo parlamentario del PAN, María Eugenia Galván Antillón, José Tomás Lozano Pardinás, Silvia América López Escoffie, David Rodríguez Torres; por el grupo parlamentario del PRD, Hortensia Aragón Castillo, Manuel Duarte Ramírez; por el grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, María Teresa Campoy Ruy Sánchez.

Es cuanto, señora Presidenta.

**La Presidenta:**

Gracias, señor Secretario.

Continúe la Secretaría con la comunicación del diputado Eddy Barón Levy.

CODIGO CIVIL

**La secretaria Martha Silvia Sánchez González:**

Con su permiso, señora Presidenta; con el permiso de todos ustedes, compañeras y compañeros diputados:

«El grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y por el artículo 55 fracción II del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa que reforma el Código Civil Federal, y adiciona el artículo 15-bis a dicho código, bajo la siguiente

#### EXPOSICION DE MOTIVOS

No hay que olvidar el principio jurídico que dice, el derecho debe adaptarse a la realidad y esta realidad se repite diariamente. El caso es muy complejo. La solución, la más simple que pudiere existir, depende de nosotros, del Congreso de la Unión. Un ciudadano mexicano, sin importar su nivel económico, social o cultural, atraviesa a los Estados Unidos de América, ya sea con documentos o indocumentado, se para en una esquina, cruza la calle cuando se lo permite el semáforo, lo atropella un coche que se pasó el "alto" causándole heridas de consideración o bien, una señora que compra un producto electrodoméstico en México, pero fabricado en un estado extranjero y este producto posee defectos que le llegan a causar daños físicos irreversibles; ¿a quién reclamar la reparación del daño? ¿A quién demandar? y ¿bajo qué jurisdicción?

Consecuentemente, se contrata un abogado, demanda en los tribunales estatales o federales de los Estados Unidos de América o del estado extranjero que corresponda a los responsables y entonces, los abogados de éstos, interponen toda clase de argucias y mociones legales para que los procesos judiciales se lleven a cabo en México y no en los estados extranjeros, ya que, la compensación a la cual tiene derecho, más los daños y perjuicios, son menores en nuestro país, pagados en pesos mexicanos y las garantías procesales en el fuero civil, hacen que los responsables no paguen tan caro su negligencia.

Una de las tácticas más salvajes, y que violenta los derechos de los sujetos a los que invocan hemos hecho mención, es que los poderosos intereses, el concepto que se le denomina la inconveniencia de foro o "*forum non conveniens*". La premisa de este concepto legal, invoca el poder discrecional que tienen los tribunales extranjeros, específicamente los tribunales federales y estatales de los Estados Unidos, para declinar el ejercicio de su jurisdicción sobre una causal de demanda, cuando los tribunales creen que la demanda puede ser más "apropiada y justamente" encauzada y procesada en otros tribunales. En el caso en que nos ocupa, dichos tribunales estarían localizados en México.

Por ejemplo, en el estado de California, cuando el demandante es un residente del estado, normalmente se presume que su selección del foro, es decir, donde éste quiere que la demanda se lleve a cabo, es la correcta. Sin embargo; cuando el demandante es un extranjero, amerita mucho menos deferencia a su selección e, inclusive, el hecho de que el demandante extranjero en términos jurídicos mexicanos se le denomina el actor seleccione al estado de California como el más apropiado y correcto para entablar su demanda no es factor elemental.

Tal vez, se pensaría, de entrada que esto no nos afecta de manera alguna en la vida cotidiana de nuestro país o de los sujetos que gozan de derechos y garantías dentro de él, ya que se razonaría, que no todos irán a Estados Unidos de compras o a trabajar. Sin embargo, este obstáculo jurídico es más complejo y peligroso de lo que nos imaginamos. Veamos.

La primera reflexión que habrá que hacer es que con el Tratado de Libre Comercio de Norteamérica (TLCAN), hay una infinidad de productos que importamos y consumimos los mexicanos. Con el crecimiento de las opciones de estos productos, también crecen los peligros a los cuales estamos sujetos por falta de calidad, actos u omisiones en la manufactura o elaboración de éstos. Tan sólo como ejemplo se pueden mencionar los problemas con las llantas Bridgestone/Firestone.

Si la experiencia e historia de casos semejantes no nos es infiel, la compañía llantera Bridgestone/Firestone luchará contra cualquier demanda que el mexicano entable contra ellos por daños y perjuicios sufridos al haberse desintegrado las llantas defectuosas que fabricaron y es por haber causado accidentes de tránsito, tales como el de la

familia de Guadalajara que sufrió un serio percance y en donde fallecieron varios integrantes.

La primera defensa que argumentará Bridgestone/Firestone será de que el accidente sucedió en México, que las llantas fueron compradas en México, lavarse las manos y dejar en un estado de indefensión a los afectados.

Pero, para desgracia de esta transnacional, sucede que las llantas fabricadas en México fueron diseñadas e inventadas de acuerdo con especificaciones de la compañía matriz que se encuentra en Estados Unidos e inclusive, que la matriz es dueña de su subsidiaria en México.

¿Qué acaso el orden público de nuestro país es de menguar los derechos de sus ciudadanos para que éstos no puedan ejercer derechos en los tribunales de Estados Unidos? Dicho más simple, ¿acaso la vida de un mexicano es menos valiosa que la de un estadounidense o de cualquier extranjero? Para nosotros la respuesta es un obligado y rotundo no.

Sin embargo, a los tribunales norteamericanos les será fácil dictar fallos argumentando que el Gobierno de México tiene el beneficio de llevar las demandas en sus tribunales y que esto es parte de la política nacional de nuestro país y ése, es el meollo del problema.

La solución simple es que el Congreso de la Unión dictamine un proyecto de ley que establezca que en México, el orden público manda y obliga a que su Gobierno declina obtener la jurisdicción de sus tribunales cuando un mexicano o extranjero residiendo en México, fuese dañado en su persona por utilizar productos elaborados, diseñados o fabricados en Estados Unidos o bien, en los cuales compañías norteamericanas tengan poder de decisión o bien, por haber sufrido daños en accidentes automovilísticos y otros, en Estados Unidos. Es decir, que México declinará los ofrecimientos de tribunales estadounidenses para que los mexicanos ejerzan sus derechos en México y no en Estados Unidos, ya que esto violentaría el orden público en nuestro país.

Esta iniciativa de ley da cauce a estas preocupaciones, no sólo de los paisanos que radican en Estados Unidos, si no de sus familiares en México y de los mexicanos a los cuales se les pueda negar la igualdad en la protección de sus derechos por el simple hecho de tecnicismos legales que impongan un valor artificial que devalúe la vida de un mexicano. Así como nuestras leyes protegen

a los extranjeros en México en la misma medida que a los mexicanos en México, no podemos esperar menos del trato que se les da a los mexicanos en el extranjero, específicamente, en Estados Unidos, ya que no hay mexicanos de primera y de segunda. Todos somos iguales.

Finalmente, ése siempre ha sido en términos generales la política del Estado de Derecho en México. Por lo tanto este Congreso debe garantizar la seguridad de los mexicanos frente a los productos extranjeros comercializados en nuestro país y hacer una declaratoria de derecho existente en México, para que no exista ninguna ambigüedad y quede expresamente plasmado en la ley.

Es por ello que en el grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, estamos conscientes de que la vigencia del Estado de Derecho y el orden público debe ser preservado y hay que realizar las acciones tendientes para lograr los objetivos que logren garantizar la seguridad jurídica de los mexicanos.

Por lo anteriormente expuesto y fundado presento la siguiente

#### INICIATIVA

Que reforma el Código Civil Federal y adiciona el artículo 15-bis al mismo.

**Artículo único.** Se reforma el Código Civil Federal, se le adiciona un artículo 15-bis, para quedar como sigue:

“**Artículo 15-bis.** El Gobierno de México declinará obtener la jurisdicción de sus tribunales estatales o federales, cuando un mexicano o extranjero dentro del territorio nacional, fuese dañado en su persona o propiedad por utilizar productos elaborados, diseñados o fabricados en Estados Unidos de América o en cualquier otro estado extranjero o bien, por haber sufrido daños personales o en su propiedad, en accidentes automovilísticos y otros. Esta declinación surtirá efectos legales, cuando los mexicanos o extranjeros en territorio nacional, hayan optado por ejercer sus derechos en cualquier tribunal extranjero.

Este artículo se considera de orden público, interpreta la legislación en vigor y es aplicable en beneficio de los mexicanos y extranjeros a los que se refiere el párrafo primero de este ordenamiento.”

#### ARTICULOS TRANSITORIOS

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

Atentamente.

Palacio Legislativo.— San Lázaro, a 14 de diciembre de 2001.— Por el grupo parlamentario del PRI, diputado *Eddie Varón Levy.*»

**La Presidenta:**

**Túrnese a la Comisión de Justicia y Derechos Humanos.**

#### LEY ORGANICA DEL CONGRESO GENERAL

**La secretaria Martha Silvia Sánchez González:**

Iniciativa de decreto que adiciona una Sección Quinta al Capítulo VI del Título Tercero de la Ley Orgánica del Congreso General del los Estados Unidos Mexicanos.

«Ciudadanos secretarios de la mesa directiva de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión.— Presentes.

Los suscritos, diputados integrantes del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional a la LVIII Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como lo dispuesto en los artículos 56, 62 y demás relativos del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, sometemos a la consideración de esta Cámara la iniciativa de decreto que adiciona una Sección Quinta al Capítulo VI del Título Tercero de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, con la finalidad de aportar los conocimientos y la experiencia de los excongresistas al servicio de la democracia en México, bajo la siguiente:

#### EXPOSICION DE MOTIVOS

En los últimos años nuestro país ha experimentado importantes avances en materia democrática, especialmente en materia electoral y de respeto a los derechos políticos de los ciudadanos, lo que

ha repercutido de manera positiva en el fortalecimiento de las cámaras de Diputados y de Senadores, órganos de representación política que se fortalecen como consecuencia afortunada de la mayor participación del pueblo en la toma de decisiones.

La composición plural del Poder Legislativo a contribuido a su fortalecimiento, lo que da impulso decidido a la reivindicación del principio constitucional de la división de poderes, paralelamente a estos avances debemos pugnar por el abundamiento y especialización en el conocimiento técnico de la actividad parlamentaria, pero sobre todo en la continuidad de este trabajo, la que desgraciadamente se ha visto impedida; por una parte como consecuencia de que en nuestra legislación no exista la reelección de legisladores y por la otra la total discontinuidad en el trabajo legislativo.

Para Acción Nacional el Congreso debe asumir plena y responsablemente su categoría de poder, con el ejercicio eficaz de las facultades exclusivas o concurrentes que a la Cámara de Diputados y al Senado atribuye la Constitución, no sólo para legislar, sino para contribuir a la correcta orientación política de la administración y ejercer el control de ésta por las vías del presupuesto; de la verdadera rendición de cuentas y de la exigencia de responsabilidades por el manejo de los recursos públicos.

El Congreso de la Unión cumple con una labor fundamental para el desarrollo del país, en tanto que, ahí se representan los intereses de la población y más aún de la nación, es decir el Congreso es un espejo que, con legitimidad democrática representa en los grandes asuntos nacionales las aspiraciones más altas que nacen en la conciencia del pueblo.

Lo anterior hace necesario y urgente que el Poder Legislativo cuente con las instituciones necesarias para poder cumplir con su trabajo en forma eficiente y con la rapidez que demandan las circunstancias. Uno de estos instrumentos que es materia de la presente iniciativa, procura darle continuidad a la labor de la elaboración de las leyes y así estar en posibilidades de hacerle frente a los distintos problemas que se originan por la falta de atención de los mismos, con experiencia y conocimiento ya en la legislatura pasada se han hecho esfuerzos para dotar de fuerza y autonomía al Poder Legislativo prueba de ello es la nueva Ley Orgánica y el Servicio Civil de Carrera.

En Canadá, como en otros países la figura de la asociación de exparlamentarios ha dado grandes resultados, ya que ha permitido que las actividades que realizan sus integrantes, ya sea de la Casa de los Comunes o del Senado, no se vean interrumpidas por el término de sus funciones en el Parlamento. Al ingresar nuevos miembros, éstos pueden darle el seguimiento correspondiente gracias a la aportación en cuanto a conocimientos y experiencia que dan los que en el pasado estuvieron en su posición.

Hemos considerado pertinente regular esta figura dentro de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos creando una nueva sección al Capítulo VI con la intención de que dicha institución tenga un carácter permanente y no se corra el riesgo de que queden en el olvido o en la inoperatividad a causa de darle nacimiento por la vía del punto de acuerdo o en su caso del acuerdo parlamentario.

Insistimos en el carácter institucional y apartidista de estos grupos nacionales de exlegisladores precisamente en virtud de la naturaleza permanente y la aspiración de continuidad.

Por las consideraciones anteriormente expuestas y con fundamento en el artículo 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como lo dispuesto en los artículos 56, 62 y demás relativos del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, los suscritos diputados integrantes del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional sometemos a la consideración de esta Cámara la siguiente:

#### INICIATIVA

De decreto que adiciona una Sección Quinta al Capítulo VI del Título Tercero de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos.

**Artículo único.** Se adiciona una Sección Quinta al Capítulo Sexto del Título Tercero de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

#### SECCION QUINTA

Del grupo nacional de exlegisladores

**Artículo 116.** La Junta de Coordinación Política, constituirá por medio del estatuto correspondiente

el grupo nacional de exlegisladores, para la continuidad y fortalecimiento de las actividades del Congreso de la Unión.

1. El grupo nacional de exlegisladores estará integrado por 30 miembros elegidos de entre todas aquellas personas que en la legislatura inmediata anterior hayan sido diputados o senadores destacados o de mayor experiencia.

La dirección del grupo estará a cargo de una junta integrada por cinco exlegisladores, de entre los cuales se designará a un presidente.

El presidente debe ser designado o elegido conforme a las disposiciones que se prevean en el estatuto del grupo nacional de exlegisladores, que a tal efecto expida la Junta de Coordinación Política de la Cámara de Diputados y deberá presidir todas las reuniones, así como realizar todas aquellas actividades necesarias para la realización de los fines del grupo.

El grupo puede elegir de entre sus miembros a un vicepresidente quién en ausencia o incapacidad del presidente o porque el puesto esté vacante, realizará todas las actividades que le corresponden al segundo.

El periodo máximo por el que se podrá ser parte del grupo será de tres años.

2. El grupo nacional de exlegisladores tendrá los objetivos siguientes:

a) Aportar los conocimientos y la experiencia de sus miembros al servicio del Congreso de la Unión;

b) Proveer de asistencia no partidista al Poder Legislativo Federal;

c) Fomentar la integración de una comunidad entre los exlegisladores;

d) Fomentar el fortalecimiento de las relaciones entre los miembros del Senado, de la Cámara de Diputados y los exlegisladores;

e) Proteger y promover los intereses de los exlegisladores.

3. El grupo nacional de ex legisladores tendrá las siguientes facultades:

a) Iniciar, financiar y administrar programas y actividades relevantes para sus objetivos, incluyendo aquéllos del Gobierno, organizaciones públicas o privadas y de agencias o individuos;

b) Publicar o difundir información de todo tipo relacionada con sus objetivos;

c) Establecer y asignar becas para estudios relacionados con sus objetivos;

d) Otorgar reconocimientos, cuando lo consideren apropiado, por contribuciones sobresalientes en la promoción y entendimiento del sistema del Gobierno mexicano;

e) Ejercer todos los recursos económicos que le asigne el Congreso de la Unión en actividades propias del grupo.

#### ARTICULO TRANSITORIO

**Unico.** El presente decreto entrará en vigor el 1o. de septiembre de 2003.

México D.F., a 15 de diciembre de 2001.—  
Diputado: *Tarcisio Navarrete*, del Partido Acción Nacional.»

**La Presidenta:**

**Túrnese a la Comisión de Reglamentos y Prácticas Parlamentaria.**

#### TRANSPORTE

**La secretaria Martha Silvia Sánchez González:**

Proyecto de reforma estructural del transporte.—  
Diputado Juan Manuel Duarte Dávila. — Diciembre de 2001.

#### INDICE

I. Síntesis de exposición de motivos.

II. Reforma constitucional.

III. Reforma estructural del transporte.

«Escudo Nacional de los Estados Unidos Mexicanos.— Cámara de Diputados.— LVIII Legislatura.

Con su permiso diputada Beatriz Paredes Rangel, presidenta de la mesa directiva de la Cámara de Diputados. Honorable Asamblea: por la complejidad y lo extensivo del volumen de la presente reforma, sólo daré lectura a la exposición de

motivos, misma que contiene una síntesis ejecutiva de los alcances y propuestas específicas para el sector transportes solicitando se inserte íntegramente la presente iniciativa en el *Diario de los Debates* y en la *Gaceta Parlamentaria* de esta Cámara de Diputados y solicito el turno a las comisiones de Transportes y Puntos Constitucionales.

Los suscritos firmantes, diputados federales del grupo parlamentario del PAN de la LVIII Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, fracción II de los artículos 55 y 56 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y demás aplicables sometemos a la consideración de esta soberanía el siguiente proyecto de iniciativa de reforma estructural de transportes al tenor de la siguiente

#### EXPOSICION DE MOTIVOS

México cuenta con 335 mil 777 kilómetros de carreteras y caminos rurales, 85 aeropuertos, 28 nacionales y 57 con operaciones internacionales, 6 mil 553 aeronaves entre comerciales, oficiales y particulares, 108 puertos marítimos y fluviales, 26 mil 690 kilómetros en vías férreas y 331 mil unidades de autotransporte de carga y 58 mil 800 de pasaje y turismo.

Es por ello, que el sector transportes es vital para el desarrollo integral del país, porque es el elemento principal para dar acceso de la población de los servicios básicos y de consumo.

Si embargo, uno de los principales problemas que enfrenta este sector es la falta de marco jurídico ágil y actualizado a las nuevas realidades del país, que garantice la equidad, sana competencia, seguridad jurídica y brinde certidumbre a los inversionistas nacionales y extranjeros. Que esté de acuerdo a los tiempos de globalización y desregulación que se han vivido en estos últimos años.

Es función de los legisladores trabajar en la actualización de las leyes y el Estado de Derecho, por lo que los diputados federales suscritos, a través de la iniciativa que hoy presentamos, buscamos establecer en forma clara y precisa las relaciones entre las autoridades y empresas del sector, para hacerlo más competitivo y mejorar su calidad.

Los ejes centrales de esta iniciativa van en dos vertientes que son: una de reforma a la fracción XVII

del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos a efecto de establecer la facultad al Congreso de la Unión para legislar en materia de transporte federal y dos una Ley Federal del Transporte que consiste en concentrar las diferentes leyes de la materia en un documento maestro que evite la dispersión jurídica, de certidumbre y simplifique los procesos y procedimientos de operación para la prestación de los servicios en los diferentes modos de transporte y que está integrada por 19 títulos, 28 capítulos y 457 artículos que versan principalmente sobre disposiciones generales, clasificación de los modos de transporte, definición de las autoridades, concesiones, permisos, contratos, de los servicios de transporte federal sobre tarifas, requisa, construcción mantenimiento, conservación y explotación de las vías generales de comunicación, infracciones, sobre los derechos de los pasajeros, sobre la creación de una comisión técnica consultiva, de un sistema nacional de transporte federal, de la comisión reguladora de transporte y de un registro público del transporte federal.

Esta iniciativa tiene como visión el modernizar nuestro sistema de transportes, mediante la reordenación correcta y sistemática de los preceptos jurídicos, mejorar el servicio público, establecer nuevos mecanismos de colaboración y vigilancia en el sector, adecuar el marco jurídico del sector para poner al país al día y sentar las bases de desarrollo mediante la simplificación administrativa, homologando procedimientos para dar claridad y certidumbre jurídica al sector.

Los objetivos específicos son: dar certeza y seguridad jurídica al particular, perfeccionar los diferentes modos de transportes, que permitan el desarrollo del sector en beneficio de los mexicanos, contar con políticas públicas en materia de transportes, establecer un régimen jurídico adecuado, acorde a la realidad actual que vive el país en materia de desregulación, globalización económica, avance tecnológico de seguridad y la necesidad de un sistema integral logístico del transporte.

Dentro de las aportaciones se puntualiza el respeto a la soberanía de los estados y los municipios a través de sus competencias frente a la Federación proponiendo temas como son: la desafectación de bienes y expropiación. El sistema nacional del transporte federal, la comisión técnica consultiva del transporte federal, con el propósito de evitar invasiones de competencia y respetar los planes de desarrollo urbano de los estados y los municipios cuando se requiera de la infraestructura

que ellos tienen para el desarrollo del transporte federal.

En otro orden de ideas, en lo que se refiere a concesiones y permisos, se trata de unificar criterios claros y transparentes, respetándose los criterios que a nivel práctico y jurídico se han venido dando en este rubro. Por otra parte se busca integrar, un solo organismo los diversos registros que en materia de transporte federal existen en los distintos medios de transporte creando el Registro Público Federal de Transporte, en donde puedan acudir terceros y conocer lo que realmente acontece dentro del transporte federal y en caso de controversias judiciales los usuarios puedan tener una mayor transparencia dentro de ésta. En lo que se refiere a las áreas complementarias al transporte federal se tocan aspectos como: la protección al medio ambiente, seguridad pública, protección a la salud, infracciones y sanciones, derecho al pasajero. Se crea: una comisión reguladora del transporte con la intención de ser un medio ágil de solución a los conflictos que pudieran surgir en el sector.

Por lo anteriormente, expuesto, ponemos a su consideración la presente iniciativa de reforma estructural del transportes por lo que se concentra y actualiza la legislación en materia de transportes.

Dado en el Palacio Legislativo, a 14 de diciembre de 2001.— Diputados: *José R. Escudero B., Orestes Eugenio Pérez Cruz, Juan Manuel Duarte Dávila, Alejandro Gutiérrez Gutiérrez, Ramón Soto Reséndiz, Mercedes Hernández R., Alonso Ulloa V., Esteban Sotelo Salgado, Noé Navarrete González, José T. Lozano y Pardinas, Arturo San Miguel, Francisco Raúl Ramírez A. y Emilio Goicoechea.*»

Muchas gracias.

«Honorable Asamblea: los que suscribimos, diputados federales de la LVIII Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ponemos a consideración de esta respetable soberanía la siguiente iniciativa de decreto que reforma la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a efecto de establecer la facultad para legislar en materia de transporte federal al Congreso de la Unión.

La iniciativa se presenta con arreglo en la siguiente

## EXPOSICION DE MOTIVOS

El transporte, como cualquier actividad humana dentro del ámbito del desarrollo nacional, estatal y municipal, así como internacional, ha venido coadyuvando en las actividades del ser humano en su vida cotidiana, desde la existencia de la humanidad, estrechando relaciones comerciales, de trabajo, de educación, económicas, culturales, turismo, entre otras, lo que permite no sólo en el territorio nacional, realizar dichas actividades en forma pronta y expedita, sino también en el ámbito internacional.

Es del conocimiento público que el hombre, para su traslado, ha venido realizando obras para la construcción de caminos en las vías terrestre, puertos marítimos y varios, aeropuertos para las rutas aéreas, esto es, adecuándose a la naturaleza para la operación de los medios de transporte.

Manfred Lachs en su obra "El Derecho del Espacio Ultraterrestre" en forma precisa y concisa externa un pensamiento que se relacionó con nuestra función legislativa con respecto al transporte mencionado, la ley acompaña al hombre cuando inicia sus grandes aventuras en la tierra, en el mar, en el aire, el desarrollo del transporte por carreteras y ferrocarriles, creó nuevas leyes, razonamientos que se confirman con las leyes que se han venido expidiendo en este Congreso para los distintos medios de transporte que se han desarrollado en México, como son artefactos navales, autotransportes, ferrocarriles, aviones, que son de gran utilidad para lograr el objeto de éste, considerando apropiado el que cita el licenciado Manuel Osorio.

Transporte en un sentido genérico, representa el hecho de llevar un objeto o una persona de un lugar a otro utilizando cualquier medio de locomoción.

Tiene importancia jurídica como contrato de esa índole.

Cabe destacar, que para realizar esta propuesta, se han analizado las causas *de facto et iure*, tanto política, histórica y jurídica de la iniciativa que en este acto se presenta, para lo cual en la Enciclopedia Hispánica, se señalan aspectos interesantes del transporte en nuestro país, como es el caso de los cargadores a los que se les denomina *tameles*, quienes tenían que transportar mercancías a través de un *petlacalli* que era una caja tejida de caña llevándose a cuestas las mercancías que trasladaban y de acuerdo a las necesidades y posibilidades de desarrollo de los habitantes de la nación, han venido, en la manera posible, participando en los distintos medios de comunicación de transporte que se requiere para las exigencias

de desarrollo del ser humano en sus distintas facetas se requiere, ya que, como es bien sabido, es necesario el crecimiento tecnológico para tener competitividad económica y jurídica en la globalización que hoy día tienen que vivir todos los países. Para esto se busca una mayor seguridad jurídica al transporte federal dándole a éste un reconocimiento constitucional que a la fecha no es completamente claro.

Las vías generales de comunicación, revisten de importancia como ha quedado asentado en las relaciones de comercio, seguridad pública, familiares, entre ciudadanos nacionales con ciudadanos de otros países, así como nacionales con nacionales, pero es fundamental que el traslado de mercancías y personas le dan vida a estas vías, además de que desde la aprobación de la Constitución de 1917, el país ha tenido bastantes transformaciones en distintos aspectos sociales, culturales y económicos, por lo que se hace necesario adecuar la Constitución a la realidad que vivimos en materia de transporte federal, ya que éste se ocupa en las distintas vías de comunicación como son las de carácter terrestre, aérea, fluvial y marítima.

Desde 1917, el artículo 73 fracción XVII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos no ha sido analizada con relación al transporte federal, ya que conserva el mismo texto que a la letra dice. "El Congreso tiene facultad para dictar leyes sobre Vías Generales de Comunicación y sobre Postas y Correos, para expedir leyes sobre el Uso y Aprovechamiento de Aguas de Jurisdicciones Federales".

No por lo dicho quiero criticar a nuestros homólogos de 1917; lo que pretendo es dejar claro que la intención es el resultado del análisis del estudio de esta fracción y la evolución que se ha tenido desde aquella época hasta la fecha, en la que ha existido la relación entre los gobiernos Federal, estatal y municipal, por lo que se hace necesario, dentro de este impulso del federalismo, coordinar estas acciones a fin de que surja un certero sistema nacional de transporte que brinde mayor seguridad jurídica y económica a los gobiernos referidos, principalmente a los gobernados en este país y a los extranjeros.

Para la creación de este sistema existen antecedentes legislativos que sirven de fundamento a esta pretensión, como es el decreto de fecha 31 de agosto de 1931, por el cual se publicó la Ley Sobre Vías Generales de Comunicación y Medios de Transporte en la que el artículo tercero distingue con claridad la vía general de comunicación y el medio de transporte al señalar "Las vías generales de comunicación y los medios de transporte que

operen en ellas... ". Ahora bien, en criterio sustentado por el segundo tribunal colegiado en materia penal del tercer circuito con registro 202364, "que no existe definición de lo que es una vía general de comunicación, se debe tomar en cuenta el concepto genérico que establece la Ley de Vías Generales de Comunicación que considera como tales, entre otras, aquellas que entroncan una vía con un país extranjero, las que comunican a dos o más entidades federativas y que sean construidas, en su mayor, parte por la Federación.

Por otra parte, las calles son espacios que quedan entre las edificaciones de un pueblo y sirven para el tránsito de personas, animales y vehículos, además de que son de jurisdicción municipal. En ésta también se distingue con claridad la diferencia entre una vía de comunicación y los medios que se requieren para el uso de ella como son la persona, el animal y el vehículo o transporte.

La Federación, los estados y los municipios han venido participando desde los ámbitos constitucionales de competencia que les corresponde para el desarrollo del transporte federal, mediante obras públicas como son terminales, aeropuertos, centrales de abasto, puertos marítimos, que desde luego, han permitido el progreso de cada una de las entidades referidas, como son los diversos criterios en los que ha tenido que intervenir el Poder Judicial de la Federación qué por mencionar algunos criterios como es el caso de la invasión que se hizo al reglamento de tránsito y vialidad del Estado de Veracruz, ya que involucraba al transporte de carga con el de pasajeros, según consta en el amparo en revisión 1978-1999, tesis aislada del segundo tribunal colegiado en materia administrativa y del trabajo del séptimo circuito.

También existe la invasión de competencia entre el gobierno estatal y municipal de Oaxaca, según criterio jurisprudencial de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en la controversia constitucional 2-98 en la que el reglamento de tránsito y transporte de Oaxaca de Juárez, invadió la esfera competencial del Estado de Oaxaca, en la parte que reglamenta al transporte. Es también importante citar el criterio que el solo título indica el conflicto de competencia y en ésta se relaciona al municipio, entidad federativa y a la Federación que en tesis aislada dictó el segundo tribunal colegiado del vigésimo primer circuito del amparo en revisión 211-92. "Autotransporte federal de pasajeros, las autoridades locales, estatales y municipales, carecen de facultades para reglamentar, prohibir o impedir la prestación de servicio salvo convenio celebrado con la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, a quienes le competen todas las

cuestiones referidas a las vías generales de comunicación y a los medios de transporte que operen en ellos.”

Ante estos criterios se denota que es necesario coordinar desde nuestro Estado de Derecho un reconocimiento al transporte federal para que se consideren y clarifiquen las competencias de todos los niveles de gobierno en la República Mexicana.

El gobernado debe tener al desarrollo social como sistema de vida necesario como requisito prioritario del pueblo que se gobierna, bajo esta tesis se debe reconocer al transporte en sus distintas formas dentro de los tres niveles de gobierno, como parte del mejoramiento económico, social, cultural de la persona, por eso es necesario recordar al licenciado Felipe Tena Ramírez, quien en su obra de derecho constitucional cita “la presencia de la Constitución de estos agregados constitucionales responde a la importancia de determinadas prescripciones”.

De igual forma, el constitucionalista Giovanni Sartori cita con relación a las constituciones “es ante todo, procedimientos cuya intención es la de asegurar un ejercicio controlador del poder”. Siguiendo la tesis de la supremacía de la Constitución en lo que ésta establezca, se entiende para toda la Federación y lo que se ha mencionado en cuanto a la importancia que reviste elevar una adición al artículo mencionado como parteaguas para una coordinación más clara en lo que se refiere a competencias de los niveles de gobierno existentes en nuestro Estado de Derecho aunado a lo anterior, el artículo 122, base primera, inciso *k* de la Constitución Federal, regular el transporte urbano, esto provoca la adecuación constitucional a la distinción entre transporte federal y transporte urbano, lo que tiene como efecto el reconocimiento y adición del transporte federal en nuestra Carta Magna.

Por lo anteriormente expuesto y en el ejercicio de las facultades constitucionales que nos otorga la fracción II del artículo 71, de nuestra Ley Fundamental, someto a la consideración de esta Cámara de Diputados la siguiente

#### INICIATIVA DE DECRETO

Que reforma la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

**Artículo único.** Se reforma la fracción XVII del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

#### Artículo 73.

I a la XVI. . .

XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos, para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal, así como del transporte federal.

#### ARTICULO TRANSITORIO

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

Salón de sesiones de la Cámara de Diputados, a 14 de junio de 2001.»

«Honorable Asamblea: los que suscribimos, diputados federales de la LVIII Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, sometemos a la consideración de esta respetable soberanía el siguiente proyecto de decreto de reforma y estructural del transporte.

#### EXPOSICION DE MOTIVOS

El transporte reviste una gran importancia en sus distintas modalidades, por la necesidad que el ser humano tiene por trasladarse de un lugar a otro sea por aire, tierra, por agua; de igual manera el transporte se convierte en una vía para lograr el desarrollo económico del país.

Este tema es de gran interés para México, de acuerdo al nivel de desarrollo económico mundial, dado por las políticas económicas que se requieren en los albores del siglo que se está viviendo y de acuerdo a la globalización.

El sector transportes es vital para el desarrollo integral del país, el cual permite combatir el aislamiento y permite el acceso de la población a servicios básicos como educación, salud, electricidad, agua potable, drenaje, entre otros, lo cual se traduce en progreso.

Con respecto a lo anterior, México cuenta con un sector de transportes que se define por sus 329 mil 532 kilómetros de extensión en carreteras y caminos rurales.\*

\* Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, D.F. 1999.

En materia de aeropuertos hay un importante avance en el sistema de terminales de las cuales, 47 de ellas cuentan con operaciones a nivel internacional. Los aeropuertos son de gran importancia para el desarrollo interno del país, pues son la vía más importante de transportación de mercancías de exportación y de transporte turístico, 2 mil 197 millones de toneladas kilómetro de carga y correo anual y más de 25 millones de pasajeros-kilómetro al año son trasladados vía aérea, por lo que esta comisión está conciente que se debe dar seguridad a la apertura de la inversión privada en materia de aeropuertos.\*

Finalmente, a lo largo de 11 mil 500 kilómetros de costas se integran 108 puertos marítimos y fluviales, 54 puertos en las costas del pacífico y 54 en el Golfo de México de los cuales solo 38 cuentan con una proyección a nivel internacional.\*

Este punto hace necesario que el sistema de transporte vía marítima tenga una mayor visión operativa y comercial con la opción de participar dentro del proceso de globalización de mercados, este punto es importante ya que México se ubica entre los 10 principales exportadores del mundo. Particularmente para la industria petrolera.

El país mantiene una extensión ferroviaria de 27 mil kilómetros en vías, de tal manera el desarrollo del ferrocarril durante el Siglo XX fue un factor clave para el crecimiento económico que experimentó nuestra nación, en las primeras décadas de este siglo el país controló en su totalidad el manejo de su comercio interior y exterior por vías férreas.\*

Por lo anterior, es necesario utilizar las normas legales en materia de ferrocarriles concluyendo con un marco ágil y flexible que brinde un desarrollo promisorio del sistema ferroviario.

En el rubro de autotransporte federal encontramos que es un sistema con escasos avances durante la última administración, dando como resultado una serie de problemas entre las legislaciones estatales y federales correspondientes a los servicios de regulación del transporte federal, para lo cual es necesario que se cuente con un marco normativo claro, ágil y flexible que garantice la calidad competitiva en esta actividad.

El principal problema al cual se enfrenta este sector, es la falta de aplicación de un marco jurídico y regulatorio que garantice la equidad y la sana

---

\* Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, D.F. 1999.

competencia en la prestación de servicios seguros y rápidos; así como en los beneficios para que este sistema defina su desarrollo. La actualización de este sector es por tanto inminente, lo que hace necesario fortalecer la colaboración entre el Gobierno y los transportistas por medio de un marco legal y normativo, equitativo y con ventajas de acción para el sistema de transporte, evitando lagunas que dan lugar a una discrecionalidad entre el Gobierno y los transportistas.

En cuanto a transporte multimodal México cuenta con una sola empresa dedicada a esta actividad, la cual es Transportación Marítima Mexicana que se vincula con empresas nacionales, tales como Transportación Ferroviaria Mexicana, por lo cual debería darse una mayor apertura a la inversión en este sistema, así como desarrollar un marco legal, claro y ágil, acorde a las demandas actuales de transportación y desarrollo económico del país, siendo este código el que pretende dar esa visión que han venido externando los integrantes de esta comisión.

Por la importancia que juega el sector transportes dentro del desarrollo de nuestro país, la Comisión de Transportes del honorable Congreso de la Unión a través de la iniciativa que hoy presenta, busca establecer en forma clara y precisa las relaciones necesarias con autoridades y empresas que usen o dispongan del transporte federal para que de esta forma se conserve el objetivo primordial de dicha iniciativa hacer más competitivo y con mejor calidad para el uso de los mexicanos a este sector y cuando se requiera de los extranjeros ajustarlo al estado de derecho en que vivimos.

Para cumplir con este objetivo se presentó "políticas públicas en materia de transportes, contribuciones del Poder Legislativo" en el mes de mayo de 2001 como una acción concreta que permite crear la opción de cambio en la sociedad y poder tener una actitud visionaria en el Poder Legislativo, esta iniciativa es producto de cada uno de los foros realizados durante los meses de febrero y marzo del año en curso en las ciudades de Monterrey, NL; Jalapa, Veracruz; Toluca, Estado de México; Mazatlán, Sinaloa y La Paz, Baja California Sur.

De acuerdo a Luis Aguilar Villanueva, que señala: "governar de acuerdo a política pública significa incorporar la opinión, la participación, la corresponsabilidad, el dinero de los ciudadanos, es decir, de los contribuyentes fiscales y actores políticos y autónomos y a causa de ellos ni pasivos ni

unánimes política publica no es sin más cualquier política gubernamental”<sup>1</sup>.

El propósito de estas publicaciones es contar con una propuesta integral en políticas públicas para el sector, destacando la participación de los principales actores en materia de infraestructura carretera, autotransporte federal, transporte ferroviario, transporte aéreo y aeropuertos, transporte marítimo y puertos, transporte multimodal y protección del medio ambiente.

Esta propuesta integral sólo se logrará mediante el establecimiento de una planeación estratégica como método de trabajo; el Gobierno de la República con pleno respeto a las garantías de los estados debe promover la creación de un sistema estatal de planeación democrática con la finalidad de garantizar la articulación y la congruencia entre las acciones de planeación a nivel nacional, estatal y municipal, intentando cubrir todas las regiones del país. Asimismo, ordenar y promover el desarrollo por medio del trabajo conjunto, establecer las políticas acordes con las prioridades del desarrollo nacional y participar sobre la orientación del gasto público, ya que un gobierno debe mantener una relación intrínseca entre regiones, estados y entidades, facilitando la convivencia democrática lo que permitiría dentro del plano de transportes, transformar y mejorar permanentemente la infraestructura generando como consecuencia el uso de estos sistemas de transportes.

Esta visión estratégica de desarrollo presenta tres aspectos básicos:

Primero. Recuperar la seguridad pública que tanto afecta a la convivencia social e inhibe el desarrollo de las actividades productivas;

Segundo. Promover un desarrollo económico con capacidad para generar nuevos empleos y mayores ingresos para la población y

Tercero. Ejercer una nueva forma de Gobierno que sea eficaz en sus acciones y tenga un contacto permanente con la población.

Este tercer punto es de gran importancia, ya que se debe apoyar la función del federalismo integrando la acción de las políticas publicas en razón de las facultades de los estados y municipios en

materia de transportes cumpliendo así con el Pacto Federal.

También en este título se viene a clarificar la competencia en el caso que surgieran controversias en las que fuera necesaria la intervención de los tribunales federales o estatales para asuntos relacionados en las materias jurídicas, civiles, administrativas, mercantiles o penales.

De igual forma, hacer mención de qué autoridades con respecto a las necesidades de competencia, serán las involucradas para la aplicación de esta reforma, sin perder la visión la facultad que la política federal en materia de transportes faculta al Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La presente reforma en estudio tiene como objeto darle facultad a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que se encuentra vinculada necesariamente con la ciudadanía, la economía y la preservación del Estado de Derecho, esto es, el impulso al desarrollo social de los mexicanos el crecimiento con calidad económica y la preservación del Estado de Derecho a través del impulso que esta tiene que realizar como órgano ejecutor del Gobierno Federal.

Cumpliendo con los siguientes puntos: establecer un sistema de tarifas y horarios en el cual se precisa que las tarifas se deberán de determinar y aplicarse desde el punto de vista del equilibrio económico de los usuarios del transporte y empresas de permisionarios o concesionarios, protección al medio ambiente, la capacitación y adiestramiento del personal operacional del sector transportes en general, la inspección y vigilancia que es necesaria para verificar el comportamiento de quienes se encuentren autorizados para ser titulares de un permiso o concesión, considerar las medidas de seguridad pertinentes que salvaguarden a las personas y los bienes, principalmente en el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos, se define como necesaria la participación ciudadana, así como de la infracción, delitos, responsabilidad civil y sanción, es preciso que se unifiquen sanciones a todo el sistema federal en materia de transporte.

Ha sido una preocupación de la Comisión de Transportes la actualización del marco jurídico a través de propuestas a la legislación federal en materia de transportes buscando que esta soberanía no se vea afectada por otros países, ya que a los nacionales se le debe dar un trato justo y equilibrado, para lograr de esta forma una segu-

---

**1 Políticas públicas en materia de transportes, contribuciones del Poder Legislativo, pagina 20**

ridad económica jurídica y social del transporte en México.

Con el fin de resolver los rezagos detectados al interior del sector de transportes resulta necesario rediseñar e instrumentar un marco legal que impulse los modelos nacionales, políticas que coadyuven a solucionar la problemática de cada sistema de transporte, además de atender los altos índices de inseguridad que se han dado al interior del sector transportes.

Esta comisión no está exenta del análisis de definición de costos, tiempo de tránsito y mejores opciones para apoyar al comercio exterior, por lo que este código, objeto de esta iniciativa, pretende la captación ágil y flexible de los procesos operativos de las autoridades, así como la integración de las empresas involucradas dentro del sector.

La reforma que en este acto se presenta se compone de 19 títulos de los cuales al hacer el análisis de cada uno de éstos, en esta tribuna se marcarán aspectos de contenido que esta comisión estima ser importantes como ha quedado establecido en los razonamientos anteriores para un desarrollo justo y equilibrado frente a la actuación del transporte federal en México.

De las disposiciones generales en su articulado menciona el carácter de un orden público e interés social, la aplicación de la reforma entendiéndose por orden público la regulación jurídica que requiere el Estado de Derecho en sus niveles básicos de Gobierno Federal, estatal y municipal respetando en todo momento la soberanía nacional de cada uno de los organismos que se relacionan con el transporte federal por lo que al ser un organismo que se abre a la participación de la sociedad dentro del territorio nacional y su protección al extranjero viene a cubrirse en forma prioritaria el interés social que los particulares frente al Gobierno se requiere.

De igual forma se buscará la participación de este Congreso, ya que las necesidades jurídicas, económicas y sociales que surjan en el futuro en ocasiones será necesario el reglamentarlas, por lo que llevarán ante el pleno para su aprobación cuando sean de carácter general, cumpliendo de esta manera la responsabilidad que asumimos al momento de haber resultado electos por el pueblo mexicano los que estamos aquí presentes.

Con el propósito de dar objeto a esta reforma se señalan una serie de actividades como son las de regular el aprovechamiento, explotación, uso, administración, eficiencia, operación, registro y

demás actos necesarios, que se requieran para el desarrollo del transporte federal y las vías federales de comunicación en los que éstos operan.

En consecuencia, nuestro sistema de transportes debe fijar sus prioridades con base en las actividades de mayor demanda de la población, en el interés nacional y en el apoyo a servicios de gran rentabilidad como lo es el comercio exterior, para lo cual debemos contar con un manejo financiero y fiscal acorde a las expectativas que marca el desarrollo interno del país.

