

CIRCULAR INFORMATIVA No.179

CLAA_GJN_ATS_179.21

Ciudad de México, a 16 de diciembre de 2021.

Asunto: Publicación del Diario Oficial.

El día de hoy se publicó en el Diario Oficial de la Federación la siguiente información relevante en materia de Comercio Exterior:

SECRETARÍA DE ECONOMÍA

- **ACUERDO que modifica al diverso por el que la Secretaría de Economía emite reglas y criterios de carácter general en materia de Comercio Exterior (Anexo 2.4.1).**

Se **adicionan** fracciones arancelarias al numeral 1, a las fracciones IV, VIII y IX del numeral 3 y al numeral 4 del Anexo 2.4.1 del Acuerdo por el que la Secretaría de Economía emite reglas y criterios de carácter general en materia de Comercio Exterior.

Se **reforma** la fracción X del numeral 3 y el numeral 4 del Anexo 2.4.1 del Acuerdo por el que la Secretaría de Economía emite reglas y criterios de carácter general en materia de Comercio Exterior.

Se **eliminan** las fracciones arancelarias **2208.90.99 del numeral 1; 0905.20.01 de la fracción IV; 0901.21.01, 0901.22.01, 1006.20.01 y 1006.30.02 de la fracción VIII y 6912.00.02 de la fracción IX, todas del numeral 3** del Anexo 2.4.1 del Acuerdo por el que la Secretaría de Economía emite reglas y criterios de carácter general en materia de Comercio Exterior.

El Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

CIRCULAR INFORMATIVA No.179

CLAA_GJN_ATS_179.21

- **ACUERDO que modifica al diverso por el que la Secretaría de Economía emite reglas y criterios de carácter general en materia de Comercio Exterior (Anexo 2.2.13).**

Se sustituye la tabla del Anexo 2.2.13 del Acuerdo por el que la Secretaría de Economía emite reglas y criterios de carácter general en materia de Comercio Exterior, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 2012.

El Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

- **ACUERDO por el que se actualiza la Carta de Porte en Autotransporte Federal y sus servicios auxiliares.**

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para efectos de lo previsto por los artículos 2, fracción II, 58, 66 y 69 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y demás disposiciones aplicables en la materia, **considerará como carta de porte al denominado complemento Carta Porte del Comprobante Fiscal Digital por Internet (CFDI) emitido en términos de lo dispuesto en los artículos 29, tercer párrafo y 29-A del Código Fiscal de la Federación, en relación con las reglas 2.7.1.8. 2.7.1.9., 2.7.1.51., 2.7.1.53., 2.7.1.55., 2.7.1.56. y 2.7.1.57. de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021 y subsecuentes, en archivo digital a través de dispositivos electrónicos o bien mediante su representación impresa.**

El Acuerdo entrará en vigor una vez que sea obligatorio el uso del complemento Carta Porte a que se refieren las reglas 2.7.1.8., 2.7.1.9. y 2.7.1.51. de la Tercera Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de noviembre de 2021.

CIRCULAR INFORMATIVA No.179

CLAA_GJN_ATS_179.21

SECRETARIA DE MARINA

- **REGLAMENTO de la Ley de Puertos**

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

Lo anterior, se hace de su conocimiento con la finalidad de que la información brindada sea de utilidad en sus actividades.

Atentamente

Gerencia Jurídica Normativa

juridico@claa.org.mx

Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales, A.C.

CLAA®

SECRETARÍA DE ECONOMÍA

ACUERDO que modifica al diverso por el que la Secretaría de Economía emite reglas y criterios de carácter general en materia de Comercio Exterior (Anexo 2.4.1).

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- ECONOMÍA.- Secretaría de Economía.

Con fundamento en los artículos 34 fracciones I y XXXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4o. fracción III, 5o. fracciones III y XII, 17 y 26 de la Ley de Comercio Exterior; 36-A fracción I inciso c) de la Ley Aduanera; 5 fracción XVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, y

CONSIDERANDO

Que el Acuerdo por el que la Secretaría de Economía emite reglas y criterios de carácter general en materia de Comercio Exterior (Acuerdo), publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 2012 y sus diversas modificaciones, tiene por objeto dar a conocer las reglas que establecen disposiciones de carácter general y los criterios necesarios para el cumplimiento de las leyes, acuerdos o tratados comerciales internacionales, reglamentos, decretos, acuerdos y demás ordenamientos generales competencia de esta Secretaría de Economía (Secretaría), agrupándolos de modo que faciliten al usuario su aplicación.

Que el 13 de diciembre de 2012 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la Norma Oficial Mexicana NOM-006-SCFI-2012, Bebidas alcohólicas-Tequila-Especificaciones con el objeto de establecer las características y especificaciones que deben cumplir todos los integrantes de la cadena productiva, industrial y comercial del Tequila.

Que el 23 de febrero de 2017 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana NOM-070-SCFI-2016, Bebidas alcohólicas-Mezcal-Especificaciones, con el objeto de establecer las características y especificaciones que debe cumplir la bebida alcohólica destilada denominada Mezcal para su producción, envasado y comercialización.

Que mediante el Anexo 2.4.1 (Anexo de NOMs) del Acuerdo, se identifican las fracciones arancelarias de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (Tarifa), cuyas mercancías están sujetas al cumplimiento de Normas Oficiales Mexicanas en el punto de su entrada al país y en el de su salida.

Que conforme a lo dispuesto por los artículos 20 y 26 de la Ley de Comercio Exterior, sólo podrán hacerse cumplir en el punto de entrada de la mercancía al país, las normas oficiales mexicanas determinadas por la Secretaría, y las mercancías sujetas a dichas normas deberán estar identificadas en términos de sus fracciones arancelarias y de la nomenclatura que les corresponda, conforme a la Tarifa respectiva.

Que el 18 de noviembre de 2021 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se modifica la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, el Decreto por el que se establece el Impuesto General de Importación para la Región Fronteriza y la Franja Fronteriza Norte y el Decreto por el que se establecen diversos Programas de Promoción Sectorial, por medio del cual se crearon 51 fracciones arancelarias y suprimieron 15 fracciones arancelarias en diversos Capítulos de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, con la finalidad de identificar de manera específica las diversas mercancías que cuentan con Denominación de Origen y de esta manera reconocer la importancia de dichos productos en el ámbito nacional e internacional y, de igual manera, se impulse, fortalezca y reconozca su valor como productos únicos de México.

Que actualmente México cuenta con Denominación de Origen para el Ámbar de Chiapas, el Arroz del Estado de Morelos, el Bacanora, el Cacao Grijalva, el Café Chiapas, el Café Veracruz, el Café Pluma, la Charanda, el Chile Habanero de la Península de Yucatán, el Chile Yahualica, el Mango Ataúlfo del Soconusco de Chiapas, el Mezcal, el Olinalá, la Raicilla, el Sotol, la Talavera, el Tequila y la Vainilla de Papantla, con lo que se muestra la identidad de la cultura mexicana y la autenticidad y calidad en la producción de estos dieciocho bienes.

Que derivado de lo anterior, y con el fin de mantener actualizado el marco normativo respecto al cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas en el punto de entrada al país, es necesario reformar el Anexo de NOMs para incluir las adecuaciones de conformidad con las modificaciones que se realizan a la Tarifa.

Que en cumplimiento a lo señalado por la Ley de Comercio Exterior, las disposiciones a las que se refiere el presente instrumento fueron sometidas a la consideración de la Comisión de Comercio Exterior y opinadas por la misma, por lo que se expide el siguiente:

**ACUERDO QUE MODIFICA AL DIVERSO POR EL QUE LA SECRETARÍA DE ECONOMÍA EMITE
REGLAS Y CRITERIOS DE CARÁCTER GENERAL EN MATERIA DE COMERCIO EXTERIOR**

Primero.- Se **adicionan** al numeral 1, a las fracciones IV, VIII y IX del numeral 3 y al numeral 4 del Anexo 2.4.1 del Acuerdo por el que la Secretaría de Economía emite reglas y criterios de carácter general en materia de Comercio Exterior, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 2012 y sus posteriores modificaciones, las fracciones arancelarias que se indican, en el orden que les corresponda según su numeración:

“Anexo 2.4.1

...

