**ACTA DE LA CUARTA SESIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN DE MARINA LXIV LEGISLATURA, CELEBRADA EL MIÉRCOLES 13 DE FEBRERO DE 2019.**

Siendo las 10:30 horas del miércoles 13 de febrero de 2019, en el salón E del edificio G, de la H. Cámara de Diputados, se reunieron los integrantes de la Comisión de Marina para el desahogo de la Cuarta Sesión Ordinaria.----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------- Se contó con la asistencia de la Presidente Dip. Mónica Almeida López; los secretarios Dip. Julio Carranza Aréas, Dip. Idalia Reyes Miguel, Dip. Ma. Del Rosario Guzmán Avilés y los integrantes Dip. Teresa Burelo Cortázar, Dip. Mariana Rodríguez Mier y Terán, Dip. Ricardo Flores Suárez, Dip. Olga Patricia Sosa Ruíz, Dip. Mario Alberto Ramos Tamez, Dip. Jaime Humberto Pérez Bernabe, Dip. Jesús Fernando García Hernández, Dip. María Bertha Espinoza Segura, Dip. Armando Reyes Ledesma, Dip. Lucio de Jesús Jiménez, Dip. Edith Marisol Mercado Torres, Dip. Ediltrudis Rodríguez Arellano y Dip. Carlos Alberto Valenzuela González, al contar con la presencia de 17 Diputados de 25 que la integran, se declaró quórum legal, que establece el Reglamento de la H. Cámara de Diputados para llevar a cabo la Cuarta Sesión Ordinaria. --------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------**En el punto dos del orden del día**, que dice discusión y en su caso aprobación de la orden del día la diputada presidente solicitó modificación a la misma para retirar los puntos 4 y 5 y dijo: “debido a que la Comisión de Comunicaciones y Transportes, con quien tenemos ambas minutas en comisiones unidas, ha solicitado prórroga a las mismas, y consideramos pertinente conocer sus observaciones para terminar un trabajo conjunto de manera adecuada y por tal motivo pediría que en esta sesión los retiráramos del orden del día hasta tener las observaciones que corresponden de la parte de Comunicaciones y Transportes”. Por lo que la propuesta se aprobó por unanimidad. ---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------**El punto tres del orden del día**, relativo a la lectura y en su caso aprobación del acta correspondiente a la Tercera Sesión Ordinaria, no hubo comentario alguno y se aprobó por unanimidad--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------**En el punto cuatro del orden del día**, referente a los asuntos generales, La Presidente dijo: “En primera instancia me gustaría informarles que se ha concretado una visita a las instalaciones de la Secretaría de Marina en la Ciudad de México, para el próximo miércoles 27 de febrero, a las 10 a.m., para que por favor lo tengan muy en cuenta en su agenda con la posibilidad y la oportunidad de que todos los miembros de la Comisión de Marina podamos acudir a esta invitación de la Secretaría de Marina.

A las 10 de la mañana, como ustedes saben, nuestra filosofía y la de los marinos es llegar a puerto a tiempo, así que la cita es a las 10 en punto, directamente ya en las instalaciones de la Secretaría de Marina. Demos la oportunidad de tener algún apoyo de traslado para que nos vayamos todos juntos de un punto. De acuerdo.

Les haremos llegar el citatorio formal, la invitación oficial y también en la mecánica de coordinación para el traslado. Si me lo permiten se lo haré esta petición a nuestro enlace técnico.

En otro tema de asuntos generales quiero comentarles que, en cumplimiento a nuestro plan de trabajo, hoy tenemos la visita del Sindicato Nacional de Pilotos de Puertos, para que nos expongan temas importantes de su gremio.

Por tal motivo, le damos la bienvenida al Secretario General, Capitán de altura, Mario Alejandro Camacho Vidal y a sus compañeros asesores, al licenciado Jorge González Arreguín y al doctor Hermelindo Orbe Solís, a quienes sin más les cedemos el uso de la palabra. Sean ustedes bienvenidos”.

**El Capitán Mario Alejandro Camacho Vidal dijo: “**Mi nombre es Mario Alejandro Camacho Vidal, yo soy capitán de altura egresado de la Escuela Náutica de Mazatlán. Tengo 38 años de servicio, soy piloto de puerto en Cozumel, Quintana Roo, y actualmente me desempeño como secretario general del Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto, que tiene su base aquí en México. Me permití hacer una pequeña presentación para resaltar de alguna manera la importancia que tiene el servicio de pilotaje que nosotros prestamos en los puertos de nuestro país.

