

**COFEMER COFEMER - ARGUMENTOS SINDICATO NACIONAL PILOTOS DE PUERTO**

DOB

**De:** "Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto" <snppcen@prodigy.net.mx>  
**A:** <cofemer@cofemer.gob.mx>  
**Fecha:** 22/05/2008 03:53 p.m.  
**Tema:** ARGUMENTOS SINDICATO NACIONAL PILOTOS DE PUERTO  
**CC:** "CAMPECHE PILOTOS" <snppcam@prodigy.net.mx>, "CAYO ARCAS" <snppdgca@prodigy.net.mx>, "CIUDAD DEL CARMEN" <snppdeg@prodigy.net.mx>, "COATZACOALCOS" <pilotoscoatza@yahoo.com.mx>, "COZUMEL PILOTOS" <snpp04@prodigy.net.mx>, "ENSENADA" <pilote01@prodigy.net.mx>, "FRONTERA" <jogov59@hotmail.com>, "GUAYMAS PILOTOS" <delgymas@hotmail.com>, "HUATULCO" <damdela2@hotmail.com>, "LA PAZ" <pilotosdepuerto@prodigy.net.mx>, "LAZARO CARDENAS" <pilotolzc@prodigy.net.mx>, "MANZANILLO" <pilotoszlo@prodigy.net.mx>, "MAZATLAN" <snppmzt@mzt.megared.net.mx>, "PROGRESO" <pilotosprogreso@prodigy.net.mx>, "PUERTO VALLARTA" <snpp@prodigy.net.mx>, "ROSARITO" <snppros@prodigy.net.mx>, "SALINA CRUZ" <pilotosalinacruzax@prodigy.net.mx>, "SAN CARLOS" <capbuelna@hotmail.com>, "SANTA ROSALIA" <snppsr@hotmail.com>, "TAMPICO ALTAMIRA" <pilotostampico@hotmail.com>, "TOPOLOBAMPO" <snpptopo@prodigy.net.mx>, "TUXPAN PILOTOS" <pilotostuxpan@prodigy.net.mx>, "VERACRUZ PILOTOS" <pilotover@infosel.net.mx>, "Damian Cazarin Castro" <dcazarincastro@yahoo.com.mx>, <vmloba@prodigy.net.mx>, <jorgefumj@yahoo.com>, MERINO CAPITÁN <colmarcarmen@hotmail.com>, "CAMACHO CAPITAN" <macvpiloto@hotmail.com>, <pilotens1@yahoo.com.mx>, 'Fabiola del Carmen Ortíz Alejandro' <fabiolale77@hotmail.com>, <jorgegleza@yahoo.com.mx>

**Para:** M.D. Carlos García Fernández

Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria

**De:** Cap. Alt. Fernando Ramírez Martínez

Secretario General del Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto

RECIBIDO  
 2008 MAY 22 PM 5:01

En relación al ANTEPROYECTO DE REGLAMENTO GENERAL DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS, me permito expresar algunos argumentos los cuales se adjuntan en archivo electrónico para que sean tomados en consideración por esa Comisión a su digno cargo. No omito mencionar que el mencionado Proyecto fue un ejercicio democrático en el que participamos los distintos actores que conformamos la marina mercante y el sistema portuario nacionales.



**SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO**  
**Comité Ejecutivo Nacional**  
R.F.C. SNP 390620-6F5



México, D.F., a 20 de Mayo de 2008  
OFICIO CEN-SG-MEX-65/08

**Maestro en Derecho Carlos García Fernández**  
**Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria**  
**P r e s e n t e**

Distinguido Señor:

Me refiero al escrito de fecha 15 de mayo del año en curso, signado por el Ing. Roberto Chami Lizarraga, Gerente General de Transbordadores del Caribe, en el cual formula diversos comentarios en relación al artículo 527 del Anteproyecto de Reglamento General de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes sometió a consideración de la Comisión que Usted preside. Al respecto, me permito realizar las siguientes aclaraciones:

El Ing. Chami Lizarraga, cuestiona que la redacción del artículo en comento no permita la exención del servicio de pilotaje para barcos que transporten pasajeros, petróleo o sus derivados, así como mercancías peligrosas, opinión de la diferimos por lo siguiente:

El practicaje o pilotaje tiene como objetivo primordial garantizar y preservar la seguridad de las personas, las embarcaciones, las instalaciones portuarias y el medio ambiente, cuando los buques tengan que realizar maniobras en los puertos, así como en determinadas zonas restringidas.