1.- ...

Fracción arancelaria /NICO	Descripción	NOM / Acotación
...		
2208.90.03	Tequila.	NOM-006-SCFI-2012
01	Tequila contenido en envases con capacidad inferior o igual a 5 litros.	
91	Los demás tequilas.	
...		

2.- ...

3.- ...

I. a III. ...

IV. ...

Fracción arancelaria /NICO	Descripción	Acotación
0905.20.99	Las demás.	
00	Las demás.	
...		

V. a VII. ...

VIII. ...

Fracción arancelaria /NICO	Descripción	Acotación
...		
0901.21.99	Los demás.	
00	Los demás.	
0901.22.99	Los demás.	
00	Los demás.	
...		

1006.20.99	Los demás.	
00	Los demás.	
1006.30.99	Los demás.	
01	Denominado grano largo (relación 3:1, o mayor, entre el largo y la anchura del grano).	
99	Los demás.	
...		

IX. ...

Fracción arancelaria /NICO	Descripción	Acotación
...		
6912.00.99	Los demás.	
01	Vajillas y demás artículos para el servicio de mesa.	
99	Los demás.	
...		

X. a XV. ...

4.- ...

Fracción arancelaria /NICO	Descripción	Acotación
...		
2208.90.03	Tequila.	NOM-006-SCFI-2012
01	Tequila contenido en envases con capacidad inferior o igual a 5 litros.	
91	Los demás tequilas.	
2208.90.05	Mezcal.	NOM-070-SCFI-2016
00	Mezcal.	
...		

5.- a 13.- ...”

Segundo.- Se **reforma** la fracción X del numeral 3 y el numeral 4 del Anexo 2.4.1 del Acuerdo por el que la Secretaría de Economía emite reglas y criterios de carácter general en materia de Comercio Exterior, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 2012 y sus posteriores modificaciones, como a continuación se indica:

“Anexo 2.4.1

...

1.- y 2.- ...**3.-** ...**I. a IX.** ...**X.** ...

Fracción arancelaria /NICO	Descripción	Acotación
...		
2208.90.99	...	Excepto: Las bebidas alcohólicas que contengan aguardiente, o destilados, de agave.
...	...	

XI. a XV. ...**4.-** ...

Fracción arancelaria /NICO	Descripción	Acotación
...		
2208.90.99	Los demás.	NOM-006-SCFI-2012
91	Las demás bebidas alcohólicas que contengan aguardiente, o destilados, de agave.	Únicamente: Que contengan tequila.
99	Los demás.	NOM-070-SCFI-2016 Únicamente: Que contengan mezcal.

5.- a 13.- ...”

Tercero.- Se **eliminan** las fracciones arancelarias 2208.90.99 del numeral 1; 0905.20.01 de la fracción IV; 0901.21.01, 0901.22.01, 1006.20.01 y 1006.30.02 de la fracción VIII y 6912.00.02 de la fracción IX, todas del numeral 3 del Anexo 2.4.1 del Acuerdo por el que la Secretaría de Economía emite reglas y criterios de carácter general en materia de Comercio Exterior, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 2012 y sus posteriores modificaciones.

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Ciudad de México, a 8 de diciembre de 2021.- La Secretaria de Economía, **Tatiana Clouthier Carrillo**.-
Rúbrica.

ACUERDO que modifica al diverso por el que la Secretaría de Economía emite reglas y criterios de carácter general en materia de Comercio Exterior (Anexo 2.2.13).

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- ECONOMÍA.- Secretaría de Economía.

Con fundamento en los artículos 34 fracciones I y XXXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 5o. fracción X de la Ley de Comercio Exterior; 5 fracción XVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, y

CONSIDERANDO

Que el Acuerdo por el que la Secretaría de Economía emite reglas y criterios de carácter general en materia de Comercio Exterior (Acuerdo), publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 31 de diciembre de 2012 y sus diversas modificaciones, tiene por objeto dar a conocer las reglas que establecen disposiciones de carácter general y los criterios necesarios para el cumplimiento de las leyes, acuerdos o tratados comerciales internacionales, reglamentos, decretos, acuerdos y demás ordenamientos generales competencia de esta Secretaría de Economía (Secretaría), agrupándolos de modo que faciliten al usuario su aplicación.

Que el Proceso Kimberley es una iniciativa común de gobiernos, industria y sociedad civil que busca prevenir el flujo de diamantes en bruto utilizados por movimientos rebeldes para financiar guerras civiles en contra de gobiernos legítimos en África Subsahariana.

Que el 5 de noviembre de 2002 en Interlaken, Suiza, en respuesta a diversas resoluciones de la Asamblea General y del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y como resultado de las negociaciones del Proceso Kimberley, los países que en él participaron, adoptaron la Declaración de Interlaken, en la que se establecieron las reglas del Sistema de Certificación del Proceso Kimberley (SCPK) para el comercio internacional de diamantes en bruto.

Que las medidas sobre comercio internacional de diamantes en bruto previstas por el SCPK fueron implementadas en México a través de la Quinta Modificación al Acuerdo, la cual se publicó en el DOF el 16 de junio de 2008.

Que el 6 de noviembre de 2008, México fue admitido como participante en el SCPK, por lo que sólo puede intercambiar diamantes en bruto con los demás participantes del Sistema.

Que actualmente, en el Anexo 2.2.13 del Acuerdo, denominado Lista de participantes en el SCPK, se señala la relación de los Estados, Territorios y Organizaciones de Integración Económica Regional con los que México puede intercambiar diamantes en bruto.

Que el 1 de julio de 2013 Croacia se convirtió en país miembro de la Unión Europea (UE), por lo que deja de ser participante independiente del SCPK para formar parte del bloque de países participantes de la UE.

Que la Decisión Administrativa sobre la Reanudación de las Exportaciones de Diamantes en Bruto de la República Centroafricana, adoptada en la Reunión Intersesional del SCPK de julio de 2015, en Luanda, Angola, reincorpora a la República Centroafricana al SCPK, debido a que fue suspendida temporalmente entre 2013 y 2015.

Que el Comunicado Final de la Reunión Anual del SCPK, con fecha de 17 de noviembre de 2016, llevada a cabo en Dubai, Emiratos Árabes Unidos, da la bienvenida a la República Bolivariana de Venezuela para reanudar su participación en el SCPK. Este país es miembro del SCPK desde 2003, sin embargo, auto suspendió su participación en 2008, de conformidad con el Comunicado Final de la Sexta Reunión Anual del SCPK, que tuvo lugar del 3 al 6 de noviembre de 2008, en Nueva Delhi, India.

Que de acuerdo al Comunicado Final de la Reunión Plenaria del SCPK, llevada a cabo del 12 al 16 de noviembre de 2018, en Bruselas, Bélgica, Gabón cumplió con las condiciones establecidas en la Decisión Administrativa KP/2017/Plenary/2 y fue aceptado como participante del SCPK.

Que el 22 de noviembre de 2019, la Plenaria del SCPK aprobó la Decisión Administrativa AD/Delhi/2019/001 de fecha 15 de noviembre de 2019, mediante la cual aprobó la admisión del Reino Unido como el quincuagésimo sexto participante del SCPK.

Que el 29 de diciembre de 2020, el presidente del Comité de Participación y Presidencia (CPP) del SCPK, notificó a todos los participantes del SCPK que la participación independiente del Reino Unido en este Proceso entró en vigor a partir del 31 de diciembre de 2020.

Que Taipei China, Taiwán, no es miembro oficial del SCPK, únicamente reporta datos de comercio de diamantes en bruto desde el establecimiento del SCPK.

Que por lo anterior, resulta necesario actualizar la lista de participantes en el SCPK establecida en el Anexo 2.2.13 del Acuerdo, para dar a conocer a los operadores comerciales y a las autoridades aduaneras la reincorporación de la República Centroafricana y la República Bolivariana de Venezuela, así como la incorporación como participantes del SCPK de Gabón y Reino Unido, y con ello dar certeza a la operación del Sistema en México.