La actividad de la Comisión de Transportes sirve para definir y transformar el marco jurídico que rige a los transportes en México, en suma, la competencia es una actividad que debe apoyarse en una legislación corresponsable y eficiente que busque proteger el proceso económico y comercial contra los monopolios y los oligopolios del mercado comercial.

También se desarrollarán aspectos importantes dentro de la actividad del transporte federal, para que ésta tenga una mayor libertad de acción a través del análisis y la búsqueda de una planeación económica y de un desarrollo hacendario óptimo para la conservación de las empresas dedicadas a esta materia mediante estímulos fiscales.

Se ejercitará el derecho de petición a través de la forma escrita y en ningún momento dejará la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de dar contestación en forma fundada y con argumentos validos a la solicitudes que presenten los ciudadanos; cumpliendo en forma fehaciente lo estipulado por el artículo 8o. de la Constitución Política de los Estados Mexicanos dejando a un lado la discrecionalidad de la negativa ficta.

Dado que en la actualidad todas las empresas incluyendo las del transporte se encuentran relacionadas con aspectos netamente corporativos se aplicará la supletoriedad del derecho únicamente en los casos en los que por analogía de las figuras jurídicas que este código relaciona sea indispensable.

Se implementará un sistema general y uniforme en lo relacionado a la matrícula de los transportes federales con el propósito de lograr a través de esta matriculación una aplicación justa y equitativa respecto al análisis estadístico de cada uno de éstos para que en un futuro se logre un crecimiento uniforme de todo este sistema.

La jurisdicción territorial, ejecutiva y judicial es un tema que tiene gran importancia en virtud de que

viene a aclarar el ámbito de aplicación de este código en materia federal respetando la jurisdicción de las autoridades que se encuentran relacionadas en el ámbito estatal y municipal, definiendo en forma clara y precisa sus atribuciones dentro de las jurisdicciones de cada uno de los gobiernos del Estado.

Es de todos conocido que para la construcción y explotación de una terminal se requiere forzosamente del ámbito territorial en el cual se establecerá, lo que tiene como consecuencia el que en ocasiones se vaya a ver afectado el desarrollo urbano de algún estado o municipio. Este código pretende respetar y marcar lineamientos legales para lograr esa desafectación.

Es fundamental el tratar dentro de la reforma, el desarrollo económico y la inversión extranjera, ya que si se habla de globalización económica, también se debe buscar a través de este código el desarrollo en esta materia de las personas que se encuentran involucradas en el transporte federal, buscando frente a la inversión extranjera así como en los tratados internacionales un trato igualitario para nuestros connacionales en la que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se encuentra involucrada, ya que conoce la situación real del país en este ámbito.

Para tal efecto, se propone la creación de la Comisión Técnica Consultiva del Transporte Federal. La intención de este organismo es de consulta y opinión para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la que deberá integrarse por personas que conozcan sobre la problemática en la que vive el país en relación a esta materia buscando dar opiniones profesionales que coadyuven al desarrollo integral del país y coordinen y estén al pendiente de todo el acontecer no sólo nacional e internacional, sino también en los estados. Es por esto, que para una adecuada información y opinión, esta comisión técnica consultiva podrá crearse una a nivel federal y otra en cada Estado de la República, porque no olvidemos que para el desarrollo económico de una entidad federativa y una entidad municipal, se requiere del transporte y, el conocer la situación real que prevalece en el mismo es necesario la participación de éstas. Es de aclararse que en la comisión estatal también existirá un representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para establecer una relación estrecha con los mandatarios de los estados y de los municipios.

El lograr la congruencia de las normas, sistemas y procedimientos hará más productiva la actividad del transporte federal, como pueden ser aspectos relacionados con tratados internacionales,

problemas en el otorgamiento de permisos y en su caso concesiones, métodos para mejorar el transporte desde un punto de vista financiero y de calidad entre otros, para este fin se podrán establecer en forma temporal comités de trabajo para aspectos de análisis e investigación con el propósito de que se lleve en forma más clara y precisa por personas especializadas sobre la problemática en las que por razones de falta de experiencia se requiera de alguien aún más especializado, siendo la razón como ha quedado centrado el buscar una solución de fondo al problema que se le proponga a la comisión.

Además se propone el Sistema Nacional del Transporte Federal, la creación de una Comisión Reguladora del Transporte Federal, cuyo objeto primordial es actuar en forma autónoma como conciliador o árbitro de las controversias relacionadas con el transporte federal.

Asimismo del Registro Público del Transporte Federal, es un órgano necesario para que se pueda determinar, planificar, controlar y llevar acciones de desarrollo para este medio de transporte, por lo que se pretende crear una única dependencia en la cual se lleve la inscripción de los distintos actos que realicen los transportistas con el fin de asegurar también sus derechos frente a terceros, ya que como quedó señalado en los párrafos anteriores, una de las mayores demandas con relación a la situación del transporte lo es precisamente la seguridad jurídica que éstos pudieran tener, además de que este padrón puede servir para realizar estudios de desarrollo, más claros y más transparentes que permitan que el transporte federal cubra lugares que por razones de conveniencia económica no se ha logrado y así equilibrar más la economía del país y su sociedad.

En lo que se refiere a contratos y convenios, en esta materia el derecho ha evolucionado en forma constante y permanente creándose figuras jurídicas nuevas, además de que se han respetado las ya existentes, en las actuales legislaciones que se relacionan con el transporte se encuentran diversas disposiciones legales en las leyes que vinculan a la materia objeto de este código, por lo que la comisión respeta los criterios jurídicos que son claros en este tenor, proponiendo para aspectos de lo que en la teoría jurídica se llaman contratos innominados, la figura del convenio que se ha venido dando en virtud de las necesidades comerciales, así como en las obligaciones que requieren celebrar aspectos contractuales los titulares del transporte proponiendo que los contratos y en su caso, convenios que en el código aparece en nominados, sean aprobados por la

Secretaría y después puedan ser impresos por los titulares de los contratos que deseen explotarlos, estableciendo este sistema del control precisamente para seguir dando la certeza jurídica, que lo que se está actuando se encuentra apegado a las políticas y lineamientos del Estado de Derecho en materia de transporte federal, por lo que puede considerarse innominado y puede tener validez jurídica para efectos del transporte federal, lo que no vaya contrario a la moral y al derecho.

Acerca de los permisos y concesiones, el presente código busca establecer un sistema real para el otorgamiento de permisos y concesiones y que al mismo tiempo sea transparente procurando que cuando lo solicite alguna persona interesada o, en su caso, lo convoque la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se establezcan bases claras y acordes a las necesidades del país, es por esto que reconociendo que el transporte federal se clasifica en distintas modalidades pero finalmente en cualquiera de éstas sirve para el desarrollo económico y social del país, lo que hace necesario el que se realicen convocatorias que cubran requisitos indispensables y de calidad para que una vez que se declare alguna persona con el derecho de complementar el permiso o la concesión cumpla con las necesidades y urgencias que el país requiere, desde luego, dentro de este proceso de convocatoria, se debe aclarar en forma transparente a quienes no hayan sido ganadores, teniendo derecho a la petición que este código establece, asimismo esta comisión, no es sumisa en reconocer que existen modalidades del transporte que no pueden quedar en una convocatoria estándar pero sí se puede ampliar a las necesidades de la modalidad del transporte que se trate, es por esto que este capítulo trata varios temas desde la forma de otorgarse y de revocarse la concesión y en su caso la caducidad por falta de interés de quien haya adquirido ese derecho buscando que esto rijan a través del principio de igualdad y equidad en un trato no discriminatorio.

## LEY DEL TRANSPORTE FEDERAL

### INDICE

#### TITULOS

Primero. Disposiciones generales

Segundo. Clasificación

Tercero. De las autoridades

Cuarto. Concesiones y permisos

Quinto. De los contratos

#### CAPITULOS

I. Contratos de transporte aéreo

II. Contrato de fletamiento de aeronaves

III. Contratos de fletamiento de navegación

IV. Contrato de transporte de mercancías por agua

V. Contrato de transporte de pasajeros por agua

VI. Contratos de remolque transporte

VII. Del contrato de seguro aeroportuario

VIII. Del contrato de seguro aéreo

IX. Del contrato de seguro marítimo

X. De la cesión de derechos

#### TITULO

Sexto. De los servicios públicos del transporte federal

#### CAPITULOS

I. Del servicio público de transporte aéreo

II. Del servicio público de transporte aeroportuario

III. Del servicio público de transporte ferroviario

IV. Del servicio público del autotransporte federal

V. Del servicio público de navegación

VI. De la marina mercante

VII. De la propiedad de las embarcaciones

VIII. De los servicios portuarios

IX. De la administración portuaria integral

#### TITULOS

Séptimo. Tarifas

Octavo. Requisa

Noveno. De la construcción, conservación, explotación y mantenimiento de las vías generales de comunicación en que opera el transporte federal

Décimo. De las responsabilidades

LEY DEL TRANSPORTE FEDERAL

Decimoprimer. Verificación

**TITULO PRIMERO**

Decimosegundo. Accidentes y salvamento

**Disposiciones generales****CAPITULOS**

I. De la navegación

II. De la aviación civil

**TITULOS**

Decimotercero. Infracciones y sanciones

Decimocuarto. De la comisión técnica consultiva del transporte

Decimoquinto. Del sistema nacional del transporte federal

**CAPITULOS**

I. De la coordinación

II. De las autoridades competentes

III. Convocatoria e integración

**TITULO**

Decimosexta. De la comisión reguladora del transporte federal

**CAPITULOS**

I. Objeto e integración

II. Del procedimiento de conciliación y arbitraje

**TITULOS**

Decimoséptimo. Del registro público del transporte federal

**CAPITULOS**

III. Objeto e integración

IV. Automatización y forma de inscripción

**TRANSITORIOS**

**Artículo 1o.** Las disposiciones de la presente ley son de orden público e interés social y tienen por objeto regular la explotación, construcción, administración, uso, aprovechamiento, operación, seguridad, registro, servicios, conservación y mantenimiento de la infraestructura carretera, sistema ferroviario, autotransporte federal, transporte aéreo y aeropuertos, transporte multimodal, transporte marítimo y puertos, así como las vías generales de comunicación en las que opere el transporte federal.

**Artículos comparados de la legislación federal en materia de transportes.**

Artículo 1o. Ley de Navegación.

Artículo 1o. Ley de Aeropuertos.

Artículo 1o. Ley de Caminos, Puertos y Autotransporte Federal.

Artículo 1o. Ley de Puertos.

Artículo 1o. Ley de Aviación Civil.

Artículo 1o. Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

**Artículo 2o.** Todo usuario de transporte público federal en cualquiera de sus modalidades tendrá derecho de información transparente y detallada del servicio contratado para lo cual la empresa prestadora se encuentra obligada a mantener la información en un lugar visible.

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

I. Administrador aeroportuario: persona física designada por el concesionario o permisionario de un aeródromo civil que tendrá a su cargo la coordinación de las actividades de administración y operación que se realicen dentro del mismo;

II. Administrador portuario: el titular de una concesión para la administración portuaria integral;

III. Aeronave: cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo;

IV. Aereovía: ruta aérea dotado de radio ayudas a la navegación;

V. Aeródromo de servicio al público: aeródromo civil en el que existe la obligación de prestar servicios aeroportuarios y complementarios de manera general e indiscriminado a los usuarios; se incluyen a los aeropuertos que son de servicios publico y están sujetos a concesión y a los aeródromos de servicio general sujetos a permiso;

VI. Aeródromo de servicio general: aeródromo de servicio al público distinto a los aeropuertos destinados a la atención de las aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo no regular, así como del privado comercial y privado no comercial;

VII. Aeródromo de servicio particular: aeródromo civil destinado a los propios fines del permisionario, o a los terceros con quienes libremente contrate;

VIII. Aeródromo civil: área definida de tierra o agua adecuada para el despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación, esto se clasifica en aeródromos del servicio al publico y de servicio particular;

IX. Aeródromo internacional: aeródromo de servicio al público declarado internacional por el Ejecutivo Federal y habilitado de conformidad con las disposiciones aplicables con infraestructura, instalaciones y equipos adecuados para atender a las aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo internacional y que cuente con autoridades competentes;

X. Aeropuerto: aeródromo civil del servicio publico que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo regular y del no regular, así como del transporte privado comercial y privado no comercial;

XI. Arrastre: movimiento del equipo de arrastre que efectúa un concesionario a solicitud de un tercero;

XII. Artefacto naval: toda construcción flotante o fija que no estando destinadas a navegar cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas, fluviales o lacustres o de exploración y explotación de recursos naturales incluyendo a las plataformas fijas con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar;

XIII. Autotransporte privado: el que efectúan las personas físicas o morales respecto a bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como personas vinculadas con los mismos fines sin que por ello genere un cobro;

XIV. Cabotaje: el transporte mediante remuneración o cualquier otro tipo de contraprestación onerosa, con carga o correo a cambio de una contraprestación;

XV. Caminos o carreteras:

a) Los que entronquen con algún camino de país extranjero;

b) Los que comuniquen a dos o más estados de la Federación y

c) Los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la Federación, con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios;

XVI. Carta de porte: es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se suscitan con motivo del transporte de las cosas, contendrá las menciones que exige el código de la materia y surtirá los efectos que en él se determinen;

XVII. Carreteras de dos cuerpos: se medirá a partir del eje de cada uno de ellos;

XVIII. Carro: unidad de equipo de arrastre destinada al transporte de carga;

XIX. Centros de control de tráfico: instalaciones en las que se efectúa el despacho de trenes que rige su movimiento sobre tramos indefinidos;

XX. Certificado de aeronavegabilidad: documento oficial que acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo;

XXI. Certificado de matrícula: documento que identifica la nacionalidad del transporte;

XXII. Comercialización: acto mediante el cual el concesionario o permisionario ofrece al público la posibilidad de contratar un servicio de transporte de pasajeros, de carga o correo pudiendo realizarse en vía terrestre, marítima o aérea;

XXIII. Comercio marítimo: la adquisición, operación y explotación de embarcaciones con objeto de

transportar por agua personas, mercancías o cosas o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación;

XXIV. Conductor: la persona que lleva el dominio del movimiento del medio de transporte;

XXV. Derecho de vía: la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación ferroviaria, cuyas dimensiones y características fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual no podrá ser inferior a 20 metros a cada lado de eje de camino;

XXVI. Embarcación: toda construcción destinada a navegar cualquiera que sea su clase y dimensión;

XXVII. Envase exterior: se entiende aquél que contiene el envase primario y le sirve de protección;

XXVIII. Envase interior: todo recipiente destinado a contener un producto y que entra en un contacto directo con el mismo conservando toda su integridad física, química y sanitaria, entre otras;

XXIX. Equipo de arrastre: vehículo ferroviario para transporte de personas o carga que no cuentan con tracción propia;

XXX. Equipo ferroviario: los vehículos atractivos, de arrastre o de trabajo que circulan en las vías férreas;

XXXI. Equipo de trabajo: vehículo ferroviario que se utiliza para los trabajos de construcción, conservación y mantenimiento en las vías férreas o en maniobras de salvamento;

XXXII. Equipo tractivo: vehículo ferroviario autopulsado que se utiliza en las vías férreas para el movimiento de equipo ferroviario;

XXXIII. Escape o lacero: vía férrea auxiliar conectada por ambos extremos para evitar el encuentro y permitir el paso de trenes o para almacenar equipo ferroviario;

XXXIV. Espacio aéreo: es el situado sobre el territorio nacional como vía general de comunicación sujeta al dominio de la nación;

XXXV. Expedidor: persona física o moral que a nombre propio o de un tercero, contrata el servicio de transporte de materiales o residuos peligrosos o cualquier material análogo;

XXXVI. Helipuerto: aeródromo civil para el uso exclusivo de helicópteros;

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

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

XXXIX. Marina Mercante Mexicana: el conjunto formado por las embarcaciones mercantes mexicanas y su tripulación, empresas navieras y agencias navieras consignatarias de buques y puertos mexicanos;

XL. Material peligroso: aquellas sustancias peligrosas, sus remanentes, envase y embalajes, así como los demás componentes que conforman la carga que será transportada por las unidades;

XLI. Matrícula: es todo registro oficial otorgado por la Secretaría para la habilitación del transporte federal;

XLII. Navegación: la actividad que realiza una embarcación para trasladarse por agua de un punto a otro con rumbo y fines determinados;

XLIII. Norma: Norma Oficial Mexicana que expide la Secretaría o dependencia competente sujetándose a lo dispuesto en la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización;

XLIV. Pasajero: es toda persona usuaria de un vehículo no siendo el conductor y que ocupa un lugar dentro del vehículo;

XLV. Paradores: instalaciones y construcciones adyacentes al derecho de vía de una carretera federal en las que se presenten servicios de alojamiento, alimentación, servicios sanitarios, servicios a vehículos y comunicaciones, a las que se tienen acceso desde la carretera;

XLVI. Peatón: toda persona que transite a pie por aceras y calles;

XLVII. Puentes:

a) Nacionales: los construidos por la Federación, con fondos federales o mediante concesión o

permiso federales por particulares, estados o municipios en los caminos federales o vías generales de comunicación o para salvar obstáculos topográficos sin conectar con caminos de un país vecino y

b) Internacionales: los construidos por la Federación con fondos federales o mediante concesión federal o particulares, estados o municipios sobre las corrientes o vías generales de comunicación que formen parte de las líneas divisorias internacionales;

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

XLIX. Purgar: acción de evacuar o eliminar un flujo de cualquier depósito utilizado para el transporte de materiales y residuos peligrosos;

L. Recinto portuario: la zona federal delimitada y determinada por la Secretaría y por desarrollo social de los puertos, terminales y marinas que comprenden las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicio portuarios;

LI. Remanente: envases o sustancias materiales o residuos peligrosos que persisten en los contenedores o embalajes después de su vaciado o desembalaje;

LII. Remolque: vehículo no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un transporte de motor;

LIII. Residuo peligroso: todos aquellos residuos en cualquier estado físico que por sus características corrosivas, tóxicas, venenosas, reactivas explosivas, inflamables, biológicas, infecciosas o irritantes representen un peligro para el equilibrio ecológico o el ambiente;

LIV. Ruta: trayecto autorizado entre dos puntos que se configuran dentro de las vías de jurisdicción federal y local, así como al extranjero;

LV. Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

LVI. Seguro: la garantía por cualquier daño o accidente de los usuarios y en su caso del transporte;

LVII. Servicio de autotransporte al turismo: el que se presta en forma no regular destinado al traslado de personas con fines recreativos, culturales y de esparcimiento hacia el centro o zonas de interés;

LVIII. Servicio de autotransporte de carga: el porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal;

LIX. Servicios auxiliares de caminos, puentes y autotransporte federal: los que sin formar parte del autotransporte federal de pasajeros, turismo o carga complementan su operación y explotación;

LX. Servicios de autotransporte de pasajeros; el que se presta en forma general sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos;

LXI. Servicio de mensajería y paquetería: el porte de paquetes debidamente envueltos o rotulados o con embalaje que permitan su traslado y que se entreguen por ésta a terceros en caminos de jurisdicción federal;

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

LXIII. Servicio público de transporte aéreo: el que se ofrece de manera general incluyendo el servicio público sujeto a concesión, así como otros servicios sujetos a permiso;

LXIV. Servicio público de transporte ferroviario de carga: el que se presta en vías férreas destinado al porte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros;

LXV. Servicio público de transporte ferroviario de pasajeros: el que se presta en vías férreas destinado al traslado de personas;

LXVI. Servicios de transporte aéreo nacional e internacional: el que se presta entre dos o más puntos;

LXVII. Servicio de transporte aéreo regular: el que está sujeto a itinerarios, frecuencias de vuelos y horarios;

LXVIII. Sistema ferroviario: las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares;

LXIX. Sustancia peligrosa: todo aquel elemento compuesto, material o mezcla de ellos que independientemente en su estado físico represente un riesgo potencial para la salud, el ambiente, la seguridad de los usuarios y la propiedad de terceros. También se consideran bajo esta definición los agentes biológicos causantes de enfermedades;

LXX. Transporte: medio o vehículo usado para transportar personas o cosas.

LXXI. Transportista: el titular de una concesión o permiso para la concesión de permiso de transporte federal cualquiera que sea su naturaleza;

LXXII. Transporte multimodal: es el diseño articulado eficiente de movimiento de la carga para lograr una coordinación entre usuarios y proveedores de servicios;

LXXIII. Tarifa: tabla de precios que se destina para el uso del transporte federal ya sea de pasajeros, concesiones y demás autorizaciones que se deriven del mismo;

LXXIV. Terminal de autotransporte federal: las instalaciones auxiliares al servicio de autotransporte de pasajeros, en donde se efectúa la salida y llegada de autobuses para el ascenso y descenso de viajeros y tratándose de autotransporte de carga en las que se efectúa la recepción, almacenamiento y despacho de mercancías, el acceso, estacionamiento y salida de los vehículos destinados a este servicio;

LXXV. Terminal portuaria: la unidad establecida en un territorio que permite la realización íntegra de la operación del transporte de un punto de origen y al que se destina;

LXXVI. Terminal tratándose del servicio público de transporte ferroviario de carga: en las que se realiza la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de bienes;

LXXVII. Terminal tratándose del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros: las instalaciones en donde se efectúa la salida y llegada de trenes para el ascenso y descenso de pasajeros;

LXXVIII. Tratados: son los acuerdos que se celebren entre la nación mexicana y un país extranjero;

LXXIX. Tren: una máquina o más de una máquina que transita por las vías ferroviarias con o sin carros acoplados exhibiendo indicadores.

LXXX. Unidad de arrastre: vehículo para el transporte de materiales y residuos peligrosos no dotados por medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo de motor;

LXXXI. Ventear: acción de liberar los gases y vapores acumulados en un recipiente, tanque o contenedor cerrado;

LXXXII. Vía general de comunicación: son aquellas que comunican a dos o más entidades federativas entre sí o en su caso con algún país extranjero;

LXXXIII. Vía pública: toda carretera o calle o espacio aéreo o fluvial o marítimo de jurisdicción federal destinada a la operación del transporte y en su caso tránsito de peatones sin más limitación que las impuestas por la ley;

LXXXIV. Vías férreas: son vías generales de comunicación cuando comuniquen entre sí a dos o más entidades federativas; en todo o parte del trayecto, estén dentro de la zona fronteriza de 100 kilómetros o en la faja de 50 kilómetros a lo largo de las costas, con excepción de las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país y que no operen fuera de los límites de las poblaciones y entronquen o conecten con alguna otra vía férrea, siempre que presten servicio al público. Se exceptúan las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país. Son parte integrante de la vía general de comunicación ferroviaria el derecho de vía, los centros de control de tráfico y las señales para la operación ferroviaria;

LXXXV. Vías generales de comunicación por agua o vías navegables: el mar territorial, los ríos, las corrientes, vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, los canales que se destinen a la navegación, así como las superficies acuáticas de los puertos, terminales y marinas y sus afluentes que también lo sean;

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

LXXXVII. Zona de protección: espacio de dimensiones definidas destinado a proteger procedimientos de aproximación y salida del transporte.

**Artículos comparados de la legislación federal en materia de transportes**

Artículo 2o. Ley de Navegación.

Artículo 2o. Ley de Aeropuertos.

Artículo 2o. Ley de Caminos, Puertos y Auto-transporte Federal.

Artículo 2o. Ley de Puertos.

Artículo 2o. Ley de Aviación Civil.

Artículos 2o. y 3o. Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

**Artículo 4o.** Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes y servicios de autotransportes, las vías generales de comunicación por agua, la navegación, el comercio marítimo en las aguas interiores y en las zonas marinas mexicanas, la administración, operación, explotación y servicios de aeródromos civiles y de puertos como las demás actividades conexas a éstos, la explotación, uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional y las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y sus servicios auxiliares.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de todas las controversias del orden civil o criminal que se susciten sobre el cumplimiento y aplicación de la presente ley. Cuando dichas controversias sólo afecten intereses particulares, podrán conocer también de ellas, a elección del actor, los jueces y tribunales del orden común de los estados y del Distrito Federal.

Las autoridades que conozcan de las controversias a que se refiere el párrafo anterior, proveerán lo necesario para que no se interrumpa la prestación de servicio público de aeropuertos y transporte ferroviario.

**Artículos comparados de la legislación federal en materia de transportes**

Artículos 3o., 4o., 5o. y 7o. Ley de Vías Generales de Comunicación.

Artículo 3o. Ley de Navegación.

Artículo 3o. Ley de Aeropuertos.

Artículo 5o. Ley de Caminos, Puertos y Autotransporte Federal.

Artículo 3o. Ley de Puertos.

Artículo 3o. Ley de Aviación Civil.

Artículo 4o. Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

**Artículo 5o.** A falta de disposición expresa en la presente ley se aplicarán en forma supletoria:

I. Los Tratados Internacionales.

II. La Ley de Vías Generales de Comunicación.

III. La Ley Orgánica de la Adición Pública Federal.

IV. La Ley Federal Sobre Metrología y Normalización.

V. El Código Fiscal de la Federación.

VI. El Código de Comercio.

VII. El Código Civil Federal.

VIII. El Código Federal de Procedimientos Civiles.

IX. La Ley General de Sociedades Mercantiles

X. La Ley de Inversión Extranjera

XI. La Ley General de Bienes Nacionales.

XII. La Ley Federal del Mar.

XIII. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

XIV. Las demás leyes especiales y reglamentos que se relacionen con el transporte federal.

**Artículos comparados de la legislación federal en materia de transportes**

Artículo 5o. Ley de Navegación.

Artículo 4o. Ley de Aeropuertos.

Artículo 4o. Ley de Caminos, Puertos y Auto-transporte Federal.

Artículo 4o. Ley de Puertos.

Artículo 4o. Ley de Aviación Civil.

Artículo 4o. Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

## TITULO SEGUNDO

### Clasificación

**Artículo 6o.** El transporte federal se clasifica en:

I. Aeronaves mexicanas:

a) Civiles: que podrán ser de servicio al público, las empleadas para la prestación al público de un servicio de transporte aéreo regular o no regular nacional o internacional y

b) Privadas: las utilizadas para usos comerciales diferentes al servicio al público o para el transporte particular sin fines de lucro y aquéllas cuyo fin expreso sea la experimentación, acrobacia, exhibición y las que por su naturaleza sean de colección y

II. Aeronaves de Estado:

a) Las de propiedad o uso de la Federación distintas de las militares, a la de los gobiernos estatales y municipales y las de las entidades para estatales.

b) La militares que son destinadas o en posesión del Ejército, Armada y Fuerza Aérea nacionales.

III. Aeronáutica.

IV. Embarcaciones y artefactos navales:

a) Por su uso: de transporte de pasajeros, de transporte de carga, de pesca, de recreo y deportivas.

b) Especiales: son las que incluyen dragas, remolcadores, embarcaciones de salvamento, seguridad pública y todas las no comprendidas dentro de la clasificación relacionada con el aspecto marítimo.

c) Por su dimensión: en buque o embarcación mayor, toda embarcación de 500 unidades de arqueo bruto o mayor que reúna las condiciones para navegar y embarcación menor, al de menos de 500 unidades de arqueo bruto o menos de 15 metros de esa flora cuando no sea aplicable la medida por arqueo.

V. Del servicio ferroviario:

a) Transporte de pasajeros. Atendiendo la forma de operación y calidad del servicio se clasifica en las modalidades siguientes: regular y especial, los que a su vez se dividen el primero en urbano, suburbano, interurbano y el segundo en turístico o particular.

b) Transporte de carga.

VI. Autotransporte Federal:

a) Autotransporte de pasajeros. Se clasifica en los siguientes servicios: de lujo, ejecutivo, de primera, económica, mixta y transportación terrestre de pasajeros, de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos.

b) Autotransporte de turismo. Se clasifica en los siguientes servicios: turístico de lujo, turístico de excursión y chofer guía.

c) Autotransporte de carga. Se clasifica en carga general y carga especializada.

d) Autotransporte federal oficial. Destinado para uso de funcionarios a nivel federal dentro de la administración pública.

e) Autotransporte federal. Se puede clasificar en automóviles, camiones, remolques, motocicletas, ambulancias, grúa que para su uso requieran autorización por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

f) Autotransporte militar y naval. Son para fines de uso exclusivo del Ejército y en su caso de la Marina.

g) Servicios auxiliares al autotransporte federal. Se clasifican en terminales de pasajeros, interiores de carga, arrastre, salvamento y depósito de vehículos, unidades de verificación y paquetería y mensajería.

VII. Transporte multimodal. Es el destinado en forma eficaz y competitiva para lograr un control absoluto de eficiencia y calidad en el movimiento de carga.

VIII. Los puertos y terminales.

a) Por su navegación en: de altura, cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales y de cabotaje, cuando sólo atiendan

embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales.

b) Por sus instalaciones y servicios, enunciativamente en: comerciales, cuando se dediquen, preponderadamente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo; industriales, cuando se dediquen, preponderadamente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal; pesqueros, cuando se dediquen, preponderadamente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera y turísticos, cuando se dediquen, preponderadamente, a la actividad de cruceros turísticos y marinas.

c) Por su uso en: públicas, cuando exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante y particulares, cuando el titular las destine para sus propios fines y a terceros mediante contrato.

IX. Infraestructura carretera.

X. Aeropuertos:

a) Aeródromos civiles: según sus características en cuanto infraestructura, instalaciones, equipo y servicios, se clasifican en categorías, en los términos que establezca el reglamento respectivo.

b) Servicios aeroportuarios: los que les corresponde prestar originariamente al concesionario o permisionario, de acuerdo con la clasificación del aeródromo civil y que pueden proporcionarse directamente o a través de terceros que designe y contrate. Estos servicios incluyen los correspondientes al uso de pistas, calles de rodaje, plataformas, ayudas visuales, iluminación edificios terminales de pasajeros y carga, abordadores mecánicos; así como los que se refieren a la seguridad y vigilancia del aeródromo civil y a la extinción de incendios y rescate, entre otros.

c) Servicios complementarios: los que pueden ser prestados por los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo, para sí mismos o para otros usuarios o por terceros que aquéllos designen. Estos servicios incluyen, entre otros, los de rampa-tráfico, suministro de combustible a las aeronaves, avituallamiento, almacenamiento de carga y guarda, mantenimiento y reparación de aeronaves. Para la prestación de estos servicios deberá suscribirse contrato con el concesionario o permisionario del aeródromo civil del que se trate.

d) Servicios comerciales: los que se refieren a la veta de diversos productos y servicios a los usuarios del aeródromo civil y que no son esenciales para la operación del mismo ni de las aeronaves. Estos servicios pueden ser prestados directamente por el concesionario o permisionario o por terceros que con él contraten el arrendamiento de áreas para comercios restaurantes, arrendamiento de vehículos, publicidad, telégrafos, correo, casas de cambio, bancos y hoteles, entre otros.

**Artículo 7o.** Son partes integrantes del transporte federal:

I. Los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás dependencias y accesorios de las mismas y

II. Los terrenos y aguas que sean necesarios para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras a que se refiere la fracción anterior. La extensión de los terrenos y aguas y el volumen de éstas se fijará por la Secretaría.

**Artículos comparados de la legislación federal en materia de transportes**

Artículo 2o. Ley de Vías Generales de Comunicación.

Artículo 9o. Ley de Navegación.

Artículos 5o. y 48. Ley de Aeropuertos.

Artículos 33 y 52. Ley de Caminos, Puertos y Autotransporte Federal.

Artículos 9o. y 10. Ley de Puertos.

Artículo 5o. Ley de Aviación Civil.

Artículo 37. Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

## TITULO TERCERO

### De las autoridades

**Artículo 8o.** La autoridad en materia aeroportuaria, marítima, puertos, aviación civil, servicio ferroviario y servicio de autotransporte federal radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría, en los siguientes casos y sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal.

I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los sistemas aero-

portuarios, ferroviarios y portuario nacional, así como de los servicios de transporte aéreo, por agua y de la marina nacional, de los caminos, puentes, servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares;

II. Otorgar concesiones, permisos y autorizaciones en los términos de esta ley, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación, terminación o revocación;

III. Expedir las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones administrativas, así como verificar y certificar su cumplimiento;

IV. Establecer las bases generales de regulación tarifaria;

V. Expedir certificados de matrícula, de aeronavegabilidad y los de explotador de servicios aéreos y en su caso, decretar la suspensión, cancelación, revalidación o revocación de los mismos, así como llevar el Registro Aeronáutico Mexicano;

VI. Interpretar la presente ley y sus reglamentos para efectos administrativos;

VII. Representar al país ante organismos internacionales e intervenir en las negociaciones de tratados y convenios internacionales, en coordinación con las dependencias competentes;

VIII. Promover la participación de los sectores social y privado, así como de los gobiernos estatales y municipales, en los medios de transporte;

IX. Promover el desarrollo de la industria aeronáutica, así como la aviación comercial y no comercial;

X. Aprobación, revisión o modificación de tarifas, circulares, horarios, tablas de distancia, clasificaciones y en general, todos los documentos relacionados con la explotación;

XI. Integrar el registro de las concesiones y permisos que se otorguen conforme a lo dispuesto en la presente ley;

XII. Vigilar, supervisar, inspeccionar, verificar y certificar los aspectos técnicos y normativos de los modos de transporte, así como las vías generales de comunicación en las que opere el transporte federal;

XIII. Construir, establecer, administrar, operar, explotar y conservar directamente caminos y

puentes, aeródromos civiles, sistema de aerovías dentro del espacio aéreo nacional y prestar los servicios, cuando así lo requiera el interés público;

XIV. Autorizar la práctica de visitas de verificación;

XV. Designar o en su caso, remover a los comandantes regionales, comandantes de aeropuertos, helipuertos y aeródromos civiles en general, así como al personal técnico especializado que preste sus servicios en los mismos;

XVI. Expedir y aplicar las medidas y normas de seguridad e higiene que deben observarse en los servicios de transporte federal, así como verificar su cumplimiento;

XVII. Promover la formación, capacitación y adiestramiento del personal aeronáutico, de la marina mercante y del servicio de transporte federal;

XVIII. Imponer sanciones establecidas en esta ley y sus reglamentos;

XIX. Integrar la información estadística de la flota mercante, el transporte y los accidentes en aguas mexicanas;

XX. Establecer y organizar un cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior;

XXI. Realizar investigaciones y actuaciones, así como designar peritos facultados profesionalmente en la materia y emitir dictámenes de los accidentes e incidentes marítimos, fluviales, lacustres, aéreos, portuarios, autotransportes y ferroviarios;

XXII. Determinar las áreas e instalaciones de uso público y

XXIII. Las demás que señalen ésta y otras disposiciones legales aplicables a la materia.

En materia de aviación civil las atribuciones podrán ser ejercidas a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, con excepción de aquellas facultades señaladas como indelegables en el reglamento interior de la Secretaría y sin perjuicio de las conferidas en el mismo a dicha unidad administrativa.

**Artículo 9o.** El comandante de aeródromo representará a la Secretaría en su carácter de autoridad aeroportuaria y ejercerá sus atribuciones en los aeródromos civiles, dentro de la adscripción territorial que expresamente le sea determinada por la misma.

En el ejercicio de sus funciones levantará actas administrativas; coordinará sus actividades con las demás autoridades civiles y militares que ejerzan funciones en el aeródromo civil; verificará que los sistemas de emergencia se encuentren en óptimas condiciones de uso; reportará a las autoridades competentes todas aquellas situaciones que deban ser hechas de su conocimiento y en general, realizará los actos indispensables que se requieran para hacer efectivas las atribuciones de la Secretaría.

**Artículo 10.** Las autoridades competentes realizarán las acciones para el adecuado ejercicio de las atribuciones que les correspondan en los aeródromos civiles, para lo cual éstas deberán contar con áreas e instalaciones apropiadas en los mismos.

En el ejercicio de sus funciones, las autoridades deberán programar, coordinar y realizar sus actividades en forma tal que no impidan la eficiencia general en la operación de los aeródromos civiles y en la prestación de los servicios. Asimismo, deberán contar con el personal capacitado, suficiente y adecuado, de acuerdo a los horarios, números de pasajeros y operaciones.

La Secretaría, como autoridad aeroportuaria, deberá llevar a cabo todos aquellos actos en el interior de los aeródromos civiles que sean necesarios para la debida coordinación entre las autoridades que actúen en los mismos.

**Artículo 11.** Corresponderá al Estado, por conducto del órgano u organismo que al efecto designe, la prestación de los servicios de control de tránsito aéreo, radioayudas, telecomunicaciones e información aeronáuticas.

**Artículo 12.** La Secretaría ejercerá la autoridad aeronáutica en los aeropuertos, helipuertos y aeródromos en general, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, por conducto de los comandantes regionales y los comandantes de aeropuerto.

Los comandantes regionales deberán ser mexicanos por nacimiento que no adquiera otra nacionalidad y en ejercicio de sus atribuciones dependerán funcional y operativamente de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Los comandantes regionales tendrán a su cargo las comandancias de aeropuerto que expresamente le sean determinadas por la propia Dirección

General de Aeronáutica Civil, las cuales ejercerán las atribuciones que a continuación se mencionan:

I. Vigilar y verificar permanentemente que los concesionarios, permisionarios, operadores de aeronaves y los prestadores de servicios a la navegación aérea, cumplan con lo dispuesto en esta ley, su reglamento, normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables;

II. Vigilar el cumplimiento de las disposiciones e instrucciones contenidas en el Manual de Autoridades Aeronáuticas;

III. Vigilar el estricto cumplimiento de los deberes y responsabilidades de los comandantes de aeropuerto;

IV. Vigilar que el personal de las comandancias de aeropuerto de su región esté debidamente capacitado para el desempeño de sus funciones;

V. Vigilar la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas;

VI. Levantar actas administrativas por violaciones a lo previsto en esta ley, sus reglamentos y normas oficiales mexicanas; actuar como auxiliar del Ministerio Público; cumplimentar las resoluciones judiciales y coordinar sus actividades con las demás autoridades que ejerzan funciones en los aeropuertos y

VII. Las demás que expresamente les sean conferidas por su superior jerárquico y se encuentren fundadas en la legislación vigente aplicable a la materia.

**Artículo 13.** El comandante de aeropuerto deberán ser mexicanos por nacimiento que no adquieran otra nacionalidad y en el ejercicio de sus atribuciones dependerán funcional y operativamente de la Dirección General de Aeronáutica Civil, a través de los comandantes regionales.

Los comandantes de aeropuerto tendrán las atribuciones que a continuación se mencionan, las cuales ejercerán en las demarcaciones geográficas que expresamente le sean determinadas por la propia Dirección General de Aeronáutica Civil:

I. Autorizar o suspender la operación de las aeronaves, conforme a lo dispuesto por esta ley;

II. Verificar que los servicios de control de tránsito aéreo, de radioayudas a la navegación y de ayudas visuales se ajusten a las disposiciones aplicables;

III. Verificar la vigencia de las licencias y capacidades del personal técnico aeronáutico, de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad de las aeronaves;

IV. Verificar el cumplimiento de las condiciones de seguridad y eficiencia en los servicios de transporte aéreo;

V. Disponer el cierre parcial o total de aeropuertos, helipuertos o aeródromos en general, cuando no reúnan las condiciones de seguridad para las operaciones aéreas;

VI. Prohibir a cualquier piloto o miembro de la tripulación la realización de operaciones, cuando no cumplan con las disposiciones aplicables;

VII. Levantar actas administrativas por violaciones a lo previsto en esta ley, sus reglamentos y normas oficiales mexicanas; actuar como auxiliar del Ministerio Público; cumplimentar las resoluciones judiciales y coordinar sus actividades con las demás autoridades que ejerzan funciones en los aeropuertos y

VIII. Las demás que señalen esta ley y otros ordenamientos aplicables.

Para estos efectos, los comandantes dispondrán del apoyo de un cuerpo de verificadores aeronáuticos subordinados a ellos.

**Artículo 14.** Toda aeronave deberá contar con un comandante o piloto al mando, quien será la máxima autoridad a bordo y el responsable de su operación y dirección y de mantener el orden y la seguridad de la aeronave, de los tripulantes, pasajeros, equipaje, carga y correo. El comandante de las aeronaves de servicio al público deberá ser mexicano por nacimiento que no adquiera otra nacionalidad y estar en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles y políticos.

El comandante de la aeronave será designado por el concesionario o permisionario y en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, por el propietario o poseedor de la aeronave; para suplir la ausencia o incapacidad del comandante de la aeronave durante el vuelo, se seguirá el orden jerárquico de designación de la tripulación hecha por aquéllos.

En casos de emergencia o por razones de seguridad, el comandante o el piloto que lo sustituya, actuará en nombre de quien lo designó y tomará las decisiones pertinentes.

Toda persona a bordo está obligada a acatar las instrucciones del comandante para la seguridad y operación de la aeronave.

El comandante registrará en el libro de bitácora los hechos que puedan tener consecuencias legales, ocurridos durante el vuelo y los pondrá en conocimiento de las autoridades competentes del primer lugar de aterrizaje en el territorio nacional o de las autoridades competentes y del cónsul mexicano, si el aterrizaje se realiza en el extranjero.

**Artículo 15.** La responsabilidad del comandante comprende desde el momento en que se hace cargo de la aeronave para iniciar el vuelo hasta su entrega a la autoridad competente o al representante del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, al propietario o poseedor de la aeronave, quienes serán solidariamente responsables con el comandante o piloto, por cualquier orden dictada en contravención a lo dispuesto por esta ley.

**Artículo 16.** La Secretaría ejercerá la autoridad portuaria. En cada puerto habilitado existirá una capitanía de puerto, encargada de ejercer la autoridad marítima, a la que corresponderá:

I. Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones;

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

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

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

V. Actuar como auxiliar del Ministerio Público y

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

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

**Artículo 17.** La Armada de México, así como las corporaciones federales, estatales y municipales de policía, auxiliarán en la conservación del orden

y seguridad del recinto portuario, a solicitud de la capitanía del mismo.

**Artículo 18.** Las capitanías de puerto, así como las autoridades aduanales, sanitarias, migratorias o cualquier otra que ejerza sus funciones dentro de los puertos, se coordinarán en los términos que establezca el reglamento que para tal efecto se expida.

**Artículo 19.** La autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejerce a través de:

I. La Secretaría, por sí o a través de las capitanías de puerto;

II. Los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas y

III. El cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación que requiera la intervención de la autoridad marítima mexicana, para los casos y efectos que esta ley determine.

El Ejecutivo de la Unión, a través de la Secretaría de Marina, ejercerá la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva.