Conforme a la justificación anterior, el pilotaje es obligatorio por disposición de ley, a fin de garantizar la vida humana, la seguridad del buque, su carga, las vías generales de comunicación por agua y las instalaciones portuarias. Por ello, de acuerdo con los párrafos tercero y cuarto del artículo 32 de la Constitución Federal<sup>1</sup>, es un servicio público que únicamente puede ser prestado por quienes tengan la calidad de mexicanos por nacimiento y, por su propia naturaleza, es una actividad prioritaria del Estado. Sus antecedentes son tan

<sup>1</sup> "Art. 32.- La Ley regulará el ejercicio de los derechos que la legislación mexicana otorga a los mexicanos que posean otra nacionalidad y establecerá normas para evitar conflictos por doble nacionalidad.

...  
En tiempo de paz, ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública. Para pertenecer al activo del Ejército en tiempo de paz y al de la Armada o al de la Fuerza Aérea en todo momento, o desempeñar cualquier cargo o comisión en ellos, se requiere ser mexicano por nacimiento.

Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practicaje y comandante de aeródromo.

...



# SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO

## Comité Ejecutivo Nacional

R. F. C. SNP 390620-6F5



antiguos como la propia navegación marítima, a la cual se encuentra íntimamente relacionado.

Dada su naturaleza, el servicio de pilotaje no está sujeto a las reglas de la libre oferta y demanda, ya que **es obligatorio**, se presta por riguroso turno y conforme a las tarifas aprobadas por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, lo que permite que cumpla con la finalidad de preservar la seguridad marítima, esencia misma del pilotaje. Esta concepción del servicio de pilotaje no es nueva, tal y como se advierte de los siguientes antecedentes legislativos:

Ley para el Servicio de Practicaje, en los Puertos, Ríos, Canales, Lagos y Lagunas de la República, publicada en el Diario Oficial de la Federación (D.O.F.) el 6 de febrero de 1925 (actualmente abrogada), en su artículo 5°, establecía la obligatoriedad del servicio de pilotaje en los siguientes términos:

*“Artículo 5°. Todos los buques mercantes, nacionales y extranjeros que entren, salgan o enmienden su lugar de atraque o fondeo en los lugares de la República en que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, haya declarado obligatorio el practicaaje para todas o algunas de las maniobras antes citadas, deberán efectuar éstas precisamente con práctico a bordo. Los capitanes o quienes hicieren sus veces, que infrinjan esta prevención, sufrirán las penas que para el caso señale esta ley.”*

La obligatoriedad del servicio de pilotaje fue recogida por el artículo 240 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicada en el D.O.F. el 19 de febrero de 1949, la cual reguló lo relativo a las exenciones de este servicio en el numeral 241:

*“Artículo 240.- Todas las embarcaciones que arriben, salgan o enmienden su lugar de atraque o fondeo en los lugares de la República en que la Secretaría de Comunicaciones haya declarado obligatorio el pilotaje para todas o algunas maniobras antes citadas, deberán hacerlas con pilotos de puerto a bordo. Los capitanes o quienes hicieren sus veces, que infrinjan esta prevención sufrirán las penas que para el caso señalen esta ley y su reglamentos.*

*No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los capitanes podrán bajo su responsabilidad, enmendar el fondeadero de sus barcos sin piloto de puerto a bordo, en caso de fuerza mayor y siempre que no hubiere piloto disponible en puerto, en el momento requerido. Es obligatorio el uso de remolcadores para las embarcaciones nacionales o extranjeras de quinientas toneladas en adelante, en los puertos que determine la Secretaría de Comunicaciones, de acuerdo con el reglamento respectivo.”*

*Art. 241. Quedan exceptuadas de la obligación de tomar piloto de puerto:  
Las embarcaciones mercantes nacionales hasta de quinientas toneladas brutas de arqueo, en sus maniobras de entrada y salida del puerto, siempre que las hagan conducir a remolque por otra embarcación y que estén mandadas por capitanes o patronos que reúnan las condiciones que previene el Reglamento de Pilotaje;  
Las embarcaciones mercantes nacionales hasta de quinientas toneladas brutas de arqueo, en sus maniobras de atraque y enmienda en el interior del puerto, siempre que lo hagan remolcando alguna embarcación que requiera legalmente servicio de pilotaje, y que estén mandadas por capitanes o patronos que reúnan las condiciones que previene el Reglamento de Pilotaje;*



# SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO

## Comité Ejecutivo Nacional

R.F.C. SNP 390620-6F5



La Ley de Navegación y Comercio Marítimos publicada en el D.O.F. el 21 de noviembre de 1973, también disponía que el servicio de pilotaje fuera obligatorio.