Básicamente como sabemos, el 90 por ciento de todo el comercio de exportación e importación a nivel mundial se realiza por la vía marítima, por ser éste el medio más barato. Es decir que se transporta en buques de carga de país a país, por ser lo más económico.

De acuerdo con las revisiones internacionales del transporte marítimo, podemos apreciar que existe un crecimiento en todos los rubros año con año. Se estima que crece en un 4, un 5 por ciento el transporte de las diferentes mercancías a nivel mundial, y por lo tanto está creciendo la flota de buques de diferentes tipos cada año.

También podemos ver que la mayoría de los buques que transportan productos, o terminados o materia prima, es en los países que están en vías de desarrollo en donde más volumen se genera.

Básicamente, de acuerdo a un análisis que hizo la Asociación Mexicana de Agentes Navieros, se contabilizaron que en un año el transporte marítimo genera como 230 mil millones de dólares a nuestro país, en el intercambio de mercancías.

Ahora bien la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, que es una ley de orden público y regula todos los puertos y las vías generales de comunicación, así como la seguridad de la navegación de esos barcos que traen esas mercancías. Todos los servicios y demás están regulados en esta ley.

La autoridad marítima que en materia de marina mercante regula el servicio que nosotros prestamos es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Marina actualmente es quien investiga, dictamina e impone las sanciones en caso de que exista un accidente marítimo.

La autoridad marítima, ahí están los jugadores que intervienen en el tema de los buques cada vez que hay una maniobra de practicaje. Estamos los pilotos, hay un agente naviero, están las terminales y los barcos.

El servicio de pilotaje es una actividad que realiza una persona de nacionalidad mexicana cuyo nombre que se le da es práctico o piloto de puerto y consiste en realizar todas las maniobras de entrada, salida, el fondeo, la enmienda de sus embarcaciones y su finalidad es preservar la vida humana, el medio ambiente marino, la seguridad de las embarcaciones y de las instalaciones que tenemos en el país.

Ahí están los requisitos que se tienen que contar, realmente se necesita que tenga mucha experiencia en el mando de embarcaciones. La ley establece la responsabilidad del piloto, que puede ser de diferentes tipos. Hay responsabilidad administrativa, hay responsabilidad civil y puede haber responsabilidad criminal en caso de un accidente en donde el piloto resulte responsable y pueda haber pérdida de vidas o daños o lesiones. Y es la Secretaría de Marina la que impone las multas y realiza las actuaciones para determinar si hubo o no culpa del piloto.

El agente naviero, que es una figura de un comisionista mercantil que por fuerza, por ley tiene que utilizar todas las embarcaciones extranjeras cuando llegan a nuestro país para operar, ellos representan al naviero, al operador. Ellos hacen todas las gestiones para que el barco pueda operar. Es obligatorio, pero ellos no tienen ninguna responsabilidad en el caso de un accidente. Ellos básicamente hacen las gestiones necesarias.

Las terminales son quienes invierten y gozan del uso y aprovechamiento de la infraestructura que ellos generan de acuerdo con la concesión que les dieron. Al final de la concesión lo que hayan construido pasa a ser bienes nacionales, pasan a ser propiedad de la nación.

El armador del barco que llega tiene que tener un certificado de responsabilidades civil de acuerdo con la ley, porque tiene responsabilidad en caso de que su barco. Hay una responsabilidad objetiva.

Hoy en día los barcos han crecido enormemente, a un ritmo mucho más rápido que los puertos, porque entre más grande sea el barco, menor es el flete y eso ha traído una carrera para que los barcos crezcan más y con la tecnología traen menos tripulantes debido a las nuevas tecnologías que se implementaron para su operación.

Y ahí les pongo un ejemplo. En barcos containeros como eran en los años sesenta y hasta donde vamos hoy en día, de manejar 500 teus hasta manejar hoy 20 mil en embarcaciones de 400 metros.

Nosotros ya en los puertos mexicanos estamos recibiendo barcos hasta de 370 metros, estamos en la penúltima generación, aunque estamos preparados para recibir cuando venga otro tipo de barco más grande. Estos son otro tipo de barcos, que son petroleros y también han crecido muchísimo.