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

**Artículo 20.** Cada puerto habilitado tendrá una capitanía de puerto, dependiente de la Secretaría, con una jurisdicción territorial delimitada y con las siguientes atribuciones:

I. Abanderar y matricular las embarcaciones, así como realizar la inscripción de actos en el Registro Público Marítimo Nacional, en los términos de la presente ley;

II. Otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico, dentro de las aguas de su jurisdicción, con embarcaciones menores, de acuerdo al reglamento respectivo;

III. Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones;

IV. Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y

remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad, economía y eficiencia;

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

VI. Inspeccionar y verificar que las embarcaciones cumplan con las normas oficiales mexicanas y con los tratados internacionales sobre seguridad para la navegación y de la vida humana en el mar, así como de la prevención de la contaminación marina por embarcaciones;

VII. Certificar las singladuras y expedir las libretas de mar e identidad marítima del personal embarcado de la Marina Mercante Mexicana;

VIII. Ordenar, previa opinión del administrador portuario, las maniobras que se requieran de las embarcaciones cuando se afecte la eficiencia del puerto; turnar a la Secretaría las quejas que presenten los navieros en relación con la asignación de posiciones de atraque y fondeo, para que ésta resuelva lo conducente;

IX. Coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes e incidentes de embarcaciones;

X. Dirigir al cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior;

XI. Realizar las investigaciones y actuaciones de los accidentes e incidentes marítimos, portuarios, fluviales y lacustres y actuar como auxiliar del Ministerio Público;

XII. Imponer las sanciones en los términos de esta ley y

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

La Armada de México y las policías federal, estatal y municipal, auxiliarán a la capitanía de puerto cuando lo solicite, en los aspectos de vigilancia, seguridad, salvamento y contaminación marina, dentro del marco de su competencia.

**Artículos comparados de la legislación federal en materia de transportes.**

Artículos 6o., 7o. y 8o. Ley de Navegación.

Artículos 6o., 7o., 8o. y 9o. Ley de Aeropuertos.

Artículos 13, 16, 17, 18 y 19. Ley de Puertos.

Artículos 6o. y 7o. Ley de Aviación Civil.

Artículo 6o. Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

#### TITULO CUARTO

##### Concesiones y permisos

**Artículo 21.** Se requiere concesión otorgada por la Secretaría para la explotación, construcción, administración, uso, aprovechamiento, operación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes federales, aeropuertos, vías férreas, que sean vía general de comunicación, puertos, terminales y marinas, así como del servicio público de transporte aéreo nacional regular.

Las concesiones a que se refiere este artículo se otorgarán únicamente a sociedades mercantiles constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establecen esta ley y los reglamentos respectivos.

Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 30 años, en materia de caminos y puentes federales, así como del servicio público de transporte aéreo nacional regular y hasta por un plazo de 50 años, en materia de puertos terminales y marinas, aeropuertos y vías férreas, que sean vía general de comunicación y podrán ser prorrogadas, en una o varias ocasiones, hasta por un plazo equivalente al señalado originalmente, siempre que el concesionario hubiere cumplido con las obligaciones señaladas en la concesión que se pretenda prorrogar y lo solicite a más tardar en tres años antes de su conclusión.

La Secretaría contestará en definitiva las solicitudes de prórroga a que se refiere el párrafo anterior, dentro de un plazo de 90 días naturales contado a partir de la fecha de presentación de las nuevas condiciones de la concesión, para lo cual deberá tomar en cuenta la inversión, los costos futuros de ampliación y mejoramiento y las demás proyecciones financieras y operativas que considere la rentabilidad de la concesión.

**Artículo 22.** Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante licitación pública, conforme a lo siguiente:

I. La Secretaría, por sí o a petición del interesado, expedirá la convocatoria pública correspondiente para que en un plazo razonable, se presenten

proposiciones en sobres cerrados, que serán abiertos en día prefijado y en presencia de los interesados;

II. Cuando exista petición del interesado, la Secretaría, en un plazo razonable, expedirá la convocatoria o señalará al interesado las razones de la improcedencia en un plazo no mayor de 60 días;

III. La convocatoria se publicará simultáneamente en el *Diario Oficial* de la Federación, en un periódico de amplia circulación nacional y en otro de la entidad o entidades federativas en donde se lleve a cabo la obra;

IV. Las bases de la licitación incluirán los criterios con los que se seleccionará al ganador, que tomarán en cuenta, según sea el caso, las contraprestaciones ofrecidas por el otorgamiento de la concesión, las características, especificaciones y límites de la concesión, las disposiciones en materia ambiental, la calidad en el servicio que se propone, las inversiones comprometidas, los volúmenes de operación, los precios y tarifas para el usuario, el proyecto técnico en su caso, la descripción de terrenos y las condiciones de seguridad, así como las demás condiciones que se consideren convenientes;

V. Podrán participar uno o varios interesados que demuestran su capacidad jurídica y su solvencia económica, así como su capacidad técnica, administrativa y financiera, debiendo señalar en forma preliminar, aquellas actividades cuya ejecución pretendan contratar con terceros y cumplir con los requisitos que establezcan las bases que expida la Secretaría.

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

VII. La Secretaría, con base en el análisis comparativo de las proposiciones admitidas, emitirá el fallo debidamente fundado y motivado, el cual será dado a conocer a todos los participantes. La proposición ganadora estará a disposición de los participantes durante 10 días hábiles a partir de que se haya dado a conocer el fallo, para que manifiesten lo que a su derecho convenga;

VIII. Una vez dictada la resolución, la Secretaría, en su caso, adjudicará la concesión y el título respectivo se publicará en el *Diario Oficial* de la Federación a costa del concesionario y

IX. No se otorgará la concesión cuando ninguna de las proposiciones presentadas cumplan con las bases de la licitación o por caso fortuito o fuerza mayor. En este caso, se declarará desierto la licitación y se procederá a expedir una nueva convocatoria.

En el caso de las concesiones sobre bienes del dominio público de la Federación para construir, operar y explotar marinas artificiales o terminales de uso particular, se podrán adjudicar directamente por la Secretaría a los propietarios de los terrenos que colinden con la zona federal marítimo-terrestre de que se trate, conforme al procedimiento que señale el reglamento respectivo.

Los concesionarios en materia de servicio público de transporte aéreo nacional regular, podrán prestar el servicio de transporte aéreo internacional, siempre que cuenten con la autorización de las rutas correspondientes por parte de la Secretaría. Asimismo, deberán contar, por sí mismas o a través de sociedades mercantiles mexicanas asociadas, con la experiencia que haga viable su permanencia en el sector y maximicen la seguridad de sus operaciones.

Las vías generales de comunicación en las que opere el transporte federal se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la Federación, con independencia de las condiciones y plazo de la concesión.

**Artículo 23.** La Secretaría podrá otorgar concesiones, sin sujetarse a licitación pública, en los siguientes casos:

I. A los permisionarios de aeródromos civiles en operación que pretendan adoptar el carácter de aeropuerto, siempre que el cambio propuesto sea congruente con las políticas y programas para el desarrollo aeroportuario nacional, el aeródromo civil haya estado en operación continua por lo menos los últimos cinco años y se cumpla con los requisitos para la concesión de que se trate y

II. A los concesionarios que requieran un aeropuerto complementario; con objeto de satisfacer un incremento en la demanda y siempre que se demuestre que dicho incremento, es necesario para ampliar la capacidad existente con otro aeropuerto; que la operación de ambos aeropuertos por el mismo concesionario será económicamente más eficiente, en comparación con otras opciones, para lograr una mejor coordinación y prestación de los servicios; que se ha cumplido con las obligaciones establecidas en el título de concesión y que se

reúnen los requisitos que al efecto se señalen, para la nueva concesión.

Cuando por causas de interés público se ordene la reubicación de un aeropuerto, el concesionario del mismo, tendrá derecho a recibir en forma directa la nueva concesión, si cumple con los requisitos establecidos.

**Artículo 24.** En caso de que los concesionarios a que hace referencia el artículo anterior, no manifiesten interés en recibir la nueva concesión, se seguirán los procedimientos establecidos en esta ley para otorgarla.

**Artículo 25.** Los aeropuertos construidos sobre bienes del dominio particular deberán ser utilizados, durante el tiempo de vigencia de la concesión, exclusivamente para su objeto, aún en el caso de que fueran gravados o enajenados, salvo autorización previa de la Secretaría. Esta limitación deberá inscribirse en el Registro Público de la Propiedad correspondiente.

Al término de la concesión y para mantener en operación el aeropuerto, la Federación tendrá derecho de preferencia para la adquisición del mismo, mediante avalúo que se lleve a cabo de conformidad con lo establecido en las disposiciones aplicables o, en caso de que el propietario prefiera mantener su propiedad, para su arrendamiento.

**Artículo 26.** La Secretaría podrá otorgar concesiones, sin sujetarse a licitación pública a las entidades de la Administración Pública Federal.

La Secretaría podrá otorgar asignaciones a los estados, municipios y entidades paraestatales de la Administración Pública Federal, sin sujetarse al procedimiento de licitación a que se refiere esta ley.

En todos los casos, los concesionarios deberán cumplir con lo previsto en la presente ley y sus reglamentos.

La Secretaría se reserva la facultad de restringir la cesión de derechos de las concesiones otorgadas de conformidad con este artículo.

**Artículo 27.** El título de concesión, según sea el caso, deberá contener, entre otros:

I. Nombre y domicilio del concesionario;

II. Objeto, fundamentos legales y los motivos de su otorgamiento;

- III. Las rutas o vuelos autorizados;
- IV. Las características de construcción y las condiciones de conservación y operación de la vía;
- V. La delimitación del aeródromo civil y de su zona de protección, así como la determinación de su régimen inmobiliario;
- VI. Los servicios auxiliares que podrán prestarse;
- VII. Los programas de desarrollo, de inversión, construcción, explotación, conservación, administración, mantenimiento y modernización del servicio, así como de su seguridad operativa y protección ecológica.
- VIII. Las bases de regulación tarifaria y precios;
- IX. Los derechos y obligaciones de los concesionarios;
- X. El periodo de vigencia;
- XI. Las características y el monto de la garantía que deberá otorgar el concesionario;
- XII. Las contraprestaciones y su forma de pago;
- XIII. Las pólizas de seguros a que se refiere esta ley y
- XIV. Las causas de revocación y terminación.

**Artículo 28.** Los bienes muebles concesionados en los términos de esta ley, podrán enajenarse cuando en razón de su uso o características hayan sido sustituidos.

Los concesionarios, previa autorización de la Secretaría, podrán constituir gravámenes sobre los derechos derivados de la concesión. En las escrituras públicas correspondientes se hará constar que bajo ninguna circunstancia se podrán gravar los bienes del dominio público objeto de la concesión y que al terminar la concesión, por cualquiera de las causas señaladas en el artículo 28 de esta ley, los bienes de dominio público se reintegrarán a la nación.

**Artículo 29.** Las concesiones o permisos, según sea el caso, terminan por:

- I. Vencimiento del plazo establecido o de las prórrogas que se hubieran otorgado;
- II. Renuncia del titular;

- III. Revocación;
- IV. Rescate, en caso de bienes del dominio público;
- V. Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión;
- VI. Disolución, liquidación o quiebra de la concesionaria o muerte del concesionario, si es persona física y
- VII. Las causas previstas en el título respectivo.

En caso de rescate se seguirá el procedimiento establecido en el artículo 26 de la Ley General de Bienes Nacionales y procederá indemnización.

La terminación de la concesión o permiso no extingue las obligaciones contraídas por el titular, durante su vigencia.

**Artículo 30.** Las concesiones o permisos podrán ser revocados, según el caso, por cualquiera de las causas siguientes:

- I. No cumplir con el objeto, obligaciones o condiciones de las concesiones y permisos en los términos y plazos establecidos en ellos;
- II. No ejercer los derechos conferidos en las concesiones o permisos, durante un lapso mayor de seis meses, a partir de la fecha de su otorgamiento;
- III. Interrumpir la operación o servicios al público, total o parcialmente, sin causa justificada;
- IV. No mantener vigentes los seguros a que se refiere esta ley;
- V. Aplicar tarifas y precios superiores a las autorizadas o sujetos a regulación;
- VI. Incumplir con las obligaciones de pago de las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;
- VII. Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros operadores, prestadores de servicios o permisionarios que tengan derecho a ello;

- VIII. Ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, permisos o los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, a

algún gobierno o Estado extranjero o admitir a éstos cómo socios de la empresa titular de aquéllos;

IX. Ceder o transferir las concesiones, permisos o los derechos en ellos conferidos, sin autorización de la Secretaría;

X. No conservar y mantener debidamente los bienes concesionarios;

XI. Cambiar de nacionalidad el concesionario o permisionario;

XII. Modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones establecidas en el título de concesión, sin autorización de la Secretaría;

XIII. No cubrir al Gobierno Federal las contra-prestaciones que se hubiesen establecido;

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

XV. Incumplir con las obligaciones señaladas en el título de concesión en materia de protección ecológica;

XVI. Prestar servicios distintos a los señalados en la concesión o permiso respectivo;

XVII. Contravenir las disposiciones en materia de seguridad, establecidas en esta ley y otros reglamentos o complementarios;

XVIII. Incumplir, de manera reiterada, con cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta ley o en sus reglamentos;

XIX. Alterar o falsificar documentos oficiales relacionados con esta ley;

XX. Consentir, en su caso, el uso del aeródromo civil a cualquier aeronave que no cumpla con los requisitos de esta ley o no haya sido autorizada por quien controla la navegación aérea o que su acción u omisión dolosa contribuya a la comisión de algún delito;

XXI. Modificar el porcentaje de inversión extranjera en contravención a lo establecido en la presente ley y

XXII. Las demás previstas en la concesión o el permiso respectivo.

La Secretaría revocará las concesiones o permisos de manera inmediata únicamente en los supuestos de las fracciones I a la IX anteriores.

En los casos de las fracciones X a la XXII, la Secretaría sólo podrá revocar la concesión o permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, por lo menos en tres ocasiones por las causas previstas en la misma fracción.

**Artículo 31.** La revocación será declarada administrativamente por la Secretaría, conforme al procedimiento siguiente:

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

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

**Artículo 32.** En el caso de que sea revocada la concesión otorgada a un administrador portuario integral, los derechos y obligaciones establecidos en los contratos de cesión parcial de derechos de la referida concesión y los relativos a la prestación de servicios portuarios por terceros, serán asumidos por la persona que lo sustituya, sin perjuicio de lo dispuesto en el último párrafo del artículo 28 de la presente ley. Para otorgar, en su caso, la concesión al sustituto, se estará a lo dispuesto en esta ley.

**Artículo 33.** El titular de una concesión o permiso que hubiere sido revocado, estará imposibilitado para obtener, directa o indirectamente, otra concesión o permiso de los contemplados en esta ley, dentro de un plazo de cinco años contado a partir de la fecha en que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

**Artículo 34.** No podrán ser titulares de permisos las personas físicas que estén inhabilitadas para ejercer el comercio, hayan sido condenados por delito doloso que amerite pena privativa de libertad de más de un año de prisión o por delitos patrimoniales, contra la propiedad o la salud cualquiera que haya sido la pena. La misma restricción se aplicará a los directores generales o sus equivalentes o a los socios o miembros del órgano de administración de las personas morales concesionarios o permisionarias.

En caso de que se incurra en los supuestos señalados en el párrafo anterior, el concesionario

o persona moral permisionaria tiene obligación de remover al miembro del órgano de administración respectivo o, si se trata de los socios, de iniciar las medidas conducentes a la transmisión de los títulos representativos correspondientes. Esta obligación deberá preverse en los estatutos sociales.

**Artículo 35.** Cuando cualquier persona o grupo de personas adquiera, directa o indirectamente, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, el control de una sociedad concesionaria o permisionaria de un aeródromo civil, se requerirá notificar a la secretaría. En caso de que la Secretaría, dentro de los 30 días naturales siguientes a la notificación respectiva, no objete dicha adquisición, se entenderá como aprobada.

Para los efectos señalados en el presente artículo, se entenderá que una persona o grupo de personas adquiere el control de un aeródromo civil cuando sea propietario de 35% o más de los títulos representativos del capital social de una concesionaria o permisionaria, tenga el control de la asamblea general de accionistas, esté en posibilidad de nombrar a la mayoría de los miembros encargados de la administración o por cualquier otro medio controle el aeródromo civil de que se trate.

**Artículo 36.** El cambio de director general, de cualquier miembro del consejo de administración de la concesionaria o permisionaria o del administrador aeroportuario, deberá ser notificado a la Secretaría. En caso de que la Secretaría, dentro de los 30 días naturales siguientes a la notificación respectiva no objete dichas designaciones, se entenderán como confirmadas.

**Artículo 37.** Las construcciones e instalaciones portuarias que ejecuten los particulares en bienes del dominio público se considerarán propiedad del concesionario durante la vigencia de la concesión. Al término de ésta o de su prórroga, únicamente las obras e instalaciones adheridas de manera permanente a dichos bienes, pasarán al dominio de la nación, sin costo alguno y libres de todo gravamen.

La Secretaría establecerá en el título de concesión que, al término de su vigencia y de su prórroga, en su caso, el concesionario estará obligado a proceder, previamente a la entrega de los bienes y por su cuenta y costo, a la demolición y remoción de aquellas obras e instalaciones adheridas permanentemente que hubiese ejecutado y que por

sus condiciones, ya no sean de utilidad a juicio de la Secretaría.

**Artículo 38.** Los administradores portuarios, así como los demás concesionarios, cubrirán al Gobierno Federal, como única contraprestación por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público y de los servicios concesionarios, un aprovechamiento cuyas bases y periodicidad de pago se determinarán en los títulos de concesión respectivos tomando en consideración el valor comercial de dichos bienes. En el caso de las administraciones portuarias integrales, se considerará también la potencialidad económica del puerto o grupo de ellos y terminales y el plazo de la concesión. Estos aprovechamientos serán fijados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a propuesta de la Secretaría.

Los permisionarios a que se refiere esta ley pagarán, como única contraprestación, la que se fije en la Ley Federal de Derechos.

**Artículo 39.** Se requiere permiso otorgado por la Secretaría para:

I. La administración, operación, explotación y, en su caso, construcción de aeródromos civiles distintos a los aeropuertos, puentes sobre vías férreas, así como de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo;

II. Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las vías férreas; excluyendo la construcción e instalación de espuelas, mismas que se podrán construir sin necesidad de concesión o permiso;

III. La instalación de anuncios, señales publicitarias en el derecho de vía, así como de los servicios de autotransporte federal;

IV. Los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos;

V. Los servicios de paquetería y mensajería;

VI. La construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros;

VII. La construcción de accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las carreteras federales;

VIII. El establecimiento de paradores, salvo cuando se trata de carreteras concesionadas;

IX. La instalación de terminales interiores de carga y unidades de verificación;

X. La construcción, modificación o ampliación de las obras en el derecho de vía;

XI. La construcción y operación de puentes privados sobre vías generales de comunicación y

XII. El transporte privado de personas y de carga, salvo los vehículos de menos de nueve pasajeros y vehículos de menos de cuatro toneladas de carga útil. Tratándose de personas morales, en vehículos hasta ocho toneladas de carga útil.

Lo anterior, sin perjuicio de que para el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos se cumpla con las disposiciones aplicables.

Los permisos se otorgarán a todo aquel que cumpla con los requisitos establecidos en esta ley y su reglamento.

La Secretaría podrá licitar o concursar, en los términos del artículo 21 de esta ley, el otorgamiento de permisos cuando se trata de servicios auxiliares vinculados a la infraestructura carretera.

Los permisos se otorgarán por tiempo indefinido, excepto los que se otorguen para anuncios de publicidad, los cuales tendrán la duración y condiciones que señale el reglamento respectivo.

**Artículo 40.** Los permisos que en los términos de esta ley otorgue la Secretaría para la prestación de servicios auxiliares, serán los siguientes:

I. Terminales de pasajeros;

II. Terminales de carga;

III. Transbordo y transvases de líquidos;

IV. Talleres de mantenimiento de equipo ferroviario y

V. Centros de abasto para la operación de los equipos.

**Artículo 41.** Los permisionarios, en lo conducente, estarán obligados a contar con las instalaciones que se requieran para garantizar que los servicios se presten con seguridad, eficiencia, higiene, rapidez y funcionalidad.

En el caso de las terminales de carga y de los servicios de transbordo y transvases de líquidos,

adicionalmente los permisionarios deberán disponer del personal, equipo e infraestructura adecuados para el tamaño, volumen y características de la carga que se manibre.

**Artículo 42.** Los permisos a que se refiere esta ley, salvo en materia ferroviaria y portuaria, se otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.

En materia ferroviaria y portuaria sólo se otorgarán las concesiones o permisos a que alude esta ley, a personas físicas o morales mexicanos.

La resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de 90 días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada; si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la resolución respectiva, se entenderá como favorable.

**Artículo 43.** Las concesiones y permisos a que se refiere esta ley, se ajustarán a las disposiciones en materia de competencia económica.

La participación de la inversión extranjera en el capital de las personas morales mexicanas, se sujetará a lo dispuesto por la ley de la materia.

**Artículo 44.** Los concesionarios deberán dar aviso a la Secretaría de las modificaciones que realicen a sus estatutos, relativas a la disolución anticipada, cambio de objeto, fusión, transformación o escisión. Asimismo, deberán informar el cambio de anticipación, directa o indirecta, en el capital social de que se trate, cuando dicha participación sea igual o superior al 5%.

**Artículo 45.** Para atender necesidades derivadas de caso fortuito o de fuerza mayor, la Secretaría estará facultada para imponer modalidades en la operación y explotación de las vías férreas, caminos, puentes y en la prestación de los servicios de transporte ferroviario y autotransporte y sus servicios auxiliares, sólo por el tiempo que resulte estrictamente necesario, de conformidad con los reglamentos respectivos. En su caso, el afectado percibirá la indemnización que corresponda por la afectación habida en virtud de la modalidad impuesta.

**Artículo 46.** La Secretaría llevará internamente un registro de las sociedades que presten servicios de transporte federal o sus servicios auxiliares.

Los servicios de transporte federal se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera perma-

nente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio.

**Artículo 47.** Los servicios de transporte aéreo sujetos a permiso serán:

- I. Nacional no regular,
- II. Internacional regular;
- III. Internacional no regular y
- IV. Privado comercial.

Los permisos se otorgarán: a personas morales mexicanos en el caso de la fracción I; a sociedades extranjeras en el supuesto de la fracción II; a personas morales mexicanos o sociedades extranjeras en el caso de la fracción III y a personas físicas o morales mexicanos o extranjeras en el de la fracción IV.

Para la prestación del servicio de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanos, se estará a lo dispuesto en el artículo 20 de esta ley.

Asimismo, requerirá de permiso el establecimiento de talleres aeronáuticos y centros de capacitación y adiestramiento, que podrá otorgarse a personas físicas o morales mexicanas o extranjeras.

Los permisos se otorgarán por plazo indefinido.

En el reglamento correspondiente se precisarán los requisitos para la obtención de los permisos a que se refiere este artículo.

**Artículo 48.** Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión o permiso que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente:

- I. Concesiones para la administración portuaria integral;
- II. Fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral;

a) Concesiones sobre bienes de dominio público que, además, incluirán la construcción, operación y explotación de terminales, marinas e instalaciones portuarias y

b) Permisos para prestar servicios portuarios.

Para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en las vías generales de comunicación por agua, fuera de puertos, terminales y marinas, se requerirá de permiso de la Secretaría, sin perjuicio de que los interesados obtengan, en su caso, la concesión de la zona federal marítimo-terrestre que otorgue la Secretaría de Desarrollo Social.

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

**Artículo 49.** Las secretarías de Desarrollo Social y de Comunicaciones y Transportes, a propuesta de esta última, delimitarán y determinarán, mediante acuerdo conjunto, aquellos bienes del dominio público de la Federación que constituirán los recintos portuarios de los puertos, terminales y marinas. Dicho acuerdo deberá publicarse en el *Diario Oficial* de la Federación, dentro de los 30 días siguientes a la propuesta de la Secretaría debidamente requisitada en los términos del reglamento aplicable.

En caso de que se solicite la ampliación de las superficies concesionadas de un puerto para extender las actividades portuarias a los bienes del dominio público colindantes, se estará a lo dispuesto en el párrafo anterior.

El titular de la Secretaría podrá adjudicar directamente las concesiones correspondientes sólo si la ampliación no es mayor del 20% de la superficie originalmente concesionada y si, con base en criterios comparativos de costos, se aprecian evidentes ventajas de que el uso, aprovechamiento y explotación de las áreas en cuestión se lleven a cabo por el solicitante.

**Artículo 50.** Corresponde al Ejecutivo Federal habilitar toda clase de puertos, así como terminales de uso público fuera de los mismos, mediante decreto en el que se determinará su denominación, localización geográfica y su clasificación por navegación.

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

La Secretaría autorizará para navegación de altura a las terminales de uso particular y a las marinas

que no formen parte de algún puerto, cuando cuenten con las instalaciones necesarias.

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

**Artículo 51.** Los reglamentos de esta ley establecerán las condiciones de construcción, operación y explotación de obras que integren puertos, así como de terminales, marinas e instalaciones portuarias, sin perjuicio de las específicas que se determinen en los programas maestros de desarrollo portuario, en las concesiones, permisos o contratos respectivos, en las normas oficiales mexicanas y en las reglas de operación del puerto.

**Artículo 52.** Los puertos mexicanos, en tiempo de paz, estarán abiertos a la navegación y tráfico de las embarcaciones de todos los países, pero podrá negarse la entrada cuando no exista reciprocidad con el país de la matrícula de la embarcación o cuando lo exija el interés público.

**Artículo 53.** En los puertos, terminales y marinas, tendrán carácter de bienes de dominio público de la Federación:

I. Los terrenos y aguas que formen parte de los recintos portuarios y

II. Las obras e instalaciones adquiridas o construidas por el Gobierno Federal, cuando se encuentren dentro de los recintos portuarios.

**Artículo 54.** Son de utilidad pública la construcción y explotación de puertos y terminales de uso público. El Ejecutivo Federal podrá expropiar los terrenos y obras que se requieran para tales fines.

**Artículo 55.** Para el otorgamiento de concesiones y permisos previstos en materia de aeropuertos, se deberá contar con la opinión de una comisión intersecretarial, que tendrá por objeto conocer las propuestas que al efecto presente la Secretaría, para lo cual deberá atender principalmente a criterios de capacidad jurídica, administrativa y financiera de los posibles concesionarios o permisionarios.

La comisión intersecretarial a que se refiere el párrafo anterior, se constituirá mediante acuerdo del Ejecutivo Federal; en todo caso, formarán parte

de la misma la Secretaría de la Defensa Nacional, la Secretaría de Marina y la Procuraduría General de la República; será presidida por la Secretaría y conocerá de los asuntos que el propio acuerdo señale.

**Artículo 56.** Los concesionarios o permisionarios de servicios de transporte aéreo, sus controladoras, subsidiarias o filiales sólo podrán suscribir, individualmente o en su conjunto, directa o indirectamente, hasta el 5% de las acciones ordinarias del capital social de una sociedad mercantil, concesionario de un aeropuerto o de su controladora. La misma restricción en porcentaje se aplicará cuando la concesionario de un aeropuerto participe en el capital de concesionarios o permisionarios de servicios de transporte aéreo.

En ningún caso, un grupo de concesionarios o permisionarios del servicio de transporte aéreo, sus controladoras, subsidiarias o filiales, podrán adquirir directa o indirectamente, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, el control de una sociedad concesionario de un aeropuerto. La misma restricción se aplicará cuando un grupo de concesionarios de aeropuertos participen en el capital de concesionarios o permisionarios de servicios de transporte aéreo.

**Artículo 57.** Los concesionarios o permisionarios deberán permitir el acceso a los aeródromos civiles a las autoridades federales, con el fin de que puedan desarrollar sus funciones de autoridad en los mismos y a los prestadores de los servicios a la navegación aérea, para lo cual, estarán obligados a destinar un espacio adecuado en los aeródromos civiles, cuyas dimensiones y demás términos y condiciones serán fijados en el título de concesión o permiso respectivo.

Los aeródromos civiles en donde se preste servicio a aeronaves militares, se sujetarán en lo conducente a esta ley, sin perjuicio de la coordinación que existe con la Secretaría de la Defensa Nacional y la Secretaría de Marina.

#### ***Artículos comparados de la legislación federal en materia de transportes***

Artículos 10 al 32. Ley de Aeropuertos.

Artículos 6o. al 18. Ley de Caminos, Puertos y Autotransporte Federal.

Artículos 5o., 6o., 7o., 8o., 11, 12, 14, 15, 20 al 37. Ley de Puertos.

Artículos 9o. al 16. Ley de Aviación Civil.

Artículos 7o. al 24: Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

## TITULO QUINTO

### De los contratos

#### CAPITULO I

##### Contratos de transporte aéreo

**Artículo 58.** Los contratos de servicio de transporte aéreo podrán referirse a pasajeros, carga o correo.

**Artículo 59.** El contrato de transporte de pasajeros es el acuerdo entre un concesionario o permisionario y un pasajero, por el cual el primero se obliga a trasladar al segundo, de un punto de origen a uno de destino, contra el pago de un precio.

El contrato deberá constar en un billete de pasaje o boleto, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

**Artículo 60.** En servicios de transporte aéreo nacional, los pasajeros tendrán derecho al transporte de su equipaje dentro de los límites de peso, volumen o número de piezas establecidos en el reglamento y disposiciones correspondientes y al efecto se expedirá un talón de equipaje. En vuelos internacionales, dichos límites serán los fijados de conformidad con los tratados.

**Artículo 61.** Para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte aéreo de pasajeros se sujetará a lo dispuesto en los tratados y a esta ley.

Para este tipo de servicios, el concesionario o permisionario deberá exigir a los pasajeros la presentación de los documentos oficiales que acrediten su legal internación al país de destino del vuelo respectivo.

**Artículo 62.** Cuando se hayan expedido boletos en exceso a la capacidad disponible de la aeronave o se cancele el vuelo por causas imputables al concesionario o permisionario, que tengan por consecuencia la denegación del embarque, el propio concesionario o permisionario, a elección del pasajero, deberá:

I. Reintegrarle el precio del boleto o billete de pasaje o la proporción que corresponda a la parte no realizada del viaje;

II. Ofrecerle, con todos los medios a su alcance, transporte sustituto en el primer vuelo disponible y proporcionarle, como mínimo y sin cargo, los servicios de comunicación telefónica o cablegráfica al punto de destino; alimentos de conformidad con el tiempo de espera que medie hasta el embarque en otro vuelo; alojamiento en hotel del aeropuerto o de la ciudad cuando se requiera pernocta y en este último caso, transporte terrestre desde y hacia el aeropuerto o

III. Transportarle en la fecha posterior que convenga al mismo pasajero hacia el destino respecto del cual se denegó el embarque.

En los casos de las fracciones I y III anteriores, el concesionario o permisionario deberá cubrir, además, una indemnización al pasajero afectado que no será inferior al 25% del precio del boleto o billete de pasaje o de la parte no realizada del viaje.

**Artículo 63.** Los pasajeros no tendrán los derechos a que se refiere el artículo anterior cuando el transporte lo hagan a título gratuito, con tarifas reducidas que no estén disponibles al público o cuando no se presenten o lo hicieren fuera del tiempo fijado para documentar el embarque.

**Artículo 64.** En vuelos de conexión, el concesionario o permisionario será responsable, en su caso, de los daños causados a pasajeros y equipaje facturado en tránsito o por retraso en el servicio de transporte aéreo, si la conexión forma parte del contrato celebrado entre el concesionario o el permisionario y el pasajero.

**Artículo 65.** Se entiende por contrato de transporte de carga el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el embarcador, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar sus mercancías de un punto de origen a otro de destino y entregarlas a su consignatario, contra el pago de un precio.

Este contrato deberá constar en una carta de porte o guía de carga aérea, que el concesionario o permisionario expedirá al embarcador al recibir las mercancías bajo su custodia, cuyo formato se sujetará a lo especificado en la Norma Oficial Mexicana respectiva.

El embarcador será responsable de la exactitud de las declaraciones consignadas por él o sus representantes en la carta de porte o guía de carga aérea.

Para los servicios de transporte aéreo internacional, el contrato de transporte de carga se sujetará a lo dispuesto en los tratados y en esta ley.

**Artículo 66.** El porteador tendrá derecho de retener la carga hasta en tanto se cubre el precio indicado por el transporte en la carta de porte o guía de carga aérea.

**Artículo 67.** Se entiende por contrato de transporte de correos, el acuerdo entre el concesionario o permisionario y el organismo público descentralizado que preste el servicio público de correo, por virtud del cual, el primero se obliga frente al segundo, a trasladar correspondencia de un punto de origen a otro de destino, contra el pago de un precio.

Con sujeción a la presente ley, las partes celebrarán el contrato de transporte de correos con las modalidades que convenga a la prestación eficiente del servicio.

**Artículo 68.** Los concesionarios o permisionarios serán responsables ante los pasajeros, embarcadores o el organismo descentralizado a que se refiere el artículo anterior, por los actos u omisiones que realicen terceros que, en su caso, hubieren contratado los propios concesionarios o permisionarios para la prestación de los servicios de transporte.

En las tarifas que ofrezcan los concesionarios o permisionarios estarán incluidos los gastos que se originen por la contratación de dichas terceras personas.

## CAPITULO II

### Contrato de fletamento de aeronaves

**Artículo 69.** El fletamento de aeronaves es el contrato mediante el cual el permisionario de la prestación del servicio al público de transporte aéreo no regular, en su carácter de fletante, pone a disposición del fletador, a cambio del pago de un precio determinado llamado flete, la capacidad útil total o parcial de una o más aeronaves para transportar personas, carga o correo, una o más veces o durante un periodo determinado, reservándose el fletante la dirección de la tripulación y la conducción técnica de la aeronave.

**Artículo 70.** El fletante responderá exclusivamente ante el fletador por el incumplimiento de las obligaciones pactadas entre ellos y además será responsable por los daños que se produzcan a las personas, carga o correo transportados en su aeronave o a los causados a terceros en la superficie por ésta, así como por aquéllos que se ocasionen

por los abordajes en que la propia aeronave intervenga.

El fletador responderá por la realización y la calidad del transporte, ante las personas que hubieren contratado los servicios en paquete por él ofrecidos, inclusive cuando utilice agentes o intermediarios que actúen por cuenta y a nombre del propio fletador.

## CAPITULO III

### Contratos de fletamento de navegación

**Artículo 71.** En los contratos de fletamento de navegación, el fletante se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez se compromete al pago de una cantidad denominada flete.

Los contratos de fletamento se clasifican en:

I. Fletamento o arrendamiento a casco desnudo: el fletante se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del fletador, una embarcación determinada, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de un flete.

El fletador asume la gestión náutica y comercial en calidad de naviero o armador de la embarcación fletada y debe restituir la embarcación al término convenido en el estado en que la recibió, salvo el uso normal de ésta y de sus aparejos.

El fletador responderá al fletante de todas las reclamaciones de terceros que sean consecuencia de la operación y explotación de la embarcación y tendrá a su cargo el mantenimiento y reparación de la embarcación, con excepción de las reparaciones que provengan de vicios propios de ésta que serán a cargo del fletante.

En el contrato de fletamento a casco desnudo se podrá pactar la opción a compra;

II. Fletamento por tiempo: el fletante se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación a disposición del fletador por un tiempo determinado, a cambio del pago de un flete.

El fletante se obliga además, a presentar en la fecha y lugar convenidos y a mantener durante la vigencia del contrato la embarcación designada, armada convenientemente para cumplir las obligaciones previstas en el contrato.

El fletante conserva la gestión náutica de la embarcación, quedando la gestión comercial de

ésta al fletador y el capitán le debe obediencia, dentro de los límites de la póliza de fletamento y

III. Fletamento por viaje. El fletante se obliga a poner todo o parte determinada de una embarcación con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes.

El fletante se obliga además, a presentar la embarcación designada en el lugar y fecha convenidos y a mantenerla durante el viaje en estado de navegabilidad, armada convenientemente para cumplir las obligaciones derivadas de la póliza de fletamento. El fletante conserva la gestión náutica y comercial.

El fletador deberá entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento; en caso de incumplimiento deberá pagar la totalidad del flete.

El fletante es responsable por las mercancías recibidas a bordo, dentro de los límites de la póliza de fletamento.

Para los demás contratos de fletamento se estará a lo convenido por las partes y en su caso, a lo previsto en el presente capítulo.

**Artículo 72.** El contrato de fletamento debe constar por escrito y el documento que lo contiene se denominará póliza de fletamento. Este contrato se regirá por la voluntad de las partes y en lo no pactado, por lo dispuesto en esta ley.

La póliza de fletamento contendrá por lo menos:

I. Los elementos de individualización de la embarcación;

II. Nombre y domicilio del fletante y fletador;

III. Monto y forma de pago del flete y

IV. Duración del contrato.

Las acciones nacidas del contrato de fletamento prescribirán en un año.

Serán nulas las cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños que resulten de inobservancia a lo establecido en la presente ley.

**Artículo 73.** Cuando las partes se refieran a nombres de pólizas tipo internacionalmente reconocidas y aceptadas, se entenderá que el contrato pactado corresponde al clausurado de

dichas pólizas, tal y como se conozcan en el ámbito internacional, salvo que parte de este clausurado se hubiere modificado, mediante convenio por correspondencia de cualquier medio de transmisión de textos, cruzada entre las partes; se entenderá que dichas pólizas fueron modificadas en los términos de dicha correspondencia.

Si un contrato de fletamento no ha sido firmado por ambas partes, pero de la correspondencia cruzada entre ellas se derivan los términos del mismo y las partes han empezado a ejecutarlo, se entenderá que el contrato existe en los términos en que las partes lo hayan convenido en su correspondencia.

Para la aplicación de las cláusulas, si sólo hay referencia a éstas por sus nombres sin el texto completo, se aplicarán conforme a los usos y costumbres internacionales.

#### CAPITULO IV

##### Contrato de transporte de mercancías por agua

**Artículo 74.** Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquél en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario.

Este contrato constará en un documento denominado conocimiento de embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación.

En los servicios de transporte multimodal en que un segmento sea transporte marítimo, el operador deberá expedir en el momento en que tome las mercancías bajo su custodia documento en que conste el contrato celebrado, mismo que podrá ser o no negociable, a elección del expedidor.

A los contratos de transporte multimodal les serán aplicables, en lo conducente, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, las disposiciones contenidas en el presente capítulo y el reglamento respectivo.

**Artículo 75.** Las tarifas de fletes para los servicios regulares en navegación de altura y los recargos, se sujetarán a lo dispuesto en la Convención sobre

un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Los fletes correspondientes a otros servicios de transporte por agua mediante conocimiento de embarque o contrato de fletamento, serán pactados libremente por las empresas navieras y los usuarios. Cuando no exista competencia efectiva en la explotación del servicio, la Secretaría, a petición de la parte afectada y previa resolución favorable de la Comisión Federal de Competencia, establecerá las bases tarifarias respectivas.

**Artículo 76.** El conocimiento de embarque deberá contener:

- I. Nombre y domicilio de la empresa naviera o del operador y del cargador;
- II. Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden;
- III. Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque;
- IV. Especificación de los bienes que serán transportados, señalando las circunstancias que sirvan para su identificación;
- V. El valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte;
- VI. Indicación si es flete pagado o por cobrar;
- VII. La mención de los puertos de carga y de destino;
- VIII. La mención de la modalidad y tipo de transporte;
- IX. El señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán entregarse al destinatario y
- X. El clausurado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obligan para el transporte de las mercancías por agua.

**Artículo 77.** Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a los contratos de transporte por agua siempre que se dé alguno de los siguientes supuestos:

- I. Que el puerto de carga o descarga previsto en el conocimiento de embarque esté situado en territorio mexicano.
- II. Que en el conocimiento de embarque se establezca que se regirá por las disposiciones de esta ley y

III. Que uno de los puertos optativos de descarga se encuentre dentro de territorio mexicano.

Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán a las pólizas de fletamento, pero si se expiden conocimientos de embarque de una embarcación sujeta a este tipo de póliza, éstos quedarán sometidos a las presentes disposiciones.

**Artículo 78.** El naviero y el que expida el conocimiento de embarque a nombre propio será responsable de las mercancías desde el momento en que se colocan bajo su custodia, hasta el momento de su entrega.

La empresa naviera o el operador, al recibir las mercancías bajo su custodia, expedirá a cada embarcador un documento provisional de recibido para embarque, que ampare la entrega de las mercancías y en cuanto éstas sean embarcadas, expedirá el conocimiento de embarque respectivo, que será canjeado por el documento provisional.

Se considerará que las mercancías son entregadas cuando están en poder del destinatario o a su disposición, de acuerdo con el contrato, esta ley o los usos y costumbres internacionales o en poder de una autoridad o tercero a quienes según las disposiciones legales aplicables hayan de entregarse.

**Artículo 79.** El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por la empresa naviera o el operador en la forma indicada en el conocimiento de embarque, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo custodia del destinatario, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito a la empresa naviera o al operador en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños.

Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega. De no darse el aviso anterior, se tendrán por entregadas conforme a lo pactado en el conocimiento de embarque.

Las acciones derivadas del transporte por agua mediante conocimiento de embarque prescribirán en 12 meses, contados a partir de que la mercancía fue puesta a disposición del destinatario o de que la embarcación llegó a su destino sin la mercancía de referencia.

**Artículo 80.** La empresa naviera o el operador podrá limitar su responsabilidad por la pérdida o daño de las mercancías por una suma equivalente en moneda nacional de 666.67 derechos especiales de giro, por bulto o unidad o a dos derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, cualquiera que resulte más alto o, en su caso, conforme se establezca en los tratados internacionales al respecto.

La empresa naviera o el operador no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad si se prueba que la pérdida o el daño provinieron de un acto u omisión de su parte.

**Artículo 81.** La empresa naviera o el operador, no serán responsables por daños a las mercancías que resulten de:

I. Faltas náuticas en la navegación, del capitán, tripulación o piloto;

II. Incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta de la empresa naviera o del operador;

III. Caso fortuito o fuerza mayor,

IV. Actos u omisiones del cargador, propietario de las mercancías o sus agentes o representantes;

V. La naturaleza de las propias mercancías que ocasionen la disminución de volumen o peso;

VI. Embalaje insuficiente o imperfección de las marcas;

VII. Vicios ocultos y

VIII. Aquellos otros aspectos contemplados en el Código Civil.

El cargador proporcionará a la empresa naviera o al operador en el momento de la carga, los datos exactos de identificación de la misma que él consigna e indemnizará a la empresa naviera o al operador de todas las pérdidas, daños y gastos que provengan de inexactitudes de dichos datos.

Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa no declaradas como tales, podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas por la empresa naviera, sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y perjuicios causados.