Ahora bien, como antecedente inmediato del artículo 527 del Anteproyecto en comento, tenemos que la Ley de Navegación (abrogada y sustituida precisamente por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que se pretende reglamentar) publicada en el D.O.F. el 4 de enero de 1994, establecía la obligatoriedad del pilotaje y sus posibles excepciones en su artículo 48:

*“ARTÍCULO 48.- 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:*

- 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.”*

De los preceptos transcritos se advierte que por razones de seguridad históricamente el servicio de pilotaje es obligatorio, pero que se ha previsto su exención en los siguientes casos:

*La realización de trabajos de construcción de infraestructura portuaria y dragado, en el mismo puerto, durante el periodo en que ejecuten los trabajos.*

*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.*

*En embarcaciones menores de quinientas toneladas de arqueo bruto.*

Como se advierte, los supuestos que prevé el artículo 527 del Anteproyecto en comento, son los mismos que consideraba el artículo 48 de la abrogada Ley de Navegación (D.O.F. de 4 de enero de 1994) y que tienen su antecedente en otros ordenamientos, por lo que la

3



# SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO

## Comité Ejecutivo Nacional

R.F.C. SNP 390620-6F5



redacción cuyo estudio ahora nos ocupa se sustenta no sólo en la conveniencia de privilegiar la seguridad marítima, sino también en los antecedentes legislativos que han regulado al servicio de pilotaje y, sobre todo, **no se crearía un nuevo trámite, carga o costo para los particulares, pues la obligatoriedad del pilotaje en los casos cuya exención solicita el Lic. Chami Lizarraga, ya se encontraba prevista con anterioridad.**

Además, si el artículo 55 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (D.O.F. 1º de junio de 2006), que pretende reglamentar el Anteproyecto, establece que el servicio de pilotaje o practica es de interés público, resulta congruente que el Anteproyecto no prevea la exención del servicio de pilotaje para buques que transporten petróleo, sus derivados o cargas peligrosas y, sobre todo, para pasajeros, dado que proteger la vida humana, la seguridad marítima, es el objetivo principal del servicio de pilotaje.

Insistimos en que de aceptarse la solicitud del Lic. Chami Lizarraga, consistente en que se modifique el artículo 527 del Anteproyecto, para que se pueda exentar del servicio de pilotaje a buques que transporten carga rodada, combustibles o pasajeros, separada o en forma combinada, contravendría la finalidad de este servicio, que es precisamente garantizar la seguridad marítima y por ello es que en el Anteproyecto en comento, así como los ordenamientos que con anterioridad han regulado el servicio no han previsto los supuestos de exención que él solicita.

Por otra parte, el Lic. Chami Lizarraga, considera que el artículo 533 del Anteproyecto, que se refiere al Comité Técnico del Servicio Profesional de Pilotaje, debería incluir a los usuarios del servicio y a los administradores portuarios, ya que en su opinión se deja a los pilotos de puerto la decisión de otorgar o no la exención de pilotaje y ello genera un conflicto de intereses, por ser quienes cobran este servicio.

Dicha afirmación es equivocada pues de la lectura del artículo 527 del Anteproyecto, se advierte que es la autoridad marítima y no el Comité Técnico del Servicio Profesional de Pilotaje (del cual formarían parte los pilotos de puerto), la que resolvería sobre las exenciones del servicio de pilotaje. El citado Comité Técnico del Servicio Profesional de Pilotaje, sólo evaluaría al Capitán, piloto o patrón, al mando del buque que pretenda ser exentado.

Cabe mencionar que durante las mesas de trabajo que se realizaron para la elaboración del Anteproyecto, en lo relativo al servicio de pilotaje, se discutió la conveniencia de que los usuarios y las Administraciones Portuarias Integrales, formaran parte del Comité Técnico del Servicio Profesional de Pilotaje, llegándose a la conclusión de que no existe razón jurídica alguna para incluirlos dado que los asuntos que abordaría el Comité son estrictamente profesionales, técnicos del pilotaje y esencialmente relativos a calificar el perfil, experiencia y capacidad de los aspirantes a piloto de puerto. Además, porque los temas en los que sí

4



**SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO**  
**Comité Ejecutivo Nacional**  
R.F.C. SNP 390620-6F5



cabría su participación se analizan actualmente dentro del Comité de Operaciones de cada puerto, del cual ya forman parte.

En realidad el Comité Técnico del Servicio Profesional de Pilotaje, no opinaría en relación al tipo de embarcaciones y sus cargas, porque quienes son susceptibles de una evaluación por su capacidad y experiencia adquiridas, son los capitanes al mando de los buques.

Sin otro particular, agradeceré a Usted tomar en consideración nuestros argumentos en relación al Anteproyecto en mención, al tiempo que me suscribo a sus órdenes para cualquier comentario adicional.

**ATENTAMENTE**  
**POR EL COMITÉ EJECUTIVO NACIONAL**  
**ORDEN, LEY Y TRABAJO**  
**POR LA EMANCIPACIÓN DE MÉXICO**

**CAP. ALT. FERNANDO RAMÍREZ MARTÍNEZ**  
**SECRETARIO GENERAL**

copia: Lic. Tomás Lozano y Pardinas. Director General de Marina Mercante. Para conocimiento.  
A todas las delegaciones que integran el Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto. Mismo fin.  
Archivo del CEN del SNPP

FRM/JFM/VMLB/mmj\*