Vulca Arriers, que tenemos en Lázaro Cárdenas, que traen hasta 200 mil toneladas de carga. Los cruceros, por ejemplo. Este es el Oasis comparado contra lo que era una embarcación más pequeña.

Como les dije, básicamente el servicio de pilotaje es obligatorio hoy día para todas las embarcaciones mayores de 500 TRB que entran en nuestros puertos.

El objeto es garantizar la seguridad de las maniobras que se realicen con esos barcos en los puertos. En virtud de que los barcos han crecido a un ritmo más acelerado y más rápido que los puertos, que los canales que existen en los puertos. Las maniobras se hacen en espacios de agua cada vez más restringidos, en relación con el calado y la profundidad. La manga, que es el ancho del barco y los anchos de los canales, los diámetros diversos en donde tenemos que girar las longitudes, las distancias de paradas, por lo que los márgenes de seguridad ahora son menores y no dan lugar a errores.

Eso conlleva a que los prácticos de puerto tienen que ser personas que tengan un alto grado de experiencia y de preparación para realizar maniobras, y de conocimiento para los puertos para los que están sirviendo. Son algunas gráficas de maniobras que se llevan a cabo, en donde se puede ver los espacios tan limitados que existen cuando los barcos están evolucionando.

Como les digo, no hay mucho margen a que cometas un error, por lo tanto, la persona que está maniobrando esos barcos tiene que tener mucha experiencia en el manejo de los barcos y en el conocimiento del puerto. Eso nos lleva a que le piloto, de acuerdo con la ley, tiene que tener la independencia técnica para tomar las decisiones que correspondan cada vez que se realiza una maniobra. Le corresponde al piloto determinar el grado de riesgo y evaluar si una maniobra es factible hacer o no hacer.

En este sentido es por ello la importancia tan grande que tiene el que el piloto tenga esa independencia técnica y no dependa de un tercero, digamos que presiones, porque cada quien tiene un interés. El interés de nuestro país es el que se garantice la seguridad de las vías navegables, las instalaciones portuarias, que no tengamos daños económicos, que no tengamos daños ecológicos, que no se ocasionen.

Para ello se tiene a los pilotos de puerto o a los prácticos y se les da esa independencia técnica, tenemos esa independencia técnica para no vernos sujetos a las presiones de comerciales que pueda tener el dueño del barco, por ejemplo, que son diferentes a las del servicio.

En otros países incluso la responsabilidad del piloto está limitada. No es el caso de México todavía, pero aquí vienen algunos accidentes, que no sé... pero derrames que ha habido por errores en la navegación, en espacios en donde pudieran haber usado piloto y sucedieron sin que hubiera un piloto a bordo.

Ese barco, el APL Panamá, es de un accidente que pasó en Ensenada hace años, de un barco que no esperó al piloto y se fue a la playa. Y lo tuvieron que descargar en helicóptero y demás. En eso no hubo derrame de combustible, no se partió el barco, pero si se hubiera partido pudo haber generado un desastre ecológico en el puerto.

Ese, por ejemplo, fue hace poco en una maniobra de salida de un barco en Veracruz, que al barco le falló la máquina y quedó a 20 metros del muelle. Ahí el piloto realizó maniobras con anclas y girando instrucciones a los remolcadores, porque los remolcadores dependen del piloto, se logró parar la embarcación antes de que ocasionara un daño mayor.

Este es un video del Puerto de Manzanillo, en donde llega, cada año se manejan como 5 millones de contenedores y llegan barcos muy grandes un video de una maniobra que se hizo en un barco, que también lo estaban sacando de Contecon y se quedó sin máquina. Esos barcos la energía cinética que tiene, ¿verdad?, aunque el barco ya paró la máquina y el piloto ordenó que se diera máquina… pero la máquina no respondió, la energía cinética del barco, la inercia pues se lo lleva casi hasta el muelle.

Entonces, hubo que realizar maniobras con anclas y con los remolcadores, con los cuatro remolcadores que dirigió el piloto y se pudo evitar el daño, evitar el accidente, el piloto tiene que tener temple y tiene que tener conocimientos de lo que va a hacer, porque esa es una cuestión que puede pasar en los puertos todos los días.