## CAPITULO V

### Contrato de transporte de pasajeros por agua

**Artículo 82.** Por el contrato de transporte de personas por agua la empresa naviera o el operador se obliga a transportar, en un trayecto previamente definido, a una persona, previo pago de una tarifa. Este contrato debe constar en un documento denominado boleto, al portador o nominativo.

**Artículo 83.** El transportista es responsable de la muerte o lesiones de los viajeros por daños causados con motivo de la prestación del servicio, salvo que pruebe que el accidente no le es imputable.

El transportista es responsable de los equipajes registrados como si se tratara de transporte de mercancía, así como de los efectos personales y de los equipajes de cabina, si se prueba que la pérdida o avería se debe a falta suya o de sus empleados.

El transportista se obliga a contratar un seguro con cobertura suficiente para cubrir su responsabilidad, en los términos del reglamento respectivo.

**Artículo 84.** El transportista es titular del privilegio y del derecho de retención sobre los equipajes y vehículos registrados derivados del contrato de pasajeros.

**Artículo 85.** Las acciones derivadas del contrato de transporte de personas por agua y su equipaje prescriben en el término de un año, contado a partir de la fecha de desembarque en el puerto de destino; si la embarcación no zarpara, a partir de la fecha en que se comunicó al pasajero tal situación.

## CAPITULO VI

### Contratos de remolque transporte

**Artículo 86.** El contrato de prestación de servicio de remolque transporte consiste en la operación de trasladar por agua una embarcación u otro objeto, desde un lugar a otro, bajo la dirección del capitán de la embarcación remolcadora y mediante el suministro por ésta de toda o parte de la fuerza de tracción.

En el remolque transporte, tanto la embarcación remolcadora como la remolcada, responderán frente a terceros de los daños y perjuicios que causen, salvo prueba en contrario.

Las acciones derivadas de estos contratos prescribirán en el término de seis meses, contados a partir de la fecha pactada para su entrega en el lugar de destino.

#### CAPITULO VII

##### Del contrato de seguro aeroportuario

**Artículo 87.** Los concesionarios y permisionarios de aeródromos del servicio al público, así como los prestadores de servicios, serán responsables por los daños ocasionados, que resulten por causas que le sean imputables, por lo que deberán contar con seguro que cubra las indemnizaciones correspondientes.

El contrato de seguro deberá ser registrado ante la Secretaría y estar vigente por los plazos de duración de la concesión o permiso y sus prórrogas.

#### CAPITULO VII

##### Del contrato de seguro aéreo

**Artículo 88.** Los concesionarios o permisionarios y, en caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de aeronaves, que transiten en el espacio aéreo nacional, deberán contratar y mantener vigente un seguro que cubra las responsabilidades por los daños a pasajeros, carga, equipaje facturado o a terceros en la operación de las aeronaves.

Para el inicio de operaciones de una aeronave será requisito indispensable, la aprobación por parte de la Secretaría del contrato de seguro. En el caso de las aeronaves privadas extranjeras, tal acreditamiento deberá hacerse en el primer aeropuerto internacional en el que aterricen.

En materia de transporte aéreo internacional, los seguros deberán cumplir con lo establecido en los tratados.

**Artículo 89.** Las reclamaciones por daños deberán ser hechas valer ante el concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, ante el propietario o poseedor de la aeronave, de acuerdo con las disposiciones del reglamento respectivo.

#### CAPITULO VIII

##### Del contrato de seguro marítimo

**Artículo 90.** El seguro marítimo podrá contratarse por cuenta propia o de un tercero y se perfec-

cionará en el momento en que el solicitante tenga conocimiento de su aceptación por el asegurador. Su vigencia no podrá supeditarse al pago de la prima, a la entrega de la póliza o de cualquier otro documento equivalente.

La póliza podrá, expedirse a nombre del solicitante, de un tercero o al portador. A falta de póliza, el contrato se probará por cualquier otro medio de prueba legal.

**Artículo 91.** Las cláusulas manuscritas o mecanográficas prevalecerán sobre las impresas, cuando consten en todos los ejemplares de la póliza.

**Artículo 92.** A falta de disposición legal aplicable, las cláusulas obscuras o confusas se interpretarán por la autoridad competente en el sentido menos favorable para quien las propuso.

**Artículo 93.** El pago del importe del seguro será cubierto a más tardar 30 días después de que el asegurador haya recibido los documentos e informaciones que funden la reclamación.

**Artículo 94.** La suma asegurada por daños y perjuicios pactados será el límite de las obligaciones del asegurador; pero sólo estará obligado a cubrir los daños y perjuicios efectivamente causados.

**Artículo 95.** Si se celebrase un seguro, sin dolo o mala fe, por una suma superior al valor real de la cosa asegurada, el contrato será válido hasta por este mismo valor. La suma asegurada se deducirá por acuerdo de las partes o en su defecto, por dictamen de peritos. El asegurador deberá bonificar al gestor del seguro o en su caso al asegurado el excedente de la prima pagada, por el periodo que no haya transcurrido desde la fecha en que recibió la solicitud correspondiente. En caso de probarse el dolo o la mala fe, el contrato será nulo y las primas pagadas quedarán a favor del asegurador.

**Artículo 96.** Si se contratase con varios aseguradores un seguro contra el mismo riesgo y por el mismo interés económico, el gestor del seguro deberá poner en conocimiento de cada uno de los aseguradores, la existencia de los otros contratos. El aviso se dará por escrito, con indicación de aseguradores y sumas aseguradas.

**Artículo 97.** Los seguros de que trata el artículo anterior serán válidos aunque sumen una cantidad superior (*sic*) al valor real asegurado y obligarán a los aseguradores dentro de este límite, hasta la

suma que cada uno hubiere asegurado, a menos que se demuestre que hubo mala fe.

**Artículo 98.** En el caso del artículo anterior, el asegurador que pague podrá repetir lo pagado contra los demás, en proporción a la suma asegurada por cada uno.

**Artículo 99.** Si ocurriera el siniestro, el gestor del seguro o el beneficiario de la póliza, podrán realizar todos los actos que tiendan a evitar o a disminuir el riesgo, salvo pacto en contrario. Si no hubiere peligro en la demora, los interesados pedirán instrucciones al asegurador y se atenderán a ellas.

**Artículo 100.** Si la cosa se hubiese designado sólo por su género, se considerarán aseguradas todas las que de tal género existiesen en el buque.

**Artículo 101.** Salvo pacto en contrario, la vigencia del seguro sobre las mercancías se iniciará en el momento en que éstas sean entregadas al porteador, cesará en el momento en que sean desembarcadas en el lugar de su destino y se pongan a disposición del consignatario.

**Artículo 102.** Salvo pacto en contrario el asegurador no responderá de los daños mecánicos que se ocasionen a los motores o a los instrumentos de navegación si dichos daños no fueren consecuencia directa de un accidente de mar.

**Artículo 103.** Si el siniestro se debió al cambio de ruta o de viaje, los aseguradores del buque y del cargamento sólo responderán si el cambio fue forzado o se realizó para auxiliar a buques o a personas en peligro.

**Artículo 104.** Si en el contrato se expresa el nombre del buque en que las mercancías habrán de cargarse, el asegurador no responderá de la agravación del riesgo producido por el cambio del buque. El error en la designación del buque no invalidará el seguro.

**Artículo 105.** El asegurador responderá, salvo pacto en contrario, de los daños y pérdidas ocasionadas por vicios ocultos de la cosa, a menos que, pruebe que el asegurado o el gestor del seguro conocían tales vicios o pudieron conocerlos si hubiesen obrado con la diligencia normal.

**Artículo 106.** El asegurador responderá, salvo pacto en contrario, por las sumas que correspondan a las mercancías por contribuciones de averías gruesas o comunes.

**Artículo 107.** El asegurador será responsable, si no se pacta lo contrario, de las cantidades que el asegurado deba a terceros, por daños ocasionados por abordaje. Si el asegurado fuere demandado deberá denunciar el juicio al asegurador quien podrá hacer valer las excepciones que competan al asegurado.

**Artículo 108.** Si el seguro sobre el buque vence estando en viaje se prorrogará de pleno derecho hasta la hora 24 del día en que la nave llegue a su destino final. El asegurado o su representante deberá pagar la prima suplementaria.

**Artículo 109.** Si el seguro del buque hubiere sido contratado por viaje, su vigencia comenzará en el momento en que se inicie el embarque; si no hubiere sido así, desde el momento en que zarpe o desamarre y terminará en el momento en que el buque sea anclado o amarrado en el puerto de destino o al terminarse la descarga, siempre que la duración de tales maniobras no exceda de 15 días. Si el seguro se toma estando ya iniciado el viaje del buque y no se estipula la hora en que entrará en vigor, se entenderá que surte sus efectos desde la primera hora del día en que se contrató el seguro.

**Artículo 110.** El daño al buque puede ser reparado o indemnizado, a cargo del asegurador. Si el naviero o el capitán debidamente autorizado optan por la reparación, el asegurador tendrá derecho de vigilar la ejecución de la misma. Si optaren por la indemnización, ésta se pagará en la cantidad promedio que resulte del cálculo de valores entre nuevo y viejo. El cálculo de los valores, a falta de acuerdo entre las partes se computará según estimación de peritos.

**Artículo 111.** Se considerará valor del buque el que tenga al iniciarse el riesgo.

**Artículo 112.** El asegurador que indemnice por los daños que cubra el seguro, se subrogará en los derechos y acciones que correspondan al beneficiario contra terceros, por responsabilidad de éstos en los daños sufridos, hasta el valor de lo pagado.

**Artículo 113.** Cualquiera de las partes podrá pedir que el daño causado se valúe sin demora. Si alguna se niega a nombrar perito, el juez lo designará a petición de la otra.

**Artículo 114.** La intervención del asegurador en la valorización del daño no implicará su aceptación

de pagar el valor del siniestro ni su renuncia a oponer excepciones.

**Artículo 115.** Cuando el buque se presuma perdido o quede imposibilitado para navegar, las mercancías aseguradas podrán abandonarse y exigirse el monto total del seguro, si no son reembarcadas en el término de tres meses.

**Artículo 116.** El buque se considerará perdido si transcurren 30 días después del plazo normal para su arribo sin que llegue a destino y no se tengan noticias de él.

**Artículo 117.** El asegurador perderá el derecho de objetar el abandono, si no lo hace dentro de los 15 días siguientes a aquél en que reciba la declaración.

#### CAPITULO IX

##### De la cesión de derechos

**Artículo 118.** La Secretaría podrá autorizar, dentro de un plazo de 90 días naturales, contado a partir de la presentación de la solicitud, la cesión de los derechos y obligaciones de las concesiones o permisos, siempre que el cesionario cumpla con los requisitos que esta ley exige para ser concesionario o permisionario, se comprometa a realizar las obligaciones que se encuentren pendientes y asuma las condiciones que al efecto establezca la Secretaría.

**Artículo 119.** Los concesionarios o permisionarios en ningún caso podrán ceder ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión o el permiso, los derechos en ellos conferidos, así como los bienes afectos a la concesión o al permiso, a ningún gobierno o Estado extranjero.

**Artículo 120.** La ejecución de una garantía no significa la cesión automática de los derechos de la concesión o permiso de que se trate, a menos que la Secretaría lo autorice.

#### **Artículos comparados de la legislación federal en materia de transportes.**

Artículos 95 al 110. Ley de Navegación.

Artículos 48 al 60. Ley de Aviación Civil.

Artículos 33, 34, 35 y 76. Ley de Aeropuertos.

Artículos 222 al 232 y 234 al 250. Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

#### TITULO SEXTO

#### De los servicios públicos del transporte federal

##### CAPITULO I

##### Del servicio público de transporte aéreo

**Artículo 121.** En la prestación de los servicios de transporte aéreo se deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar las condiciones máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros.

Los servicios deberán prestarse de manera permanente y uniforme, en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio.

**Artículo 122.** El servicio al público de transporte aéreo podrá ser: nacional o internacional; regular o no regular y de pasajeros, carga o correo.

El transporte aéreo entre dos o más puntos en territorio nacional, se realizará exclusivamente por personas morales mexicanos.

**Artículo 123.** La prestación del servicio de transporte aéreo nacional regular estará sujeto a lo siguiente:

I. Las concesiones contendrán las rutas específicas con las que se iniciará la prestación del servicio y las condiciones del mismo;

II. Para operar rutas adicionales a las contenidas en la concesión, deberá solicitarse a la Secretaría la autorización correspondiente, misma que formará parte de la propia concesión y

III. La ruta adicional únicamente podrá comercializarse hasta que haya sido autorizada y deberá iniciarse la operación de la ruta correspondiente en un plazo máximo de 90 días, contado a partir de la fecha en que se haya expedido la autorización. De no operarse la ruta en dicho plazo, ésta quedará, cancelada sin necesidad de declaratoria al respecto por parte de la Secretaría.

**Artículo 124.** La prestación de servicios de transporte aéreo internacional regular por personas morales mexicanos estará sujeta a lo siguiente:

I. Para la operación de las rutas correspondientes se requerirá de autorización que otorgue la Secretaría;

II. Las autorizaciones respectivas únicamente se otorgarán a las personas que cuenten con concesión para prestar el servicio de transporte aéreo regular nacional;

III. Las autorizaciones se ajustarán a lo convenido con el estado hacia el cual se opere la ruta;

IV. Las autorizaciones se referirán a rutas específicas;

V. Las rutas específicas únicamente podrán comercializarse hasta que hayan sido autorizadas y deberá iniciarse la operación de la ruta correspondiente en un plazo máximo de 180 días, contado a partir de la fecha en que se haya expedido la autorización. De no operarse la ruta en dicho plazo, ésta quedará cancelada sin necesidad de declaratoria al respecto por parte de la Secretaría y

VI. En los casos en que más de un concesionario solicite la operación de una misma ruta asignable por la Secretaría, ésta otorgará la autorización correspondiente a aquél que ofrezca las mejores condiciones para la prestación del servicio.

Para determinar la oportunidad y conveniencia de iniciar las negociaciones de los tratados a que alude este artículo, la Secretaría tomará en cuenta condiciones de reciprocidad, así como los criterios a que se refiere el artículo 128 siguiente.

**Artículo 125.** Las sociedades extranjeras requerirán de permiso de la Secretaría para prestar el servicio de transporte aéreo internacional regular hacia y desde territorio mexicano. Al efecto, la Secretaría otorgará tales permisos conforme a los tratados celebrados con los estados respectivos.

**Artículo 126.** Los concesionarios o permisionarios que cuenten con autorización para explotar rutas aéreas en términos de esta ley, deberán informar a la Secretaría de aquellas rutas que dejarán de operar, con un mínimo de 30 días de anticipación a que ello ocurra o de 90 días, si son las únicas prestadoras del servicio.

**Artículo 127.** Los servicios de transporte aéreo nacional no regular incluyen, entre otros, los de fletamento y de taxis aéreos.

En el caso de los servicios de fletamento, los permisionarios deberán observar lo siguiente:

I. Los vuelos o paquetes de vuelos que deseen operar estarán sujetos a autorización previa de la Secretaría;

II. Los servicios que presten en ningún caso podrán traducirse o de hecho ser equivalentes a los del transporte aéreo regular;

III. Los servicios serán complementarios a los del transporte aéreo regular y

IV. En los contratos de fletamento de aeronaves que celebren con prestadores de servicios turísticos, deberá pactarse que los servicios de transporte aéreo se comercializarán, en todo caso, como parte de otros servicios en paquete y conforme con lo que establezca el reglamento respectivo.

Las aeronaves autorizadas para la prestación del servicio de taxi aéreo podrán ser de hasta 15 pasajeros ó 3 mil 500 kilogramos de carga.

La prestación de los servicios de taxi aéreo se sujetará a las condiciones que se especifiquen en los permisos que, para tal efecto, se otorguen por la Secretaría con base en esta ley, considerando criterios que atiendan, entre otros elementos, a las especificaciones de los equipos aéreos, las características de las operaciones y la forma de comercialización de los servicios.

**Artículo 128.** La prestación de servicios de transporte aéreo no regular internacional por parte de permisionarios mexicanos o por sociedades extranjeras, se sujetará a lo establecido en los tratados; a falta de éstos, la Secretaría resolverá en lo particular cada solicitud.

**Artículo 129.** La Secretaría, al resolver las solicitudes a que se refieren los artículos 122 a 124 y 127 anteriores, tomará en cuenta, según sea el caso, criterios que fomenten la competencia efectiva, la permanencia, calidad y eficiencia del servicio, así como el desarrollo de los servicios de transporte aéreo.

**Artículo 130.** Los concesionarios o permisionarios mexicanos deberán enviar a la Secretaría, para su conocimiento, los acuerdos comerciales y de cooperación que celebren entre sí o con aerolíneas extranjeras, dentro de un plazo de 30 días contado a partir de la celebración de los mismos.

**Artículo 131.** Se considera transporte aéreo privado comercial aquél que se destina al servicio de una o más personas físicas o morales, distintas del propietario o poseedor de la misma aeronave, con fines de lucro.

Dentro del transporte aéreo privado comercial se encuentran los servicios aéreos especializados que, a su vez, comprenden los de aerofotografía, aerotopografía, publicidad comercial, fumigación aérea, provocación artificial de lluvias y capacitación y adiestramiento, entre otros.

En el caso de aeronaves extranjeras que presten servicios de transporte aéreo privado comercial, se estará a lo dispuesto en los tratados y en las leyes aplicables.

**Artículo 132.** Se considera transporte aéreo privado no comercial aquél que se destina a uso particular sin fines de lucro.

La operación de las aeronaves de transporte aéreo privado no comercial no requerirá de permiso; pero deberá contar con los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad y con póliza de seguro.

Las personas que operen las aeronaves a que se refiere este artículo, en ningún caso podrán prestar servicios comerciales a terceros.

El transporte aéreo privado no comercial se registrará específicamente por esta ley, su Reglamento y por las disposiciones legales aplicables.

**Artículo 133.** Las aeronaves extranjeras de servicio privado no comercial, podrán sobrevolar el espacio aéreo nacional y aterrizar y despegar en territorio mexicano, siempre que obtengan, en cada caso, autorización de la Secretaría. El primer aterrizaje deberá hacerlo en un aeropuerto internacional, en el cual se deberá tramitar la autorización correspondiente.

Dicha autorización se podrá obtener mediante dos mecanismos:

I. Autorización por internación única, la cual tendrá una vigencia de seis meses.

Esta autorización vencerá de manera anticipada, si durante su periodo de vigencia, la aeronave abandona territorio nacional y

II. Autorización por entradas múltiples, con vigencia hasta el último día del año en que fue solicitada mediante solicitud previa a la Secretaría.

En ambos casos, previo cumplimiento de las disposiciones legales aplicables.

Los propietarios o la tripulación de aeronaves extranjeras de servicio privado no comercial, debe-

rán acreditar a la Secretaría cuando ésta se los solicite, que aquélla y la aeronave cumplen con los requisitos técnicos sobre aeronavegabilidad y licencia establecidos en el estado de su matrícula.

**Artículo 134.** Los aeróstatos, aeronaves ultraligeras u otras análogas, con o sin motor, que no presten servicio al público, requerirán registrarse ante la Secretaría y deberán sujetarse a lo establecido en las disposiciones aplicables que expida la misma.

Independientemente de su forma de constitución, los operadores de aeronaves privadas, así como los clubes aéreos, de aeromodelismo y las personas físicas que practiquen deportes aéreos, quedarán sujetos a los reglamentos derivados de esta ley y a las disposiciones que expida la Secretaría.

**Artículo 135.** La operación de las aeronaves de Estado no requerirá permiso; se ajustará a la obtención de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad correspondientes y deberá contar con póliza de seguro.

Las aeronaves militares se registrarán para su operación por las disposiciones aplicables en específico a las mismas, sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo 143 de esta ley.

**Artículo 136.** Toda aeronave, para realizar vuelos, deberá llevar a bordo la póliza de seguro o el documento que acredite que ésta se encuentra vigente, así como los certificados de aeronavegabilidad y de matrícula o copia certificada de este último, vigentes.

La obtención del certificado de aeronavegabilidad se sujetará a las pruebas, al control técnico y a los requisitos de mantenimiento que establezcan los reglamentos.

En todos los casos, las aeronaves tendrán que llevar a bordo los documentos y equipo que señalen los tratados, esta ley y demás disposiciones aplicables.

**Artículo 137.** Las aeronaves que sobrevuelen, aterricen o despeguen en territorio nacional, deberán observar las disposiciones que correspondan en materia de protección al ambiente; particularmente, en relación con la homologación de ruido y emisión de contaminantes.

La Secretaría fijará los plazos para que se realicen adecuaciones en las aeronaves que, para los

efectos de este artículo, así lo requieran y, en su caso, establecerá los lineamientos para la sustitución de la flota aérea.

**Artículo 138.** En las aeronaves civiles no podrán abordar personas armadas, en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, sicotrópicos o enervantes y sólo con las autorizaciones correspondientes podrán transportarse cadáveres o personas que, por la naturaleza de su enfermedad, presenten riesgo para los demás pasajeros.

Los menores de edad podrán viajar solos, bajo responsiva de sus padres o tutores.

Los concesionarios y permisionarios deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad, así como a las de edad avanzada.

**Artículo 139.** La Secretaría regulará el transporte aéreo de materiales, sustancias y objetos peligrosos, así como de armas, municiones y explosivos, sin perjuicio de las atribuciones conferidas a otras dependencias de la Administración Pública Federal y de lo dispuesto por los tratados.

**Artículo 140.** La Secretaría podrá hacer la declaratoria de abandono de aeronaves cuando:

I. Lo declare el propietario o poseedor ante la Secretaría;

II. La aeronave permanezca en un aeropuerto, aeródromo o helipuerto 90 días naturales o más sin estar al cuidado directo o indirecto de su propietario o poseedor o

III. Carezca de marcas de nacionalidad y matrícula y no sea posible conocer, por los documentos a bordo, el nombre de su propietario o poseedor y lugar de procedencia.

En los casos de las fracciones II y III, previamente a la declaratoria de abandono, la Secretaría publicará tres veces en intervalos de 10 días cada uno, avisos en el *Diario Oficial* de la Federación y en un periódico de la entidad federativa donde se encuentre la aeronave, en los que en total se concederá un plazo de 40 días a partir de la primera publicación, para presentar objeciones. Concluido el plazo, la Secretaría, en su caso, hará la declaratoria de abandono de la aeronave, pasando ésta a propiedad de la nación y procederá a su enajenación en subasta pública, con participación de las autoridades correspondientes y ante

fedatario público. Los recursos que se obtengan por la enajenación de la aeronave se enterarán a la Tesorería de la Federación, previa liquidación de los adeudos generados con el aeropuerto de que se trate.

**Artículo 141.** En el caso de aeronaves abandonadas en aeródromos o helipuertos en los que no haya control de tráfico o sitios no habilitados para operaciones aéreas, la autoridad aeronáutica dará parte de inmediato a las autoridades competentes.

**Artículo 142.** Para la navegación de acuerdo a las reglas de vuelo por instrumentos en el espacio aéreo, será obligatorio utilizar los servicios de tránsito aéreo, radioayudas, meteorología, telecomunicaciones e información aeronáuticas, así como de despacho e información de vuelos, que preste la Secretaría o, en su caso, las personas facultadas por ésta. Asimismo, será obligatorio hacer uso del sistema de aerovías establecido por la Secretaría en el espacio aéreo controlado.

Para la navegación, de acuerdo a las reglas de vuelo visual en el espacio aéreo controlado, las aeronaves deberán establecer comunicación y sujetarse al servicio de control de tránsito aéreo, conforme a lo establecido en esta ley, su reglamento y demás disposiciones aplicables.

**Artículo 143.** El Ejecutivo Federal, por razones de emergencia, seguridad pública o defensa nacional, podrá establecer zonas prohibidas, restringidas o peligrosas a la navegación aérea civil.

Queda prohibido a las aeronaves civiles realizar vuelos acrobáticos, de demostración y en general, evoluciones de carácter peligroso sobre las ciudades y núcleos de población.

La Secretaría podrá autorizar la realización de festivales aéreos, para lo cual señalará las áreas en donde éstos se llevarán a cabo.

**Artículo 144.** Las operaciones de aeronaves militares en cualquier parte del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, a excepción de las áreas restringidas para su operación exclusiva, se sujetarán a las disposiciones de tránsito aéreo de esta ley. En el caso de infracciones, se informará a las secretarías de la Defensa y de Marina, según corresponda, para los efectos que procedan.

Por razones de seguridad nacional o de orden público, la Secretaría ejercerá sus atribuciones

relativas a la navegación en el espacio aéreo en coordinación con las autoridades civiles o militares que correspondan.

**Artículo 145.** El personal técnico aeronáutico está constituido por el personal de vuelo que interviene directamente en la operación de la aeronave y por el personal de tierra, cuyas funciones se especifiquen en el reglamento correspondiente. Dicho personal deberá, además de ser mexicano por nacimiento que no adquiriera otra nacionalidad, contar con las licencias respectivas, previa comprobación de los requisitos de capacidad, aptitud física, exámenes, experiencia y pericia, entre otros.

Para el caso de la aviación privada no comercial, los pilotos extranjeros y nacionales podrán convalidar u obtener la licencia de piloto privado previo el cumplimiento de las disposiciones expresas en el reglamento correspondiente.

**Artículo 146.** Los concesionarios o permisionarios tendrán la obligación, de conformidad con la ley de la materia, de proporcionar al personal a que se refiere el artículo anterior, la capacitación y el adiestramiento que se requiera para que la prestación de los servicios sea eficiente y segura.

Los instructores que impartan la capacitación y el adiestramiento deberán contar con registro ante la Secretaría.

La Secretaría, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en coordinación con otras autoridades federales competentes, determinará los lineamientos generales aplicables para la definición de aquellos conocimientos, habilidades y destrezas que requieran de certificación, según sea necesario para garantizar la seguridad en la prestación de los servicios. Dicha certificación se sujetará al régimen que las autoridades señaladas establezcan. En la determinación de los lineamientos generales antes citados, las autoridades competentes establecerán procedimientos que permitan considerar las propuestas y operaciones de los concesionarios y permisionarios.

**Artículo 147.** Toda aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y matrícula. Las aeronaves mexicanas deberán ostentar además, la bandera nacional.

Las marcas de nacionalidad para las aeronaves civiles mexicanas serán las siglas siguientes: XA, para las de servicio al público de transporte aéreo;

XB, para las de servicios privados y XC, para las aeronaves de Estado, distintas de los militares.

Las aeronaves civiles tienen la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas.

**Artículo 148.** Podrán matricularse en los Estados Unidos Mexicanos las aeronaves propiedad o legítima posesión de mexicanos, así como las de extranjeros dedicadas exclusivamente al transporte aéreo privado no comercial.

La nacionalidad mexicana de la aeronave se adquiere con el certificado de matrícula de la aeronave, el que se otorgará una vez inscrita la documentación a que se refiere la fracción I del artículo 149 de esta ley, en el Registro Aeronáutico Mexicano.

Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir matrícula mexicana, previa cancelación de la extranjera.

Tratándose de aeronaves con matrícula mexicana o extranjera, que se encuentren arrendadas, en intercambio, fletadas o bajo cualquier figura jurídica, la Secretaría promoverá ante las instancias correspondientes, la celebración de tratados con gobiernos extranjeros, con la finalidad de transferir o aceptar de forma total o parcial, las funciones y obligaciones que como estado de matrícula se tengan respecto de dichas aeronaves.

En casos excepcionales, las aeronaves con matrícula extranjera arrendadas por los concesionarios o permisionarios, podrán ser operadas temporalmente, previa autorización de la Secretaría, con sujeción al reglamento respectivo.

**Artículo 149.** La cancelación de la matrícula de una aeronave en el Registro Aeronáutico Mexicano tendrá por consecuencia la pérdida de su nacionalidad mexicana y podrá realizarse en los siguientes casos:

- I. A solicitud escrita del propietario o legítimo poseedor de la aeronave. No podrá cancelarse el registro de matrícula de una aeronave sujeta a gravamen, sin el consentimiento del acreedor;
- II. Por mandamiento judicial o de otra autoridad competente;
- III. En caso de destrucción, pérdida o abandono de la aeronave;
- IV. Por vencimiento del plazo, tratándose de matrículas provisionales;

V. Por matricularse en otro Estado y

VI. Por cualquiera otra causa que señalen los reglamentos respectivos.

**Artículo 150.** El Registro Aeronáutico Mexicano es público, estará a cargo de la Secretaría y en él deberán inscribirse:

I. Los documentos por los cuales se adquiera, transmita, modifique, grave o extinga la propiedad, la posesión y los demás derechos reales sobre los aeródromos civiles, las aeronaves civiles mexicanas y sus motores; así como el arrendamiento de aeronaves mexicanas o extranjeras;

II. Los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad;

III. La resolución de la autoridad aeronáutica en caso de abandono, pérdida, destrucción, inutilidad o desarme definitivo de las aeronaves;

IV. Las ayudas a la navegación aérea;

V. Los contratos que autorice la Secretaría;

VI. Las concesiones y permisos que amparen el servicio de transporte aéreo o de los aeródromos civiles, así como los actos y resoluciones legales que los modifiquen o terminen y

VII. Las pólizas de seguro.

El reglamento respectivo determinará los requisitos a que deberán sujetarse las inscripciones, las cancelaciones y las certificaciones que deban expedirse.

## CAPITULO II

### Del servicio público de transporte aeroportuario

**Artículo 151.** La Secretaría, mediante disposiciones de carácter general, establecerá las condiciones de construcción y conservación de los aeródromos civiles.

Los concesionarios y permisionarios de aeródromos civiles deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad, así como a las de edad avanzada.

**Artículo 152.** Es de utilidad pública la construcción, ampliación y conservación de aeropuertos.

La Secretaría por sí, o por cuenta de los concesionarios, previa evaluación y cuando lo considere procedente, efectuará la compra-venta o, en su defecto, promoverá la expropiación de los terrenos y construcciones necesarios para la construcción, ampliación y conservación de aeropuertos.

**Artículo 153.** El concesionario deberá elaborar un programa maestro de desarrollo, revisable cada cinco años, el cual una vez autorizado por la Secretaría, previa opinión de la Secretaría de la Defensa Nacional en el ámbito de su competencia, con base en las políticas y programas establecidos para el desarrollo del sistema aeroportuario nacional y su interrelación con otros modos de transporte, será parte integrante del título de concesión.

**Artículo 154.** El permisionario de un aeródromo de servicio al público deberá elaborar un programa indicativo de inversiones en materia de construcción, conservación y mantenimiento, en el que se incluyan medidas específicas relacionadas con la seguridad y la protección al ambiente y hacerlo del conocimiento de la Secretaría.

**Artículo 155.** Para realizar trabajos de construcción o reconstrucción en los aeródromos civiles, distintos de aquellos incluidos en los pros a que se refieren los artículos 152 y 153 de esta ley, se requerirá autorización previa de la Secretaría.

Se exceptúan de lo dispuesto en el párrafo anterior, los trabajos de urgencia, de mantenimiento y los trabajos menores de construcción que no afecten las operaciones aéreas y se realicen para la conservación y buen funcionamiento del aeródromo civil, en el entendido de que el concesionario o permisionario informará a la Secretaría de las obras realizadas.

**Artículo 156.** Los concesionarios y permisionarios deberán cumplir con las disposiciones federales, estatales y municipales en materia de desarrollo urbano y protección ambiental, que correspondan.

**Artículo 157.** La Secretaría, en el reglamento correspondiente, podrá establecer los requisitos que deberá reunir el administrador aeroportuario, cuyo nombramiento será hecho del conocimiento de la Secretaría por el concesionario o permisionario respectivo, en los términos y para los efectos del artículo 35 de esta ley.

Los actos que lleve a cabo el administrador aeroportuario, se entenderán como realizados por

el concesionario o permisionario, según sea el caso.

**Artículo 158.** En materia de administración corresponderá a los concesionarios y permisionarios, entre otros:

I. Planear, programar y efectuar las acciones necesarias para la operación, desarrollo y promoción del aeródromo civil;

II. Llevar a cabo las acciones conducentes a la ejecución del programa maestro de desarrollo o el programa indicativo de inversiones, según sea el caso;

III. Percibir en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión o permiso, los ingresos por el uso de la infraestructura del aeródromo civil, por la celebración de contratos, por los servicios que preste directamente, así como por las actividades comerciales que realice;

IV. Establecer programas de capacitación y atender las disposiciones que sobre la materia establezca la autoridad competente;

V. Coordinar las actividades de los prestadores de servicios y usuarios del aeródromo civil para lograr un adecuado funcionamiento del mismo;

VI. En el caso de aeropuertos, los concesionarios deberán coordinar las operaciones y demás servicios que se presten en el mismo, sobre bases equitativas y no discriminatorias y

VII. Proporcionar la información estadística requerida por las autoridades competentes.

**Artículo 159.** En cada aeropuerto, el concesionario deberá constituir una comisión consultiva formada, entre otros, con representantes del gobierno estatal y municipal, así como de las cámaras de comercio, turismo e industria de la región, de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo que operen en el aeropuerto y del administrador aeroportuario.

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

de inversión para la expansión y modernización del aeropuerto.

La organización y funcionamiento de las comisiones consultivas se determinará en el reglamento respectivo.

**Artículo 160.** La operación de los aeródromos civiles comprende la prestación de los servicios mediante el aprovechamiento de la infraestructura, instalaciones y equipos.

**Artículo 161.** Corresponderá a los concesionarios o permisionarios, conforme a las disposiciones aplicables y con base en el título de concesión o permiso respectivo, asegurar que los aeródromos civiles cuenten con la infraestructura, instalaciones, equipo, señalización, servicios y sistemas de organización, adecuados y suficientes para que la operación se lleve a cabo sobre bases de seguridad, eficiencia y calidad.

**Artículo 162.** Los concesionarios o permisionarios deberán responsabilizarse del control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en zonas restringidas del aeródromo civil, así como de que las áreas cercanas a los equipos de ayuda a la navegación aérea instalados dentro de los mismos, se mantengan libres de obstáculos que puedan afectar su operación.

**Artículo 163.** Todos los concesionarios y permisionarios de aeródromos civiles están obligados a permitir su uso y prestar los servicios aeroportuarios y complementarios con que cuenten, en forma prioritaria, a las aeronaves militares; a aquellas que apoyen en casos de desastre y a las que se encuentren en condiciones de emergencia.

**Artículo 164.** El administrador aeroportuario podrá, en caso fortuito o de fuerza mayor, suspender por el tiempo estrictamente necesario la prestación de los servicios aeroportuarios, con el fin de preservar la seguridad de las personas y de los bienes. En estos casos, reportará de inmediato a la autoridad aeroportuaria y, en su caso, al comité de operación y horarios, las causas que motivaron tal medida.

**Artículo 165.** La Secretaría, mediante disposiciones de carácter general, deberá establecer requisitos para la acreditación técnica del personal a cargo de los servicios aeroportuarios y complementarios.

**Artículo 166.** Los prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios que sean personas

distintas a los concesionarios o permisionarios, por el hecho de suscribir el contrato respectivo, serán responsables solidarios con éstos ante la Secretaría, del cumplimiento de las obligaciones derivadas del mismo, relacionadas con el servicio respectivo, consignadas en el título de concesión o permiso.

**Artículo 167.** En los aeródromos civiles de servicio al público, los servicios aeroportuarios y complementarios, se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y regular, en condiciones no discriminatorias en cuanto a calidad, oportunidad y precio y conforme a las prioridades de turno y horarios establecidas en las reglas de operación del aeródromo civil, de acuerdo con los criterios señalados por la Secretaría.

Los servicios aeroportuarios se prestarán en forma gratuita a las aeronaves de Estado militares y aquellas que realicen funciones de seguridad nacional.

**Artículo 168.** Todos los actos y contratos para la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales en los aeródromos civiles de servicio al público serán de carácter mercantil.

Cuando los servicios aeroportuarios y complementarios se proporcionen en los aeropuertos por personas distintas a los concesionarios, los prestadores de dichos servicios deberán constituirse como sociedades mercantiles mexicanas.

**Artículo 169.** En los aeródromos civiles de servicio al público, las contraprestaciones por los servicios deberán pagarse de contado, salvo que en los contratos correspondientes se estipule lo contrario.

Si las contraprestaciones no son pagadas, los concesionarios o permisionarios, así como los prestadores de servicios podrán suspender la prestación de los mismos, únicamente por el servicio de que se trate y conforme a lo establecido en los contratos respectivos. En ningún caso se podrá negar el servicio de aterrizaje a los usuarios en los aeródromos civiles.

**Artículo 170.** Los prestadores de servicios aeroportuarios y complementarios que sean personas distintas a los concesionarios o permisionarios, deberán contar con capacidad técnica, según la naturaleza del servicio de que se trate, no encontrarse en los supuestos a que se refiere

el artículo 33 de esta ley y cumplir con las demás disposiciones aplicables.

Los contratos que celebren los concesionarios o permisionarios con los prestadores de los servicios aeroportuarios y complementarios y que de acuerdo al reglamento respectivo sean objeto de autorización por parte de la misma, deberán presentarse ante ésta en un plazo máximo de 15 días naturales contados a partir de la fecha de su formalización. Si no se cuenta con la citada autorización dichos contratos no surtirán efectos. La Secretaría deberá resolver en un plazo máximo de 30 días naturales y si no resuelve, se considerará autorizado el contrato.

Cuando el incumplimiento de los contratos a que se refiere el párrafo anterior, afecte la adecuada operación del aeródromo civil y constituya una causa de revocación de las previstas en el artículo 29 de esta ley, la Secretaría, oyendo previamente al afectado, podrá revocar la autorización de dichos contratos. El concesionario o permisionario, en estos casos, deberá asegurar que no se interrumpan los servicios del aeródromo civil.

**Artículo 171.** El concesionario proveerá lo necesario para que el aeropuerto cuente con opciones competitivas de servicios complementarios que permitan a los usuarios seleccionar al prestador de servicios que convenga a sus intereses.

Por razones de disponibilidad de espacio, eficiencia operativa y seguridad, el concesionario podrá limitar el número de los prestadores de servicios complementarios, después de escuchar la opinión del comité de operación y horarios del aeropuerto a que se refiere el artículo 174 de esta ley. En este caso, el concesionario, con participación de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo, adjudicará los contratos correspondientes a los prestadores que ofrezcan las mejores condiciones para una operación eficiente y segura del aeropuerto, así como de calidad y precios para los usuarios.

**Artículo 172.** Los servicios complementarios no podrán dejar de prestarse. En el caso de aeropuertos donde los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo no los proporcionen, el concesionario del aeropuerto deberá hacerlo, directamente o a través de los terceros que él designe y contrate, hasta en tanto prevalezca dicha situación. Para los demás aeródromos civiles, que no sean aeropuerto, corresponderá a los permisionarios prestar los servicios complementarios, directamente o a través de terceros.

**Artículo 173.** Cuando los aeródromos civiles de servicio particular o las instalaciones de uso particular dentro de un aeropuerto cuenten con capacidad excedente, la Secretaría, con vista en el interés público, podrá disponer que los permisionarios u operadores de las instalaciones de que se trate presten temporalmente servicio al público, conforme a condiciones que no les afecten operativa y financieramente.

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

**Artículo 174.** La prestación de los servicios comerciales no debe constituir un obstáculo para la prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios ni la de éstos respecto a los aeroportuarios ni poner en peligro la seguridad del aeródromo civil o la operación de las aeronaves. En caso de que esto ocurra, la Secretaría ordenará las adecuaciones necesarias.

Las áreas que se destinen a la prestación de los servicios comerciales serán descritas en el programa maestro de desarrollo o en el programa indicativo de inversiones, según sea el caso y para modificarlas se requerirá de autorización previa de la Secretaría.

**Artículo 175.** En cada aeropuerto se constituirá un comité de operación y horarios que estarán integrados por el concesionario del aeropuerto a través del administrador aeroportuario, por el comandante de aeródromo y por las demás autoridades civiles y militares que intervienen en el mismo, así como por los representantes de los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo y de los prestadores de servicios.

Dicho comité será presidido por el administrador aeroportuario y su funcionamiento y operación se ajustará a un reglamento interno que se incluirá en las reglas de operación del aeropuerto.

**Artículo 176.** El comité de operación y horarios emitirá recomendaciones relacionadas con:

I. El funcionamiento, operación y horario del aeropuerto;

II. El programa maestro de desarrollo del aeropuerto y sus modificaciones;

III. La asignación de horarios de operación, áreas, posiciones de contacto y remotas, itinerarios y de espacios dentro del aeropuerto, de acuerdo a los criterios establecidos;

IV. Las condiciones para la prestación de los servicios aeroportuarios y complementarios;

V. Las tarifas y los precios;

VI. Las reglas de operación;

VII. Las medidas necesarias para la eficiente operación aeroportuaria;

VIII. La solución de los conflictos entre la administración del aeropuerto y los prestadores de servicios y

IX. Las quejas de los usuarios.

En el seno del comité, los participantes coordinarán sus acciones y asumirán los compromisos necesarios para el eficiente funcionamiento del aeropuerto.

En los aeródromos civiles donde se ubiquen bases aéreas militares o aeronavales, el comandante del mismo y el de la instalación militar, coordinarán lo conducente en las fracciones I a la IV y VI de este artículo, a fin de dar prioridad a las operaciones aéreas militares por razones de seguridad nacional, interior y apoyo a la población civil en casos de desastre.

**Artículo 177.** En los aeropuertos el administrador aeroportuario determinará los horarios de aterrizaje y despegue y las prioridades de turno de las aeronaves, de conformidad con bases que fije el reglamento respectivo bajo criterios equitativos y no discriminatorios y oyendo la recomendación del comité de operación y horarios a que se refiere el artículo 174 de esta ley.

**Artículo 178.** Las construcciones e instalaciones en los terrenos adyacentes e inmediatos a los aeródromos civiles, dentro de las zonas de protección, estarán sujetas a las restricciones que señalen las disposiciones jurídicas a que se refiere el artículo 155 de esta ley, a efecto de eliminar obstáculos a las operaciones de las aeronaves.

**Artículo 179.** Cada aeródromo civil de servicio al público deberá contar con sus propias reglas de operación, conforme a los criterios y lineamientos generales que disponga la Secretaría.

El concesionario o permisionario deberá someter las reglas de operación a la autorización de la Secretaría, escuchando previamente y, en su caso, al comité de operación y horarios.

**Artículo 180.** Para atender necesidades derivadas de caso fortuito o fuerza mayor, la Secretaría estará facultada para imponer modalidades en la operación de los aeródromos civiles y en la prestación de los servicios, sólo por el tiempo y proporción que resulte estrictamente necesario.