Que en ese sentido, y a fin de que los importadores y exportadores de diamantes en bruto tengan plena certidumbre en los intercambios comerciales que realicen, se expide el siguiente:

**ACUERDO QUE MODIFICA AL DIVERSO POR EL QUE LA SECRETARÍA DE ECONOMÍA EMITE
REGLAS Y CRITERIOS DE CARÁCTER GENERAL EN MATERIA DE COMERCIO EXTERIOR**

Único.- Se sustituye la tabla del Anexo 2.2.13 del Acuerdo por el que la Secretaría de Economía emite reglas y criterios de carácter general en materia de Comercio Exterior, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 2012 y sus posteriores modificaciones, para quedar como a continuación se indica:

"ANEXO 2.2.13

Lista de participantes en el SCPK

Países			
1	Angola	31	Reino de Lesoto
2	Armenia	32	Reino de Suazilandia
3	Australia	33	Reino Unido
4	Bangladesh	34	República Bolivariana de Venezuela
5	Belarús	35	República Centrafricana
6	Botswana	36	República de Corea
7	Brasil	37	República de Kazajistán
8	Camerún	38	República de Malí
9	Canadá	39	República de Panamá
10	Costa de Marfil	40	República del Congo
11	Emiratos Árabes Unidos	41	República Democrática de Laos
12	Estados Unidos de América	42	República Democrática del Congo
13	Federación de Rusia	43	República Popular de China
14	Gabón	44	Sierra Leona
15	Ghana	45	Singapur
16	Guinea	46	Sri Lanka
17	Guyana	47	Sudáfrica
18	India	48	Suiza
19	Indonesia	49	Tailandia
20	Israel	50	Tanzania
21	Japón	51	Togo
22	Líbano	52	Turquía
23	Liberia	53	Ucrania
24	Malasia	54	Unión Europea
25	Mauricio	55	Vietnam
26	México	56	Zimbabwe
27	Namibia		
28	Noruega		
29	Nueva Zelanda		
30	Reino de Camboya		

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Ciudad de México, a 8 de diciembre de 2021.- La Secretaria de Economía, **Tatiana Clouthier Carrillo**.-
Rúbrica.

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ACUERDO por el que se actualiza la Carta de Porte en Autotransporte Federal y sus servicios auxiliares.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- COMUNICACIONES.- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

JORGE ARGANIS DÍAZ LEAL, Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 36 fracciones IX y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 2o. fracción II, 5o., párrafo segundo, fracción I, 8o., fracciones I y XI; 66 y 69 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 74 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares y; 1o., 2o., fracción I, 4o. y 22 fracciones XII y XLI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y

CONSIDERANDO

Que de conformidad con el artículo 10 de la Ley de Planeación, los proyectos de iniciativas de leyes, reglamentos, decretos y acuerdos que formule el Ejecutivo Federal, señalarán las relaciones que, en su caso, existan entre el proyecto de que se trate y el Plan Nacional de Desarrollo y los programas respectivos.

Que el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 en su Apartado III Economía, dentro del rubro denominado "Impulsar la reactivación económica, el mercado interno y el empleo", contempla que el sector público fomentará la creación de empleos mediante programas sectoriales, proyectos regionales y obras de infraestructura.

Que el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 (PSCyT), cumple con lo establecido por los artículos 16, fracción III de la Ley de Planeación y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; en el instrumento de planeación, que conducirá los esfuerzos del Sector en su conjunto; se identifican los Objetivos y Estrategias Prioritarias, las Acciones puntuales, así como las Metas de Bienestar y Parámetros para dar cumplimiento a la Misión de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, que pretende fundamentalmente, contribuir al bienestar social y al desarrollo regional de nuestro país.

Que de conformidad con lo que determina el "Objetivo Prioritario 2 Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 (PSCyT): *contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional*" y considerando que el autotransporte es el principal modo de transporte del país, ya que participa con 5.6% del PIB nacional, contribuye con más de 83% del PIB del sector transportes, traslada en promedio el 56% del volumen de carga doméstica y 96% de los pasajeros.

Que a la Secretaría de infraestructura, Comunicaciones y Transportes le corresponde formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país, según lo establecido en el artículo 36, fracción I de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Que es obligación de los permisionarios de los servicios de autotransporte federal de carga general, carga especializada en sus distintas modalidades y transporte privado de carga, así como los servicios auxiliares de paquetería y mensajería y de arrastre y salvamento de vehículos, emitir por cada embarque, con motivo del transporte de bienes, mercaderías o cosas o por cada vehículo objeto del servicio, una carta de porte debidamente requisitada y con determinadas características, que además de cumplir con los requisitos fiscales, cumpla con las obligaciones establecidas en distintos cuerpos legales y reglamentarios como son la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Código Fiscal de la Federación, el Código de Comercio, el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos y el Reglamento de Paquetería y Mensajería, así como la Resolución Miscelánea Fiscal vigente.

Que de acuerdo con lo establecido en el artículo 78 del Código de Comercio, en las convenciones mercantiles cada uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse, sin que la validez del acto comercial dependa de la observancia de formalidades o requisitos determinados; en tanto que en el artículo 581 del mismo cuerpo legal, se establece la obligación que tiene el porteador de mercancías de expedir al cargador, una carta de porte con la información que en el mismo precepto se detalla.

Que para efecto de incentivar el uso adecuado de la carta de porte, el 15 de diciembre de 2015 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la *"CIRCULAR por la que se aprueban los modelos de Carta de Porte-Traslado o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías pre-impresa y Carta de Porte o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías Digital por Internet (CFDI) que autoriza el servicio de autotransporte federal de carga en los caminos y puentes de jurisdicción federal, así como indicaciones generales, formato e instructivo de requisitos y condiciones de transporte y anexos"*.

Que de conformidad con los artículos 29 y 29-A del Código Fiscal de la Federación, el Servicio de Administración Tributaria se encuentra facultado para establecer las características de los comprobantes fiscales que servirán para amparar el transporte de las mercancías, así como de los comprobantes que amparen operaciones realizadas con el público en general.

Que en términos de la regla 2.7.1.8 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 2020, el Servicio de Administración Tributaria publicó en su Portal de Internet los complementos que deben emitir los contribuyentes de sectores o actividades específicas, como son los transportistas con permisos emitidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Autotransporte Federal, los cuales deben incorporarse a los CFDI que expidan, mismos que son de uso obligatorio, y para el registro de los datos solicitados en los referidos complementos, debiendo cumplir con los criterios establecidos en la documentación técnica de los complementos así como en las guías o instructivos de llenado del CFDI publicados en el citado Portal.

Que conforme con lo dispuesto en la regla 2.7.1.9 de la tercera versión anticipada de la tercera resolución de modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, para los efectos del artículo 29, penúltimo párrafo del Código Fiscal de la Federación, los contribuyentes dedicados al servicio de transporte de carga general y especializada, que circulen por vía terrestre, férrea, marítima o aérea, así como los que presten el servicio de paquetería y mensajería, de grúas de arrastre y de grúas de arrastre y salvamento y depósito de vehículos, así como de traslado de fondos y valores o materiales y residuos peligrosos, entre otros servicios que impliquen la transportación de bienes o mercancías, deben expedir un CFDI de tipo ingreso con los requisitos establecidos en el artículo 29-A del Código Fiscal de la Federación al que deben incorporar el complemento Carta Porte, que para tales efectos se publique en el Portal del SAT. El referido CFDI y su complemento amparan la prestación de estos servicios y acreditan el transporte y la legal tenencia de los bienes o mercancías con su representación impresa en papel o en formato digital.

Que conforme a la citada regla el transportista podrá acreditar la legal estancia y/o tenencia de los bienes y mercancías de procedencia extranjera durante su traslado en territorio nacional con el CFDI de tipo ingreso al que se le incorpore el complemento Carta Porte, siempre que en dicho comprobante se registre el número del pedimento de importación.