Básicamente ahí este contenedor ya no lleva máquina, ahí pusieron a jalar el remolcador para pararlo, pero la pequeña velocidad, que era muy poca, pero más eso multiplicado por el peso de ese barco, pues es una energía cinética muy grande y la inercia para pararlo pues es, se necesita mucha distancia y ahí se metieron cuatro remolcadores a empujar y aparte de que se soltaron las anclas y se logró evitar el daño. Pero básicamente ahí paró a 20 metros también del muelle ese barco.

Ese fue un barco que se varó en el lodo ahí en Coatzacoalcos por no tener máquina. Ese es un barco que también lo tuvimos que sacar sin máquina. Pues básicamente en México la actividad nuestra que es las 24 horas del día, los 365 días del año, pues es esa, meter y sacar los barcos, llevarlos al muelle, etcétera, y el resultado ha sido la verdad que muy bueno, porque casi no hay accidentes en nuestro país, de echo accidentes grandes no hemos tenido en muchos años y pues esa es básicamente la principal función que tiene el piloto de puerto.

Entonces, el tema en particular en relación con la exención, hoy en día la exención de todos los barcos mayores de 500 toneladas suben piloto, pero como está redactada la ley en el artículo 55 básicamente se deja abierto en el Reglamento, no se determina por ley las embarcaciones que pueden ser exentas. Entonces, consideramos que sí es importante que quedara en la ley las embarcaciones que son aquellas que se pueden por su naturaleza, por el tipo de trabajo que realizan, pues que se pueden exentar, hoy en día están básicamente en el Reglamento.

Y bueno, pues es el objetivo de la presentación, que nosotros tenemos. Si tienen alguna otra pregunta, con mucho gusto. Este servicio se presta las 24 horas del día, los 365 días del año, estamos organizados los pilotos de puerto, prestamos el servicio por turno, cada puerto tiene un número de pilotos que va de acuerdo con el número de tránsitos que se llevan a cabo, el número de barcos y entonces, hay un rol para que las 24 horas del día siempre hay un piloto que está al pendiente y descansado y el que está en turno para llevar a cabo el servicio.

Estamos nosotros organizados en un sindicato desde 1939, es la manera como ha operado el servicio en México, no existe, digamos, que la tarifa se regula por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que es el ente que regula, es la entidad que regula.

El piloto no puede poner el precio, sino que la Secretaría lo pone, así es que nosotros trabajamos en un turno básicamente todo el año”.

La presidente diputada Mónica Almeida López: dio la palabra al ciudadano Hermelindo Orbe Solís quien dijo: “Para nosotros resulta mucho muy importante el precisar la importancia, trascendencia del servicio de pilotaje y resulta que analizando el Reglamento menciona cuando no se van a requerir las actividades del piloto de puerto.

Entonces, observamos que el Reglamento va más allá de lo establecido por la ley, de manera tal que solamente solicitamos que lo que esté en el Reglamento se eleve a la categoría de ley. Es decir, que el servicio de pilotaje quedará exceptuado única y exclusivamente cuando la autoridad marítima determine exceptuar de la obligación de utilizar el 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. Ese es un caso de excepción.

Y cuando estamos hablando de 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. Con eso llegaríamos a la conclusión de que solamente en esos casos no se va a necesitar del piloto de puerto, no resulta necesario por la capacidad, por la experiencia de quien pueda manejar los servicios específicos que hemos mencionado y los demás, desde luego, porque estamos hablando de la seguridad del país, inclusive de la seguridad nacional con relación a la importancia de los pilotos de puerto, es que nosotros les rogamos, les pedimos encarecidamente tomen en cuenta esta situación para efecto de que pudieran votar conforme a sus conocimientos, a su experiencia y a su dedicación en estas tareas tan importantes del Poder Legislativo”.

La Diputada Presidente abrió la sesión de preguntas y comentarios por lo que el Dip. Armando Reyes Ledesma Pidió la palabra y dijo: “El caso del Panamá, cuando se paró ahí en el municipio de Ensenada, el cual represento ahí dignamente.

Todo lo que conllevó a las maniobras, a los gastos, duró más de dos meses o tres meses ese barco ahí varado. Y nos tocó ver todas las maniobras que hicieron. Fueron cientos, miles de contenedores que tuvieron que quitarse. Nomás recuerdo fueron como 20 mil los que tuvieron que quitar para poder ganar la carga y poderlo sacar a flote. ¿Quién paga ahí? ¿Hay seguros o pagan ustedes o quién paga? ¿O de quién fue la culpa es más, en esa ocasión? Me gustaría saber. ¿quién más?”