**Artículo 181.** La vigilancia interna en los aeródromos civiles será responsabilidad del concesionario o permisionario y se prestará conforme a las disposiciones legales aplicables en la materia y a los lineamientos que al efecto establezca la Secretaría, la cual podrá contar con un cuerpo encargado de verificar que la seguridad y vigilancia en los mismos se lleve a cabo conforme a las disposiciones establecidas.

En situaciones de emergencia o cuando se ponga en peligro la paz interior o la seguridad nacional, las autoridades federales competentes prestarán en forma directa la vigilancia para preservar la seguridad de las aeronaves, pasajeros, carga, correo, instalaciones y equipo.

**Artículo 182.** Los concesionarios y permisionarios deberán poner en práctica programas de emergencia y contingencia, colaborar en los dispositivos de seguridad en las operaciones aeroportuarias y mantener los equipos de rescate y extinción de incendios en óptimas condiciones de operación. Asimismo, deberán hacer del conocimiento de la autoridad aeroportuaria cualquier situación técnica y operativa, relevante o emergente, en materia de seguridad.

**Artículo 183.** A nivel nacional deberá existir un comité de seguridad aeroportuaria integrado de conformidad con el reglamento respectivo, que será el encargado de emitir el programa nacional de seguridad aeroportuaria conforme a los lineamientos que señale la Secretaría.

En los aeropuertos deberán funcionar comités locales de seguridad, presididos por un representante de la Secretaría, que emitirán los programas de seguridad correspondientes, previa opinión del comité de seguridad aeroportuaria. Estos deberán autorizarse por la Secretaría para su entrada en vigor.

### CAPITULO III

#### Del servicio público de transporte ferroviario.

**Artículo 184.** El servicio público de transporte ferroviario podrá ser:

I. De pasajeros y

II. De carga.

**Artículo 185.** Los concesionarios que presten el servicio público de transporte ferroviario deberán contar con el equipo adecuado para el tipo de servicio que presten y el personal capacitado para manejarlo y proporcionarlo en condiciones de seguridad, eficiencia, rapidez y funcionalidad, de acuerdo con lo dispuesto en esta ley.

**Artículo 186.** El equipo ferroviario deberá cumplir las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas y obtener la constancia de aprobación correspondiente.

El equipo tractivo deberá contar con dispositivos de control gráfico o electrónico de velocidad máxima.

**Artículo 187.** El personal que opere o auxilie en la operación del equipo ferroviario deberá obtener licencia federal ferroviaria que expida la Secretaría y someterse a exámenes médicos.

Los concesionarios estarán obligados a vigilar y constatar que su personal cumpla con lo dispuesto en el párrafo anterior.

**Artículo 188.** Los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario tendrán la obligación, de conformidad con la ley de la materia, de proporcionar al personal a que se refiere el artículo anterior, la capacitación y el adiestramiento que se requiera para que la prestación de los servicios sea eficiente y segura. La Secretaría, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a la Secretaría de Trabajo y Previsión Social, en coordinación con otras autoridades federales competentes, determinará los lineamientos generales aplicables para la definición de aquellos conocimientos, habilidades y destrezas que requieran de certificación, según sea necesario para garantizar la seguridad en la prestación de los servicios. Dicha certificación se sujetará al régimen que las autoridades señaladas establezcan. En la determinación de los lineamientos generales antes citados, las autoridades competentes establecerán procedimientos que permitan considerar las propuestas y operaciones de los concesionarios del servicio público del transporte ferroviario.

**Artículo 189.** La concesión para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga

autoriza a sus titulares para realizar el transporte de cualquier tipo de bienes.

La Secretaría regulará el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos que circulen en las vías férreas, sin perjuicio de las atribuciones que la ley otorga a otras dependencias del Ejecutivo Federal.

**Artículo 190.** El Gobierno Federal promoverá la prestación del servicio público de transporte ferroviario en las comunidades aisladas que no cuenten con otro medio de transporte al público.

Los concesionarios estarán obligados a proporcionar servicio a dichas comunidades en los términos y condiciones que establezca la Secretaría, lo que deberá establecerse en el título de concesión respectivo. En estos casos, el Gobierno Federal podrá otorgar un subsidio directamente al concesionario.

Los concesionarios deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a los discapacitados y a las personas de edad avanzada.

**Artículo 191.** El transporte ferroviario internacional es el que se opera de otro país al territorio nacional, o viceversa y se ajustará a los términos y condiciones previstos en los tratados internacionales aplicables o, en su defecto, a los convenios celebrados entre las empresas ferroviarias participantes.

**Artículo 192.** Los equipos ferroviarios extranjeros que se internen en el territorio nacional deberán cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta ley.

#### CAPITULO IV

Del servicio público del autotransporte federal

**Artículo 193.** los servicios de autotransporte federal, serán los siguientes:

- I. De pasajeros;
- II. De turismo y
- III. De carga.

**Artículo 194.** La prestación de los servicios de autotransporte federal podrá realizarlo el permisionario con vehículos propios o arrendados, de acuerdo a lo dispuesto en esta ley y sus regla-

mentos, los tratados y acuerdos internacionales sobre la materia y normas oficiales mexicanas.

**Artículo 195.** Todos los vehículos de autotransporte de carga, pasaje y turismo que transiten en caminos y puentes de jurisdicción federal, deberán cumplir con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas y obtener la constancia de aprobación correspondiente con la periodicidad y términos que la Secretaría establezca en la Norma Oficial Mexicana respectiva.

Las empresas que cuenten con los elementos técnicos conforme a la Norma Oficial Mexicana respectiva, podrán ellas mismas realizar la verificación técnica de sus vehículos.

**Artículo 196.** Los conductores de vehículos de autotransporte federal, deberán obtener y, en su caso, renovar, la licencia federal que expide la Secretaría, en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Quedan exceptuados de esta disposición los conductores de vehículos a los que se refieren los artículos 38 fracción XII y 202 de esta ley.

El interesado deberá aprobar los cursos de capacitación y actualización de conocimientos teóricos y prácticos con vehículos y simuladores que se establezcan en los reglamentos respectivos.

Los permisionarios están obligados a vigilar y constatar que los conductores de sus vehículos cuenten con la licencia federal vigente.

La Secretaría llevará a registro de las licencias que otorgue.

**Artículo 197.** Los permisionarios tendrán la obligación de conformidad con la ley de la materia, de proporcionar a sus conductores capacitación y adiestramiento para lograr que la prestación de los servicios sea eficiente, segura y eficaz.

**Artículo 198.** Los permisionarios de los vehículos son solidariamente responsables con sus conductores, en los términos de esta ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables, de los daños que causen con motivo de la prestación del servicio.

**Artículo 199.** Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los

reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráficos o electrónicos de velocidad máxima:

**Artículo 200.** La Secretaría expedirá permiso a los transportistas autorizados por las autoridades estatales o municipales para el uso de caminos de jurisdicción federal que no excedan de 30 kilómetros y sean requeridos para la operación de sus servicios, en los términos del reglamento respectivo.

**Artículo 201.** Las empresas dedicadas al arrendamiento de remolques y semirremolques con placas de servicio de autotransporte federal a que se refiere esta ley, deberán registrarse ante la Secretaría, en los términos y condiciones que señale el reglamento respectivo. Asimismo, sólo podrán arrendar sus unidades o permisionados que cubran los mismos requisitos que los permisionarios de servicios de autotransporte federal.

**Artículo 202.** Sólo podrán obtener registro como empresas arrendadoras de remolques y semirremolques los que cumplan con los siguientes requisitos:

I. Estar constituidas como sociedades mercantiles conforme a las leyes mexicanas y que su objeto social establezca expresamente el servicio de arrendamiento de remolques y semirremolques;

II. Obtener placas y tarjetas de circulación para cada remolque y semirremolque y

III. Acreditar la propiedad de las unidades.

Estas empresas no podrán en ningún caso prestar directamente el servicio de autotransporte federal de carga.

**Artículo 203.** Las empresas arrendadoras de automóviles para uso particular, que circulen en carreteras de jurisdicción federal, podrán optar por obtener de la Secretaría tarjeta de circulación y placas de servicio federal.

**Artículo 204.** Tratándose de arrendamiento puro y financiero de vehículos destinados al servicio federal de autotransporte, se estará a las disposiciones legales de la materia.

**Artículo 205.** Atendiendo a su operación y al tipo de vehículos, el servicio de autotransporte de pasajeros se clasificará de conformidad con lo establecido en el reglamento respectivo.

**Artículo 206.** Los permisos que otorgue la Secretaría para prestar servicios de autotransporte de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos federales, se ajustarán a los términos que establezcan los reglamentos y normas oficiales mexicanas correspondientes. Al efecto, la Secretaría recabará previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración portuaria o del aeropuerto de que se trate.

La opinión a que se refiere este artículo, deberá emitirse en un plazo no mayor de 30 días naturales, contado, a partir de la fecha de recepción de la solicitud, en caso contrario se entenderá que no tiene observaciones.

**Artículo 207.** Los permisos que otorgue la Secretaría para, prestar servicios de autotransporte de turismo, podrán ser por su destino nacionales o internacionales.

El servicio nacional de autotransporte de turismo se prestará en todos los caminos de jurisdicción federal sin sujeción a horarios o rutas determinadas. Dicho servicio, atendiendo a su operación y tipo de vehículos se clasificará de conformidad con lo establecido en el reglamento respectivo.

**Artículo 208.** Los permisos para prestar los servicios de autotransporte turístico autorizan a sus titulares para el ascenso y descenso de turistas en puertos marítimos, aeropuertos y terminales terrestres, en servicios previamente contratados.

**Artículo 209.** El permiso de autotransporte de carga autoriza a sus titulares para realizar el autotransporte de cualquier tipo de bienes en todos los caminos de jurisdicción federal.

La Secretaría regulará el autotransporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos que circulen en vías generales de comunicación, sin perjuicio de las atribuciones que la ley otorga a otras dependencias del Ejecutivo Federal. Los términos y condiciones a que se sujetará este servicio, se precisarán en los reglamentos respectivos.

Tratándose de objetos voluminosos o de gran peso se requiere de permiso especial que otorgue la Secretaría, en los términos de esta ley y los reglamentos respectivos.

**Artículo 210.** Las maniobras de carga y descarga, y en general, las que auxilien y complementen el servicio de autotransporte federal de carga, no requerirán autorización alguna para su prestación,

por lo que los usuarios tendrán plena libertad para contratar estos servicios con terceros o utilizar su propio personal para realizarlo.

**Artículo 211.** Los permisos que en los términos de esta ley otorgue la Secretaría para la prestación de servicios auxiliares al autotransporte federal, serán los siguientes:

- I. Terminales de pasajeros;
- II. Terminales interiores de carga;
- III. Arrastre, salvamento y depósito de vehículos;
- IV. Unidades de verificación y
- V. Paquetería y mensajería.

**Artículo 212.** Para la prestación del servicio de autotransporte de pasajeros, los permisionarios deberán contar con terminales de origen y destino conforme a los reglamentos respectivos, para el ascenso y descenso de pasajeros, sin perjuicio de obtener, en su caso, la autorización de uso del suelo por parte de las autoridades estatales y municipales.

La operación y explotación de terminales de pasajeros, se llevará a cabo conforme a los términos establecidos en el reglamento correspondiente.

**Artículo 213.** Las terminales interiores de carga son instalaciones auxiliares el servicio de transporte en las que se brindan a terceros servicios de transbordo de carga y otros complementarios. Entre éstos se encuentran: carga y descarga de camiones y de trenes, almacenamiento, acarreo, consolidación y desconsolidación de carga y vigilancia y custodia de mercancías.

Para su instalación y conexión a la vía férrea y a la carretera federal requerirá permiso de la Secretaría.

**Artículo 214.** Los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos se sujetarán a las condiciones de operación y modalidades establecidas en los reglamentos respectivos.

**Artículo 215.** Las unidades de verificación físico-mecánica de los vehículos que circulen por carreteras federales, podrán ser operadas por particulares mediante, permiso expedido por la Secretaría y su otorgamiento a que se refiere el artículo 21 de esta ley.

**Artículo 216.** Para operar un centro destinado a la capacitación y el adiestramiento de conductores del servicio de autotransporte federal, será necesario contar con las autorizaciones que otorguen las autoridades correspondientes. La Secretaría se coordinará con las autoridades competentes para los requisitos de establecimiento, así como para los planes y programas de capacitación y adiestramiento.

**Artículo 217.** La prestación del servicio de paquetería y mensajería requiere de permiso que otorgue la Secretaría en los términos de esta ley y estará sujeto a las condiciones que establezca el reglamento respectivo. A este servicio se le aplicarán las disposiciones de la carta de porte.

**Artículo 218.** El autotransporte internacional de pasajeros, turismo y carga es el que opera de un país extranjero al territorio nacional o viceversa y se ajustará a los términos y condiciones previstos en los tratados internacionales aplicables.

**Artículo 219.** Los vehículos nacionales y extranjeros destinados a la prestación de servicios de autotransporte internacional de pasajeros, turismo y carga a que se refiere el artículo anterior, deberán cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta ley y sus reglamentos, asimismo, deberán contar con placas metálicas de identificación e instrumentos de seguridad. Los operadores de dichos vehículos deberán portar licencia de conducir vigente.

**Artículo 220.** Los semirremolques de procedencia extranjera que se internen al país en forma temporal, podrán circular en los caminos de jurisdicción federal, hasta por el periodo autorizado en los términos de la ley de la materia, siempre y cuando acrediten su legal estancia. En el arrastre deberán utilizar un vehículo autorizado para la prestación servicio de autotransporte de carga.

## CAPITULO V

### Del servicio público de navegación

**Artículo 221.** La navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos estará abierto, en tiempos de paz, para las embarcaciones de todos los países, en los términos de los tratados internacionales.

La navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos podrán ser negados por la autoridad marítima, cuando no haya re-

reciprocidad con el país de la matrícula de la embarcación o cuando así lo exija el interés público.

Las embarcaciones que naveguen en zonas marinas mexicanas deberán estar abanderadas en un solo país, enarbolar su bandera y tener marcado su nombre y puerto de matrícula.

**Artículo 222.** La autoridad marítima, por caso fortuito o fuerza mayor podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente cerrados a la navegación determinados puertos, a fin de preservar la seguridad de las personas y de los bienes.

**Artículo 223.** La navegación que realizan las embarcaciones se clasifica en:

I. Interior. Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro;

II. De cabotaje. Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanas y

III. De altura. Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros.

**Artículo 224.** La operación o explotación de embarcaciones en navegación de altura, que incluye el transporte y el remolque marítimo internacional está abierta para los navieros y las embarcaciones de todos los países, cuando haya reciprocidad, en los términos de los tratados internacionales.

La Secretaría, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia, podrá reservar, total o parcialmente, determinado transporte internacional de carga de altura, para que sólo pueda realizarse por empresas navieras mexicanas, con embarcaciones mexicanas o reputadas como tales, cuando no se respeten los principios de libre competencia y se afecte la economía nacional.

**Artículo 225.** Sin perjuicio de lo previsto en los diversos tratados internacionales de los que México sea parte, la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas. En caso de no existir estas embarcaciones disponibles y en igualdad de

condiciones técnicas y precio o que el interés público lo exija, la Secretaría podrá otorgar permisos temporales para navegación interior y de cabotaje, de conformidad con la siguiente prelación:

I. Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo;

II. Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo cualquier contrato de fletamento y

III. Naviero extranjero con embarcación extranjera.

En todo caso, para el otorgamiento del permiso se dará prioridad a aquellos navieros cuyas embarcaciones cuenten con mayor número de tripulantes mexicanos en los términos de lo dispuesto por los artículos 70. y 154 de la Ley Federal del Trabajo y a embarcaciones cuyos países de bandera tengan celebrado con México tratados de reciprocidad en transporte marítimo.

La operación y explotación en navegación interior y de cabotaje de cruceros turísticos, así como de dragas y artefactos navales, para la construcción, conservación y operación portuaria, podrá realizarse por navieros mexicanos o extranjeros, con embarcaciones o artefactos navales mexicanos o extranjeros.

**Artículo 226.** Los navieros, para la explotación de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje:

I. Requerirán permiso de la Secretaría, para prestar servicios de:

a) Transporte de pasajeros y cruceros turísticos;

b) Turismo náutico, con embarcaciones menores de recreo y deportivas mexicanas o mediante las embarcaciones extranjeras depositadas en una marina turística autorizada;

c) Seguridad, salvamento y auxilio a la navegación, mediante embarcaciones especiales y

d) Remolque, maniobra y lanchaje en puerto, excepto cuando tengan celebrado contrato con el administrador portuario, conforme a lo que establece la Ley de Puertos.

II. Podrán, mediante embarcaciones que cumplan las condiciones de seguridad y navegación, realizar

sin permiso previo de la Secretaría los siguientes servicios:

- a) Transporte de carga y remolque transporte;
- b) Pesca, siempre que cuenten con concesión, permiso o autorización de la Secretaría de Pesca, de acuerdo a la ley de la materia;
- c) Dragado, siempre que cumplan con los requisitos necesarios para la realización de la obra de construcción o mantenimiento y
- d) Explotación de embarcaciones especiales y artefactos navales, salvo las de seguridad, salvamento y auxilio a la navegación.

**Artículo 227.** El otorgamiento de concesiones y permisos a que se refiere esta ley se ajustarán a las disposiciones en materia de competencia económica.

**Artículo 228.** Los permisos materia de esta ley se otorgarán a todas aquellas personas que cumplan con los requisitos de esta ley y su reglamento, pero en todo caso la resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de 45 días naturales, contado a partir de la presentación de la solicitud correspondiente.

**Artículo 229.** Se considera arribada la llegada de una embarcación al puerto o a un punto de las costas o riberas, procedente de un puerto o punto distinto, independientemente de que embarque o desembarque personas o carga y se clasifica en:

- I. Prevista: la consignada en el despacho de salida del puerto de procedencia;
- II. Imprevista: la que ocurra en lugares distintos al previsto en el despacho de salida, por causa justificada debidamente comprobada y
- III. Forzosa: la que se efectúe por mandato de ley, caso fortuito o fuerza mayor.

Se deberán justificar ante la autoridad marítima las arribadas imprevistas o forzosas de las embarcaciones.

**Artículo 230.** Las embarcaciones para arribar a un puerto, requerirán de la autorización de la autoridad marítima, previo el cumplimiento de los requisitos que señale el reglamento de esta ley.

**Artículo 231.** Se entiende por recalada la aproximación de las embarcaciones a las costas o

riberas, para reconocerlas o rectificar la posición, prosiguiendo el viaje. En este caso y cuando hayan llegado a la rada o al antepuerto sólo a buscar abrigo, o que sólo se hayan comunicado a tierra a distancia, podrán abandonar su lugar de fondeo sin aviso o formalidad alguna.

**Artículo 232.** Las embarcaciones, para hacerse a la mar, requerirán de un despacho de puerto que expedirá la autoridad marítima, previo al cumplimiento de los requisitos que se establezcan en el reglamento correspondiente.

Los despachos quedarán sin efecto si no se hiciere uso de ellos, dentro de las 48 horas siguientes a su expedición.

**Artículo 233.** El despacho de embarcaciones podrá negarse por:

- I. Orden de autoridad judicial o tribunal laboral;
- II. Orden de las autoridades administrativas federales;
- III. La presentación incompleta de la documentación exigida en este capítulo y
- IV. Existir peligro para la embarcación si se hace a la mar, de acuerdo al informe oficial meteorológico.

**Artículo 234.** En las marinas, el arribo y despacho de las embarcaciones de recreo y deportivas se sujetará al régimen simplificado que establezca el reglamento respectivo. La Secretaría podrá habilitar a un delegado honorario de la capitanía de puerto, responsable de controlar el arribo y despacho de embarcaciones de recreo y deportivas que operen en dichas marinas, excepto el despacho de aquéllas en navegación de altura, que deberá ser expedido por la capitanía de puerto.

**Artículo 235.** Se entiende por despacho vía la pesca, la autorización a una embarcación para que se haga a la mar con objeto de realizar actividades pesqueras.

El plazo de vigencia del despacho a que se refiere el párrafo anterior lo fijará la autoridad marítima mismo que no podrá exceder los 90 días naturales, conforme se establezca en el reglamento respectivo.

El naviero estará obligado a dar el aviso de entrada y salida, cada vez que lo hagan al amparo del despacho vigente, debiendo informar por escrito a

la autoridad marítima de la lista de tripulación, personal pesquero, rumbo y áreas probables donde vaya a efectuar la pesca.

**Artículo 236.** Los movimientos de entrada y salida de las embarcaciones en los puertos, así como las maniobras de fondeo, atraque, alijo y amarre dentro de los mismos, quedarán sujetos a las prioridades que se establezcan en las reglas de operación del puerto; pero no habrá distinciones por el pabellón o por el monto de los importes que deban pagar por los servicios portuarios.

**Artículo 237.** El capitán de puerto evitará que se prolongue la permanencia en puerto de las embarcaciones sin causa justificada.

Durante su permanencia en la zona portuaria, las embarcaciones deberán contar con el personal necesario para ejecutar cualquier movimiento que ordene la autoridad marítima o que proceda para la seguridad del puerto y de las demás embarcaciones.

**Artículo 238.** Las embarcaciones cargadas con sustancias explosivas o inflamables, ejecutarán sus operaciones de carga y alijo en el lugar que determinen las reglas de operación del puerto y en estricto cumplimiento a las indicaciones que para mayor seguridad les haga la capitanía de puerto .

**Artículo 239.** El servicio de pilotaje consiste en conducir 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 y tiene como fin garantizar y preservar la seguridad de la embarcación e instalaciones portuarias.

La Secretaría determinará, con base en criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos, embarcaciones, áreas de fondeo, de seguridad y vías navegables, respecto de los cuales sea obligatoria la utilización de este servicio, que será prestado en la forma que prevengan su reglamento y las reglas de operación de cada puerto.

La autoridad marítima podrá exceptuar de la obligación de utilizar servicio de pilotaje, a las embarcaciones bajo el mando de un mismo capitán, piloto o patrón que acredite su capacidad y se dediquen a:

I. La realización de trabajos de construcción de infraestructura portuaria y dragado, en el mismo

puerto, durante el periodo en que ejecuten los trabajos y

II. La navegación interior y de cabotaje, cuando se realice de manera regular en un mismo puerto y no transporten petróleo o sus derivados o mercancías peligrosas.

El servicio de pilotaje se prestará a toda embarcación que arribe o zarpe de un puerto y que esté legalmente obligada a utilizar este servicio, así como a las demás que lo soliciten.

**Artículo 240.** El servicio de pilotaje se prestará por pilotos de puerto. Para ello se requerirá permiso otorgado por la Secretaría o contrato celebrado con la administración portuaria integral para el puerto respectivo, de conformidad con lo establecido en esta ley.

**Artículo 241.** Para ser piloto de puerto se requiere ser mexicano por nacimiento que no adquiera otra nacionalidad, estar en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles y políticos y contar con el correspondiente título profesional de marino y certificado de competencia, otorgado por la Secretaría, que lo acredite para el puerto respectivo, conforme a los requisitos que señale el reglamento.

El piloto de puerto, cuando se encuentre dirigiendo la maniobra a bordo, será responsable por los daños y perjuicios que cause a las embarcaciones e instalaciones portuarias, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

El cargo de piloto de puerto será incompatible con cualquier empleo o comisión, directa o indirectamente, en las empresas de navieros o agencias navieras, así como en sus empresas filiales o subsidiarias.

**Artículo 242.** La presencia de un piloto de puerto a bordo de una embarcación, no exime al capitán de responsabilidad, pues éste conserva toda la autoridad de mando, sin perjuicio de los derechos de repetición del capitán frente al piloto. El capitán tendrá la obligación de atender las indicaciones del piloto de puerto si en su concepto no expone la seguridad de la embarcación; en caso contrario, deberá relevar de su cometido al piloto de puerto, quien queda autorizado para dejar el puente de mando de la embarcación, dando ambos cuenta de ello a la autoridad marítima correspondiente, para los efectos que procedan y deberá sustituirse por otro piloto de puerto, si las condiciones de la maniobra lo permiten.

**Artículo 243.** 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.

La Secretaría determinará, en base a criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos y las embarcaciones, según su arqueo bruto o características, que requerirán del uso obligatorio de este servicio, el cual se prestará con el número y tipo de remolcadores, así como en la forma que establezca el reglamento respectivo y las reglas de operación para cada puerto.

**Artículo 244.** La Secretaría dispondrá lo necesario para establecer y mantener el señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación, que justifique el volumen de tránsito marítimo y exija el grado de riesgo, de acuerdo a los tratados, resoluciones y recomendaciones de carácter internacional, así como para poner a disposición de todos los interesados la información relativa a estas ayudas.

Los capitanes de las embarcaciones están obligados a informar a la autoridad marítima de las interrupciones, deficiencias y desperfectos que adviertan en las señales marítimas.

**Artículo 245.** La Secretaría determinará los puertos o vías navegables donde deban establecerse sistemas de control de tránsito marítimo, que funcionarán en forma continua durante las 24 horas del día.

**Artículo 246.** La Secretaría determinará las áreas marítimas para los fondeaderos, canales de navegación y áreas de seguridad en las zonas adyacentes a los puertos y en las instalaciones y áreas de explotación y exploración de recursos naturales en aguas de jurisdicción federal, con el fin de preservar la seguridad en la navegación, recalada y salida de las embarcaciones que operen en las mismas.

**Artículo 247.** Los concesionarios para la administración portuaria integral, así como los de terminales, marinas, instalaciones portuarias y vías navegables, serán responsables de construir, instalar, operar y conservar en las áreas concesionadas las señales marítimas y demás ayudas a la navegación, con apego a las disposiciones que determine la Secretaría y se señalen en los títulos de concesión.

**Artículo 248.** Queda prohibido a toda embarcación arrojar lastre, escombros, basura, derramar petróleo o sus derivados, aguas residuales de minerales u otros elementos nocivos o peligrosos, de cualquier especie que ocasionen daños o perjuicios en las aguas de jurisdicción mexicana.

En las aguas de jurisdicción mexicana, la Secretaría será la encargada de hacer cumplir las obligaciones y prohibiciones establecidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, incluyendo su protocolo, enmiendas y los demás tratados internacionales, en la materia, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

En los casos de descargas y derrames accidentales, la Secretaría se podrá coordinar con la de Marina.

La Secretaría de Marina hará cumplir en las aguas de jurisdicción mexicana, lo relativo a vertimientos deliberados y las medidas preventivas que se establezcan en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias.

## CAPITULO VI

### De la Marina Mercante

**Artículo 249.** Son embarcaciones y artefactos navales mexicanos los abanderados y matriculados en alguna capitanía de puerto, a solicitud de su propietario o naviero, previa verificación de las condiciones de seguridad del mismo y presentación de la dimisión de bandera del país de origen, de acuerdo al reglamento respectivo.

La embarcación o artefacto naval se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional y se le expedirá el "certificado de matrícula", cuyo original deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana.

**Artículo 250.** Las personas físicas mexicanos o morales constituidas conforme a las leyes mexicanas, podrán abanderar, matricular y registrar como mexicanos, embarcaciones y artefactos navales, de su propiedad o en posesión mediante contrato de arrendamiento financiero.

Los extranjeros, únicamente lo podrán hacer respecto a embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular.

**Artículo 251.** La autoridad marítima podrá, a solicitud del propietario o naviero, abanderar una embarcación como mexicana, en cuyo caso expedirá un pasavante de navegación mientras se tramita la matrícula.

En el extranjero la autoridad consular mexicana podrá, a solicitud del propietario o naviero, abanderar provisionalmente embarcaciones como mexicanos; y mediante la expedición de un pasavante autorizar la navegación para un solo viaje con destino a puerto mexicano, donde tramitará la matrícula.

**Artículo 252.** Se consideran embarcaciones de nacionalidad mexicana:

- I. Las abanderadas y matriculadas conforme a la presente ley;
- II. Las que causen abandono en aguas de jurisdicción nacional;
- III. Las decomisadas por las autoridades mexicanas;
- IV. Las capturadas a enemigos y consideradas como buena presa y
- V. Las que sean propiedad del Estado mexicano.

Las embarcaciones comprendidas en las fracciones II a la V de este artículo serán matriculadas de oficio.

**Artículo 253.** El certificado de matrícula de una embarcación mexicana tendrá vigencia indefinida y será cancelado por la autoridad marítima en los siguientes casos:

- I. Cuando la embarcación no reúna las condiciones de seguridad para la navegación y prevención de la contaminación del medio marino;
- II. Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que la imposibilite para navegar por más de un año;
- III. Por su destrucción o pérdida total;
- IV. Cuando su propietario o poseedor deje de ser mexicano, excepto para el caso de embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;
- V. Por su venta, adquisición o cesión en favor de gobiernos o personas extranjeros, con excepción

hecha de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;

VI. Por captura hecha por el enemigo, si la embarcación fue declarada buena presa;

VII. Por resolución judicial y

VIII. Por dimisión de bandera, del propietario o titular del certificado de matrícula.

La autoridad marítima sólo autorizará la dimisión de bandera y la cancelación de matrícula y registro de una embarcación o artefacto naval, cuando esté cubierto o garantizado el pago de los créditos laborales y fiscales y exista constancia de libertad de gravámenes expedida por el Registro Público Marítimo Nacional, salvo pacto en contrario entre las partes.

**Artículo 254.** La Secretaría tendrá a su cargo el Registro Público Marítimo Nacional, en el cual se inscribirán:

- I. Los certificados de las matrículas de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos;
- II. Los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los actos constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas, gravámenes y privilegios marítimos sobre las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, los que deben constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos;
- III. Los contratos de arrendamiento o fletamento a casco desnudo de embarcaciones mexicanos;
- IV. Los contratos de construcción de embarcaciones en México o de aquellas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanos;
- V. Los navieros y agentes navieros mexicanos, así como los operadores, para cuya inscripción bastará acompañar copia de sus estatutos sociales o acta de nacimiento, según corresponda y
- VI. Cualquier otro contrato o documento relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria, cuando la ley exija dicha formalidad.

Los actos y documentos que conforme a esta ley deban registrarse y no se registren, sólo producirán efectos entre los que los otorguen; pero no podrán producir perjuicio a terceros, el cual sí podrá

aprovecharlos en lo que le fueren favorables. No requerirán de inscripción los actos y documentos relacionados con las embarcaciones menores y artefactos navales que establezca el reglamento respectivo.

La Secretaría establecerá una sección especial, en el Registro Público Marítimo Nacional, para la competitividad de embarcaciones mexicanas, que se inscriban para dedicarse exclusivamente al transporte marítimo internacional.

La organización y funcionamiento del Registro Público Marítimo Nacional, el procedimiento, formalidad y requisitos de las inscripciones, se establecerán en el reglamento respectivo.

**Artículo 255.** El naviero o empresa naviera es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aun cuando ello no constituya su actividad principal.

El armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación.

El operador es la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él, a su vez, haya contratado.

El propietario es la persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

**Artículo 256.** Para actuar como naviero o empresa naviera mexicana se requiere:

- I. Ser mexicano o sociedad constituida conforme a las leyes mexicanas;
- II. Tener domicilio social en territorio nacional y
- III. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional:

**Artículo 257.** Se presume que el propietario o los copropietarios de la embarcación son sus armadores, salvo prueba en contrario.

El naviero que asuma la operación o explotación de una embarcación que no sea de su propiedad,

deberá hacer declaración de armador ante la autoridad marítima del puerto de su matrícula, dicha declaración se anotará al margen de su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional y cuando cese esa calidad deberá solicitarse la cancelación de dicha anotación. Esta declaración la podrá hacer también el propietario de la embarcación.

Si no se hiciera esa declaración, el propietario y el naviero responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la embarcación.

**Artículo 258.** El agente naviero general es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende.

El agente naviero consignatario de buques es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario o comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación en el puerto de consignación.

El agente naviero general o, a falta de éste, el agente naviero consignatario de buques, estará legitimado para recibir notificaciones, aún de emplazamiento en representación del naviero u operador, para cuyo caso el juez otorgará un término de 60 días para contestar la demanda.

**Artículo 259.** Para actuar como agente naviero se requiere:

- I. Ser persona física de nacionalidad mexicana o personal moral constituida conforme a las leyes mexicanas;
- II. Tener su domicilio social en territorio nacional;
- III. Comprobar, mediante contrato de mandato o comisión, la representación y funciones encargadas por el naviero u operador y
- IV. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

**Artículo 260.** El agente naviero consignatario de buques actuará como representante del naviero

ante las autoridades federales en el puerto y podrá desempeñar las siguientes funciones:

I. Recibir y asistir, en el puerto, al buque que le fuere consignado;

II. Llevar a cabo todos los actos de administración que sean necesarios para obtener el despacho del buque;

III. Realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad federal, en el ejercicio de sus funciones;

IV. Preparar el alistamiento y expedición del buque, practicando las diligencias pertinentes para proveerlo y armarlo adecuadamente;

V. Expedir, revalidar y firmar, como representante del capitán o de quienes estén operando comercialmente el buque, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria, así como entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios;

VI. Asistir al capitán de la embarcación, así como contratar y supervisar los servicios necesarios para la atención y operación de la embarcación en puerto y

VII. En general, realizar todos los actos o gestiones concernientes para su navegación, transporte y comercio marítimo, relacionado con el buque.

Para operar en puertos mexicanos todo naviero extranjero requerirá designar un agente naviero consignatario de buques en el puerto que opere.

Los navieros mexicanos no están obligados a designar agentes navieros en un puerto determinado para atender sus propias embarcaciones, siempre y cuando cuenten con oficinas en dicho puerto, con un representante y se haya dado aviso a la Secretaría.

**Artículo 261.** Los capitanes, pilotos navales, patronos, maquinistas navales, operarios mecánicos y de una manera general, todo el personal que tripule cualquier embarcación mercante mexicana, deberá ser mexicano por nacimiento que no adquiera otra nacionalidad y estar en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles y políticos.

En las embarcaciones pesqueras no se considera tripulación al personal embarcado que sólo realiza funciones de instrucción, capacitación y super-

visión de las actividades de captura, manejo o proceso de los recursos pesqueros.

En los cruceros turísticos y transbordadores no se considera tripulación al personal que sólo realiza funciones de atención a los pasajeros.

**Artículo 262.** El número de tripulantes de una embarcación y su capacitación deberá ser tal que garantice la seguridad de la navegación y de la embarcación. Para ello, los tripulantes deberán acreditar su capacidad técnica o práctica, mediante el documento que los identifique como personal de la Marina Mercante Mexicana, de conformidad con el reglamento respectivo, estableciéndose en éste los requisitos para desempeñar las distintas categorías, en los términos del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

Los propietarios o navieros están obligados a vigilar que el personal a su servicio cumpla con lo previsto en el párrafo anterior, siendo solidariamente responsables por la infracción a este precepto, con quienes tengan a su cargo la responsabilidad directa de la navegación, incluyendo al personal subalterno.

**Artículo 263.** Las embarcaciones deberán contar con capitán o patrón, según se establezca en los términos de los tratados internacionales, así como en los reglamentos respectivos.

El capitán de la embarcación será a bordo la primera autoridad. Toda persona a bordo estará bajo su mando y en aguas extranjeras y en altamar será considerado representante de las autoridades mexicanas y del propietario o naviero; debiendo tener la capacidad legal y técnica para ejercer el mando de la embarcación y será responsable de ésta, de su tripulación, pasajeros, cargamento y de los actos jurídicos que realice.

El capitán de la embarcación será responsable de la misma, aun cuando no se encuentre a bordo.

**Artículo 264.** El capitán tendrá las siguientes funciones a bordo de las embarcaciones:

I. Mantener el orden y disciplina, debiendo adoptar las medidas necesarias para el logro de esos objetivos;

II. Mantener actualizado el diario de navegación y los demás libros y documentos exigidos por las

leyes y reglamentos. Las anotaciones de estos libros deberán llevar la firma del capitán;

III. Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal;

IV. Actuar como oficial del Registro Civil y levantar testamentos, en los términos del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal y

V. Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas.

**Artículo 265.** Los oficiales deberán dar cumplimiento a las órdenes que se asienten en el libro de consignas, así como a todas aquellas funciones y encomiendas que el capitán les asigne de acuerdo a su categoría.

Toda embarcación mayor de transporte deberá tener un oficial de guardia que actuará en representación del capitán y será responsable ante éste para mantener la seguridad de la embarcación, el orden y disciplina a bordo y cumplir las órdenes recibidas; quedando facultado para requerir cooperación de todo el personal de la embarcación y cuando esté en puerto, para que no se suspendan las operaciones y maniobras necesarias.

**Artículo 266.** Los patrones de las embarcaciones ejercerán el mando vigilando que se mantenga el orden y la disciplina a bordo, pero no estarán investidos de la representación de las autoridades mexicanas; cuando tengan conocimiento de la comisión u omisión de actos que supongan el incumplimiento de los ordenamientos legales en vigor, darán aviso oportuno a las autoridades correspondientes y estarán obligados a poner en conocimiento de la autoridad marítima cualquier circunstancia que no esté de acuerdo con lo establecido en los certificados de la embarcación.

**Artículo 267.** La Secretaría organizará la formación y capacitación del personal de la Marina Mercante Mexicana, directamente o a través de instituciones educativas debidamente registradas por la misma, sin perjuicio de las facultades que correspondan a la Secretaría de Educación Pública. Los instructores que impartan la capacitación deberán contar con registro de la Secretaría y cumplir con los requisitos que ésta determine en el reglamento respectivo, así como con los establecidos en los tratados internacionales.

**Artículo 268.** Los programas de estudio para la formación de los diversos niveles de los profesionales y de los subalternos de las tripulaciones

de las embarcaciones mercantes, serán autorizados por la Secretaría, de acuerdo con el desarrollo y necesidades de la Marina Mercante Mexicana, con la participación de las empresas navieras mexicanas y los colegios de marinos y en los términos que, en su caso, estipulen los tratados internacionales.

Los títulos profesionales, libretas de mar y demás documentos que establece el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, serán expedidos por la Secretaría, de conformidad con el reglamento respectivo.

A quienes obtengan los títulos de piloto naval y de maquinista naval, en los términos del reglamento correspondiente, la Secretaría les expedirá, conjuntamente, los títulos de ingeniero geógrafo e hidrógrafo para los primeros y de ingeniero mecánico naval para los segundos.

## CAPITULO VII

### De la propiedad de las embarcaciones

**Artículo 269.** La embarcación es un bien mueble sujeto a lo establecido en esta ley y demás disposiciones de derecho común sobre bienes muebles.

La embarcación comprende tanto el casco como la maquinaria, las pertenencias y accesorios fijos o móviles, destinados de manera permanente a la navegación y al ornato de la embarcación, lo que constituye una universalidad de hecho.

Los elementos de individualización de una embarcación son: nombre, matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y unidades de arqueo bruto.

La embarcación conservará su identidad aun cuando se haya cambiado alguno de los elementos anteriores que la forman:

**Artículo 270.** El documento en el que conste la propiedad de una embarcación, los cambios de propiedad o cualquier gravamen real sobre ésta, deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos, contener los elementos de individualización de la embarcación y estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

**Artículo 271.** Además de los modos de adquirir la propiedad que establece el derecho común, la

propiedad de una embarcación puede adquirirse por:

I. Contrato de construcción, en los términos de esta ley;

II. Dejación válidamente aceptada por el asegurador, buena presa calificada por tribunal competente, conforme a las reglas de derecho internacional;

IV. Decomiso;

V. Derecho de angaria, mediante indemnización y de acuerdo a las reglas de derecho internacional y

VI. Abandono, en el caso previsto por el artículo 279 de esta ley.

**Artículo 272.** Salvo pacto en contrario, si se traslada el dominio de la embarcación hallándose en viaje, pertenecerán íntegramente al comprador los fletes que aquélla devengue, desde que recibió el último cargamento; pero si al tiempo de la traslación de dominio hubiere llegado la embarcación a su destino, los fletes pertenecerán al vendedor.

**Artículo 273.** La propiedad de una embarcación en construcción se trasladará al adquirente según las siguientes modalidades de contratos de construcción:

I. De compra-venta de cosa futura, cuando se establezca la obligación de que el astillero ponga por su cuenta los materiales; en este caso la propiedad de la embarcación se trasladará al adquirente hasta que quede terminado el proceso de construcción y

II. De obra, cuando se establezca que el naviero aporte los materiales para la construcción de una embarcación; en este caso la misma se considerará de su propiedad desde que se inicie la construcción.

**Artículo 274.** La acción de responsabilidad contra el constructor por vicios ocultos de la embarcación prescribirá en dos años, contados a partir de la fecha en que se descubran, pero en ningún caso excederá del término de cuatro años, contados a partir de la fecha en que ésta haya sido puesta a disposición de quien contrató su construcción.

**Artículo 275.** Para facilitar la copropiedad de una embarcación, el derecho de propiedad sobre la misma se considerará dividido en 100 quirates. Sin

perder su unidad su proporcionalidad los quirates podrán ser objeto a su vez de copropiedad. Las deliberaciones de los copropietarios de una embarcación se resolverán por mayoría de quirates. En caso de empate, resolverá el juez competente. Las decisiones de la mayoría podrán ser impugnadas en juicio por la minoría.

**Artículo 276.** Para las reparaciones que importen más de la mitad del valor de la embarcación o para la hipoteca de ésta, las decisiones deberán ser tomadas por una mayoría de por lo menos 75 quirates. Si el juez competente la ordenare, los quirates de quienes se nieguen a cooperar a la reparación podrán ser subastados judicialmente. Los demás quiratarios tendrán el derecho del tanto.

Las decisiones de venta de la embarcación deberán ser tomadas por unanimidad de quirates. Si votaren 75 de ellos por la venta, el juez competente a solicitud de alguno podrá autorizarla previa audiencia de los disidentes.

Los quiratarios gozarán del derecho del tanto en la venta de los quirates. Ningún quiratario podrá hipotecar o gravar sus quirates sin el consentimiento de 75 de éstos.

**Artículo 277.** Cuando las decisiones a que se refiere este capítulo no puedan ser tomadas porque no se alcance la mayoría requerida, el juez competente podrá decidir, a petición de uno o varios de los quiratarios y de acuerdo con los intereses comunes de los copropietarios.

**Artículo 278.** El amarre temporal de embarcaciones, consiste en su permanencia en puerto, fuera de operación comercial y sin tripulación de servicio a bordo, salvo la de guardia. El capitán de puerto autorizará el amarre temporal, designando el lugar y tiempo de permanencia, si no perjudica los servicios portuarios, previa opinión favorable del administrador portuario y previa garantía otorgada por el propietario o naviero, suficiente para cubrir los daños o perjuicios que pudieren ocasionarse durante el tiempo del amarre y el que siga al vencimiento de éste, si no se pusiese en servicio la embarcación, así como el documento laboral que demuestre que están cubiertas las indemnizaciones y demás prestaciones que legalmente deba pagar el propietario o naviero a la tripulación.