Que según lo establecido por la regla 2.7.1.51. de la tercera versión anticipada de la tercera resolución de modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, conforme los efectos del artículo 29, penúltimo párrafo del Código Fiscal de la Federación, los propietarios, poseedores o tenedores de mercancías o bienes que formen parte de sus activos, podrán acreditar el transporte de los mismos cuando se trasladen con sus propios medios, inclusive grúas de arrastre y vehículos de traslado de fondos y valores, en territorio nacional por vía terrestre, mediante la representación impresa en papel o en formato digital, del CFDI de tipo traslado expedido por ellos mismos, al que deberán incorporar el complemento Carta Porte de conformidad con el "Instructivo de llenado del CFDI al que se le incorpora el Complemento Carta Porte".

Que de conformidad con lo establecido en el artículo Trigésimo Sexto Transitorio, de la Resolución Miscelánea Fiscal aludida, en correlación con el artículo Décimo Primero Transitorio de la PRIMERA Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de mayo de 2021, se dispuso la entrada en vigor del complemento Carta Porte.

Que según lo señalado por el resolutivo segundo de la primera versión anticipada de la Tercera Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021 donde se reforma el artículo Décimo Primero transitorio de la Primera Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, publicada en el DOF el 3 de mayo de 2021, para señalar que los efectos de las reglas 2.7.1.8., y 2.7.1.9., así como el artículo Trigésimo Sexto Transitorio de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, donde se establece que el uso del complemento Carta Porte, será obligatorio a partir del 1 de diciembre de 2021, por lo que, teniendo en cuenta las disposiciones referidas, esta Dependencia del Poder Ejecutivo Federal busca simplificar el cumplimiento de la normatividad administrativa a los permisionarios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares.

Que bajo dicho contexto, la revisión y actualización del marco normativo que regula la operación y funcionamiento de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes constituye un proceso permanente y participativo para integrar una fuente de información confiable y actualizada que provea certeza jurídica tanto para los transportistas, como para los servidores públicos de la Secretaría comisionados para la inspección, verificación y vigilancia de los servicios de autotransporte, transporte privado y sus servicios auxiliares, así como a los elementos de la Guardia Nacional encargados de su atención, en virtud de lo cual expido el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE ACTUALIZA LA CARTA DE PORTE EN AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SUS SERVICIOS AUXILIARES

ARTÍCULO PRIMERO.- La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para efectos de lo previsto por los artículos 2, fracción II, 58, 66 y 69 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y demás disposiciones aplicables en la materia, considerará como carta de porte al denominado complemento Carta Porte del Comprobante Fiscal Digital por Internet (CFDI) emitido en términos de lo dispuesto en los artículos 29, tercer párrafo y 29-A del Código Fiscal de la Federación, en relación con las reglas 2.7.1.8. 2.7.1.9., 2.7.1.51., 2.7.1.53., 2.7.1.55., 2.7.1.56. y 2.7.1.57. de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021 y subsecuentes, en archivo digital a través de dispositivos electrónicos o bien mediante su representación impresa.

Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento en lo conducente, de lo dispuesto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Código de Comercio, el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos y el Reglamento de Paquetería y Mensajería y demás disposiciones aplicables en la materia.

ARTÍCULO SEGUNDO.- El complemento Carta Porte que se incorpora al CFDI de tipo Ingreso, en los términos señalados en el primer párrafo del artículo primero del presente Acuerdo, es el título legal del contrato entre el transportista y el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" que contrata el servicio, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran con motivo del servicio de transporte, siendo el instrumento comprobatorio de la recepción o entrega de las cosas, bienes mercancías o vehículo objeto de servicio, de su legal posesión, traslado o transporte, aplicable en el servicio de autotransporte federal de carga general o especializada en sus distintas modalidades, paquetería y mensajería, así como el servicio de arrastre y salvamento de vehículos.

En el transporte privado de carga el permisionario acreditará el transporte de sus bienes o mercancías, a través de un CFDI de tipo Traslado con Complemento Carta Porte.

ARTÍCULO TERCERO.- La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a través de los servidores públicos comisionados para la inspección, verificación y vigilancia, dependientes de la Dirección General de Autotransporte Federal o los Centros SCT en cada uno de los Estados que integran la Federación, verificará en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones y a través de visitas de inspección, el cumplimiento del complemento Carta Porte incorporado al CFDI de tipo traslado o de ingreso, según corresponda, conforme a la normatividad aplicable, con independencia de las atribuciones que tiene conferidas la Guardia Nacional dependiente de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, para realizar dichas verificaciones cuando las mercancías sean transportadas en vehículos o unidades motrices que circulen en la zona terrestre de las vías generales de comunicación.

ARTÍCULO CUARTO.- Las condiciones de prestación de los servicios de transporte de bienes, mercancías o vehículos, por los caminos y puentes de jurisdicción federal, se consignarán en las cláusulas del contrato de prestación de servicios que ampara la carta porte, mismas que son obligatorias para todos los transportistas y formarán parte integral en la representación impresa, en papel o en formato digital, del CFDI de tipo traslado o ingreso con complemento Carta Porte, en los términos del Anexo Único del presente Acuerdo.

ARTÍCULO QUINTO.- Para la interpretación y casos no previstos en el presente Acuerdo, así como en las condiciones contenidas en el Anexo Único, se someterán por la vía administrativa a la consideración de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Autotransporte Federal.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Acuerdo entrará en vigor una vez que sea obligatorio el uso del complemento Carta Porte a que se refieren las reglas 2.7.1.8., 2.7.1.9. y 2.7.1.51. de la Tercera Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de noviembre de 2021.

SEGUNDO.- Se abroga la "CIRCULAR por la que se aprueban los modelos de Carta de Porte-Traslado o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías pre-impresa y Carta de Porte o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías Digital por Internet (CFDI) que autoriza el servicio de autotransporte federal de carga en los caminos y puentes de jurisdicción federal, así como indicaciones generales, formato e instructivo de requisitos y condiciones de transporte y anexos", publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 2015.

Dado en la Ciudad de México, a 9 de diciembre de 2021.- El Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Ing. **Jorge Arganis Díaz Leal**.- Rúbrica.

ANEXO ÚNICO

CONDICIONES DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS QUE AMPARA EL COMPLEMENTO CARTA PORTE.

PRIMERA.- Para los efectos del presente contrato de transporte se denomina "Transportista" al que realiza el servicio de transportación y "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" al usuario que contrate el servicio o remite la mercancía.

SEGUNDA.- El "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" es responsable de que la información proporcionada al "Transportista" sea veraz y que la documentación que entregue para efectos del transporte sea la correcta.

TERCERA.- El "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" debe declarar al "Transportista" el tipo de mercancía o efectos de que se trate, peso, medidas y/o número de la carga que entrega para su transporte y, en su caso, el valor de la misma. La carga que se entregue a granel podrá ser aforada en metros cúbicos con la conformidad del "Expedidor", "Remitente" o "Usuario".

CUARTA.- Para efectos del transporte, el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" deberá entregar al "Transportista" los documentos que las leyes y reglamentos exijan para llevar a cabo el servicio, en caso de no cumplirse con estos requisitos el "Transportista" está obligado a rehusar el transporte de las mercancías.

QUINTA.- Si por sospecha de falsedad en la declaración del contenido de un bulto el "Transportista" desee proceder a su reconocimiento, podrá hacerlo ante testigos y con asistencia del "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" o del consignatario. Si este último no concurriere, se solicitará la presencia de un inspector de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y se levantará el acta correspondiente. El "Transportista" tendrá en todo caso, la obligación de dejar los bultos en el estado en que se encontraban antes del reconocimiento.

SEXTA.- El "Transportista" deberá recoger y entregar la carga precisamente en los domicilios que señale el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario", ajustándose a los términos y condiciones convenidos. El "Transportista" sólo está obligado a llevar la carga al domicilio del consignatario para su entrega una sola vez. Si ésta no fuera recibida, se dejará aviso de que la mercancía queda a disposición del interesado en las bodegas que indique el "Transportista".

SÉPTIMA.- Si la carga no fuere retirada dentro de los 30 días hábiles siguientes a aquél en que hubiere sido puesta a disposición del consignatario, el "Transportista" podrá solicitar la venta en subasta pública con arreglo a lo que dispone el Código de Comercio.

OCTAVA.- El "Transportista" y el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" negociarán libremente el precio del servicio, tomando en cuenta su tipo, característica de los embarques, volumen, regularidad, clase de carga y sistema de pago.

