Que reforma y deroga los artículos 10 y 11 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, a cargo del diputado Gustavo Adolfo Cárdenas Gutiérrez, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

El suscrito, Gustavo Adolfo Cárdenas Gutiérrez, diputado federal integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano de la LXIII Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, numeral 1, fracción I, 77, numerales I y II, y 78 del Reglamento Interior de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta asamblea, la presente iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 10 y deroga las fracciones, primera y segunda del artículo 11, del Capítulo Primero, Abanderamiento y Matrícula de Embarcaciones, del Título Segundo, De la Marina Mercante, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

I. Planteamiento del Problema

"Un barco no debería navegar con una sola ancla, ni la vida con una sola esperanza"

Epicteto

En el ámbito internacional el transporte marítimo se ha convertido en uno de los soportes fundamentales del crecimiento de la economía mundial.

El sector del transporte marítimo nacional representa cerca del uno por ciento del producto interno bruto (PIB) del país, lo que equivale a cerca de 15 mil millones de dólares.[1]

Es de dominio público que el 80% de la actividad petrolera,[2] se realiza en el mar y las posibilidades de desarrollo para la industria marítima pueden ser inmejorables, siempre y cuando se cumplan al 100% las leyes vigentes que aplican a la misma.

En lo que se refiere a la flota mercante dedicada a los servicios costa afuera y que sirve de apoyo a la industria petrolera mexicana, en los últimos años los empresarios mexicanos han realizado inversiones por más de seis mil millones de dólares,[3] en la adquisición de equipos nuevos y con tecnología de punta, lo que ha permitido llegar a ser la quinta flota más grande del mundo y la más moderna en la historia de Pemex.

Actualmente, más del 50% de las embarcaciones de bandera y matrícula mexicanas dedicadas a prestar servicios Costa Afuera se encuentran amarradas, fondeadas o sin operaciones comerciales, es decir sin producir actividad económica alguna, lo cual ha repercutido en la pérdida de

empleos altamente calificados, lo que representa un 60% de las más de 300,000 fuentes de empleo en comento,[4] así como, la imposibilidad para cumplir con los financiamientos de las embarcaciones y plataformas petroleras modernas, que se fueron adquiriendo a fin de estar preparado en las diferentes etapas de la implementación de la reciente Reforma Energética, la cual a más de dos años de haberse anunciado, no ha generado la certidumbre esperada ni reflejado los beneficios para la marina mercante mexicana, eso sin incluir el impacto negativo que la misma ha arrojado por la disminución de los ingresos fiscales y el incremento de las tasas de interés, lo que sin duda representa altos riesgos potenciales para la industria naviera.

Por ello, es necesario fortalecer el tráfico de cabotaje, principalmente el relacionado con el negocio Costa Afuera a partir de la reducción del número de embarcaciones extranjeras que quieren prestar servicio en las aguas marinas mexicanas (mar territorial, zonas contiguas y zona económica exclusiva, de México) a fin de fortalecer el mercado interno a través de mecanismos de equidad que propicien consolidar la soberanía tan necesaria para la unidad nacional.

Por lo anteriormente expuesto, compañeras y compañeros diputados propongo reformar y adicionar diversas disposiciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su apartado que refiere al abanderamiento y matrícula de embarcaciones a fin de restringir la simulación del abanderamiento con documentos que no amparan la propiedad de los barcos e impedir la flexibilización en la aplicación de los requisitos legales de dichos documentos evitando así los abusos de autoridad y fortaleciendo el marco jurídico que limite los actos ajenos a dicha normativa.

De esta manera planteo eliminar la palabra propietario del artículo 10 y sólo dejar el concepto “naviero” y, a su vez, eliminar las fracciones, primera y segunda del artículo 11, a fin de excluir la figura de arrendamiento financiero e impedir la simulación de abanderamiento que he referido en el cuerpo de esta exposición de motivos.

Llevar a cabo las modificaciones que esbozo no es otra cosa que actualizar de manera oportuna el marco normativo aplicable a la marina mercante y contrarrestar, de alguna medida, la crisis en la que se encuentra.

II. Fundamento legal de la iniciativa

Con motivo de esta iniciativa se incidirá en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

III. Denominación del proyecto de ley o decreto

Iniciativa con proyecto que reforma el artículo 10 y deroga las fracciones, primera y segunda del artículo 11, del Capítulo Primero, Abanderamiento y Matrícula de Embarcaciones, del Título Segundo, De la Marina Mercante, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

IV. Ordenamientos a modificar

Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

V. Texto normativo propuesto

Por lo expuesto, se presenta a esta soberanía la iniciativa con proyecto que reforma el artículo 10 y deroga las fracciones, primera y segunda del artículo 11, del Capítulo Primero, Abanderamiento y Matrícula de Embarcaciones, del Título Segundo, De la Marina Mercante, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos

Título Segundo

De la Marina Mercante

Artículo 10. Son embarcaciones y artefactos navales mexicanos, los abanderados y matriculados en alguna capitanía de puerto, a solicitud de**l** naviero, previa verificación de las condiciones de seguridad del mismo y presentación de la dimisión de bandera del país de origen, de acuerdo con el reglamento respectivo.

Artículo 11. Las personas físicas o morales mexicanas constituidas de conformidad con la legislación aplicable podrán, solicitar el abanderamiento y matriculación de embarcaciones y artefactos navales cuando sean de su propiedad.

VI. Artículos transitorios

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

Notas

1 Cameintram, disponible en www.cameintram.org, consultado el 18 de noviembre de 2016.

2 Pemex, disponible en www.pemex.com, consultado el 18 de noviembre de 2016.

3 Cameintram www.cameintram.org, consultado el 18 de noviembre de 2016.

4 Cameintram www.cameintram.org, consultado el 18 de noviembre de 2016.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 22 de noviembre del año 2016.

Diputado Gustavo Adolfo Cárdenas Gutiérrez (rúbrica)