En el caso de que el amarre ocurriera en un área de operación concesionada del puerto, se otorgará la garantía por daños y perjuicios a favor del administrador portuario.

**Artículo 279.** Cuando transcurrido el plazo de amarre y las prórrogas, en su caso, no se pusiere en servicio la embarcación o cuando antes del vencimiento de estos términos estuviera en peligro de hundimiento o constituya un estorbo para la navegación u operación portuaria, la capitanía de puerto, por sí o a solicitud del administrador portuario, ordenará su remolque al lugar que convenga con el administrador portuario.

Si no se cumpliera la orden, la capitanía de puerto ordenará la maniobra por cuenta de los propietarios de la embarcación, decretará su retención y se procederá al trámite de ejecución de la garantía y, en su caso, al del remate de la embarcación, cuando el importe de la garantía no fuere bastante para pagar el costo de las maniobras y los daños y perjuicios que pudieren ocasionarse.

**Artículo 280.** El titular de la Secretaría podrá declarar el abandono de la embarcación o artefacto naval a favor de la nación, en los siguientes casos:

I. Si permanece en puerto sin hacer operaciones y sin tripulación, durante un plazo de 10 días naturales y sin que se solicite la autorización de amarre;

II. Cuando, fuera de los límites de un puerto, se encuentre en el caso de la fracción anterior, el plazo será de 30 días;

III. Cuando hubieren transcurrido los plazos o las prórrogas de amarre temporal autorizado, sin que la embarcación o artefacto naval sea puesto en servicio y

IV. Cuando quedare varado o se fuere a pique, sin que se lleven a cabo las maniobras necesarias para su salvamento en el plazo establecido por la autoridad marítima.

En tanto no se efectúe la declaratoria de abandono, el propietario de la embarcación o artefacto naval naufragado, seguirá siéndolo.

**Artículo 281.** El desguace de una embarcación se autorizará por la Secretaría al propietario en el lugar y por un plazo determinado, siempre y cuando no perjudique la navegación y los servicios portuarios, previa baja de la matrícula y constitución de garantía suficiente para cubrir los gastos que pudieran originarse por daños y perjuicios a las vías navegables, a las instalaciones portuarias y medio marino, salvamento de la embarcación o recuperación de sus restos y la limpieza del área donde se efectúe el desguace. En el caso de que

el desguace ocurriera en un área de operación concesionada del puerto, se requerirá la opinión favorable de la administración portuaria sobre el lugar de desguace y la garantía se otorgará a favor de éste.

**Artículo 282.** Los privilegios marítimos sobre las embarcaciones otorgan al acreedor el derecho de preferencia para hacerse pagar su crédito en relación con los de los demás acreedores, según el orden siguiente:

I. Los sueldos y otras cantidades debidas a la tripulación de la embarcación, en virtud de su enrolamiento a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;

II. Los créditos derivados de las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o agua, en relación directa con la explotación de la embarcación;

III. Los créditos por la recompensa por el salvamento de la embarcación;

IV. Los créditos a cargo de la embarcación, derivados del uso de infraestructura portuaria, señalamiento marítimo, vías navegables y pilotaje y

V. Los créditos derivados de las indemnizaciones por culpa extracontractual, por razón de la pérdida o del daño material causado por la explotación de la embarcación, distintos de la pérdida o el daño ocasionado al cargamento, los contenedores y los efectos de los pasajeros transportados a bordo de la embarcación.

Los privilegios marítimos derivados del último viaje serán preferentes a los derivados de viajes anteriores.

**Artículo 283.** Cuando una embarcación produzca daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos o de las propiedades radiactivas, o de su combinación con las tóxicas, explosivas u otras peligrosas del combustible nuclear o de los productos o desechos radiactivos, sólo los privilegios enumerados en las fracciones I, III y IV del artículo anterior, gravarán a dicha embarcación antes que las indemnizaciones que deban pagarse a los reclamantes que prueben su derecho.

**Artículo 284.** Los privilegios marítimos se extinguirán por el transcurso de un año, a partir del momento en que éstos se hicieren exigibles, a

menos que se haya ejercitado una acción encaiminada al embargo o arraigo de la embarcación.

La extinción del privilegio no implica la del crédito o indemnización; éstos se extinguirán en la forma y términos señalados en la legislación aplicable.

**Artículo 285.** La cesión o subrogación de un crédito o indemnización garantizado con un privilegio marítimo entraña, simultáneamente, la cesión o subrogación del privilegio marítimo correspondiente.

**Artículo 286.** Son privilegios marítimos sobre la embarcación en construcción o en reparación:

I. Los sueldos a los trabajadores directamente comprometidos en la construcción de la embarcación, así como las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;

II. Los créditos fiscales derivados en forma directa de la construcción de la embarcación y

III. Los créditos del constructor o reparador de la embarcación, relacionados en forma directa con su construcción o reparación. El privilegio del constructor o reparador se extingue con la entrega de la embarcación.

El privilegio sobre la embarcación en construcción no se extingue por la transferencia de la propiedad.

**Artículo 287.** El constructor de una embarcación, o quien haya efectuado reparaciones a ésta, además de los privilegios a que se refiere el presente capítulo, tendrá un derecho de retención sobre la embarcación construida o reparada hasta la total solución del adeudo.

**Artículo 288.** Las disposiciones contenidas en este capítulo son aplicables a los artefactos navales, en lo conducente.

**Artículo 289.** Tendrán privilegio marítimo sobre las mercancías transportadas los créditos provenientes de:

I. Fletes y sus accesorios, los gastos de carga, descarga y almacenaje;

II. Extracción de mercancías naufragadas y

III. Reembolso de los gastos y remuneraciones por salvamentos en el mar, en cuyo pago deba parti-

cipar la carga, así como contribuciones en avería común.

**Artículo 290.** Los privilegios marítimos señalados en el artículo anterior se extinguirán si no se ejercita la acción correspondiente dentro del plazo de un mes, contado a partir de la fecha en que finalizó la descarga de las mercancías.

**Artículo 291.** Iniciada la descarga, el transportista no podrá retener a bordo las mercancías, por el hecho de no haberle sido pagado el flete, pero podrá solicitar a la autoridad competente que se constituya garantía sobre las mismas. En todo caso, el transportista deberá depositar las mercancías en un lugar que no perjudique los servicios portuarios, a costa de los propietarios de la carga.

**Artículo 292.** Se podrá constituir hipoteca de una embarcación o artefacto naval construido o en proceso de construcción, por el propietario mediante contrato, que deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos o cualquier otro fedatario público en el país o en el extranjero. La hipoteca marítima se extiende al flete, si así se pacta.

El orden de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional determinará el grado de preferencia de las hipotecas.

La cancelación de la inscripción de una hipoteca sólo podrá ser hecha por voluntad expresa de las partes o por resolución judicial.

**Artículo 293.** El gravamen real de hipoteca pasará inmediatamente después de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 281 de esta ley y tendrán preferencia sobre cualquier otro crédito que pudiera gravar a la embarcación o artefacto naval.

**Artículo 294.** En caso de pérdida o deterioro grave de la embarcación o artefacto naval, el acreedor hipotecario puede ejercer sus derechos sobre los derrelictos y además sobre:

I. Indemnizaciones debidas por daños materiales ocasionados a la embarcación o artefacto naval;

II. Los importes debidos a la embarcación por avería común;

III. Indemnizaciones por daños ocasionados a la embarcación o artefacto naval, con motivo de servicios prestados y

## IV. Indemnizaciones de seguro.

El gravamen real de hipotecas se extenderá a la última anualidad de intereses, salvo pacto en contrario.

**Artículo 295.** El propietario de la embarcación o artefacto naval hipotecado, no podrá gravarlo sin consentimiento expreso del acreedor hipotecario.

**Artículo 296.** La acción hipotecaria prescribirá en tres años, contados a partir del vencimiento del crédito que garantiza.

Para la ejecución de la hipoteca marítima se estará a lo dispuesto en el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal y conocerá del proceso el juez de distrito competente.

## CAPITULO VIII

## De los servicios portuarios

**Artículo 297.** La utilización de los bienes y la prestación de los servicios portuarios constituyen la operación portuaria.

Los servicios portuarios se clasifican en:

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

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

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

**Artículo 298.** En las áreas de uso común de los puertos y en las terminales, marinas e instalaciones publicas, los servicios portuarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y regular; en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio; y por riguroso turno, el cual no podrá ser alterado sino por causas de interés público o por razones de prioridad establecidas en las reglas de operación del puerto.

**Artículo 299.** La Secretaría, con base en consideraciones técnicas, de eficiencia y seguridad,

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

**Artículo 300.** Cuando las terminales e instalaciones de uso particular cuenten con capacidad excedente, la Secretaría, con vista en el interés público, podrá disponer que los operadores de las mismas presten servicio al público en los términos previstos en el artículo 297 de la presente ley y conforme a condiciones que no les afecten operativo y financieramente.

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

**Artículo 301.** La Secretaría, en casos excepcionales, con vista en el interés público, podrá modificar temporalmente los usos de los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias. En tal caso, el afectado percibirá la indemnización que corresponda por el uso público de la instalación respectiva.

**Artículo 302.** Los administradores portuarios, los operadores de terminales, marinas e instalaciones y las empresas de prestación de servicios portuarios podrán realizar las operaciones que les correspondan con equipo y personal propios; mediante la celebración de contratos de carácter mercantil con empresas cuyo objeto social incluya ofrecer los servicios a que se refiere la fracción III del artículo 296 y cuenten con trabajadores bajo su subordinación y dependencia dotados de los útiles indispensables para el desempeño de sus labores o con otros prestadores de servicios portuarios.

**Artículo 303.** Los actos y contratos relativos a los servicios portuarios serán de carácter mercantil. En los puertos o conjuntos de puertos y terminales sujetos al régimen de administración portuaria integral, los prestadores de servicios portuarios a que se refiere la fracción III del artículo 296 deberán constituirse como sociedades mercantiles. Las relaciones de éstas con sus trabajadores se regirán por lo dispuesto en la Ley Federal del Trabajo.

**Artículo 304.** Los contratos de cesión parcial de derechos y los de prestación de servicios que celebren los administradores portuarios integrales deberán reunir los siguientes requisitos:

I. Fijar los compromisos e instrumentos necesarios para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el título de concesión del administrador portuario;

II. Contener la mención o transcripción de las obligaciones consignadas en el título de concesión que se relacionen con el objeto de los respectivos contratos;

III. Sujetarse al programa maestro de desarrollo portuario;

IV. Fijar el plazo de los contratos por un tiempo no mayor a la vigencia de la concesión y

V. Registrarse ante la Secretaría en un plazo máximo de cinco días.

La Secretaría podrá señalar a un administrador portuario, en un plazo no mayor de 60 días a partir del depósito del contrato para su registro, que dicho contrato no reúne los requisitos establecidos en el presente artículo. En este caso, dicho contrato no surtirá efectos.

**Artículo 305.** En el caso de que el incumplimiento de los contratos de cesión parcial a que se refiere esta ley constituya una causa de revocación de las previstas en el artículo 29, la Secretaría, oyendo previamente al afectado, revocará el registro de dichos contratos, con lo cual éstos dejarán de surtir efectos.

En los casos en que el administrador portuario esté obligado a contratar con terceros, deberá efectuar la adjudicación por licitación o concurso, en los términos que se establezcan en los reglamentos respectivos y en el título de concesión y seleccionará a aquel que ofrezca las mejores condiciones para el desarrollo del puerto, así como la mejor calidad y precios para el usuario.

En los casos previstos en el artículo 298 no se requerirá de licitación o concurso para la adjudicación de los contratos respectivos.

**Artículo 306.** Cuando los interesados en operar una terminal o instalación o en prestar servicios en el área a cargo de un administrador portuario, le soliciten la celebración del contrato respectivo o la apertura del concurso correspondiente, éste deberá dar respuesta a la solicitud en un plazo no mayor de 60 días. En caso de inconformidad, los interesados podrán recurrir a la Secretaría para que resuelva lo conducente.

**Artículo 307.** El administrador portuario responderá ante la Secretaría por las obligaciones establecidas en el título de concesión respectivo, independientemente de los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios que celebre.

**Artículo 308.** Los operadores de terminales, marinas e instalaciones y prestadores de servicios portuarios, por el hecho de firmar un contrato con un administrador portuario, serán responsables solidarios con éste y ante el Gobierno Federal, del cumplimiento de las obligaciones derivadas del mismo y de las consignadas en el título de concesión que se relacionen con aquéllas.

**Artículo 309.** En cada puerto que cuente con administración portuaria integral, se constituirá un comité de operación que estará integrado por el administrador portuario, el capitán de puerto y las demás autoridades correspondientes, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto. Será presidido por el administrador portuario y sesionará por lo menos una vez al mes.

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

**Artículo 310.** El comité de operación emitirá recomendaciones relacionadas con:

I. El funcionamiento, operación y horario del puerto;

II. El programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones;

III. La asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice el administrador portuario;

IV. La asignación de posiciones de atraque;

V. Los precios y tarifas;

VI. Los conflictos entre la administración portuaria y los usuarios y prestadores de servicios en el puerto;

VII. Las quejas de los usuarios y

VIII. La coordinación que debe darse en el puerto para su eficiente funcionamiento.

**Artículo 311.** Todos los actos de los concesionarios, permisionarios, operadores de terminales, marinas e instalaciones portuarias y prestadores

de servicios, se sujetarán a las disposiciones aplicables en materia de competencia económica, incluidos los casos en que se fijen precios y tarifas máximos de acuerdo con lo previsto en esta ley.

#### CAPITULO VII

De la administración portuaria integral

**Artículo 312.** Existirá administración portuaria integral cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.

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

**Artículo 313.** La administración portuaria integral será autónoma en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecerán sus políticas y normas internas, sin más limitaciones que las que establezcan las disposiciones legales y administrativas aplicables.

**Artículo 314.** Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios:

- I. Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto o grupo de ellos y terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad;
- II. Usar, aprovechar y explotar los bienes del dominio público en los puertos o grupos de ellos y terminales y administrar los de la zona de desarrollo portuario, en su caso;
- III. Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común;
- IV. Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias por sí o a través de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos;
- V. Prestar servicios portuarios y conexos por sí o a través de terceros mediante el contrato respectivo;

VI. Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto;

VII. Formular las reglas de operación del puerto, que incluirán, entre otros, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y previa opinión del comité de operación, someterlas a la autorización de la Secretaría;

VIII. Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación;

IX. Operar los servicios de vigilancia, así como el control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del mismo y sin perjuicio de las facultades del capitán de puerto y de las autoridades competentes;

X. Percibir, en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades comerciales que realicen y

XI. Proporcionar la información estadística portuaria.

**Artículo 315.** El administrador portuario se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario, el cual será parte integrante del título de concesión y deberá contener:

- I. Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto o grupos de ellos, así como la justificación de los mismos y
- II. Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte.

El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones sustanciales a éste serán elaborados por el administrador portuario y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional. Esta deberá expedir la resolución correspondiente en un plazo máximo de 60 días, previas las opiniones de la Secretaría de Marina en lo que afecta a las actividades militares y de Desarrollo Social en cuanto a los aspectos ecológicos y de desarrollo urbano.

Estas opiniones deberán emitirse en un lapso no mayor de 15 días a partir de que la Secretaría las solicite. Si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la opinión respectiva, se entenderá como favorable. En el caso de modificaciones menores, los cambios sólo deberán registrarse en la Secretaría.

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

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

**Artículo 316.** Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria integral, el gobierno de la entidad federativa correspondiente podrá constituir una comisión consultiva, formada con representantes de los gobiernos estatales y municipales, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente, la comisión determine. La comisión será presidida por el representante de la entidad federativa que corresponda.

**Artículo 317.** La comisión consultiva coadyuvará en la promoción del puerto y podrá emitir recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y el equilibrio ecológico de la zona, para lo cual el administrador portuario deberá informar a la comisión sobre el programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones, así como de los principales proyectos de inversión para la expansión y modernización del puerto.

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

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

***Artículos comparados de la legislación federal en materia de transportes***

Artículos 17 al 39 y 44 al 47: Ley de Aviación Civil.

Artículos 36 al 66 y 71 al 73: Ley de Aeropuertos.

Artículos 33 al 43, 48 y 49: Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Artículos 48 al 60: Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Artículos 9o. al 57 y 67 al 94: Ley de Navegación.

Artículos 38 al 59: Ley de Puertos.

**TITULO SEPTIMO**

**Tarifas**

**Artículo 318.** Los concesionarios y permisionarios fijarán libremente las tarifas por los servicios que presten, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia. Las tarifas internacionales se aprobarán por la Secretaría de conformidad con lo que, en su caso, se establezca en los tratados.

La Secretaría podrá negar el registro de las tarifas fijadas por los concesionarios o permisionarios, si las mismas implican prácticas depredatorias, de carácter monopólico, de dominancia en el mercado o una competencia desleal que impida la permanencia en el mercado de otros concesionarios o permisionarios y podrá establecer niveles tarifarios mínimos o máximos, según sea el caso, para los servicios respectivos, a fin de ordenar dichos niveles, con objeto de fomentar la sana competencia.

Las tarifas describirán clara y explícitamente las restricciones a que estén sujetas y permanecerán vigentes por el tiempo y en las condiciones ofrecidas. Las restricciones deberán hacerse del conocimiento del usuario al momento de la contratación del servicio.

**Artículo 319.** Cuando la Secretaría, por sí o a petición de la parte afectada, considere que no existe competencia efectiva entre los diferentes concesionarios y permisionarios, solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en su caso, la Secretaría establezca bases de regulación tarifaria y de precios. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

En la regulación, la Secretaría podrá establecer tarifas específicas para la prestación de los servicios, así como mecanismos de ajuste y periodos de vigencia.

Los concesionarios y permisionarios sujetos a tal regulación podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia que emita opinión sobre la aplicación y subsistencia de tales condiciones.

Se considera que existe competencia efectiva cuando haya por lo menos dos prestadores de servicio o dos modos de transporte en la misma ruta o por rutas alternativas, siempre y cuando puedan ser considerados como alternativa viable.

**Artículos comparados de la legislación federal en materia de transporte.**

Artículos 67, 68, 69 y 70: Ley de Aeropuertos.

Artículos 19 al 21: Ley de Caminos, Puertos y Autotransporte Federal.

Artículos 60, 61 y 62: Ley de Puertos.

Artículos 42 y 43: Ley de Aviación Civil.

Artículos 46 y 47: Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

## TITULO OCTAVO

### Requisa

**Artículo 320.** En caso de desastre natural, guerra, grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior o para la economía nacional, el Gobierno Federal podrá hacer la requisita de los aeropuertos, servicios aeroportuarios y complementarios, aeronaves y demás equipo de los servicios públicos de transporte aéreo, ferrocarriles, equipos y servicios ferroviarios, de las vías generales de comunicación en las que opere el transporte y demás bienes muebles e inmuebles que comprende el transporte federal y disponer de todo ello como lo juzgue conveniente. El Gobierno Federal podrá igualmente utilizar el personal que estuviere al servicio de la sociedad sujeta a la requisita cuando lo considere necesario. La requisita se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

El Gobierno Federal, salvo en el caso de guerra internacional, indemnizará a los interesados, pagando los daños y perjuicios a su valor real. Si no hubiere acuerdo sobre el monto de la indemnización, los daños se fijarán por peritos nombrados por ambas partes a su costa y en el caso de los perjuicios, se tomará como base el promedio del ingreso neto en el año anterior a la requisita.

**Artículos comparados de la legislación federal en materia de transportes**

Artículo 77. Ley de Aeropuertos.

Artículo 83. Ley de Aviación Civil.

Artículo 56: Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

## TITULO NOVENO

**De la construcción, conservación, explotación y mantenimiento de las vías generales de comunicación en que opera el transporte federal.**

**Artículo 321.** Es de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes federales, así como de las vías férreas.

La Secretaría por sí o a petición y por cuenta de los interesados o concesionarios, efectuará la compra-venta o, en su defecto, promoverá la expropiación de los terrenos, construcciones y bancos de material, necesarios para la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes federales y las vías férreas, incluyendo los derechos de vía.

La compra-venta o expropiación se llevará a cabo conforme a la legislación aplicable.

Los terrenos federales y aguas nacionales, así como los materiales existentes en éstos, podrán ser utilizados para la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes, las vías férreas y derechos de vía correspondientes, conforme a las disposiciones legales aplicables.

Los concesionarios de vías férreas contarán con centros de control de tráfico, los que se deberán establecer dentro del territorio nacional.

**Artículo 322.** Para realizar trabajos de construcción o reconstrucción en los caminos y puentes y las vías férreas concesionadas, se requerirá la aprobación previa de la Secretaría del proyecto ejecutivo, planos, memoria descriptiva y demás documentos relacionados con las obras que pretendan ejecutarse.

Se exceptúan de lo dispuesto en el párrafo anterior, los trabajos de urgencia de mantenimiento y los trabajos menores de construcción que los concesionarios realicen para la conservación y buen funcionamiento de los caminos y puentes y vías

férreas concesionadas, en el entendido de que informarán a la Secretaría en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.

En los casos en que se pretenda que las vías férreas crucen centros de población u otras vías de comunicación, los proyectos respectivos deberán contener las previsiones necesarias para garantizar la seguridad de los habitantes y el funcionamiento adecuado de las vías de comunicación.

**Artículo 323.** Los concesionarios realizarán la conservación y el mantenimiento de las vías generales de comunicación a que se refiere este capítulo, con la periodicidad y las especificaciones técnicas que al efecto establezcan los reglamentos y demás disposiciones aplicables.

**Artículo 324.** Si el concesionario no opera, mantiene o conserva las vías en buen estado, en términos de la presente ley, la Secretaría podrá nombrar un verificador especial por el tiempo que resulte necesario para corregir las irregularidades de que se trate. Los gastos que se originen por tal verificación serán por cuenta del concesionario.

**Artículo 325.** Toda obra que se requiera para la prestación del servicio ferroviario y de los caminos y puentes federales, dentro de los límites de un centro de población, deberá cumplir con lo dispuesto en la legislación, programas y zonificación en materia de desarrollo urbano y protección ambiental.

La Secretaría, tomando en cuenta las circunstancias de cada caso, promoverá con los estados, municipios, concesionarios o particulares la conservación, reconstrucción y ampliación de tramos federales y la construcción de libramientos que eviten el paso por las poblaciones.

**Artículo 326.** Las obras de construcción de los cruzamientos de vías férreas y de caminos federales sólo podrán efectuarse previo permiso de la Secretaría, y se harán por cuenta del operador de la vía u obra que cruce a la establecida, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el permiso y en los reglamentos aplicables.

**Artículo 327.** En los terrenos adyacentes a las vías generales de comunicación materia de esta ley, hasta en una distancia de 100 metros del límite del derecho de vía, no podrán establecerse obras o industrias que requieran el empleo de explosivos, salvo previa autorización expresa de la Secretaría.

Los accesos que se construyan dentro del derecho de vía se consideran auxiliares a los caminos federales o de las vías férreas.

**Artículo 328.** La Secretaría en coordinación con la autoridad municipal correspondiente, de acuerdo a lo previsto en la legislación aplicable, podrá requerir que los predios colindantes a las vías férreas o caminos federales, se cerquen o delimiten según se requiera, respecto del derecho de vía por razones de seguridad.

**Artículo 329.** Se requiere autorización o permiso de la Secretaría para la instalación de líneas de transmisión eléctrica fibra óptica, postes, cercas, ductos de petróleo o sus derivados o cualquiera otra obra subterránea, superficial o aérea en las vías generales de comunicación ferroviaria y de los caminos federales, sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones aplicables. La Secretaría evaluará, previo dictamen técnico, la procedencia de dichos permisos.

El que sin permiso o autorización de la Secretaría con cualquier obra o trabajo de las vías de comunicación a que se refiere esta ley, estará obligado a demoler la obra ejecutada en la parte de la vía invadida y del derecho de vía delimitado y a realizar las reparaciones que la misma requiera.

El derecho de vía y las instalaciones asentadas en él, no estarán sujetas a servidumbre.

En estos casos, el Estado podrá obtener una contraprestación por el aprovechamiento de la vía general de comunicación, sin perjuicio de la contraprestación que pudiere corresponder al concesionario de la vía.

Las dependencias del Gobierno Federal, en coordinación con la Secretaría, podrán realizar cualesquiera de las obras señaladas en el primer párrafo de este artículo, dentro del derecho de vía sin pagar contraprestación alguna.

Las obras o instalaciones a que se refiere este artículo no deberán perjudicar la prestación del servicio público de transporte ferroviario, las instalaciones de las vías férreas o los caminos federales.

**Artículo 330.** Los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios, los servicios de interconexión y de terminar requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

En caso de que los concesionarios no llegaren a un acuerdo dentro de los 90 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, la Secretaría previa audiencia de las partes, establecerá las condiciones y contraprestaciones conforme a las cuales deberán prestarse dichos servicios.

**Artículo 331.** Los concesionarios podrán acordar entre ellos derechos de arrastre y derechos de paso, por virtud de los cuales puedan compartir una vía férrea determinada.

El concesionario de la vía férrea será el responsable del despacho de los equipos ferroviarios y de la conservación y mantenimiento de la vía.

La Secretaría podrá establecer, en las bases de licitación y en los títulos de concesión respectivos, que para tramos determinados se otorguen derechos de arrastre y derechos de paso. Cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo dentro de los 90 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, la Secretaría, previa audiencia de las partes, fijará las condiciones y contraprestaciones conforme a las cuales se otorgarán dichos derechos.

Los concesionarios deberán remitir a la Secretaría copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.

**Artículo 332.** La Secretaría podrá otorgar concesiones para construir, mantener, conservar y explotar caminos y puentes a los particulares, estados o municipios, conforme al procedimiento establecido en la presente ley, así como para mantener, conservar y explotar caminos federales construidos o adquiridos por cualquier título por el Gobierno Federal. En este último caso, las concesiones no podrán ser por plazos mayores de 20 años. La Secretaría garantizará, cuando haya vías alternas, la operación de una libre de peaje.

Excepcionalmente la Secretaría podrá otorgar concesión a los gobiernos de los estados o entidades paraestatales sin sujetarse al procedimiento de licitación o concurso a que se refiere esta ley. Cuando la construcción u operación de la vía la contrate con terceros deberá obtener previamente la aprobación de la Secretaría y aplicar el procedimiento de licitación previsto en el artículo 21 de esta ley.

La construcción, mantenimiento, conservación y explotación de los caminos y puentes estarán sujetos a lo dispuesto en esta ley y sus regla-

mentos y las condiciones impuestas en la concesión respectiva.

**Artículo 333.** El establecimiento de puentes internacionales lo hará el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría o bien podrá concesionar, en la parte que corresponda al territorio nacional su construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento a .particulares, estados y municipios en los términos de esta ley y conforme a lo que establezcan los convenios que al efecto se suscriban.

En todo caso el Gobierno Federal llevará a cabo directamente las negociaciones con el otro país para el establecimiento del puente.

**Artículo 334.** No podrán abrirse al uso público los caminos y puentes que se construyan, sin que previamente la Secretaría constate que su construcción se ajustó al proyecto y especificaciones aprobadas y que cuenta con los señalamientos establecidos en la Norma Oficial Mexicana correspondiente. Al efecto, el concesionario deberá dar aviso a la Secretaría de la terminación de la obra y ésta dispondrá de un plazo de 15 días naturales para resolver lo conducente, si transcurrido este plazo no se ha emitido la resolución respectiva, se entenderá como favorable.

#### ***Artículos comparados de la legislación federal en materia de transportes***

Artículos 22 al 32. Ley de Caminos, Puertos y Autotransporte Federal.

Artículos 25 al 36: Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

### **TITULO DECIMO**

#### **De las responsabilidades**

**Artículo 335.** Los concesionarios o permisionarios de los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros, aéreo nacional y de autotransporte de pasajeros y turismo, serán responsables por los daños causados a los usuarios, a la carga, al equipaje en el transporte federal, con motivo de la prestación del servicio.

Las medidas que adopten los concesionarios o permisionarios del servicio público a que se refiere el párrafo anterior, deberán ser suficientes para garantizar la seguridad e integridad de los pasajeros durante el trayecto, desde que aborden hasta que desciendan del vehículo.

En todo caso, los concesionarios deberán proporcionar al usuario un seguro que ampare los daños que pudieren ocasionarse a su persona, a la carga y a su equipaje.

Cuando se trate de viajes internacionales, el concesionario o permisionario se obliga a proteger al viajero desde el punto de origen hasta el punto de destino, en los términos que establezcan los tratados y convenios internacionales.

En el caso de que el concesionario o permisionario participe en la operación de servicios de transporte multimodal internacional, sólo será responsable ante el usuario del servicio en las condiciones y términos del contrato de transporte establecido en la carta porte y únicamente por el segmento del transporte terrestre en que participe.

**Artículo 336.** Los concesionarios o permisionarios del servicio público de transporte de carga son responsables de las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, desde el momento en que reciban la carga hasta que la entreguen a su destinatario, excepto en los siguientes casos:

I. A pasajeros, por culpa o negligencia inexcusable de la víctima y

II. A equipaje facturado y carga:

a) Por vicios propios de los bienes o productos o por embalajes inadecuados;

b) Cuando la carga, por su propia naturaleza, sufra deterioro o daño, total o parcial, siempre que hayan cumplido en el tiempo de entrega establecido;

c) Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos no idóneos, siempre que por la naturaleza de aquéllos debieran transportarse en vehículos con otras características y

d) Cuando sean falsas las declaraciones o instrucciones del cargador, del consignatario o destinatario de los bienes o del titular de la carta de porte, respecto del manejo de la carga.

**Artículo 337.** En los casos en que el usuario del servicio pretenda que el concesionario o permisionario responda ante la pérdida o daño que puedan sufrir sus bienes por el precio total de los mismos, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, deberá declarar el valor correspondiente y en su caso, cubrir un cargo adicional

equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el concesionario o permisionario.

Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarque de menor peso.

**Artículo 338.** Es obligación de los concesionarios o permisionarios del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros o de carga, así como de autotransporte de carga garantizar, en los términos que autorice la Secretaría, los daños que puedan ocasionarse a terceros en su persona y sus bienes, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el equipo o por la carga.

Tratándose de materiales, sustancias, residuos, remanentes y desechos tóxicos o peligrosos, deberá contratarse un seguro en los términos que establezca el reglamento respectivo, el que será por cuenta del usuario, salvo pacto en contrario. La carga y descarga quedarán a cargo de los expedidores y consignatarios, por lo que éstos deberán garantizar en los términos de este artículo los daños que pudieran ocasionarse en estas maniobras, así como el daño ocasionado por derrame de estos productos en caso de accidente.

**Artículo 339.** El derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en este capítulo y la fijación del monto se sujetará a las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal. Para la prelación en el pago de las mismas, se estará a lo dispuesto en el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

La indemnización por la destrucción o avería del equipaje de mano será de hasta 40 salarios mínimos vigentes. Por la pérdida o avería del equipaje facturado la indemnización será equivalente a la suma de 75 salarios mínimos vigentes.

En el caso de pérdida o avería de la carga aérea, los concesionarios o permisionarios deberán cubrir al destinatario o, en su defecto, al remitente, una indemnización equivalente a 10 salarios mínimos vigentes por kilogramo de peso bruto.

Será nula de pleno derecho toda cláusula que se inserte en los contratos de transporte con objeto de establecer límites de responsabilidad inferiores

a los previstos en este artículo o que establezcan causas de exoneración de responsabilidad distintas de las previstas en el artículo 335 anterior. La nulidad de tales cláusulas no implicará la del contrato de transporte.

**Artículo 340.** Las indemnizaciones a que se refiere el presente capítulo, deberán cubrirse en un plazo máximo de 90 días naturales, contado a partir de que se presente la reclamación correspondiente.

**Artículo 341.** Las personas físicas y morales autorizadas por los gobiernos de los estados y del Distrito Federal para operar autotransporte público de pasajeros y que utilicen tramos de las vías de jurisdicción federal, garantizarán su responsabilidad en los términos de este capítulo, por los daños que puedan sufrir los pasajeros que transporten sin perjuicios de que satisfagan los requisitos y condiciones para operar en carreteras de jurisdicción federal.

**Artículo 342.** Las reclamaciones para los casos de pérdida o avería de la carga o equipaje facturado, deberán presentarse ante el concesionario o permisionario dentro de los 15 días siguientes contados a partir de la fecha de entrega o de la fecha en que debió hacerse la misma. La falta de reclamación oportuna impedirá el ejercicio de las acciones correspondientes.

Para el caso de carga o equipaje facturado, las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones prescribirán en el plazo de 90 días a partir de la fecha en que debió entregarse la carga o el equipaje facturado.

Para los daños a personas, las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones prescribirán en el plazo de un año, a partir de la fecha de los hechos que les dieron nacimiento o, en su defecto, de la fecha de iniciación del viaje prevista en el contrato de transporte.

**Artículo 343.** En materia aérea, se entiende por abordaje aéreo toda colisión entre dos o más aeronaves. En estos casos, los concesionarios o permisionarios y tratándose del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de las aeronaves, serán solidariamente responsables por los daños causados a los terceros o a los bienes en la superficie, cada uno dentro de los límites establecidos en esta ley.

Se consideran también abordajes aquellos casos en que se causen daños a aeronaves en movimiento o a personas o bienes a bordo de éstas,

por otra aeronave en movimiento, aunque no haya efectiva colisión.

**Artículo 344.** Cuando por la operación de una aeronave, por objetos desprendidos de la misma o por abordaje, se causen daños a personas o cosas que se encuentren en la superficie, nacerá la responsabilidad con sólo establecer la existencia del daño y su causa.

Será responsabilidad del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave, cubrir las indemnizaciones por los daños causados.

Una aeronave se encuentra en operación cuando está en movimiento, lo que ocurrirá en los casos en que:

I. Se encuentra en funcionamiento cualquiera de sus servicios o equipos, con tripulación, pasaje o carga a bordo;

II. Se desplaza en la superficie por su propia fuerza motriz o

III. Se encuentre en vuelo.

La aeronave se considera en vuelo desde el momento en que inicia la carrera para su despegue hasta el momento en que concluya el recorrido del aterrizaje.

**Artículo 345.** En materia de navegación, el propietario de un buque, al ocurrir un siniestro, será responsable de todos los daños que le sean imputables causados a terceros por la explotación de dicho buque o por la carga derramada o descargada desde el buque a resultas del siniestro, así como de las medidas tomadas para prevenir o minimizar esos daños.

Todos los buques que naveguen en las zonas marinas mexicanas o en aguas interiores deberán contar con seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil.

**Artículo 346.** Los propietarios o navieros, salvadores, fletadores, armadores y operadores de buques podrán limitar su responsabilidad, con las reservas y en la forma y términos establecidos por el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Conta-

minación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos y por los demás en que México sea parte.

Con objeto de cubrir la indemnización suplementaria por daños producidos por derrames de hidrocarburos procedentes de buquetanques, que excedan de los límites de responsabilidad establecidos en el convenio citado en el párrafo anterior, los propietarios, las empresas navieras o los dueños de la carga deberán acreditar la suscripción de algún acuerdo voluntario o fondo de indemnización, de conformidad con los límites y términos que establece el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos.

**Artículos comparados de la legislación federal en materia de transportes**

Artículos 62 al 69: Ley de Caminos, Puertos y Autotransporte Federal.

Artículos 131 y 132: Ley de Navegación.

Artículos 61 al 73: Ley de Aviación Civil.

Artículos 50 al 55: Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

**TITULO DECIMOPRIMERO**

**Verificación**

**Artículo 347.** La Secretaría verificará el cumplimiento de esta ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables. Para tal efecto, los concesionarios y permisionarios estarán obligados a permitir el acceso a los verificadores de la Secretaría a sus instalaciones; a transportarlos en sus equipos para que realicen la verificación en términos de la presente ley y en general, a otorgarles todas las facilidades para estos fines.

La Secretaría, por sí o a través de los verificadores, podrá requerir a los concesionarios y permisionarios, informes con los datos que permitan a la Secretaría conocer la explotación, construcción, administración, uso, aprovechamiento, operación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes federales, aeropuertos, vías férreas, que sean vía general de comunicación y puertos, así como del servicio público de transporte aéreo.

Las personas físicas o morales que sean sujetos de verificación, cubrirán las cuotas que por este concepto se originen.

Con la finalidad de verificar que en la prestación de los servicios de transporte aéreo, se garanticen las condiciones máximas de seguridad y de operación que permitan proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros, los verificadores aeronáuticos podrán realizar las verificaciones de la naturaleza que fuere necesaria en términos de lo establecido en la legislación vigente.

Asimismo y con la finalidad de asegurar la adecuada prestación del servicio de transporte aéreo, los verificadores aeronáuticos podrán practicar verificaciones sobre aspectos específicos, en términos de lo dispuesto por el reglamento de la materia.

Para el caso anterior, los verificadores aeronáuticos habrán de acreditarse con un documento que contenga los requisitos exigidos por la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

**Artículo 348.** Las certificaciones de las unidades de verificación establecidas por terceros tendrán validez cuando dichas unidades hayan sido previamente autorizadas por la Secretaría en términos de lo dispuesto por la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización.

La Secretaría podrá autorizar directamente a las empresas concesionarias o permisionarias de los servicios públicos de transporte aéreo, ferroviario, puertos y de los caminos y puentes federales, así como de los aeródromos civiles, que puedan contar con los elementos técnicos necesarios y el personal capacitado, para que realicen por sí la verificación física mecánica de su equipo.

**Artículo 349.** Las visitas de verificación se practicarán en días y horas hábiles, por verificadores autorizados que exhiban identificación vigente y orden de visita, en la que se especifiquen las disposiciones cuyo cumplimiento habrá de verificarse. Sin embargo, podrán practicarse verificaciones en días y horas inhábiles en aquellos casos en que el tipo y la naturaleza de los servicios así lo requieran en cuyo caso se deberán habilitar en la orden de visita.

De toda visita de verificación se levantará acta debidamente circunstanciada, en presencia de dos testigos propuestos por la persona que haya atendido la visita o por el verificador si aquella se hubiere negado a designarlos.

**Artículo 350.** En el acta que se levante con motivo de una visita de verificación se hará constar lo siguiente:

- I. Hora, día, mes y año en que se practicó la visita;
- II. Ubicación de las instalaciones del concesionario o permisionario donde se practicó la visita;
- III. Nombre y firma del verificador;
- IV. Nombre, domicilio y firma de las personas designadas como testigos;
- V. Nombre y carácter o personalidad jurídica de la persona que atendió la visita de verificación;
- VI. Objeto de la visita;
- VII. Fecha de la orden de visita, así como los datos de identificación del verificador;
- VIII. Declaración de la persona que atendió la visita o su negativa a permitir la y
- IX. Síntesis descriptiva sobre la visita, asentando los hechos, datos y omisiones derivados del objeto de la misma.

Una vez elaborada el acta, el verificador proporcionará una copia de la misma a la persona que atendió la visita, aún en el caso de que ésta se hubiera negado a firmarla, hecho que no afectará su validez.

El visitado contará con un término de 10 días hábiles, a fin de que presente las pruebas y defensas que estime conducentes, en el caso de alguna infracción a las disposiciones de la presente ley. Con vista en ellas o a falta de su presentación, la Secretaría dictará la resolución que corresponda.

**Artículo 351.** La Secretaría expedirá a las embarcaciones y artefactos navales los certificados de seguridad de navegación correspondientes como constancia de que se han efectuado todas las pruebas, inspecciones y verificaciones iniciales, periódicas o extraordinarias, prescritas para certificar que reúnan las condiciones técnicamente satisfactorias para la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar, de acuerdo a los tratados internacionales y al reglamento respectivo.

Se presume, salvo prueba en contrario, que una embarcación con un certificado de seguridad vigente puede zarpar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorias.

La autoridad marítima llevará a cabo el reconocimiento de certificados de seguridad a las em-

barcaciones extranjeras, en los términos de los tratados internacionales.

**Artículo 352.** La construcción, así como la reparación o modificación significativas de embarcaciones, deberán realizarse bajo condiciones técnicas de seguridad, en los términos de los tratados internacionales y con observancia del reglamento respectivo, para lo cual:

- I. Todos los astilleros, diques, varaderos, talleres e instalaciones al servicio de la Marina Mercante deberán sujetarse a las normas oficiales mexicanas respectivas;
- II. El proyecto deberá ser previamente aprobado por la Secretaría y elaborado por personas físicas profesionalmente reconocidas o sociedades legalmente constituidas, con capacidad técnica demostrada;
- III. Durante los trabajos el buque en construcción o reparación estará sujeto a las pruebas, inspecciones y verificaciones correspondientes y

IV. Al término de los trabajos, el buque requerirá de los certificados de seguridad marítima y de arqueo, que expida la Secretaría o por personas, aprobadas por ésta.

Se entenderá por reparación o modificación significativas de embarcaciones aquellas que conlleven la alteración de sus dimensiones o su capacidad de transporte o que provoquen que cambie el tipo del buque, así como las que se efectúen con la intención de prolongar la vida de la embarcación.

**Artículo 353.** El servicio de inspección y verificación a botes, balsas, chalecos y aros salvavidas, señales de socorro, equipo para la extinción de incendios, equipos de radiocomunicación marítima y captación de información meteorológica requerido para la seguridad de la vida humana en el mar, se prestará en la forma y términos que establecen los tratados internacionales, los reglamentos aplicables y las normas oficiales mexicanas.

Los dispositivos y medios de salvamento e instalaciones que se dediquen a su mantenimiento deberán cumplir con las normas oficiales mexicanas y las que establecen los tratados internacionales.

**Artículo 354.** La expedición de certificados de seguridad y las verificaciones correspondientes de embarcaciones o artefactos navales y su equipo

de seguridad, así como la autorización de proyectos de construcción, reparación o modificación, se podrán realizar directamente por la Secretaría o por personas físicas o morales mexicanas o sociedades clasificadoras de embarcaciones debidamente aprobadas, en los términos que determine la Secretaría. Para embarcaciones menores el reglamento respectivo establecerá un régimen simplificado.

**Artículo 355.** La autoridad marítima inspeccionará y verificará las condiciones de seguridad de la carga en los buques, solicitando al naviero, consignatario o capitán del buque, la información sobre el aseguramiento, estiba y trimado de la carga y las demás a las que esta ley o los tratados internacionales les confieran tal carácter.