NOVENA.- Si el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" desea que el "Transportista" asuma la responsabilidad por el valor de las mercancías o efectos que él declare y que cubra toda clase de riesgos, inclusive los derivados de caso fortuito o de fuerza mayor, las partes deberán convenir un cargo adicional, equivalente al valor de la prima del seguro que se contrate, el cual se deberá expresar en un CFDI con Complemento Carta Porte.

DÉCIMA.- Cuando el importe del flete no incluya el cargo adicional, la responsabilidad del "Transportista" queda expresamente limitada a la cantidad equivalente a 15 Unidades de Medida y Actualización (UMAS) por tonelada o cuando se trate de embarques cuyo peso sea mayor de 200 kg., pero menor de 1000 kg; y 4 UMAS por remesa cuando se trate de embarques con peso hasta de 200 kg.

DÉCIMA PRIMERA.- El precio del transporte deberá pagarse en origen, salvo convenio entre las partes de pago en destino. Cuando el transporte se hubiere concertado "Flete por Cobrar", la entrega de las mercancías o efectos se hará contra el pago del flete y el "Transportista" tendrá derecho a retenerlos mientras no se le cubra el precio convenido.

DÉCIMA SEGUNDA.- Si al momento de la entrega resultare algún faltante o avería, el consignatario podrá formular su reclamación por escrito al "Transportista", dentro de las 24 horas siguientes.

DÉCIMA TERCERA.- El "Transportista" queda eximido de la obligación de recibir mercancías o efectos para su transporte, en los siguientes casos:

a) Cuando se trate de carga que por su naturaleza, peso, volumen, embalaje defectuoso o cualquier otra circunstancia no pueda transportarse sin destruirse o sin causar daño a los demás artículos o al material rodante, salvo que la empresa de que se trate tenga el equipo adecuado.

b) Las mercancías cuyo transporte haya sido prohibido por disposiciones legales o reglamentarias. Cuando tales disposiciones no prohíban precisamente el transporte de determinadas mercancías, pero sí ordenen la presentación de ciertos documentos para que puedan ser transportadas, el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" estará obligado a entregar al "Transportista" los documentos correspondientes.

DÉCIMA CUARTA.- Los casos no previstos en las presentes condiciones y las quejas derivadas de su aplicación se someterán por la vía administrativa a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

DÉCIMA QUINTA.- Para el caso de que el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" contrate carro por entero, éste aceptará la responsabilidad solidaria para con el "Transportista" mediante la figura de la coresponsabilidad que contempla el artículo 10 del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, por lo que el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" queda obligado a verificar que la carga y el vehículo que la transporta, cumplan con el peso y dimensiones máximas establecidos en la NOM-012-SCT-2-2017, o la que la sustituya.

Para el caso de incumplimiento e inobservancia a las disposiciones que regulan el peso y dimensiones, por parte del "Expedidor", "Remitente" o "Usuario", éste será coresponsable de las infracciones y multas que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes o la Guardia Nacional impongan al "Transportista", por cargar las unidades con exceso de peso.

RESPUESTAS a los comentarios recibidos durante el plazo de consulta pública, del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-020-SCT2/-2020, Especificaciones generales para el diseño, construcción y pruebas de autotankes destinados al autotransporte de sustancias, materiales y residuos peligrosos, especificaciones SCT 406, SCT 407 y SCT 412, publicado el 16 de diciembre de 2020.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- COMUNICACIONES.- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

CARLOS ALFONSO MORÁN MOGUEL, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en los artículos 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; Transitorios Tercero y Cuarto de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 1o., 38 fracción II y 47 fracciones I, II y III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 5o. fracción VI de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 34, 35 y 36 del Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos; 33 penúltimo párrafo del Reglamento de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización; 6o. fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, y

CONSIDERANDO

Que los comentarios presentados durante el período de consulta de 60 días que establece la fracción I del Artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, aplicable conforme al Transitorio Cuarto de la Ley de Infraestructura de la Calidad, una vez que fueron analizados, estudiados y discutidos en el Subcomité No. 1 de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, éstos se presentaron en el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT);

Que de conformidad con lo señalado en la fracción II del Artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, fue estudiada y aprobada por consenso la resolución a todos los comentarios, en la tercera sesión extraordinaria que se llevó a cabo el 30 de septiembre de 2021, del referido Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre;

Que derivado de lo anterior y de conformidad con lo que establece la fracción III del Artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, a través de este documento he tenido a bien ordenar la publicación de la “RESPUESTA A LOS COMENTARIOS RECIBIDOS DURANTE EL PLAZO DE CONSULTA PÚBLICA, RESPECTO DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-020-SCT2/-2020, ESPECIFICACIONES GENERALES PARA EL DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y PRUEBAS DE AUTOTANKES DESTINADOS AL AUTOTRANSPORTE DE SUSTANCIAS, MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS, ESPECIFICACIONES SCT 406, SCT 407 Y SCT 412, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 16 DE DICIEMBRE DE 2020”.

Ciudad de México, a 30 de noviembre de 2021.- Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Carlos Alfonso Morán Moguel**.- Rúbrica.

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS RECIBIDOS DURANTE EL PLAZO DE CONSULTA PÚBLICA, RESPECTO DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-020-SCT2/2020, ESPECIFICACIONES GENERALES PARA EL DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y PRUEBAS DE AUTOTANQUES DESTINADOS AL AUTOTRANSPORTE DE SUBSTANCIAS, MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS, ESPECIFICACIONES SCT 406, SCT 407 Y SCT 412, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 16 DE DICIEMBRE DE 2020.

PROMOVENTE	DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO	RESPUESTA
Daniel Regalado Santiago Secretaría de Salud	Dice: SECRETARÍA DE SALUD COMISIÓN FEDERAL PARA LA PROTECCIÓN CONTRA RIESGOS SANITARIOS Debe decir: SECRETARÍA DE SALUD DIRECCIÓN GENERAL DE EPIDEMIOLOGÍA/INSTITUTO DE DIAGNÓSTICO Y REFERENCIA EPIDEMIOLÓGICOS (InDRE)	PROCEDENTE , para quedar como sigue: Prefacio SECRETARÍA DE SALUD Dirección General de Epidemiología/Instituto de Diagnóstico y Referencia Epidemiológicos (InDRE) Asimismo, se realizan las siguientes adecuaciones: Facultad de Química, Coordinación de Protección Civil. Facultad de Ingeniería, División de Ingenierías Civil y Geomática.
Oficial GN Marcos Guadarrama Merino	Dice: Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, la Policía Federal. División de Seguridad Regional, División de Seguridad Regional. Debe decir: Guardia Nacional, Dirección General de Seguridad en Carreteras.	PROCEDENTE , para quedar como sigue:: En el prefacio se incluirá GUARDIA NACIONAL, Dirección General de Seguridad en Carreteras. Asimismo, se incluirá lo siguiente en el prefacio: Asociación Nacional de Transporte Privado. Ing. Andrés Raymundo Redonda Ramírez. Roberto Roldán Tadeo, SUNERGEO. También para dar más claridad en la Norma se corrige la sintaxis en los numerales 5.18.1, 6.13.6 inciso (a) y (ix), 5.3.3.2 inciso (A). Asimismo, se adecúan los términos en el cuerpo de la Norma: Secretaría, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes por SCT. Norma Oficial Mexicana y NOM por Norma. Entidad de Acreditación por EA. Presión de trabajo máxima permitida por PTMP. Se actualiza el año de las NOM. Dictamen de verificación por Dictamen de inspección. Acero al carbón (MS) por Acero al carbón (AC). Además, se agregan los diagramas en el numeral 5.8.1.5 para dar mayor claridad en las mediadas de los vehículos.
Juan Carlos Guzmán Moreno Correo electrónico 27/01/21	En la elaboración del proyecto de Norma 020 SCT como representante de Canacintra, mucho agradeceré si pudiera aparecer mi representación adicionalmente donde laboro ya que es quien da y sustenta los gastos y tiempo invertido para este proyecto. La empresa es SEGU S. A. de C.V. (Remolques y Carrocerías)	PROCEDENTE , para quedar como sigue: Prefacio SEGU S. A. de C.V. (Remolques y Carrocerías)
Ing. Rogelio Rosas Particular	Numeral 2. Aplica también esta Norma al transporte privado. Se sugiere se le incluya.	NO PROCEDENTE. Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, no obstante, se realiza la siguiente precisión: El Proyecto de la Norma establece en el Campo de aplicación, así como en la definición de Autotransportista, a quien le aplica dicha normatividad. 2. Campo de aplicación Esta Norma es de aplicación obligatoria para los constructores y reconstrutores de autotankes destinados al autotransporte de sustancias, materiales o residuos peligrosos. Así también esta Norma es de aplicación obligatoria para los expedidores, autotransportistas y destinatarios de las sustancias, materiales y residuos peligrosos dentro del ámbito de sus responsabilidades y que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. Autotransportista. Persona física o moral que cuenta con permiso de la SCT para prestar servicio público de autotransporte de carga u operar el transporte privado.