El Capitán Camacho Vidal contestó que: “Por ley todos los puertos tienen un área que está libre de todo obstáculo, fuera del puerto, a una distancia de por lo menos dos millas, que se llama estación del práctico o estación del piloto.

¿Qué quiere decir? Que los barcos tienen que llegar a ese lugar, tienen que navegar para llegar a ese lugar y ahí va a embarcar a un piloto, que sube, sale el piloto en una lancha y alcanza el barco en ese lugar, a la hora que se determinó, cuando el barco dio su tiempo estimado de llegada.

Ese barco, creo que era un 25 de diciembre, habían tenido fiesta yo creo a bordo. Entonces, pues ellos llegaron y se fueron a otro lado. O sea, el piloto estaba en la boya pero el barco se fue con rumbo a la playa. O sea, no paró. Sino que se fueron derecho y se vararon en la playa.

El piloto una vez que el barco estaba varado subió para auxiliar en las maniobras, para tratar de evitar que el barco se atravesara, como al final de cuentas pasó. Porque el barco llegó con todo, así se subió.

Entonces, bueno, el piloto subió después de, para apoyar a las autoridades y apoyar a los remolcadores para tratar de jalar y de que el barco no sufriera mayores daños. Y ver si se podría reflotar ese barco, pero no fue posible porque ganó la marejada y entonces, el barco se atravesó. Y ahí sí, ya no hubo nada qué hacer.

Entonces, todos esos gastos, los que sufre el barco en sí, tienen un seguro que se llama, un seguro de casco y maquinaria, ese le paga el armador, su aseguradora.

Pero todos los daños a terceros y los daños contra la carga y demás, las demoras que sufrió esa carga, si alguna carga era refrigerada se echó a perder, o lo que sea, eso lo paga el seguro de protección a indemnización. Es un seguro de responsabilidad civil que tienen que tener los barcos para operar en cualquier parte del mundo, inclusive aquí, en México, la Ley de Navegación así lo contempla.

Porque también, inclusive hay otro seguro, que en este caso no fue necesario porque no hubo derrame. Pero si hubiera habido piedras, imagínense, en la parte de abajo del barco están los tanques de combustible, el combustible pesado. Si eso se hubiera roto, pues la playa ahí se hubiera llenado de combustible y luego los gastos de limpieza, etcétera, ese hubiera sido un mundo de dinero, lo pagan.

No, el puerto no paga nada. El puerto, al contrario, hace cargos, puede hacer cargos por los daños que recibe. O los pescadores, por ejemplo. Porque se pueden dar esos casos. Como el caso del accidente del Exxon Valdés en Alaska, que derramó millones de barriles de crudo mató a mucha fauna y flora en ese lugar y pagaron más de 100 billones de dólares, la aseguradora.

El ciudadano Hermelindo pidió la palabra y dijo: “para abundar en el tema la importancia del piloto de puerto, cuando llega el piloto al buque, lo tiene que trasladar y hay que tomar en cuenta los bajos, las corrientes, el conocer profundamente el piloto de puerto, el lugar donde está para que no vaya a encallar y vaya a provocar desastres.

Es decir, que a fuerzas se necesita del piloto de puerto para que lo lleve al muelle y dijéramos en términos terrestres, lo estacione así.

Si alguien que no conoce o no quiere el servicio de pilotaje, las consecuencias son gravísimas. Desde encallar o provocar desastres económicos al muelle, al mar en las cuestiones ambientales.

Por eso es que solamente tendríamos que mencionar los casos específicos y concretos donde no se requiera este servicio tan importante de acomodar un buque.

Por eso es que concretamente, les rogamos se tome en consideración esta característica. Los únicos casos en que puede haber excepción del servicio de pilotaje. Es cuanto, muchas gracias”.

La diputada Olga Patricia Sosa Ruiz: “Gracias. Bienvenidos. Vengo de Tampico, Tamaulipas. Conozco a los pilotos y prácticos de puerto. Sabemos de la importancia de su labor, precisamente lo que comentaba usted, bueno, el calado qué tan profundo, qué tanto puede entrar, no entrar.