**Artículo 356.** Para el transporte de mercancías peligrosas, éstas deberán estibarse en forma segura y apropiada. Cuando lo estime necesario, la autoridad marítima practicará inspecciones y verificaciones a las embarcaciones en puerto y a su cargamento, para comprobar el cumplimiento de esta disposición y de las recomendaciones para el transporte de mercancías peligrosas por mar, en los términos establecidos en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

**Artículo 357.** Los propietarios, navieros, capitanes y demás tripulantes de las embarcaciones, están obligados a facilitar las inspecciones y verificaciones, proporcionando los datos e informes que se les pida y ordenando las maniobras que se les indiquen, siempre que no se exponga la seguridad de la embarcación y de las instalaciones portuarias.

La inspección del libro de navegación o de los certificados de una embarcación, por autoridad administrativa o judicial, se harán a bordo de ésta o en las oficinas de la capitanía de puerto en que se encuentre surta la embarcación, caso este último en que los objetos inspeccionados se devolverán de inmediato a la embarcación, sin que puedan ser trasladados a otro lugar.

Los propietarios o navieros estarán obligados a cubrir todos los gastos que originen las inspecciones y verificaciones, incluyendo a los que se derivan de pruebas de resistencia y determinación de espesores, experimentos de estabilidad y las que la autoridad marítima estime necesarias, así como el importe de los gastos que implique la reparación del material averiado.

### **Artículos comparados de la legislación federal en materia de transportes**

Artículos 78, 79 y 80: Ley de Aeropuertos.

Artículos 70 al 73: Ley de Caminos, Puertos y Autotransporte Federal.

Artículos 63 y 64: Ley de Puertos.

Artículos 84 y 85: Ley de Aviación Civil.

Artículos 57 y 58: Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Artículos 58 al 64: Ley de Navegación.

## **TITULO DECIMOSEGUNDO**

### **Accidentes y salvamento**

#### **CAPITULO I**

##### **De la navegación**

**Artículo 358.** Se entiende por abordaje a la colisión ocurrida entre dos o más embarcaciones o entre éstas y artefactos navales flotantes.

Si después de un abordaje, una embarcación naufragara en el curso de su navegación a puerto, su pérdida será considerada como consecuencia del abordaje, salvo prueba en contrario.

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán aun cuando el abordaje ocurra entre embarcaciones de un mismo propietario.

**Artículo 359.** Los casos de abordaje se delimitarán de acuerdo con la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje, sin perjuicio del derecho de limitar la responsabilidad establecido en esta ley.

**Artículo 360.** Para los casos de abordaje con otra embarcación en remolque, si la dirección del remolque estaba a cargo de la remolcada, el convoy será considerado como una sola unidad de transporte para los fines de la responsabilidad frente a terceros. Si la dirección de la maniobra estaba a cargo de la remolcadora, la responsabilidad recaerá sobre ésta.

Las acciones derivadas del abordaje prescribirán en cuatro años contados a partir de la fecha del accidente. En caso de que se tenga el derecho de repetir en razón de haberse pagado por otras personas también responsables, éste prescribirá

al cabo de un año contado a partir de la fecha del pago.

**Artículo 361.** Se entiende por avería todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino, así como todo gasto extraordinario en que se incurra, durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o ambos.

**Artículo 362.** Las averías se clasifican en:

I. Avería común o gruesa es cuando se ha realizado o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación por agua.

El importe de las averías comunes estará a cargo de todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus respectivos intereses y

II. Avería particular o simple toda la que no pueda ser considerada como común.

Las averías particulares son a cargo del propietario de la cosa que sufre el daño o que realiza el gasto extraordinario, sin perjuicio de las acciones por responsabilidad que pueda ejercitar contra terceros.

**Artículo 363.** Los actos y contribuciones en concepto de avería común se rigen, salvo pacto en contrario, por los usos y costumbres internacionales, que se integran en las reglas de York y Amberes vigentes.

**Artículo 364.** Los sacrificios y gastos extraordinarios para la seguridad común de la embarcación deberán ser decididos por el capitán y sólo serán admitidos en avería común aquellos que sean consecuencia directa e inmediata del acto de avería común.

Cuando se haya producido un acto de avería común, el capitán deberá asentarlos en los libros oficiales de navegación, indicando la fecha, hora y lugar del suceso, las razones y motivos de sus decisiones, así como las medidas tomadas sobre estos hechos.

Corresponde al capitán, al propietario o al armador de la embarcación afectada, declarar la avería común, ante la autoridad marítima y, en caso de

controversia, la demanda se presentará ante el juez competente, inmediatamente después de producidos los actos o hechos causantes de la avería. En caso de ocurrir la avería en un puerto, éste se considerará el primer puerto de arribo.

Si el capitán, el propietario o el armador no declaran la avería común, cualquier interesado en ella podrá solicitar al juez competente que ésta se declare, petición que sólo podrá formularse dentro del plazo de seis meses, contados desde el día de la llegada al primer puerto de arribo, después del suceso que dio lugar a la avería común.

Estando de acuerdo las partes en la declaración de avería común, procederán a nombrar de común acuerdo un ajustador para que realice la liquidación correspondiente.

**Artículo 365.** Cuando se haya producido un acto de avería común, los consignatarios de la mercancía que deban contribuir a ésta, están obligados, antes de que les sean entregadas, a firmar un compromiso de avería y a efectuar un depósito en dinero u otorgar garantía a satisfacción del propietario o armador para responder al pago que les corresponde. En dicho compromiso o garantía, el consignatario puede formular todas las reservas que crea oportunas.

A falta de depósito de garantía, el propietario o armador tiene el derecho a retener las mercancías hasta que se cumpla con las obligaciones, que establece este artículo.

La declaración de avería común no afecta las acciones particulares que puedan tener la empresa naviera o los dueños de la carga.

Las acciones derivadas de la avería común prescriben en un año, contado a partir de la fecha de llegada al primer puerto de arribo, después del suceso que dio lugar a la declaración de avería común. Cuando se haya firmado un compromiso de avería común, la prescripción opera al término de cuatro años contados a partir de la fecha de su firma.

**Artículo 366.** Se entiende por operación de salvamento todo acto o actividad emprendida para auxiliar o asistir a una embarcación o artefacto naval o para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas.

Cuando se lleve a cabo una operación de salvamento, deberá hacerse del conocimiento de la

autoridad marítima en el primer puerto de arribo dentro de las 24 horas siguientes de la llegada a éste.

**Artículo 367.** Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento a esta disposición.

**Artículo 368.** La autoridad marítima determinará las estaciones de salvamento que deban establecerse en los litorales, pudiendo autorizar a los particulares para establecerlas, de acuerdo a los procedimientos señalados en el reglamento respectivo.

El auxilio y salvamento de las embarcaciones dentro de la jurisdicción de la capitanía de puerto serán coordinados por su titular, quien podrá utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del propietario o naviero.

El salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que les sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses.

Toda operación de salvamento y las responsabilidades y derechos de las partes, se regirán por el Convenio Internacional Sobre Salvamento Marítimo.

**Artículo 369.** Cuando una embarcación, aeronave, artefacto naval o carga se encuentre a la deriva, en peligro de hundimiento, hundido o varado y, a juicio de la autoridad marítima, constituya un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca u otras actividades marítimas relacionadas con las vías navegables o para la preservación del medio ambiente, dicha autoridad ordenará al propietario o naviero que tome las medidas apropiadas a su costa para iniciar de inmediato y concluir dentro del plazo que se le fije, la señalización, remoción, reparación o su hundimiento si fuere necesario, en donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca. De no cumplirse tal requerimiento la autoridad marítima podrá removerlo o hundirlo, a costa del propietario o naviero.

**Artículo 370.** Cuando las embarcaciones, aeronave o artefacto naval hundido o varado, no se encuentre en el caso previsto en el artículo anterior, el propietario o la persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar éstos o su carga, requerirá autorización de la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos que se establezcan en el reglamento respectivo.

La persona autorizada en los términos del párrafo anterior, dispondrá del plazo de un año, a partir de la fecha del siniestro, para efectuar la remoción, misma que deberá realizarse en los términos que señale la autoridad marítima.

**Artículo 371.** En caso de que el propietario, naviero o persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar una embarcación, aeronave o artefacto naval o su carga, no concluyera la maniobra en el plazo prescrito, la Secretaría podrá declarar abandonados éstos y pasarán al dominio de la nación. En este caso, la autoridad marítima estará facultada para proceder a la operación de remoción, rescate o venta, por medio de subastas. Si el producto de la venta no es suficiente para cubrir todos los gastos de la operación, el propietario tendrá la obligación de pagar al Gobierno Federal la diferencia, mediante el procedimiento administrativo de ejecución, sirviendo como documento probatorio del cobro, el presupuesto que al efecto se realice.

**Artículo 372.** Se entiende por derelicto las embarcaciones o artefactos navales que se encuentran en estado de no navegabilidad, sus provisiones y carga, máquinas, anclas, cadenas de pesca, abandonadas y los restos de embarcaciones y aeronaves, así como las mercancías tiradas o caídas al mar y, en términos generales, todos los objetos, incluidos los de origen antiguo, sobre los cuales el propietario haya perdido la posesión, que sean encontrados, ya sea flotando o en el fondo del mar, en las aguas territoriales o en cualesquiera aguas en que México ejerza soberanía o jurisdicción.

**Artículo 373.** Los derelictos marítimos, o los pecios que se encuentren en aguas en donde se ejerza jurisdicción y que presenten un interés arqueológico, histórico o cultural, de acuerdo con la ley de la materia, son propiedad de la nación. Toda persona que descubra un derelicto marítimo o un pecio, está obligada a comunicarlo de inmediato a la autoridad marítima y deberá, dentro de las 24 horas siguientes a su arribo a puerto, hacer la declaración circunstanciada ante dicha autoridad.

**Artículo 374.** El capitán de toda embarcación o, en su ausencia, el oficial que le siga en mando, está obligado a levantar el acta de protesta de todo accidente o incidente marítimo, así como de cualesquiera otros hechos de carácter extraordinario relacionados con la navegación o el comercio marítimos, misma que será firmada por los que intervengan en ella.

En materia de abordaje, estarán legitimados para levantar el acta de protesta los capitanes y los miembros de las tripulaciones de las embarcaciones involucradas.

Cuando la embarcación sea de pabellón extranjero, el denunciante podrá solicitar que el cónsul del país de la bandera de la embarcación esté presente durante las diligencias que se practiquen.

**Artículo 375.** El acta de protesta se presentará ante el capitán de puerto y se sujetará a las siguientes reglas:

I. Deberá entregarse dentro de las 24 horas siguientes al arribo de la embarcación o en su caso, al momento en que se hubiere producido el suceso denunciado;

II. El denunciante expondrá los hechos, actos u omisiones materia de la denuncia en forma detallada y circunstanciada;

III. De oficio o a petición del denunciante, la autoridad marítima podrá requerir la declaración de toda persona involucrada en los hechos denunciados o conocedora de ellos, así como realizar las inspecciones y mandar practicar los peritajes que fueren convenientes para determinar las circunstancias en que se produjeron los acontecimientos denunciados, sus probables causas, los daños ocasionados y las personas a quienes podría reputarse responsabilidad y

IV. Todas las actuaciones se harán constar en una acta administrativa, la cual será firmada por los que intervengan en ella y por el capitán de puerto.

**Artículo 376.** Realizadas las actuaciones a que se refiere el artículo anterior, el expediente será remitido a la Secretaría, la cual deberá:

I. Revisar el expediente con el fin de determinar si está debidamente integrado y, en su caso, disponer que se practiquen cualesquiera otras diligencias que estime necesarias;

II. Emitir dictamen fundado y motivado en el que se establezca si se incurrió en infracción ad-

ministrativa y si, en su opinión, los hechos denunciados podrían considerarse configurativos de un delito. Tratándose de salvamentos, el dictamen determinará también el monto de la remuneración, la cual deberá calcularse en los términos de los tratados internacionales sobre salvamento marítimo;

III. Imponer, en su caso, las sanciones administrativas que corresponda y, de considerarlo procedente, turnar las actuaciones al Ministerio Público Federal para el ejercicio de las funciones que le competan y

IV. Trasladar el expediente al juzgado de distrito competente en el puerto de arribo, con aviso a las demás autoridades correspondientes, a petición de cualesquiera de las partes interesadas, si alguna de ellas no estuviera conforme con el dictamen de que se trata en el segundo párrafo de la fracción II de este artículo.

## CAPITULO II

### De la aviación civil

**Artículo 377.** Los concesionarios o permisionarios y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, los propietarios o poseedores de aeronaves, deberán proveerse de equipos técnicos y del personal necesario para la prevención de accidentes e incidentes aéreos.

Para efectos de este capítulo, se entenderá por:

I. Accidente: todo suceso por el que se cause la muerte o lesiones graves a personas a bordo de la aeronave o bien, se ocasionen daños o roturas estructurales a la aeronave o por el que la aeronave desaparezca o se encuentre en un lugar inaccesible y

II. Incidente: todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

**Artículo 378.** La búsqueda y salvamento en accidentes de aeronaves civiles es de interés público y las autoridades, propietarios, poseedores, concesionarios, permisionarios y miembros de la tripulación de vuelo estarán obligados a participar en las acciones que se lleven a cabo.

Las operaciones de búsqueda y salvamento estarán bajo la dirección y control de la Secretaría y los costos directos que se originen por la investigación

y el rescate de las víctimas o de sus bienes serán por cuenta del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave accidentada.

**Artículo 379.** Corresponde a la Secretaría la investigación de los accidentes e incidentes sufridos por aeronaves civiles. Concluida la investigación, que se llevará a cabo con audiencia de los interesados, determinará la causa probable de los mismos y en su caso, impondrá las sanciones. Si hay lugar a ello, hará los hechos del conocimiento de la autoridad competente.

**Artículo 380.** Se considerará perdida una aeronave, salvo prueba en contrario, en los siguientes casos:

I. Por declaración del concesionario o permisionario y, en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, del propietario o poseedor de la aeronave y

II. Cuando transcurridos 30 días desde la fecha en que se tuvieron las últimas noticias oficiales o particulares de la aeronave, se ignore su paradero.

La Secretaría declarará la pérdida y cancelará las inscripciones correspondientes.

**Artículos comparados de la legislación federal en materia de transportes.**

Artículos 111 al 130 y 133 al 135: Ley de Navegación.

Artículos 79, 80, 81 y 82. Ley de Aviación Civil.

## TITULO DECIMOTERCERO

### Infracciones y sanciones

**Artículo 381.** Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

I. Caminos y puentes federales:

a) Prestar servicios de autotransporte federal sin el permiso respectivo, con multa de 500 a 2 mil salarios mínimos;

b) Prestar servicios de autotransporte federal con vehículos cuyas condiciones no cumplan con los

reglamentos correspondientes, con multa de 100 a 1 mil salarios mínimos;

c) Aplicar tarifas superiores a las que en su caso se autoricen, con multa de 100 a 500 salarios mínimos;

d) Conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas de abuso, con multa al conductor de 100 a 200 salarios y suspensión de la licencia por un año; por la segunda infracción cancelación de la licencia;

e) Rebasar, el autotransporte, los máximos de velocidad establecidos por la Secretaría con multa al conductor de 50 a 100 salarios mínimos, suspensión de la licencia por seis meses por la segunda infracción y cancelación de la misma por la tercera infracción;

f) Conducir vehículos de autotransporte en caminos y puentes sin la licencia que exige la ley, con multa de 50 a 100 salarios mínimos; en la misma infracción incurrirá el empresario o dueño de vehículo que autorice su manejo cuando el conductor no cuente con licencia;

g) Destruir, inutilizar, apagar, quitar o cambiar una señal establecida por la seguridad de las vías generales de comunicación terrestres o medios de autotransporte que en ellas operan, con multa de 100 a 500 salarios mínimos;

h) Colocar intencionalmente señales con ánimo de ocasionar daño a vehículos en circulación, con multa de 100 a 500 salarios mínimos e

i) Cualquier otra infracción a lo previsto en esta ley o sus reglamentos, será sancionada con multa hasta de 1 mil salarios mínimos.

II. Aeropuertos

a) No cumplir con las condiciones de construcción, operación y explotación de aeródromos civiles, con multa de 5 mil a 120 mil días de salario;

b) Construir u operar un aeródromo civil sin la concesión o permiso correspondiente, con multa de 5 mil a 200 mil días de salario;

c) Ceder los derechos y obligaciones de la concesión o permiso en contravención a lo dispuesto en esta ley, con multa de 5 mil a 200 mil días de salario;

d) No hacer del conocimiento de la Secretaría de manera negligente, los accidentes o incidentes ocurridos en los aeródromos, relativos a la seguridad de sus operaciones, salvo causa de fuerza mayor, con multa de 1 mil a 50 mil días de salario;

e) Incumplir con lo solicitado en el dictamen correspondiente conforme a las facultades de verificación de la autoridad, con multa de mil a 50 1 mil días de salario;

f) Negar el aterrizaje de aeronaves, con multa de 1 mil a 50 mil días de salario;

g) Aplicar tarifas y precios que excedan a los registrados o, en su caso, sujetos a regulación con multa de 1 mil a 50 mil días de salario;

h) No prestar los servicios en la forma en que fueron ofrecidos, con multa de 1 mil a 50 mil días de salario;

i) No dar aviso a la Secretaría de las modificaciones realizadas a estatutos, con multa de 1 mil a 5 mil días de salario;

j) No apoyar en operaciones de búsqueda y salvamento de aeronaves, con multa de 1 mil a 30 mil días de salario;

k) Obstruir o interferir la radiocomunicación aeronáutica o los lugares de tránsito de un aeródromo civil, con multa de 1 mil a 30 mil días de salario;

l) Inundar o por negligencia permitir que se inunde un aeródromo civil, con multa de 1 mil a 30 mil días de salario;

m) Contravenir las disposiciones en materia de seguridad en los aeródromos civiles, establecidas en esta ley y otros ordenamientos aplicables, con multa de 1 mil a 50 mil días de salario;

n) Interrumpir total o parcialmente la operación del aeródromo civil o la prestación de los servicios aeroportuarios o complementarios, sin causa justificada, con multa de 1 mil a 50 mil días de salario;

o) Incumplir con las obligaciones de conservación y mantenimiento del aeródromo civil, con multa de 1 mil a 30 mil días de salario;

p) No cubrir oportunamente las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios, con multa de 1 mil a 5 mil días de salario y

g) Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios que tengan derecho a ello, así como la de autoridades que ejerzan atribuciones dentro del aeródromo civil, con multa de 5 mil a 200 mil días de salario.

### III. Puertos

a) No cumplir con las condiciones de construcción, operación y explotación de los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias de acuerdo con lo establecido en los reglamentos, programa maestro de desarrollo portuario, título de concesión y normas oficiales mexicanas, de 5 mil a 200 mil salarios;

b) Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias sin la concesión respectiva, con 100 mil salarios;

c) Prestar servicios portuarios sin el permiso o contrato correspondiente, de 1 mil a 50 mil salarios;

d) Construir embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares sin el permiso correspondiente, con 15 mil salarios;

e) Ceder totalmente los derechos y obligaciones derivados de la concesión sin la autorización de la Secretaría, con 200 mil salarios;

f) Aplicar tarifas superiores a las autorizadas, con 20 mil salarios;

g) Efectuar modificaciones sustanciarse al programa maestro de desarrollo portuario sin autorización de la Secretaría, con 100 mil salarios;

h) No presentar los informes a que se refiere el artículo 346, con 3 mil salarios;

i) No registrar las modificaciones menores al programa maestro de desarrollo portuario, con 1 mil salarios y

j) Las demás infracciones que deriven del incumplimiento a esta ley o a sus reglamentos, de 100 a 50 mil salarios.

### IV. Aviación civil

a) Sin ostentar las marcas de nacionalidad y matrícula o cuando éstas se encuentren alteradas o modificadas sin autorización de la Secretaría, con multa de 5 mil a 15 mil salarios mínimos;

b) Por carecer de los certificados de aeronavegabilidad o de matrícula o cuando tales docu-

mentos estén vencidos, con multa de 5 mil a 15 mil salarios mínimos;

c) Por carecer de los seguros o cuando no estén vigentes, con multa de 5 mil a 15 mil salarios mínimos;

d) Tripulada por personas que carezcan de la licencia correspondiente, con multa de 5 mil a 15 mil salarios mínimos;

e) Sin el plan de vuelo o cuando se modifique sin autorización, salvo causa de fuerza mayor, con multa de 1 mil a 8 mil salarios mínimos;

f) Por no llevar a bordo las pólizas de seguro o el documento que acredite la vigencia de la misma, una multa de 100 a 2 mil salarios mínimos;

En el caso de acreditar dentro de los tres días hábiles siguientes a la fecha del evento, que la póliza se encontraba vigente, se aplicará una de 100 a 200 días de salario mínimo.

g) Sin los instrumentos de seguridad y equipo de auxilio que corresponda, con multa de 500 a 5 mil salarios mínimos;

h) Sin hacer uso de las instalaciones y de los servicios de tránsito aéreo, radioayudas, meteorología, telecomunicaciones e información aeronáuticas, así como de despacho e información de vuelos, en caso de ser aplicable, salvo casos de fuerza mayor, con multa de 500 a 5 mil salarios mínimos;

i) Por no llevar a bordo el certificado de aeronavegabilidad o de matrícula o, copia certificada de este último, con multa de 200 a 1 mil salarios mínimos;

j) Internar al territorio nacional una aeronave extranjera o por llevar una aeronave mexicana al extranjero, sin cumplir con los requisitos exigidos por esta ley, con multa de 2 mil a 10 mil salarios mínimos;

k) Operar aviones en aeródromos y aeropuertos no autorizados, salvo causa de fuerza mayor, con multa de 1 mil a 8 mil salarios mínimos;

l) Obtener la matrícula de la aeronave en el registro de otro Estado, sin haber obtenido la cancelación de la matrícula mexicana, con multa de 1 mil a 8 mil salarios mínimos;

m) Cuando de manera negligente no se haga del conocimiento de la Secretaría los incidentes o

accidentes ocurridos a sus aeronaves, salvo causa de fuerza mayor, con multa de 1 mil a 8 mil salarios mínimos;

n) Impedir el tránsito o la circulación en los aeródromos, aeropuertos y helipuertos por causas imputables a él, con multa de 1 mil a 5 mil salarios mínimos;

o) Negarse a participar en las operaciones de búsqueda y salvamento, salvo causa de fuerza mayor, con multa de 1 mil a 5 mil salarios mínimos;

p) No tener vigente la concesión o permiso correspondiente, multa de 8 mil a 10 mil salarios mínimos;

q) Llevar a cabo el servicio de transporte aéreo nacional, en el caso de sociedades extranjeras de servicio de transporte aéreo, multa de 8 mil a 10 mil salarios mínimos;

r) Cuando con motivo de un vuelo de simple tránsito efectúe embarque o desembarque de pasajeros y carga, en el caso de sociedades extranjeras de servicio de transporte aéreo, multa de 5 mil a 10 mil salarios mínimos;

s) No seguir las aerovías o no utilizar los aeropuertos que le hayan sido señalados en el plan de vuelo respectivo, salvo caso fortuito o de fuerza mayor, multa de 2 mil a 10 mil salarios mínimos;

t) No dar aviso a la Secretaría de las rutas que deje de operar, en los términos de esta ley, multa de 3 mil a 5 mil salarios mínimos;

u) Vender, en forma directa, porciones aéreas en el caso de los servicios de transporte aéreo de fletamento, multa de 1 mil a 5 mil salarios mínimos;

v) Negarse a prestar servicios, sin causa justificada, multa de 1 mil a 5 mil salarios mínimos;

w) No efectuar la conservación y mantenimiento de sus aeronaves y demás bienes que se relacionen con la seguridad y eficiencia del servicio, multa de 500 a 5 mil salarios mínimos;

x) No aplicar las tarifas registradas o no operar las rutas autorizadas en los plazos previstos en la presente ley, multa de 500 a 5 mil salarios mínimos;

y) No proporcionar la información que le solicite la Secretaría, en los plazos fijados por ésta, multa de 300 a 3 mil salarios mínimos y

z) No sujetarse a los itinerarios, frecuencias de vuelo y horarios autorizados, multa de 200 a 1 mil salarios mínimos.

**Artículo 382.** Las infracciones a que se refiere el artículo anterior, cometidas en el caso del servicio de transporte aéreo privado no comercial, por el propietario o poseedor de la aeronave, serán sancionadas por la Secretaría con una multa de 100 a 1 mil salarios mínimos.

**Artículo 383.** Se impondrá sanción al comandante o piloto de cualquier aeronave civil por:

I. Permitir a cualquier persona que no sea miembro de la tripulación de vuelo tomar parte en las operaciones de los mandos de la aeronave, salvo causa de fuerza mayor, multa de 2 mil a 5 mil salarios mínimos;

II. Transportar armas, artículos peligrosos, inflamables, explosivos y otros semejantes, sin la debida autorización, multa de 1 mil a 5 mil salarios mínimos;

III. No aterrizar en los aeropuertos internacionales autorizados en casos de vuelos de internación al territorio nacional, salvo causa de fuerza mayor, multa de 1 mil a 5 mil salarios mínimos;

IV. Transportar cadáveres o personas que por la naturaleza de su enfermedad presenten riesgo para los demás pasajeros, sin la autorización correspondiente, multa de 1 mil a 5 mil salarios mínimos;

V. Abandonar la aeronave, la tripulación, los pasajeros, la carga y demás efectos, en lugar que no sea la terminal del vuelo y sin causa justificada, multa de 500 a 5 mil salarios mínimos;

VI. Realizar vuelos acrobáticos, rasantes o de exhibición en lugares prohibidos, multa de 500 a 5 mil salarios mínimos;

VII. Tripular la aeronave sin licencia, multa de 500 a 5 mil salarios mínimos. En caso de acreditar dentro de los tres días hábiles siguientes a la fecha del evento, que se contaba con licencia vigente, se aplicará una multa de 100 a 200 días de salarios mínimos;

VIII. Desobedecer las órdenes o instrucciones que reciba con respecto al tránsito aéreo, salvo causa de fuerza mayor, multa de 500 a 5 mil salarios mínimos;

IX. Iniciar el vuelo sin cerciorarse de la vigencia del certificado de aeronavegabilidad de las licencias de la tripulación de vuelo y de que la aeronave ostente las marcas de nacionalidad y matrícula, multa de 300 a 3 mil salarios mínimos;

X. Operar la aeronave de manera negligente o fuera de los límites y parámetros establecidos por el fabricante de la misma, sin que medie causa justificada, multa de 300 a 3 mil salarios mínimos;

XI. No informar a la Secretaría o al comandante del aeropuerto más cercano, en el caso de incidentes o accidentes aéreos, dentro de las 48 horas siguientes a que tengan conocimiento de ellos, multa de 300 a 3 mil salarios mínimos;

XII. No utilizar durante la operación de la aeronave los servicios e instalaciones de ayudas a la navegación aérea, en caso de ser aplicable, multa de 300 a 3 mil salarios mínimos;

XIII. Realizar vuelos de demostración, pruebas técnicas o de instrucción, sin la autorización respectiva, multa de 300 a 3 mil salarios mínimos;

XIV. Volar sobre zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, sin autorización de la Secretaría, multa de 200 a 2 mil salarios mínimos;

XV. Arrojar o tolerar que innecesariamente se arrojen desde la aeronave en vuelo, objetos o lastre, multa de 200 a 2 mil salarios mínimos;

XVI. Negarse a participar en las operaciones de búsqueda o salvamento, salvo causa de fuerza mayor, multa de 200 a 2 mil salarios mínimos;

XVII. Realizar o permitir que se realicen abordos de la aeronave en vuelo, planificaciones aerofotográficas o aerotopográficas sin el permiso correspondiente, en el caso de tripular una aeronave civil extranjera, multa de 200 a 2 mil salarios mínimos y

XVIII. Cualquiera otra infracción a que se refiere esta ley o a sus reglamentos que no está expresamente prevista en este capítulo, será sancionada por la Secretaría con multa de 200 a 5 mil días de salario mínimo.

**Artículo 384.** Se le revocará la licencia al comandante de la aeronave que tripule en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes, sicotrópicos o enervantes o que permita que un miembro de la tripulación de vuelo participe en las

operaciones en ese estado o bajo tales efectos o cuando realice actos u omisiones que tiendan a la comisión de los delitos de contrabando y tráfico ilegal de personas, drogas y armas. Igual sanción se impondrá a cualquier miembro de la tripulación de vuelo, que se encuentre en los mismos supuestos.

**Artículo 385.** Los capitanes de puerto, en el ámbito territorial de su jurisdicción, impondrán una multa de 50 a 1 mil días de salario a:

I. Las empresas navieras por no cumplir con los requisitos que establece el artículo 255;

II. Las empresas navieras y operadores, por carecer del seguro a que se refiere el artículo 82;

III. Los capitanes y patrones de embarcaciones, por no traer a bordo de la embarcación el original del certificado de matrícula a que se refiere el artículo 248;

IV. Los capitanes de embarcaciones, por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 363;

V. Los patrones de embarcaciones, por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 265;

VI. Los tripulantes que incumplan con lo dispuesto en el artículo 261;

VII. El propietario o naviero que autorice o consienta el manejo de la embarcación o artefacto naval, cuando la tripulación no acredite su capacidad técnica o práctica y

VIII. Las personas que cometan infracciones a la ley o a sus reglamentos, no previstas expresamente en el presente capítulo.

**Artículo 386.** La Secretaría impondrá una multa de 1 mil a 10 mil días de salario a:

I. Las empresas navieras, por no cumplir con lo establecido en el tercer párrafo del artículo 234;

II. Los propietarios de las embarcaciones, por no cumplir con lo establecido en el tercer párrafo del artículo 220;

III. Los capitanes y patrones de embarcaciones por:

a) No enarbolar la bandera en aguas mexicanas;

b) Falta del despacho de salida del puerto de origen, de embarcaciones que arriben a puerto y

c) No utilizar el servicio de pilotaje o remolque, cuando éste sea obligatorio.

IV. Los concesionarios de marinas que, sin sujetarse a los requisitos establecidos en el reglamento, autoricen el arribo o despacho de embarcaciones de recreo y

V. Los pilotos de puerto, por infracción al artículo 240.

**Artículo 387.** La Secretaría impondrá una multa de 10 mil a 50 mil días de salario a:

I. Los propietarios de las embarcaciones o a las empresas navieras por:

a) Proceder al desguace, en contravención de lo establecido por el artículo 280;

b) No efectuar en el plazo que fije la autoridad marítima, la señalización, remoción o extracción de embarcaciones, aeronaves o artefactos navales a la deriva, hundidos o varados;

c) Por prestar los servicios a que se refiere el artículo 225 fracción I, sin permiso de la Secretaría;

d) Por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 247;

e) Por no contar con el seguro a que se refiere el segundo párrafo del artículo 344 y

f) Abanderar o matricular una embarcación o artefacto naval en otro Estado, sin haber obtenido previamente la dimisión de la bandera mexicana.

II. Las personas físicas o morales que actúen como agente naviero u operador, sin estar inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional;

III. Los capitanes o patrones de embarcaciones por:

a) Hacerse a la mar, cuando por mal tiempo o previsión de él, la autoridad marítima prohíba salir;

b) No justificar ante la autoridad marítima las arribadas imprevistas o forzosas de las embarcaciones y

c) No cumplir con la obligación establecida en el artículo 366.

IV. Los concesionarios, por incumplimiento a lo establecido en el artículo 246 y

V. Las personas que cometan infracciones a la ley o a sus reglamentos, no previstas expresamente en la presente ley.

**Artículo 388.** Cualquier otra infracción a esta ley o a sus reglamentos que no esté expresamente prevista en este capítulo, será sancionada por la Secretaría con multa de hasta 50 mil días de salario.

En caso de reincidencia. La Secretaría podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas, salvo las excepciones o casos específicos previstos en esta ley.

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

**Artículo 389.** En caso de terceros autorizados por la Secretaría para llevar a cabo verificaciones en los términos de esta ley, se les aplicará por violación a las condiciones que se establezcan en las autorizaciones respectivas, multa hasta de 50 mil días de salario vigente.

**Artículo 390.** El que sin previamente obtenido concesión o permiso de la Secretaría explote, aproveche u opere el transporte federal, perderá en beneficio de la nación, las obras ejecutadas a las instalaciones establecidas.

Una vez que la Secretaría tenga conocimiento de ello, procederá al aseguramiento de las obras ejecutadas y las instalaciones establecidas poniéndolas bajo guarda de un interventor, previo inventario que al respecto se formule. Posteriormente al aseguramiento se concederá un plazo de 10 días hábiles al presunto infractor para que presente las pruebas y defensas que estime pertinentes en su caso, pasado dicho término. La Secretaría dictará la resolución fundada y motivada que corresponda.

**Artículo 391.** El monto de las sanciones administrativas que se impongan a los permisionarios con motivo del servicio, será garantizado con el valor de los propios vehículos o mediante el otorgamiento de garantía suficiente para responder de las mismas.

En caso de que la garantía sea el vehículo, podrá entregarse en depósito a su conductor o a su legítimo propietario, quienes deberán presentarlo ante la autoridad competente cuando ésta lo solicite.

El propietario del vehículo dispondrá de un plazo de 30 días naturales, contado a partir de la fecha en que se fijó la multa para cubrirla, así como los gastos a que hubiere lugar; en caso contrario, se formulará la liquidación y se turnará, junto con el vehículo, a la autoridad fiscal competente, para su cobro, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 387 de esta ley.

**Artículo 392.** Al imponer las sanciones a que se refiere este título, la Secretaría deberá considerar:

I. La gravedad de la infracción;

II. Los daños causados y

III. La reincidencia.

**Artículo 393.** Las sanciones que se señalan en este título se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad penal que resulte ni de que, cuando proceda, la Secretaría revoque la concesión o permiso.

**Artículo 394.** Para declarar la revocación de las concesiones y permisos, suspensión de servicios y la imposición de las sanciones previstas en esta ley, se estará a lo siguiente:

I. La Secretaría hará saber al presunto infractor la causa o causas de la sanción, concediéndole un plazo de 15 días hábiles para que presente sus pruebas y defensas y

II. Presentadas las pruebas y defensas o vencido el plazo señalado en la fracción anterior sin que se hubieren presentado, la Secretaría dictará la resolución que corresponda en un plazo no mayor a 30 días naturales.

**Artículo 395.** Contra las resoluciones dictadas por la Secretaría con fundamento en esta ley, se podrá interponer, ante la propia Secretaría, recurso de reconsideración, dentro del plazo de 15 días naturales siguientes a la fecha de la notificación de tales resoluciones.

El recurso tiene por objeto revocar, modificar o confirmar la resolución reclamada y los fallos que se dicten contendrán la fijación del acto impugnado, los fundamentos legales en que se apoye y los puntos de resolución. Los reglamentos de la presente ley establecerán los términos y demás requisitos para la tramitación y sustanciación del recurso.

La interposición del recurso se hará mediante escrito dirigido a la autoridad emisora del acto, en el que se deberá expresar el nombre y domicilio del recurrente y los agravios, acompañándose los elementos de prueba que se considere necesarios, así como, en su caso, las constancias que acrediten la personalidad del promovente.

La interposición del recurso suspenderá la ejecución de la resolución impugnada.

La Secretaría dictará resolución en un término que no excederá de 60 días naturales contados a partir de la fecha en que se haya interpuesto el recurso.

**Artículos comparados de la legislación federal en materia de transportes**

Artículos 81 al 85. Ley de Aeropuertos.

Artículos 74 al 80. Ley de Caminos, Puertos y Autotransporte Federal.

Artículos 65 al 69. Ley de Puertos.

Artículos 86 y 92. Ley de Aviación Civil.

Artículos 136 al 140. Ley de Navegación.

**TITULO DECIMOCUARTO**

**De la Comisión Técnica Consultiva del Transporte Federal**

**Artículo 396.** La Comisión Técnica Consultiva del Transporte Federal será un organismo de consulta de la Secretaría con el objetivo de analizar en forma constante y permanente, la situación que prevalece en el país tanto en lo social, económico y jurídico al transporte que regula esta ley, emitiendo opiniones y salvaguardando los intereses de los ciudadanos mexicanos.

**Artículo 397.** Es obligación de la comisión comunicar a la Secretaría cualquier situación nacional e internacional que ponga en riesgo el transporte federal mexicano.

**Artículo 398.** La comisión podrá emitir opiniones sobre los asuntos siguientes:

I. Permisos o concesiones que le sean solicitados a la Secretaría cuando ésta así lo requiera;

II. Controversias o conflictos que surjan en materia de transporte federal cuando la Secretaría así lo requiera;

III. Cuando a juicio de la comisión sea necesario establecer rutas y transportes federales de acuerdo a la situación de mayor y menor influencia en la República y recomendarlas hacia el extranjero;

IV. En los casos de solicitudes de otorgamiento de permisos que como consecuencia del transporte aéreo, terrestre y marítimo en las zonas federales tenga relación con servicios conexos;

V. Sobre las diversas situaciones que se presenten dentro de las entidades federativas y municipios de la República con el propósito de respetar la soberanía y autonomía de éstos;

VI. El desarrollo del transporte federal en el interior del país;

VII. La protección del transporte federal mexicano frente al ámbito internacional;

VIII. Previa a la suscripción de un tratado internacional sobre transporte federal;

IX. Promover ante las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal la realización de programas específicos del transporte federal;

X. Estudiar y emitir recomendaciones necesarias para asegurar la congruencia y actualización de las normas, sistemas y procedimientos relacionados con el transporte federal;

XI. Expedir metodologías para establecer el equilibrio económico del transporte federal y

XII. Las demás que a juicio de la Secretaría se requiera.

**Artículo 399.** La integración de la comisión será por representantes oficiales con derecho a voz y voto que serán nombrados dos que serán el presidente y el secretario técnico por la Secretaría y uno de los demás organismos que de acuerdo a la Administración Pública Federal se requieran y asimismo por representantes no oficiales eventuales que también tendrán derecho de voz y voto y serán aquellos que pertenezcan a los gobiernos estatales y municipales cuando el transporte federal requiera de la intervención de éstos por la consecuencia de la circulación en sus zonas de transporte federal.

El secretario técnico levantará actas y certificaciones, así como dará seguimiento a los acuerdos tomados.

**Artículo 400.** Los acuerdos y resoluciones que suscriban las comisiones que cita este código serán por mayoría simple y deberán firmarlos los asistentes para su validez sin excepción alguna. En caso que se negaren o se negare una persona a firmar serán sancionados conforme a la presente ley.

**Artículo 401.** La comisión deberá celebrar juntas ordinarias por lo menos una cada mes y extraordinarias cuando lo acuerde así la Secretaría que será presidida por la persona que designe éste y quien comunicará por conducto del secretario técnico, los acuerdos de la comisión para su operación y seguimiento al sistema nacional de transporte federal.

La comisión notificará, con una semana de anticipación, la convocatoria para la celebración de la junta correspondiente en la que en forma discrecional podrá levantarla el secretario técnico pero siempre tendrá un punto de asuntos generales en el orden del día, para que sean tratados por los asistentes y en este caso, deberán inscribirlos por lo menos 48 horas antes de la junta los asuntos que quieran tratar los asistentes.

**Artículo 402.** Cuando lo requiera la comisión se coordinará con todas las dependencias tanto federales, estatales o municipales las que deberán proporcionar los datos que requiera la comisión para facilitar el desarrollo de los acuerdos de esta comisión, mismos que deberán ser lo más apegado a la realidad del objeto se requiera.

## TITULO DECIMOQUINTO

### Del sistema nacional del transporte federal

#### CAPITULO I

##### De la coordinación

**Artículo 403.** El sistema nacional del transporte establece las bases de coordinación entre la Federación, estados y municipios para su debido funcionamiento.

La aplicación de este sistema se hará con respeto absoluto a las disposiciones constitucionales definiendo en caso de alguna controversia en cuanto a la aplicación de este sistema a través de la Comisión Técnica Consultiva mediante la amigable composición emitiéndose el acuerdo correspondiente una vez que se logre la conciliación o en su caso no se llegue a ésta.

**Artículo 404.** El Sistema Nacional de Transporte Federal, de acuerdo a la opinión y análisis que emita la comisión técnica consultiva del transporte federal y autorizada por la Secretaría ejecuten la actividad recomendada que deberá tener por objeto planear, programar, presupuestar, elaborar proyectos, coordinar, administrar, conservar, evaluar y coadyuvar al desarrollo del transporte federal evitando invasiones de competencias jurisdiccionales y legislativas de los gobiernos estatales y municipales.

**Artículo 405.** Para el cumplimiento de los fines el Sistema Nacional de Transporte Federal deberá:

I. Coordinar las actividades relacionadas con el transporte federal y las entidades federativas, así como los municipios para el acceso del transporte federal en forma precisa y ordenada, mediante el desarrollo demográfico y económico del país;

II. Realizar estudios y proyectos que sean necesarios para el desarrollo del transporte federal;

III. Planificar mediante estrategias el beneficio económico que a través de las concesiones y permisos que conceda el Gobierno Federal para que puedan repercutir por medio del transporte para el desarrollo de los estados y los municipios;

IV. Coordinar en materia de seguridad pública un sistema que permita dar seguridad a los usuarios del transporte federal;

V. Coordinar con las autoridades federales, estatales y municipales, la prevención de los aspectos que se relacionen a la protección del medio ambiente y salud por efectos que se relacionen con contaminantes o tóxicos que por el uso del transporte federal se generen;

VI. Establecer sistema disciplinados con objeto de este código;

VII. Establecer relaciones con la comunidad;

VIII. Revisar y proponer medidas para agilizar los procedimientos aduanales;

IX. Establecer un sistema de estadísticas regional y nacional;

X. Coordinar con las entidades federativas la prestación del servicio del control de tránsito aéreo,

radioayudas, telecomunicaciones e información necesaria para el desarrollo del transporte federal y

XI. Las relacionadas con las fracciones anteriores.

## CAPITULO II

### De las autoridades competentes

**Artículo 406.** Las autoridades competentes de la Federación, los estados y los municipios, serán responsables de nombrar a sus representantes para la integración del Sistema Nacional del Transporte, siendo los cargos honoríficos.

Todos los acuerdos se llevarán a cabo mediante la suscripción de las autoridades involucradas.

**Artículo 407.** El sistema se coordinará con el Registro Público del Transporte Federal para el desarrollo de su objeto y atribuciones.

**Artículo 408.** El sistema, mediante estadísticas, automatizará los datos y cifras relevantes sobre los servicios de rutas, destinos a lugares terminales centrales de carga, aeropuertos, puertos, accidentes, daños materiales, así como de acuerdo al sistema se consideren relevantes para el estudio que se relacione con el transporte federal en los fenómenos económicos, demográficos y sociales.