	Numeral 4. Definiciones y resto del documento. La nueva Ley de Infraestructura ya no reconoce a las Unidades de Verificación; sino que ahora las denomina Unidades de Inspección. También se sugiere incluir definición de Organismo de certificación que será quien emita el certificado de diseño.	PROCEDENTE, para quedar como sigue: Se reemplazará en el contenido de la Norma, a las Unidades de Verificación por Unidades de Inspección, tal como lo precisa la Ley de Infraestructura de la Calidad. Definición de Organismo de Certificación, se incluye la siguiente definición: Organismo de Certificación. Se entiende a las personas morales que tengan por objeto realizar funciones de certificación. Como consecuencia de lo anterior, se incluirán las siguientes definiciones: Certificación. Se entiende al procedimiento por el cual se asegura que los autotankes materia de esta Norma, se ajustan a la misma y serán emitidos por organismos de certificación. Certificado. Documento que avala la certificación. Expedidor. Persona física o moral que fabrica, carga, despacha, embarca o envía sustancias y/o materiales y/o residuos peligrosos a un destinatario en unidades debidamente autorizadas por la SCT. Ley. Ley de Infraestructura de la Calidad. Así también se adecúa el Transitorio Quinto quedando como sigue: QUINTO. La SICT, solicitará a la Secretaría de Economía, cumpliendo con los términos y requisitos establecidos por la Ley de Infraestructura de la Calidad, que lleve a cabo las formalidades necesarias para concertar acuerdos de reconocimiento mutuo, de los resultados de la Evaluación de la Conformidad, así como de las acreditaciones otorgadas con instituciones oficiales extranjeras e internacionales. Asimismo, la SICT promoverá que las EA y las personas acreditadas, concierten acuerdos de similar naturaleza a los referidos en el párrafo anterior. Asimismo, se elimina la definición de Secretaría: Secretaría. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. También se elimina la siguientes definiciones: Protección posterior (defensa) de un autotank. Estructura diseñada para proteger al Autotank y a cualquier tubería o accesorio para el llenado o vaciado en la parte final posterior del Autotank. Verificación. La constatación ocular o comprobación mediante muestreo, medición, pruebas de laboratorio, o examen de documentos que se realiza para evaluar la conformidad en un momento determinado.
	Numeral 4. Definición de transportista. Se sugiere señale con precisión operador de transporte privado.	NO PROCEDENTE. Justificación: El Proyecto de la Norma Oficial Mexicana contiene la definición de autotransportista que establece a quienes les aplica: Autotransportista. Persona física o moral que cuenta con permiso de la SCT para prestar servicio público de autotransporte de carga u operar el transporte privado.
	Numeral 4. Definición certificación de diseño. El organismo debiera estar también aprobado por el emisor de la Norma. Igualmente debiera señalarse la vigencia del certificado y que éste deberá obtenerse para cada cambio en el modelo aprobado conforme a la definición de Tipo de diseño.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: Definición: Certificación de diseño. Cada tipo de diseño de autotank deberá contar con el certificado de aprobación emitido por un organismo de certificación acreditado por una EA y aprobado por la SCT (Autoridad normalizadora), que certifique que el diseño cumple con las especificaciones establecidas en la presente Norma. El fabricante deberá obtener del organismo de certificación el certificado de aprobación de diseño firmado, de cada uno de sus tipos o modelos de diseño, avalando el cumplimiento de la presente Norma. Adjunto al certificado deberán permanecer anexos los planos o croquis y los correspondientes cálculos que sirvieron de base para la certificación. El fabricante conservará el certificado de diseño por un mínimo de 20 años o bien, por un mínimo de 10 años a partir del año modelo al que corresponda el último autotank fabricado con ese diseño; lo que suceda en última instancia. La presente Norma se complementará en algunos casos con requerimientos del Código ASME cuando así se señale en la misma. Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, no obstante, se realizó la modificación de la definición.

	Numeral 4. Definición de Construcción conforme a la NOM-020-SCT2-2020. Se menciona a un ingeniero, se refiere al Organismo de certificación. Debe además de acreditarse, aprobarse y registrarse ante la SCT?	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: Construcción conforme a la NOM-020-SCT-2-2021. Significa que el autotank es construido conforme a la Norma con las excepciones autorizadas en 5.16, 5.17 y 5.18 y es inspeccionado y certificado por un Organismo de Certificación acreditado por una EA y aprobado por la SCT. Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, no obstante, se comenta que el Ingeniero a que hace mención dicha definición, se refiere al que deberá designar el Organismo de Certificación para la construcción del diseño del autotank de especificación de acuerdo a lo que establece la Norma. Por lo anterior, para no causar confusión, se adecuó la definición en cuestión de conformidad con lo que establece la Ley de Infraestructura de la Calidad. De igual forma, para ser congruentes con la definición de Autotank, se uniformará en el proyecto de la Norma Oficial Mexicana, y se sustituirá en donde exista el término tank por autotank.
	Numeral 4. Definición Tipo de diseño. Se sugiere agregar que cambia el diseño original cuando haya cualquier cambio de orden estructural o de capacidad y ubicación de válvulas y aberturas.	PROCEDENTE, para quedar como sigue: Definición: Tipo de diseño. Dentro del diseño SCT, se pueden establecer los siguientes grupos de acuerdo a los requerimientos y características semejantes de los autotanks. - Cuando se destinen al transporte del mismo producto y cuenten con las mismas especificaciones. - Cuando hayan sido contruidos por el mismo fabricante. - Cuando hayan sido contruidos con los mismos cálculos y dibujos de ingeniería. - Cuando hayan sido contruidos con los mismos materiales. - Cuando tengan las mismas dimensiones en el área de sección transversal. Los autotanks no perderán su clasificación de diseño original cuando se sujeten a las siguientes modificaciones: - Con variación de longitud que no exceda más del 5% de la longitud nominal. - Con variación de volumen que no exceda más del 5% del volumen nominal. - Para los propósitos establecidos en esta misma Norma, conservando el mismo sistema de aislamiento. Ninguna persona podrá modificar el diseño de un autotank, a menos que las condiciones establecidas en esta definición sean modificadas. Para tal efecto, se deberá obtener un nuevo Certificado de Diseño que corresponda a otra especificación. Asimismo, Se adecúan las siguientes definiciones: Norma. Norma Oficial Mexicana. Presión absoluta. Es cuando la presión se mide en relación con un vacío perfecto, se llama presión absoluta (psia). La unidad de medida libras por pulgada cuadrada absoluta (psia) se utiliza para dejar en claro que la presión es relativa a un vacío en lugar de la presión atmosférica ambiental. Considerando una presión atmosférica al nivel del mar de 101.3 kPa (14.7 psi), esto se agregará a cualquier lectura de presión realizada en el aire al nivel del mar. Presión manométrica. Es cuando la presión se mide en relación con la presión atmosférica (14.7 psi), y se denomina presión manométrica (psig). El término presión manométrica se aplica cuando la presión en el sistema es mayor que la presión atmosférica local (p atm). Las presiones de los manómetros son positivas si están por encima de la presión atmosférica y negativas si están por debajo de la presión atmosférica. Es decir que mientras psig, representa la presión manométrica, sin tomar en consideración la presión atmosférica; psia representa la presión absoluta tomando en cuenta la presión atmosférica. Adicionalmente se agrega en definiciones los acrónimos como sigue: SICT. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. ASME. The American Society of Mechanical Engineers (Sociedad Americana de Ingenieros Mecánicos).