Entonces, sabemos de su labor. Bienvenidos. Gracias, presidenta, por haberlos invitado, que ampliáramos también, y lo que ya conocemos, porque pues venimos de puerto y pues ojalá podamos todos ayudarles a sacar adelante su propuesta. Muchas gracias. Bienvenidos.”

El diputado Mario Alberto Ramos Tamez: Igual, darles la bienvenida y agradecerles que nos vengan a exponer el tema. Yo nada más quería agregar algo. Varias de las cosas que ya expusieron, venían considerados en uno de los dictámenes que estamos por discutir y estoy seguro que ahora que vuelva a estar en discusión y esté a la orden de esta comisión van a ser apoyados. Muchísimas gracias por estar aquí.”

Finalmente sobre este tema la Presidente agregó: “Parece que quedó muy clara la exposición y la petición en concreto, acerca del promover una modificación al artículo 55. Se quedará en esta comisión y con el apoyo del equipo técnico hacer su valoración correspondiente.

Y muchísimas gracias. Mantendremos comunicación permanente, siempre abierta esta comisión, pues con el propósito de impulsar por qué no, y coadyuvar a las políticas federales de promover y fortalecer la Marina de nuestro país, y por supuesto, considerando la Marina Mercante como una alternativa de desarrollo estratégica, insisto, para todos los mexicanos.

La Diputada Presidente pregunto si algún otro diputado deseaba tomar la palabra por lo que el Diputado Carlos Valenzuela González hizo la solicitud y dijo que: “Es un comentario acerca del punto de acuerdo emitido ayer por la Comisión de Gobernación en la cual formo parte. Es en relación, compañeras y compañeros, a los 500 años de la fundación de la ciudad y puerto de Veracruz, algo que justamente como Comisión de Marina es importante resaltar, del primer cabildo de América Continental. Y obviamente, podemos entrar en alguna polémica, aquí ya mi diputado Carranza, pero específicamente como en el proceso ya de la fundación del primer cabildo de América Continental, lo que implica ser un cabildo y lo que representa Veracruz históricamente en todos los ámbitos históricos, culturales, estratégicos de comercialización y de ser un puerto importante y transcendental para nuestro país, para nuestro continente realmente, es destacarlo aquí en la comisión por representar o por lo que implica la representación.

Y en el exhorto que se hizo ayer, pues parte de las conmemoraciones será la estampilla directamente con la Lotería Nacional emitir un billete también conmemorativo. Y simplemente comentarlo a los compañeros: existe la posibilidad de que vaya una comisión en la celebración que haya, y si me gustaría que la Comisión de Marina también llevara una buena representación por la importancia para todos de lo que implica Veracruz para nuestro país y para cada uno de nosotros, en especial en esta Comisión de Marina. Era mi comentario, gracias compañeras, compañeros”.

La presidenta diputada Mónica Almeida López: Muy bien. ¿Alguna opinión o consideración a lo manifestado por el diputado? Estaremos al pendiente de la invitación y haremos del conocimiento a la comisión para efectivamente suscribirnos que podamos estar en esas conmemoraciones de tan importante histórico evento.

El diputado Armando Reyes Ledesma: “Comentaba con relación al tema del turismo naviero, que hay una asociación a nivel nacional que están planteando una serie de modificaciones en este tema, tanto en tema para poder hacer más ágil la entrada, y sobre todo, ellos manifiestan que se hace un cobro que ellos consideran excesivo porque no va de acorde a los tiempos que ellos vienen, aparte de la tramitología que se hace que es de horas, y que eso frena prácticamente el turismo naviero en su país.

Esa asociación ya lleva mucho avance con la diputada, inclusive ayer se lo comentaba diputada Mónica, y otros diputados. Estos miembros de esta asociación están en el municipio de Ensenada. Entonces, yo si quiera pedir que hoy agendáramos su visita para que ellos vengan y nos puedan compartir la petición, la solicitud que están haciendo de modificación a la ley, que tendrá que verla en su momento también con modificación al tema de Hacienda, para que esta comisión pueda dar todo el apoyo y todo el respaldo y trabajar en las modificaciones de reforma, las que tengamos que hacer, en conjunto, que sea una iniciativa que construyamos todos los miembros de esta comisión, para que pueda tener éxito y este mismo año ya que quede en firme esas modificaciones a la ley para brindar todo el apoyo y todo el respaldo y poder tener, poder captar ese turismo naviero que llega a nuestro país, que viene prácticamente a dejar también mucha derrama económica y que les demos, y que son a lo mejor detalles en la propia ley, que yo creo que con disposición y voluntad esta comisión puede modificar sin problema alguno.