El sistema se coordinará con otros sistemas nacionales que de acuerdo a su objeto sean compatibles con el transporte federal.

## CAPITULO III

### Convocatoria e integración

**Artículo 409.** El Sistema Nacional de Transporte Federal se reunirá, previa convocatoria que realice el Secretario de Comunicaciones y Transportes en forma periódica para realizar los objetivos indicados en esta ley, anterior así como cuando lo estime conveniente la Comisión Técnica Consultiva.

**Artículo 410.** El Sistema Nacional de Transporte estará integrado por la persona que designe el Secretario de Comunicaciones y Transportes y una persona de las demás autoridades que tengan relación con el tema a tratar y el seguimiento a las actividades que se pretendan ejecutar, por ser un organismo de ejecución y cuyas facultades ya se encuentran previstas dentro de las leyes. No será necesario el crear un organismo, sino que únicamente se coordinarán facultades ejecutivas para lo previsto en la presente ley.

**Artículo 411.** Las juntas que realice el Sistema Nacional de Transporte serán presididas por un presidente que será el representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, al igual que el secretario técnico y los demás asistentes tendrán el carácter de vocales con derecho a voz y voto, tomándose los acuerdos por mayoría simple. En caso de empate, se diferirá la junta para celebrar otra en un término no mayor de 10 días a efecto de que los asistentes tengan la posibilidad de analizar los puntos pendientes de acuerdo y en caso de que el empate persista el presidente tendrá el voto de calidad.

**Artículo 412.** El secretario técnico tiene las facultades siguientes:

- A) Levantar actas y certificar acuerdos.
- B) Ejecutar y dar cumplimiento a los acuerdos.
- C) Elaborar y publicar informes.
- D) Coordinarse con las autoridades federales, estatales y municipales.
- E) Automatizar, sistematizar y administrar lo relacionado con este sistema.
- F) Coordinar las acciones para el desempeño con calidad del sistema.
- G) Todo lo relacionado con los incisos anteriores.

**Artículo 413.** Los acuerdos del sistema se publicarán en el *Diario Oficial* de la Federación y en el órgano oficial de publicación de las entidades federativas y la gaceta de la Secretaría, así como los representantes que acudan a las reuniones tendrán derecho a suscribir el acuerdo correspondiente en forma conjunta con el representante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como funcionarios federales que concurren y quienes estén en esta junta en su carácter de mandatarios de las entidades federativas y de los municipios.

Serán responsables de la publicación del punto de acuerdo en la Federación el presidente del sistema y el representante del órgano oficial de publicación de las entidades federativas que hayan comparecido a dicha junta.

**Artículo 414.** La concertación de acciones a que se refiere el sistema federal del transporte en caso de que se estime conveniente por la relevancia del punto de acuerdo, se podrá celebrar un convenio

de coordinación y colaboración entre las partes involucradas para establecer las bases de lo acordado.

## TITULO DECIMOSEXTO

### De la Comisión Reguladora del Transporte Federal

#### CAPITULO I

##### Objeto e integración

**Artículo 415.** La Comisión Reguladora del Transporte Federal, como órgano desconcentrado de la Secretaría gozará de autonomía operativa y actuará como conciliador o arbitro de las controversias que surjan de los asuntos relacionados con el transporte federal.

**Artículo 416.** La comisión no tendrá competencia cuando la controversia tenga por objeto actos delictuosos o laborales o infracciones de tránsito, relacionados con el transporte federal.

**Artículo 417.** Cuando algún transporte federal mexicano se vea implicado en una controversia con un transporte extranjero para efectos de este código, se aplicará el tratado internacional que se haya celebrado y sea parte México, en caso contrario se aplicarán las disposiciones de esta ley.

**Artículo 418.** Es requisito de procebilidad para los asuntos relacionados con el transporte federal cuando surja alguna controversia, con excepción de los hechos constitutivos de un delito o infracción de tránsito o laborales, se dé cumplimiento con la conciliación que señala este título.

Cumplida con la conciliación, se dejarán a salvo los derechos de quienes sean partes para continuar con el arbitraje que señala este título o en su caso acudir ante la instancia correspondiente.

Para continuar con el arbitraje será requisito de procebilidad que las partes estén de común acuerdo en someterse a éste.

**Artículo 419.** La comisión se integrará por tres miembros: un representante del Poder Ejecutivo, un representante del sector del transporte federal y un representante del Congreso de la Unión. El primero será el presidente, el segundo el conciliador y el tercero el secretario, siendo honoríficos los cargos.

La forma de nombramiento de los integrantes, las facultades y organización interna de la comisión se determinarán en el reglamento interior correspondiente que expidan los tres órganos mencionados de común acuerdo, que deberá ser aprobado por el Congreso de la Unión.

**Artículo 420.** Los integrantes tendrán derecho de voz y voto, siendo por mayoría sus resoluciones para los efectos legales a que haya lugar. Para la validez de éstas se requerirá forzosamente la suscripción de los tres. En caso de rebeldía de alguno de ellos se hará constar en un acta turnándose para la aplicación de la sanción que establezca este código.

**Artículo 421.** El presidente presidirá las audiencias, el secretario levantará las actas, que deberán ser suscritas por los integrantes de la comisión cualquiera que sea la naturaleza jurídica de éstas, el conciliador arbitro será quien intervenga en la amigable composición y en la vigilancia imparcial del proceso, conciliación y arbitraje en su caso.

**Artículo 422.** En las audiencias deberán intervenir todas las partes involucradas en la controversia, en caso de inasistencia de una de ellas, se aplicaran los medios de apremio que consistirán en multa.

Hasta por 3 mil días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal y en caso de reincidencia se procederá a un arresto hasta por 36 horas.

El presidente podrá solicitar el uso de la fuerza pública cuando se requiera motivando y fundando su resolución.

**Artículo 423.** Si la comisión notara que de los hechos de la controversia o durante el proceso se desprendieran situaciones que puedan ser constitutivas de delitos, se dará vista inmediatamente al Ministerio Público Federal, para que resuelva lo que a su representación compete o que tengan relación con infracciones de tránsito o relación de trabajo subordinado desechará de plano la demanda.

La comisión jurisdiccionalmente se instalará en el Distrito Federal y en cuatro áreas regionales que establezca el reglamento interno en el interior del país, de acuerdo a la necesidad que se requiera tanto no surja ésta será competente para toda la República la del Distrito Federal para conocer de los asunto relacionados en este título.

**Artículo 424.** La personalidad de las partes se acreditará en términos de la legislación civil federal y en su caso, de la mercantil.

## CAPITULO II

### Del procedimiento de conciliación y arbitraje

**Artículo 425.** La demanda se presentará ante la comisión reguladora del transporte federal en original y copia para cada una de las partes involucradas en la controversia, otra para el interesado y un tanto más para el registro público del transporte federal.

**Artículo 426.** La comisión notificará el inicio y la conclusión del procedimiento establecido en este código, de la controversia o cualquier situación jurídica que se derive de ella al registro público del transporte federal para su debida inscripción.

**Artículo 427.** El procedimiento se iniciará con la presentación de procedimientos civiles, así como una propuesta razonada de conciliación, relacionando con los hechos los documentos que como prueba adjunte, salvo los que por razones no imputables al interesado no los tuviera, posteriormente no se le recibirá ningún documento.

Si el actor no cumpliera con los requisitos o prevenciones que se le hicieran en el término de tres días a partir de la fecha de notificación se desechará de plano la demanda.

**Artículo 428.** La comisión sólo admitirá pruebas documentales que se relacionen con la controversia pudiendo ser contratos, permisos, acuerdos, peritajes, constancias, fotografías, fe de hechos notariales, videos o cualquier otro que por su naturaleza se relacione con los mencionados, además la presuncional legal y humana en su doble aspecto e instrumental de actuaciones.

La comisión desechará cualquier otro medio de prueba distinto a los mencionados en el artículo anterior.

**Artículo 429.** Admitida la demanda se continuará el procedimiento en la forma siguiente:

#### I. Conciliación:

a) Recibida la demanda y admitida se dará vista a la parte contraria para que dé contestación a la misma, ofreciendo pruebas y documentos de acuerdo a lo establecido en este código en el término de cinco días a partir del día siguiente de

la notificación, fijándose la fecha y hora de la audiencia dentro del término de 10 días a partir de la notificación a la parte demandada.

b) En la audiencia de conciliación las partes, de común acuerdo, expondrán la propuesta de amigable composición que tuvieran y que será valorada en dicha audiencia a forma de lograr por medio de ésta se dé por concluido el asunto.

c) En caso contrario, se propondrá a las partes se continúe el procedimiento a través del arbitraje; de aceptarlo, se fijará fecha y hora para la celebración de la audiencia que tendrá que ser dentro de un periodo de 10 días siguientes a la fecha de celebración de la audiencia de conciliación.

d) En caso de que no se continuase con el procedimiento de arbitraje, las partes tendrán a salvo sus derechos para ejercerlos ante la instancia correspondiente.

#### II. Arbitraje:

a) En el supuesto del inciso c, señalado en la fracción I de este artículo, el secretario; previo a la audiencia de arbitraje, dictará auto de calificación de pruebas, admitiendo las que así procedan y desechando las que no lo fueren así.

b) El día de la audiencia de desahogo de pruebas y de alegatos se iniciará por las manifestaciones u objeciones que tuvieran que hacer las partes concurrentes, siendo escuchados por el secretario, posteriormente se pasará al desahogo de los alegatos pudiendo manifestar verbalmente cada parte hasta por tres minutos lo que a su derecho convenga, en una sola participación.

c) Concluida la etapa de alegatos, se pasará el asunto para dictar el laudo que conforme a derecho proceda.

d) En caso que a alguien le cause agravios el laudo, podrá interponer el recurso que proceda conforme a derecho.

**Artículo 430.** De las audiencias que se celebren se levantará un acta circunstanciada en la que deberá ser suscrita por cada una de las partes y los integrantes de la comisión, en estas audiencias no procederá el diferimiento y se levantarán con o sin asistencia de las mismas.

**Artículo 431.** En caso de que se someta al proceso indicado en este capítulo una persona que sea extranjera, deberá acreditar su legal estancia dentro

del país en términos de la ley migratoria; en caso contrario, se desechará de plano comunicando éste asunto la comisión a la Secretaría, Registro Público y a la autoridad migratoria

**Artículo 432.** Las actuaciones serán por escrito con excepción a los alegatos que se mencionan en el arbitraje que necesariamente tiene que ser en forma verbal.

**Artículo 433.** En los laudos se precisará la fecha, integrantes de la comisión, partes análisis de las pruebas ofrecidas y admitidas y desechadas, deberán reunir en todo momento un capítulo de proemio, resultando, considerando, puntos resolutivos, así como los razonamientos del principio de congruencia que toda resolución debe llevar.

**Artículo 434.** Las actuaciones derivadas de este código y este capítulo serán en días y horas hábiles, todos los que señale el Código Federal de Procedimientos Civiles, salvo que por la situación jurídica de gravedad del asunto se habiliten días inhábiles para lo cual se dictará el acuerdo correspondiente de autorización.

**Artículo 435.** Serán consideradas horas hábiles para la actuación de controversias relacionadas con el transporte federal de 9:00 a 14:30 horas de acuerdo a los días considerados como hábiles, salvo las que dada la gravedad de un asunto se actúe fuera de este horario; las promociones y escritos serán presentadas únicamente dentro del horario referido.

**Artículo 436.** El término para presentar la demanda contra actos derivados del transporte federal por una controversia lo será de 30 días hábiles a partir de la fecha que tenga conocimiento el interesado.

permisionario o persona autorizada para ser titulares del transporte federal.

**Artículo 438.** El registro estará bajo la responsabilidad de un titular, designado por el Secretario de Comunicaciones y Transportes y contará con registradores, así como con el personal que sea necesario para el adecuado desempeño de sus funciones, de acuerdo a su reglamento interior.

**Artículo 439.** Para ser titular del registro o registrador deberá acreditarse lo siguiente:

Para ser titular del registro:

I. Ser ciudadano mexicano;

II. Poseer título de licenciado en derecho, expedido por institución de educación superior con reconocimiento de validez de estudios, en términos de la legislación correspondiente;

III. Haber ejercido la profesión por lo menos durante cinco años y

IV. Acreditar que tiene conocimientos en materia registral.

Para ser registrador:

I. Ser ciudadano mexicano.

II. Poseer título de licenciado en derecho, expedido por institución de educación superior con reconocimiento de validez de estudios, en términos de la legislación correspondiente.

III. Acreditar que se tienen conocimientos en materia registral.

Corresponde al titular del registro:

I. Coordinar las actividades del registro

II. Fijar criterios obligatorios para los servicios del registro en el caso de divergencia en los actos y resoluciones

III. Hacer las inscripciones que procedan y expedir las certificaciones y constancias que le sean solicitadas

IV. Ejercer la fe pública registral, para lo cual se auxiliará del personal de la institución.

V. Realizar el estudio integral de los documentos que le sean turnados para determinar la procedencia de su registro.

## TITULO DECIMOSEPTIMO

### Del Registro Público del Transporte Federal

#### CAPITULO I

##### Objeto e integración

**Artículo 437.** La Secretaría creará el Registro Público del Transporte Federal con una oficina central en el Distrito Federal y regional en los lugares que determine la Secretaría y su objeto es inscribir todo lo que cree, modifique o extinga los derechos y obligaciones del concesionario o

VI. Señalar el monto de los derechos por cubrir de conformidad con lo establecido de acuerdo a la ley que corresponda.

VII. Ordenar, bajo su estricta vigilancia y supervisión, que se hagan los asientos en el folio correspondiente y autorizarlos con su firma.

VIII. Las demás que señalen el presente código y otros ordenamientos aplicables.

## CAPITULO II

### Automatización y forma de inscripción

**Artículo 440.** En el registro se automatizará un sistema de secciones y folios para hacer las inscripciones a que se refiere esta ley y se almacenará la información en medios electrónicos.

**Artículo 441.** Los folios contendrán los datos siguientes:

I. Fecha y hora de presentación, así como el número progresivo que corresponda a cada documento recibido.

II. Naturaleza del documento que se presenta.

III. Nombre del registrador a quien se hubiere turnado el documento.

IV. Calificación del documento y, en su caso, motivos de la suspensión o denegación de su trámite.

V. Observaciones especiales, si las hubiere.

**Artículo 442.** Los folios constarán en dos ejemplares; uno de ellos quedará en la oficina del registro y la oficina que reciba la solicitud deberá remitir el otro ejemplar a la Secretaría para su custodia y conservación.

Toda anotación o inscripción hecha en un folio será comunicada al titular del registro público por la oficina local correspondiente, a fin de que siempre exista identidad plena entre ambos ejemplares.

**Artículo 443.** Los documentos que requieran de inscripción deberán presentarse por los interesados en la oficina del registro, con una solicitud escrita y los anexos pertinentes. La presentación podrá hacerse personalmente o por correo certificado con acuse de recibo o bien mediante servicio de mensajería. Los interesados deberán cubrir previa-

mente el pago de derechos de acuerdo al procedimiento establecido en esta ley.

**Artículo 444.** Recibido un documento, procederá a su calificación integral, en un plazo de cinco días hábiles, para determinar si procede su inscripción de acuerdo con las disposiciones aplicables.

Procederá la suspensión de trámite en los casos de omisiones subsanables y la denegación cuando éstos sean insubsanables.

Si el registrador suspende o deniega la inscripción, lo notificará al interesado, quien contará con 10 días hábiles para subsanar las irregularidades o recurrir la resolución.

Si en el plazo mencionado el interesado no cumple con los requisitos exigidos ni interpone el recurso que proceda, el documento respectivo se le devolverá o se pondrá a su disposición.

Cuando el interesado subsane las omisiones o defectos, la oficina hará la inscripción dentro de los siguientes cinco días hábiles.

Los documentos que no sean retirados dentro de los 30 días siguientes a la notificación serán remitidos al archivo general del registro.

**Artículo 445.** Cuando se trate de omisiones subsanables consistentes en la falta de certificados u otras constancias que, debiendo ser expedidas por alguna autoridad, no lo sean con la debida oportunidad, y siempre que se acredite de manera fehaciente que se presentó la solicitud y se cubrieron los derechos correspondientes, el registrador hará la anotación preventiva del documento de que se trate, con expresión de las observaciones del caso. Subsanada la omisión, se inscribirá el documento en la parte correspondiente del folio, sin perjuicio de la prelación adquirida.

**Artículo 446.** El registrador no calificará la legalidad de la orden judicial o administrativa que decrete la inscripción de un asiento, pero si a su juicio concurren circunstancias por las que legalmente no deba hacerse, dará cuenta a la autoridad ordenadora. Si a pesar de ello, ésta insiste, se procederá conforme a lo ordenado y se tomará razón del hecho en el asiento correspondiente.

**Artículo 447.** Las notificaciones se harán:

I. A las autoridades, por oficio o personalmente a quien las represente si estuviere presente. Tra-

tándose de una resolución definitiva, la notificación se hará siempre por oficio y

II. A los particulares, personalmente o por correo certificado con acuse de recibo, cuando:

- a) Se requiera subsanar una deficiencia del documento.
- b) El titular del registro encargado de la oficina estime que se trata de un caso urgente o lo consideren necesario.
- c) Se trate de una resolución definitiva.
- d) Cuando lo ordene el registrador.

Fuera de los casos señalados en la fracción anterior, las notificaciones se harán por lista autorizada, la que se fijará en lugar visible dentro de las 24 horas siguientes a la que se haya dictado la resolución.

**Artículo 448.** La rectificación podrá ser de oficio o a instancia de parte; de oficio cuando la Secretaría lo ordene por haber recibido una orden judicial, una orden administrativa o por error del registrador; es de instancia de parte cuando lo solicita el interesado.

La rectificación de los asientos hechos en los folios sólo procederá cuando exista discrepancia entre la inspección y el documento inscrito o por las causas señaladas en el artículo anterior.

**Artículo 449.** Se entenderá que existe error material cuando sin intención cambie el sentido general de la inscripción, así cómo cuando se escriban unas palabras por otras, se omita la expresión de alguna circunstancia, se equivoquen los nombres o los números al copiarlos del título o se practique un asiento distinto del que corresponda o por orden judicial o administrativa o por error del registrador.

Las rectificaciones de asientos se notificaran personalmente a los interesados.

La rectificación se realizará mediante un nuevo asiento que deberá ser utilizado con la firma del registrador y producirá efectos a partir de la fecha en que se efectúe la notificación de la rectificación.

**Artículo 450.** Exención del pago de derechos por el nuevo asiento cuando el error sea imputable al registro, lo cual se presume salvo prueba en contrario.

**Artículo 451.** En ningún caso la rectificación perjudicará los derechos adquiridos por tercero a título oneroso y de buena fe durante la vigencia del asiento que se rectifique.

**Artículo 452.** La cancelación procede únicamente por petición de las personas interesadas o por orden de autoridad competente y se hará constar en el folio correspondiente, con la indicación de la causa que la motivó.

Cuando se trate de cancelación de la inscripción hecha en el folio especial para embarcaciones en tráficos internacionales, solamente podrá solicitarla su titular, previo aviso a la Secretaría de que la embarcación dejará de realizar transporte internacional de manera exclusiva. También procederá la cancelación sin perjuicio de las sanciones aplicables, cuando la Secretaría tenga conocimiento de que una embarcación inscrita en dicho folio efectúa transporte de cabotaje. En estos casos, la Secretaría deberá escuchar y recibir las pruebas que le aporte el interesado.

**Artículo 453.** Las anotaciones preventivas se cancelarán:

I. Por caducidad o por inactividad del interesado durante el plazo de 180 días naturales a partir del día siguiente del último acto.

II. A petición de parte interesada o por orden de autoridad competente.

III. Por su conversión en inscripción cuando el derecho que proteja haya quedado registrado de manera definitiva.

Todos los acuerdos de cancelación deberán ser autorizados por el titular del registro o por el registrador de la oficina local, según corresponda.

**Artículo 454.** La reposición del folio procede, a petición de parte interesada o por orden de autoridad competente, cuando por destrucción o mutilación de los asientos registrales se haga imposible su consulta.

La reposición se hará únicamente con vista en los documentos que dieron origen a los asientos.

**Artículo 455.** El titular del registro o los registradores, en su caso, previa solicitud, certificaciones de los contenidos de los folios, así como de la existencia de asientos de cualquier clase.

Las certificaciones pueden ser literales o concretarse a determinados contenidos, de los asientos existentes en los folios del registro.

**Artículo 456.** Las solicitudes deberán presentarse por escrito y en su caso, contener los antecedentes registrales y demás datos que sean necesarios para la localización de los asientos sobre los que deba versar la certificación.

**Artículo 457.** Los certificados se expedirán, a más tardar, tres días hábiles después de haberse presentado la solicitud y cubierto los derechos correspondientes.

#### ARTICULOS TRANSITORIOS

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

**Segundo.** Se derogan los artículos del 1o. al 80 de la Ley de Caminos y Puentes y Autotransporte Federal; 1o. al 92, de la Ley de Aviación Civil; 1o. al 85 de la Ley de Aeropuertos; 222 al 232 y 234 al 250 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo; 1o. al 69 de la Ley de Puertos; 1o. al 140 de la Ley de Navegación, así como los artículos 1o. al 58 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y se derogan todas las demás disposiciones legales que se opongan a lo dispuesto por esta ley.

**Tercero.** Los trámites y autorizaciones expedidas con anterioridad a la vigencia de esta ley continuarán aplicándose por las disposiciones legales aplicables anteriores a la entrada en vigor a esta ley.

**Cuarto.** Lo que se encuentre en trámite y no autorizado por la Secretaría a la fecha de entrada en vigor de esta ley se aplicara el mismo.

México, D.F., a 15 de diciembre de 2001.— Diputados: *José R. Escudero, Orestes Eugenio Pérez Cruz, Juan Manuel Duarte Dávila, Alejandro Gutiérrez Gutiérrez, Ramón Soto Reséndiz, Mercedes Hernández R., Alonso Ulloa, Esteban Sotelo Salgado, Noé González, José T. Lozano y Pardinás, Arturo San Miguel, Francisco Raúl Ramírez A. Navarrete y Emilio Goicoechea.*»

**La Presidenta:**

**Túrnese a la Comisión de Transportes.**

#### SECTOR SALUD

**La secretaria Martha Silvia Sánchez González:**

Con el permiso de la Presidencia:

Con fundamento en los artículos 58 y 59 de Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, a nombre de mis compañeros diputados federales del Partido Revolucionario Institucional, integrantes de la Comisión de Salud de esta LVIII Legislatura del honorable Congreso de la Unión, hago una proposición con punto de acuerdo en relación a la repartición equitativa a las entidades federativas del presupuesto asignado a la Secretaría de Salud para el ejercicio 2002 y los subsecuentes.

#### ANTECEDENTES

El Sistema Nacional de Salud cubre la demanda de la población derechohabiente (DH) y no derechohabiente (NDH) o abierta. Los DH son atendidos en el Sistema de Seguridad Social Integrado por el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), el Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (ISSSTE) y el Instituto de Seguridad Social de las Fuerzas Armadas de México (ISSFAM). Los NDH son atendidos por los Servicios Públicos de Salud integrados básicamente por la Secretaría de Salud (SSA) estatales, el programa IMSS-Solidaridad, el Sistema Nacional del Desarrollo Integral de la Familia (SN del DIF).

El Sistema de Seguridad Social atienden a los trabajadores asalariados del sector público y privado y a sus familiares. Se clasifican en dos grupos: el primero, integrado por los asegurados que son fundamentalmente los cotizantes; el segundo, conformado por los derechohabientes, que son, los pensionados y los familiares directos de ambos. Asimismo, su fuente de financiamiento está determinada por la combinación de cuotas patronales, gubernamentales y de los trabajadores.

Los servicios públicos de salud operan programas como: el componente de salud del Progreso y el Programa de Ampliación de Cobertura (PAC); las entidades coordinadas por la Secretaría de Salud (SS), los Servicios Estatales de Salud (SES) y el Programa IMSS-Solidaridad. Se financian con el Fondo de Aportaciones para los Servicios de Salud (FASSA) y una cuota de recuperación ajustada a

las posibilidades socioeconómicas de los demandantes.

El modelo de descentralización de los servicios de salud propuesto por el Banco Mundial establece competencias entre la Federación y los gobiernos locales respecto a las funciones de financiamiento y provisión de servicios.

En el financiamiento, la Federación debe asegurar un nivel mínimo de gasto equitativo por habitante tomando en cuenta las características socioeconómicas y epidemiológicas de cada región y estableciendo una fórmula para transferir recursos federales hacia las entidades. Los gobiernos locales tienen la facultad de complementar el financiamiento de sus sistemas con cuotas de los usuarios.

En la provisión de los servicios, las funciones de la Federación son de regulación y evaluación; abarcan desde definir un paquete básico de servicios obligatorio para todas las regiones (equidad)<sup>1</sup> hasta establecer sistemas de información para la evaluación de las políticas sanitarias. Los gobiernos locales son los encargados de llevar a cabo la operación de los servicios, para ello, tienen un amplio margen de autonomía en la gestión de los recursos financieros, humanos y materiales.

Específicamente, la propuesta de descentralización financiera del Banco Mundial consiste en que los estados cubran sus erogaciones en materia de salud, a través de los recursos que la Federación asigne a éstos, considerando criterios socioeconómicos y epidemiológicos y a través de las cuotas de los usuarios.

La descentralización de los sistemas de salud en México tiene como objetivo darle autonomía financiera y de gestión a los sistemas estatales encargados de atender a la población NDH o abierta. Las instituciones encargadas de atender a la población DH no están incluidas en la política de descentralización lo que significa que los lineamientos financieros y de gestión los determina directamente la Federación.

En México, se han presentado dos etapas en la descentralización de los servicios de salud. La primera, fue un proceso parcial y se llevó a cabo en la década de los años ochentas. La segunda, integral y se ejecutó durante los años noventas.

**1 Equidad en atención a la salud: significa que una persona pueda tener acceso a un nivel mínimo de servicios, independientemente de sus características (nivel de ingreso, lugar de residencia etcétera) Ibidem. 17 p.**

(La descentralización parcial de los servicios de salud en México y la desvinculación con el modelo del Banco Mundial en materia financiera).

En las estrategias del Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988 se incluyó la descentralización de los servicios de salud únicamente para las dependencias que atienden a la población NDH y para los niveles de atención primero y segundo.

La Ley General de Salud fue promulgada en 1984 y distribuyó competencias sanitarias entre el Gobierno Federal y los siguientes 14 estados de la República: Tlaxcala, Nuevo León, Guerrero, Jalisco, Baja California Sur, Morelos, Tabasco, Querétaro, Sonora, Colima, México, Guanajuato, Aguascalientes y Quintana Roo. El proceso asignó a la Federación funciones de regulación (fijación de políticas, expedición de normas, control sanitario etcétera.) Y de evaluación, dejando a las entidades la operación de sus propios sistemas.

Sin embargo, el Gobierno Federal mantuvo centralizada las funciones financieras:

“La distribución de competencias de la Ley General de Salud, contrariamente a lo propuesto por el modelo del Banco Mundial, se enfoca exclusivamente en el aspecto de la provisión de los servicios, omitiendo toda referencia a los aspectos presupuestal y financiero.”

La Secretaría mantuvo atribuciones en materia de programación, presupuestación, ejercicio, contabilidad, control y evaluación del gasto.

“La proporción del gasto solventada con recursos propios de los estados fue el único margen de autonomía financiera concedida a las entidades federativas, es decir, la suma de aportaciones estatales y cuotas de recuperación, (su porcentaje respecto al financiamiento total fue aproximadamente del 20% en los primeros cuatro años del proceso).”

La principal limitación de este proceso descentralizador consistió en las restricciones sobre el manejo presupuestal y patrimonial impuestas a los estados descentralizados (baja autonomía de gestión) y su gran dependencia con respecto a los fondos federales. Además, algunas entidades descentralizadas no presentaron indicadores de productividad (cobertura, utilización, accesibilidad, calidad etcétera.) Significativamente superiores a otros estados que no participaron en la descentralización. Finalmente, la evaluación muestra que no hubo cambios en las condiciones de salud

de la población y que, en aquellos casos donde hubo mejorías, éstas no pueden atribuirse directamente a la política de descentralización.

(La descentralización integral de los servicios de salud en México y el ejercicio presupuestal.)

El Programa de Reforma del Sector Salud 1995-2000 incluyó a la descentralización como uno de los principales lineamientos, su fin fue "incrementar la eficiencia de la atención a la población NDH". Una diferencia respecto a la impulsada en la década de los ochenta es que integró a todas las entidades federativas del país y al Distrito Federal.

La descentralización iniciada en 1995 buscó ampliar los márgenes de autonomía de los estados para el manejo de los recursos financieros y para la toma de decisiones estratégicas en materia de salud. La condición para que las entidades decidan totalmente el destino de los recursos federales que reciben, es que cumplan con un nivel mínimo de acciones de salud determinadas a nivel federal en el llamado "paquete básico de servicios de salud".

Es decir, se pretende transitar de un esquema de control directo de los recursos por parte de la Federación hacia otro de autonomía en donde el Gobierno Federal asuma la función de evaluar los resultados obtenidos por los operadores del gasto, sin por ello interferir con sus decisiones.

Los recursos descentralizados (son ejercidos libremente por los estados) son transferidos de la asignación del presupuesto de la Secretaría de Salud hacia los estados a través del Fondo de Aportaciones para los Servicios de Salud (Fassa) del ramo 33.

Los elementos considerados para la determinación (y distribución) del Fassa son:

Inventarios de infraestructura médica y plantilla de personal en cada entidad, recursos que la Federación haya transferido a las entidades federativas durante el ejercicio fiscal inmediato anterior, ya sea con cargos a las previsiones para servicios personales o para cubrir gastos de operación e inversión y recursos que se destinen para promover la equidad en los servicios de salud, mismos que son distribuidos mediante la aplicación de una fórmula que toma en cuenta las tasas de mortalidad, los niveles de marginación y la población abierta de las entidades federativas.

En este sentido, el Fassa es un fondo de aportaciones cuyos criterios de asignación se apegan más a los lineamientos establecidos por el Banco Mundial, quien sostiene la tesis que los recursos públicos federales deben ser orientados en función de las necesidades socioeconómicas y epidemiológicas de las entidades federativas.

Es decir, el Fassa tiene la virtud de focalizar la problemática de salud a nivel estatal para asignar los recursos de manera más eficiente y equitativa.

En el siguiente punto se analizarán los criterios de equidad en materia de asignación del presupuesto público en salud considerando como eje de análisis a la población DH y NDH.

(Inversión pública y privada en el sector salud, 1990-1998.)

El gasto público en salud orientado para la población DH y NDH osciló entre 2% y 2.7% del PIB entre 1990 y 1998. De acuerdo a la Encuesta Nacional de Gasto e Ingreso de los Hogares (ENIGH, 1998) el gasto privado en salud para el mismo periodo fluctuó entre 2.06% y 2.97% del PIB. Es decir, el gasto total en salud en 1998 fue de 5.67% del PIB, tasa similar al promedio latinoamericano que es de 5.7%. (evaluar en qué conceptos se aplica ese gasto).

Sin embargo, el gasto público en salud está distribuido de manera inequitativa entre la población DH que es de 39 millones 120 mil 682 habitantes y la NDH que ascienda a 55 millones 555 mil 788 habitantes.

(Asignación presupuestaria del sector salud.)

Al sector salud y seguridad social (SS) se le asignaron 256 mil 745 millones de pesos del Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2001, los cuales se distribuyeron en los siguientes tres grandes rubros:

- Los organismos y empresas que son controlados directamente por la Federación obtuvieron 215 mil 209 millones de pesos. 83.83%.
- Los organismos, empresas, fondos y fideicomisos subsidiados obtuvieron 35 mil 451 millones de pesos. 13.81%.

• Los gastos federales en salud y seguridad social obtuvieron 6 mil 084 millones de pesos. 2.37%.

Los recursos asignados para atender a la población NDH en 2001 ascendieron a 30 mil 347 millones de pesos. 11.82%.

La partida más importante en el gasto público para atender a la población NDH es el Fassa, cuyos recursos en el año 2001 representó el 9.79% del gasto total en salud.

Por su parte, el gasto en salud para atender a la población DH en 2001 fue de 120 mil 704 millones de pesos. 47.01%.

De este análisis podemos inferir las siguientes observaciones:

No hay evidencia de equidad en la asignación presupuestal entre la población NDH y DH.

• Las instituciones que atienden a la primera población captan el 11.82% del gasto total en salud y las que atienden a la segunda población captan 47.01% del gasto total en salud. Esto significa que por cada peso asignado a la población NDH, a la DH le asignan cuatro.

• La iniquidad se hace más notable si consideramos que la población NDH es superior en 16 millones 435 mil 106 personas respecto a la población DH.

• Asimismo, el modelo de descentralización del sector salud propuesto por el Banco Mundial en lo referente a la asignación de los recursos financieros no se está cumpliendo en México, puesto que, los estados únicamente manejan de manera discrecional el 11.82% del gasto total en salud principalmente a través del Fassa y la Federación tiene un control directo del 47.01% del gasto total en salud (sin incluir las aportaciones a la seguridad social) teniendo como principal partida al IMSS.

En este primer nivel de análisis se han encontrado criterios de iniquidad en la relación presupuesto-gasto en salud. Sin embargo, la limitación de estas conclusiones es que son para una variable agregada (el gasto del sector salud), es decir, refleja la realidad desde una perspectiva general. Para obtener inferencias particulares en materia

de equidad, se desglosará la asignación presupuestaria del gasto en salud a nivel estatal.

En el análisis de asignación estatal en salud para atender a la población DH y NDH, obtenemos las siguientes observaciones:

Respecto a los recursos por habitante. La población demandante de salud pública tiene la siguiente asignación presupuestaria por habitante:

• De los estados con muy baja y baja marginación, el D.F. tiene la asignación más alta con 5 mil 600 pesos por habitante en promedio.

• De los estados con muy alta marginación, Veracruz tiene la asignación más alta con 910 pesos por habitante en promedio.

• De los estados con alta marginación, Campeche tiene la asignación más alta con 1 mil 410 pesos por habitante en promedio.

Respecto a los recursos por habitante. La iniquidad se presenta porque la asignación presupuestaria por habitante asignada para la población DH de los estados de baja y muy baja, muy alta y alta marginación es superior a la orientada para la población NDH, no olvidar que la población NDH es mayor a la DH.

Análisis de equidad considerando factores epidemiológicos.

Se espera que los estados de más alta y alta marginación tengan índices epidemiológicos más elevados respecto a los de muy baja y baja marginación. Por lo tanto, el criterio de asignación presupuestal equitativa tendría que considerar el factor epidemiológico.

Adicionalmente, el crecimiento futuro en la demanda de los servicios de salud público será mayor en los estados altamente marginados puesto que registran aceleradas tasas de natalidad y fecundidad. De esta manera, se evidencia la tesis que en los estados más marginados del país convergen problemas epidemiológicos y demográficos agudos, obligando a los hacedores de la política de salud en México a considerar estos factores para asignar recursos financieros.

«Por lo anteriormente expuesto propongo a esta soberanía el siguiente

## PUNTO DE ACUERDO

**Primero.** Se asigne a los estados, el presupuesto de manera justa y equitativa de acuerdo a:

- 1) Población derechohabiente y no derechohabiente.
- 2) Factores demográficos.
- 3) Factores epidemiológicos.
- 4) Factores de marginalidad.
- 5) Infraestructura física y humana de los sistemas estatales de salud.
- 6) Cobertura en servicios.
- 7) Índices de morbi-mortalidad.

**Segundo.** Se apliquen con cabalidad las acciones que propone el Programa Nacional de Salud 2001-2006, en la línea de acción 6.1 para asignar equitativamente los recursos, mismas que a continuación se enumeran:

1. Definir una nueva fórmula para asignar recursos hacia la población no asegurada. Para ello propondrá la revisión de los lineamientos de la Ley de Coordinación Fiscal para distribuir los recursos del Fassa.
2. Diseño de una política de aplicación de la fórmula que considere una fase de transición hacia la equidad presupuestal, que será discutida en el seno del Consejo Nacional de Salud. El objetivo es incrementar la porción del presupuesto asignado de acuerdo a criterios de equidad.
3. Definición de criterios explícitos para la asignación del presupuesto global de inversión que reflejen las necesidades de expansión de la infraestructura en correspondencia con la demanda de servicios. Estos criterios deberán ser consistentes con los criterios de equidad utilizados para la asignación de los recursos operativos.
4. Utilización de mecanismos de presupuestación o pago en las instituciones descentralizadas cuyo ámbito de operación es regional consistentes con la demanda observada de servicios, tanto en la SSA como en otras instituciones públicas.

5. Utilización de información sobre el volumen y complejidad de la actividad hospitalaria para estimar los costos de atención en las unidades hospitalarias.

6. Implantación de mecanismos de presupuestación acompañados de un mínimo de definiciones, criterios y sistemas de programación, presupuestación y registro del gasto que sean homogéneos y permitan consolidar la información de gasto a escala nacional.

7. Promoción al interior de los organismos públicos descentralizados de servicios de salud y otros organismos descentralizados de una asignación de recursos más objetiva y transparente, que busque reducir la iniquidad entre delegaciones, comunidades y municipios y que preserve el principio de solidaridad.

**Tercero.** No se disminuya el presupuesto con respecto al año próximo anterior y que el aumento que se asigne tenga concordancia con la inflación actual.

**Cuarto.** Es necesario que, dentro del conjunto de acciones que se requieren para cambiar la actual situación de asignación de recursos hacia las entidades federativas, se trabaje conjuntamente con la Secretaría de Salud para establecer los criterios para reformar la Ley de Coordinación Fiscal y otros ordenamientos que regulan este rubro.

Palacio Legislativo.— San Lázaro, a 15 de diciembre de 2001.— Diputados integrantes de la Comisión de Salud: *Héctor N. Esquiliano Solís*, secretario; *Samuel Aguilar Solís*, *Juan Ramón Díaz Pimentel*, *María Luisa Araceli Domínguez Ramírez*, *María de las Nieves García Fernández*, *Federico Granja Ricalde*, *Policarpo Infante Fierro*, *Arturo León Lerma*, *Santiago López Hernández*, *Enrique Meléndez Pérez*, *Olga Margarita Uriarte Rico*, *José Socorro Velázquez Hernández*, *Eduardo Abraham Leines Barrera*, *José María Guillén Torres*, *Marcos López Mora*, *Francisco Ríos Alarcón*, *Arnulfo Márquez Hernández*, *Juan N. Callejas A.*, *Roque Gracia*, *Gustavo Carvajal Moreno*, *José Yunes Z.*, *Jaime Mantecón R.*, *Eduardo Andrade*, *Enrique Ramos*, *Pedro Manterola Sainz*, *Edgar Consejo Flores*, *Nemesio Domínguez Domínguez* y *Martha Silvia Sánchez González.*»

**La Presidenta:**

**Túrnese a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública.**

MONTERREY, NUEVO LEON

**La secretaria Martha Silvia Sánchez González:**

Puntos de acuerdo para la creación de una comisión especial de investigación sobre los hechos del pasado 2 de diciembre en Monterrey, Nuevo León.

Honorable Asamblea: el pasado domingo 2 de diciembre en Monterrey, Nuevo León, se realizó un macrooperativo en el que, participaron distintos elementos de los cuerpos de seguridad pública que tienen competencia en el Estado; principalmente de competencia local. Los hechos difundidos hicieron evidentes inconsistencias en el procedimiento que provocaron severos cuestionamientos por el riesgo en el que se encontraron varias decenas de familias regiomontanas; la poca pericia que las autoridades demostraron en el desarrollo del citado operativo no sólo no cumplió con los mínimos requisitos de seguridad, eficiencia, sino que también actuó con un cuestionable apego a derecho.

El grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en el Congreso local del Estado de Nuevo León con el apoyo de los diputados locales de las bancadas del PRD y del PT, solicitaron la creación de una comisión especial con objeto darle seguimiento a, la investigación que se lleva a cabo en torno al operativo policiaco que tuvo lugar el pasado 2 de diciembre.

Esta solicitud fue rechazada por la mayoría panista del Congreso local del Estado de Nuevo León, quienes consideraron que la creación de esta comisión no era viable ya que no es asunto de competencia del Congreso de Nuevo León por considerar que corresponde al ámbito federal y no al local.

El citado operativo fue coordinado por la policía del Estado de Nuevo León y la orden de cateo fue emitida por una juez local, ciertamente el objetivo del operativo era el de aprehender a presuntos narcotraficantes, en él participaron, además de las policías locales, elementos de la PGR y del Ejército mexicano.

Por ello, los diputados priístas en virtud de la negativa de la mayoría panista del Congreso de Nuevo León para crear la citada comisión especial hacemos un llamado a esta Cámara para que se

tome un punto de acuerdo por esta honorable Asamblea, para esclarecer estos hechos y habiendo participado en el mismo elementos de dependencias federales, particularmente de la PGR y del Ejército mexicano, es que los diputados federales de Nuevo León por el grupo parlamentario del PRI, solicitamos la creación de una comisión especial que contribuya a llegar al esclarecimiento de los hechos en torno a este operativo e informar cabalmente a la sociedad sobre los hechos ocurridos el 2 de diciembre.

Esto es necesario en el marco del respeto al federalismo y a la autonomía del Estado de Nuevo León, en virtud de que la mayoría panista del Congreso local ha declinado asumir la responsabilidad constitucional de fiscalizar las acciones del Ejecutivo local, argumentando que el tema es de la competencia federal.

«En consecuencia con fundamento en el artículo 58 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, pongo a consideración de esta Asamblea, la siguiente a proposición con punto de acuerdo; en caso de no aprobarse entonces ni el Congreso local ni el Federal, cumplirán sus responsabilidades constitucionales.

#### ACUERDO

**Primero.** Sea creada en el seno de esta soberanía y en marco de sus atribuciones una comisión especial pluripartidista que dé seguimiento exhaustivo a las investigaciones en torno a los sucesos del pasado domingo 2 de diciembre del 2001 relativos a los cateos y aprehensiones efectuados en la colonia Las Torres en Monterrey, Nuevo León, principalmente en relación a la posible ilegalidad e ilegitimidad de las acciones de las autoridades involucradas.

**Segundo.** La Junta de Coordinación Política integre y presente una propuesta plural de integrantes de esta comisión especial.

Palacio Legislativo, a 15 de diciembre de 2001.—  
Diputados: *María Elena Chapa Hernández, Abel Guerra Garza, Arturo B. de la Garza Tijerina, Eloy Cantú Segovia, Ildelfonso Guajardo Villarreal y Juan Paredes Gloria.*»

**La Presidenta:**

**Túrnese a la Junta de Coordinación Política.**