	Los fabricantes deberían registrar en la Secretaría los diseños con certificación, en su modelo, para su emplacamiento.	NO PROCEDENTE. Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación del presente Proyecto de Norma. No obstante lo anterior, se precisa que la definición de Certificado de Fabricación, precisa se quien deberá emitir dicho certificado. Los fabricantes estarán sujetos al organismo de certificación quien proporcionará el certificado de diseño para la construcción de los autotankes de especificación. La SCT aprobará a los Organismos de Certificación, como autoridad Normalizadora de acuerdo a lo que establece la Ley de Infraestructura de la Calidad.
	Numeral 5.1.3. Nuevamente refieren al ingeniero registrado. Se estima que esta labor es del Organismo de certificación.	NO PROCEDENTE. Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación del presente Proyecto de Norma, sin embargo, a efecto de dar cumplimiento a la Ley de Infraestructura de la Calidad, se adecúa el numeral 5.1.3, para no causar confusión, para quedar como sigue: 5.1.3 El fabricante deberá obtener del organismo de certificación, el certificado de diseño de cada uno de sus tipos o modelos de diseño, acreditando el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana. Adjunto al certificado deberán permanecer anexos por lo menos, los siguientes documentos: Placa técnica de identificación, y en su caso, placa técnica de identificación adicional; Memoria de cálculo y ficha técnica; Planos de diseño; Constancia de características técnicas (NOM-035-SCT2), y demás aplicables, planos o croquis y los correspondientes cálculos que sirvieron de base para la certificación. El fabricante conservará el certificado de diseño por un mínimo de 20 años, o bien por un mínimo de 10 años a partir del año modelo al que corresponda el último autotank fabricado con ese diseño; lo que suceda en última instancia.
	Numeral 5.1.4. Habla que el fabricante hará las pruebas de integridad; sin embargo, también en la norma habla que serían las ahora denominadas Unidades de Inspección.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 5.1.4.1 Para la obtención del permiso de circulación de los autotankes diseñados bajo la presente Norma, el transportista deberá proporcionar: • Una constancia de fabricación, emitida por el constructor o importador, donde se indique del vehículo: marca, año/modelo, número de identificación vehicular, que conste que cumple con las especificaciones técnicas que establece la presente Norma. • Un dictamen de los resultados de las pruebas establecidas en el punto 6.12 de la presente Norma, realizado a través de una Unidad de inspección acreditada y aprobada por la SCT. (Apéndice informativo A). • La selección de autotankes (Apéndice Informativo C) deberá ser la adecuada para cada Número ONU que se solicite. 6.8 Las Unidades de Inspección deberán realizar en sus instalaciones, las inspecciones y pruebas señaladas en el punto 6.12, tanto como para autotankes nuevos como usados. Los fabricantes podrán obtener la acreditación y aprobación como unidad de inspección previo cumplimiento de requisitos. Excepcionalmente, las inspecciones y pruebas podrán realizarse en las instalaciones del transportista o fabricante por la unidad de inspección previa acreditación de la unidad satélite, conforme a los requisitos que emita la SCT. ... Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo, se precisa para efectos de aplicación del presente proyecto de la Norma, de conformidad con la nueva Ley de Infraestructura de la Calidad, que el fabricante deberá entregar al autotransportista (comprador), el autotank de especificación con las primeras pruebas de integridad, establecidas en el numeral 6.12, las cuales estarán identificadas con su respectiva fecha, en el Certificado de fabricación. Posteriormente, el autotransportista deberá realizar las pruebas en forma periódica como se especifica en el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, para mantener la integridad del autotank, mismas que se deberán realizar a través de una Unidad de Inspección, acreditada por una entidad de acreditación y aprobada por la SCT como autoridad normalizadora.

Numeral 5.10.5 se requiere la modificación de los encabezados de la Tabla 1 Capacidad de ventilación de los sistemas de alivio de presión, de la siguiente manera:

TABLA I- CAPACIDAD MINIMA DE VENTILACION DE EMERGENCIA

[En pies cúbicos de aire/hora a 15.55° C (60° F) y 1 atmósfera]

PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue:

TABLA I- CAPACIDAD MINIMA DE VENTILACION DE EMERGENCIA EN FUNCIÓN DEL ÁREA EXPUESTA
[En metros cúbicos de aire/hora (pies cúbicos de aire/hora) a 15.55° C (60° F) y 1 atmósfera]

Area expuesta (pies ²)	Aire libre por hora (pies ³)	Area Expuesta (m ²)	Aire libre por hora (m ³)
20	15,800	1.858	447
30	23,700	2.787	671
40	31,600	3.716	895
50	39,500	4.645	1,119
60	47,400	5.574	1,342
70	55,300	6.503	1,566
80	63,300	7.432	1,792
90	71,200	8.361	2,016
100	79,100	9.290	2,240
120	94,900	11.148	2,687
140	110,700	13.006	3,135
160	126,500	14.864	3,582
180	142,300	16.723	4,029
200	158,100	18.581	4,477
225	191,300	20.903	5,417
250	203,100	23.226	5,751
275	214,300	25.548	6,068
300	225,100	27.871	6,374
350	245,700	32.516	6,957
400	265,000	37.161	7,504
450	283,200	41.806	8,019
500	300,600	46.452	8,512
550	317,300	51.097	8,985
600	333,300	55.742	9,438
650	348,800	60.387	9,877
700	363,700	65.032	10,299
750	378,200	69.677	10,709
800	392,200	74.322	11,106
850	405,900	78.968	11,494
900	419,300	83.613	11,873
950	432,300	88.258	12,241
1000	445,000	92.903	12,601
Nota: Interpolar para tamaños intermedios.			

		Asimismo se adecúa el numeral 5.3.6 para quedar como sigue: 5.3.6 ... (3) Excepto lo prescrito en los párrafos (1) y (2) de esta sección, la soldadura de cualquier accesorio o aditamento a la pared del tanque deberá ser por medio de un asiento (silleta) de montaje, dado lo cual no habrá efecto adverso a la integridad de retención de la carga del autotank si cualquier fuerza menor que la prescrita en 5.3.1 y 5.3.2.1 de esta sección es aplicada en cualquier dirección. El espesor del asiento (silleta) de montaje no deberá ser menor que el cuerpo o tapa a los cuales se adjuntará, y no mayor de 1.5 veces ese espesor. De cualquier forma, un asiento con un espesor mínimo de 0.475 cm (0.187 pulgadas) puede ser usado cuando el espesor del cuerpo o de la tapa es mayor de 0.475 cm (0.187 pulgadas). Si el asiento (silleta) habrá de llevar barrenos u orificios, éstos habrán de hacerse antes de soldar esta pieza. Cada asiento (silleta) de montaje deberá:
	Numeral 5.8.4. Hacen mención a la Norma 035, se sugiere poner la vigente o la que la sustituya. Asimismo, conviene incluir la NOM-014 de Defensas traseras que, se conoce, esa SCT está elaborando.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 5.8.4 Defensa trasera. Cada autotank deberá estar provisto de una defensa para proteger al tanque y tuberías en caso de una colisión por alcance y minimizar la posibilidad de que se golpee el tanque. La defensa estará localizada por lo menos a 15.2 cm (6 pulgadas) de cualquier componente del vehículo que sea usado para propósitos de carga y descarga o pueda en cualquier momento contener producto mientras esté en tránsito. Estructuralmente, la defensa estará diseñada para absorber eficientemente y así evitar cualquier daño que pueda causar derrame del producto, el impacto del vehículo con carga normal, con una desaceleración de 19.6 m/s² (2 g) usando un factor de seguridad de 2 basado en la resistencia a la tensión del material de la defensa. Para propósitos de esta Norma, dicho impacto estará considerado uniformemente distribuido y aplicado horizontalmente (paralelo al piso) en cualquier dirección dentro de un ángulo que no exceda de 30° al eje longitudinal del vehículo. Adicionalmente, se deberá cumplir con lo establecido en la NOM-035-SCT-2-2010, Remolques y Semirremolques, Especificaciones de seguridad y Métodos de prueba, vigente o la que la sustituya, en su numeral 4.5 Defensa Trasera; así como la NOM-014-SCT-2-2021, Especificaciones técnicas y métodos de prueba de defensas traseras para vehículos con peso bruto vehicular de diseño superior a 4 536 kg., vigente o la que la sustituya; según aplique. Justificación: Se adecúa el numeral 5.8.4 y se incluye la recién aprobada NOM-014-SCT2-2021.
	5.10.6.1. Refieren de que un funcionario del fabricante debe firmar sobre la capacidad de flujo. Esta condición prevalecería aun cuando ya se cuente con la Certificación de diseño del organismo de certificación. 5.10.6 Certificación de los dispositivos de alivio de presión. 5.10.6.1 El fabricante de cualquier dispositivo de alivio de presión, incluyendo las válvulas, disco de ruptura o fusible, los respiraderos de vacío y una combinación de dispositivos, deben certificar que el modelo del dispositivo se ha diseñado y probado de conformidad con esta sección y la especificación apropiada para el autotank. El certificado debe contener información suficiente para describir el dispositivo y su funcionamiento. El certificado debe ser firmado por un funcionario autorizado por el fabricante que aprobó la certificación de la capacidad de flujo.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 5.10.6.1 El fabricante del autotank debe cerciorarse que cualquier dispositivo de alivio de presión, incluyendo las válvulas, disco de ruptura o fusible, los respiraderos de vacío y una combinación de dispositivos, se ha diseñado y probado de conformidad con esta sección y la especificación apropiada para el autotank. En la emisión del Certificado de Diseño deberá preverse igualmente este cumplimiento. Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo, se modifica el numeral 5.10.6.1 para no causar confusión; particularmente en la obligación del fabricante y que este requerimiento deberá ser parte de lo que el Organismo de Certificación determine para la emisión del Certificado de Diseño.