Entonces, presidenta, la petición es que en la próxima comisión o bien una extraordinaria, pudiéramos recibirlos para que nos acompañen en esta comisión estas personas que están solicitando la intervención de esta comisión. Es cuanto ¿no sé si fui explicito?”

La presidenta diputada Mónica Almeida López: “Excelente aportación. Si, se suma ya una petición que nos hizo llegar exprofeso y también de manera verbal en un primer momento, en una Sesión de trabajo genérica, la Asociación de Náuticos de Quintana Roo. Se sumaría, por supuesto, la Asociación de Náuticos de Ensenada, y más aún en algún momento, en esta convocatoria que tendríamos que... también está ya planificada en nuestro plan de trabajo, que se está proponiendo ya tenerla el próximo 13 de marzo y convocar a la asociación, ya digamos, hasta incluso nacional de los náuticos.

Es la propuesta, estamos haciendo ajustes de agenda, habría que dialogar también con la Asociación de Náuticos de Ensenada y quienes más van a sumarse, precisamente para la exposición de este tema en materia de este impuesto y otros temas relacionados con el cierre de puertos por actividades recreativas y turísticas que también nos van a hacer llegar esta información”.

El diputado Reyes Ledesma: “Me gustaría para que ya se agenden, porque si lo dejamos que vamos a ver o después vemos, yo creo que, yo solicito que quede en firme el día 13 de marzo, a menos de que algo pase, pero que quede ya como han estado quedado agendadas las visitas de varios grupos interesados.

La presidenta diputada Mónica Almeida López: “Si, de acuerdo, haremos la invitación exprofeso, además de que también la Asociación de Náuticos a través de tú persona haya llegar formalmente la solicitud a la comisión, si les parece bien, para hacer la formalización de la Sesión de trabajo con estos, este gremio, por supuesto. ¿Algún otro tema en asuntos generales? No hubo más comentarios al respecto.

Finalmente dijo no me queda más que informar del último punto en asuntos generales, que nuestra próxima Sesión precisamente entonces se llevará el próximo miércoles 13 de marzo a las 10:30 horas en el salón C del edificio G, para que también me hagan favor de agendar. Trece de marzo, 10:30 horas en el salón C del edificio G, con toda la oportunidad de que pudiésemos ya confirmar la asistencia de las asociaciones de náuticos como uno de los invitados o parte del orden del día para continuar con nuestro plan de trabajo.

También menciono que: “nada más no olviden reservar el día para la visita que hará toda la comisión en conjunto el día 27 de febrero a las 10:00 am. Vuelvo por algunos que no lo hayan tomado, recordarles la visita a la Secretaría de Marina, próximo miércoles 27 de febrero a las 10 de las mañana. Se les hará llegar por oficio la invitación oficial y también los mecanismos de logística de traslado colectivo para facilitarnos y llegar a tiempo a las diez en punto para que no nos deje el barco. Muy bien”--------------------------------------------------------------------------------------------------------No habiendo más asunto que tratar, se da por clausurada la cuarta Sesión ordinaria de la Comisión de Marina, correspondiente a la LXIV Legislatura del H. Congreso de la Unión, siendo las 11:25 horas del 13 de febrero de 2019.------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0--------------------

Los Diputados de la Junta Directiva de la Comisión de Marina, aprueban en la Quinta Sesión Ordinaria con fecha 13 de marzo de 2019, la presente acta correspondiente a la cuarta Sesión que se celebró el 13 de febrero de 2019 para los efectos a que haya lugar.----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**ATENTAMENTE**

|  |
| --- |
| Dip. Mónica Almeida López**PRESIDENTE** |
| Dip. Julio Carranza Aréas**Secretario** | Dip. Idalia Reyes Miguel**Secretaria** |
| Dip. Ma. Del Rosario Guzmán Avilés**Secretaria** | Dip. Juan Ortiz Guarneros**Secretario** |
| Dip. Jorge Arturo Argüelles Victorero**Secretario** |

**---o0o--**