	Numeral 5.11.2.1.3 Hablan de un sistema de cierre con activación térmica. Habrá alguna diferenciación del tanque o identificación de que cuenta con este sistema de cierre? O cómo se identificará el cumplimiento? Particularmente porque luego hay reventas del equipo y no se conoce el uso que se le dará y esta disposición parece más bien de operación.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 5.11.2.1.3 Los autotankes que transporten materiales peligrosos inflamables, pirofóricos, oxidantes o de la división 6.1, deberán contar con los medios de control de cierre de activación térmica. El resto de los materiales peligrosos podrán ser transportados en autotankes que cuenten con dicho dispositivo. El medio por el cual el sistema de cierre automático que se activa térmicamente debe colocarse lo más cerca posible de la conexión de la carga/descarga y se debe accionar el sistema a una temperatura no superior a 121.11 °C (250 °F). Adicionalmente, las salidas de los autotankes deben ser capaces de cerrarse remotamente de manera manual o mecánica. Justificación. El comentario se considera parcialmente procedente, porque no señala una propuesta de modificación, sin embargo, para no crear confusión se modifica el numeral 5.11.2.1.3, por considerar que los materiales inflamables, pirofóricos, oxidantes, o de la división 6.1 (líquidos venenosos) plantean un mayor riesgo en caso de incidente lo que podría originar un incendio.
	Numeral 5.13.2.1. Señala 10 minutos de pruebas; mientras que en el numeral 5.18.5 refiere 5 minutos.Cuál sería el correcto?	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: Justificación. El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo, se precisa que la base bibliográfica para la elaboración de esta NOM, establece los tiempos en los que las pruebas se llevarán a cabo, por lo que éstos se conservarán tal como aparecen en el Proyecto de la Norma Oficial Mexicana. Adicionalmente, se eliminan las fracciones (ii) y (iii), del inciso a), del numeral 6.13.5; toda vez que estas pruebas se refieren al acoplamiento perno rey que ya se encuentra en el numeral 6.1.3.7, fracciones (i) y (ii). Fracciones eliminadas: ii) En los autotankes que transportan productos corrosivos, se deberán de inspeccionar las áreas cubiertas por la quinta rueda, buscando áreas corroídas, desgastadas, abolladas, distorsionadas, con soldaduras defectuosas o cualquier otra condición que pueda originar un transporte inseguro. (iii) El ensamble de la quinta rueda debe de ser retirado o removido del autotank para su inspección. Asimismo, se recorren las fracciones (iv), (v) y (vi) al (ii), (iii) y (iv) respectivamente del numeral 6.13.5 inciso a).
	El Apéndice A y B son ilustrativos pero no limitativos?	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: Apéndice informativo A Apéndice informativo C Justificación: El comentario no señala una propuesta en concreto, sin embargo, se precisa que el apéndice normativo A es un ejemplo de la información básica requerida y el anexo normativo C, es un documento de consulta, por lo que no son limitativos. Por lo anterior, y atendiendo lo requerido por la NMX-Z-013-SCFI-2015, el apéndice A y el apéndice C o anexos, se consideran de carácter informativo, por lo que se realizará la modificación mencionada, de igual forma se hará la corrección a lo largo de la NOM en donde se haga referencia a éstos.
	El Apéndice C. Numeral 15 y 17 a qué se refiere "Eliminado"? Y numerales 22, 24 y 25 a qué se refiere "No aplica"?	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: Apéndice Normativo C Además se pone a pie del apéndice normativo C la siguiente Nota: Nota: Este Apéndice se extrajo de la Norma B621-14 Selection and use of highway tanks, TC portable tanks, and other large containers for the transportation of dangerous goods, Classes 3, 4, 5, 6.1, 8 y 9. Update No. 1 B621-14 July 2018, CSA Group. Ministry of Transport Canada, se conservan los numerales tal como lo precisa esta referencia canadiense. Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo, se hace una aclaración en la nota al pie de este Apéndice Normativo, que este Apéndice se reprodujo tal como aparece en la referencia canadiense, de lo contrario se alteraría la consecución de la numeración.

	Numerales 5.14.2. y 5.14.3. Refieren de placas de certificación. Es adicional a la señalada en numeral 6.1.2? Se sugiere entonces señalarlo en el 5.14.2 que es conforme a la NOM-023, en todo caso.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 5.14.2 Placa técnica de identificación. Cada autotank debe tener una placa técnica de identificación resistente a la corrosión fijada permanentemente a él. Debe estar colocada en el lado izquierdo del autotank cerca del frente del tanque de carga (o en el tanque que está al frente del autotank de compartimientos múltiples), en un lugar fácilmente visible y accesible, y claramente marcado, estampado, grabado en relieve u otro medio con caracteres de por lo menos 4.76 mm (3/16"), conteniendo la información de las especificaciones que se precisan a continuación: a) Constructor del Tanque. b) Número de Serie del Constructor. - b.1) Número de identificación vehicular en caso de autotank (semirremolque-remolque). 5.14.3 Placa técnica de identificación adicional. Asimismo, se adecúa el numeral 6.1.1 para quedar como sigue: 6.1.1 Constancia de Fabricación y Certificado de Diseño (otorgado por un Organismo de Certificación), la SCT podrá requerir además, cualquier documento que complementa a la Constancia y Certificado mencionados, como: Placa Técnica de Identificación adherida a la pared del tanque (NOM-023-SCT2/2011 vigente o la que la sustituya); Memoria de cálculo y ficha técnica; Planos y cálculos de diseño, Croquis de distribución de la carga, etc., para verificar que el autotank está construido de acuerdo a la presente Norma. De igual forma, se hará la adecuación en el texto del Proyecto de Norma Oficial Mexicana, en donde se haga referencia a la Placa técnica de identificación.
	Numeral 5.15 Requisitos de registro de fabricante. Nuevamente refieren al ingeniero de diseño que debiera ser el organismo de certificación. Los requisitos de registro debieran ser los de registro de marca?	NO PROCEDENTE Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo, se precisa que se eliminaron los Requisitos para obtener el registro de fabricante de autotankes ante la SCT, para alinearlo a lo establecido en Ley de la Infraestructura de la Calidad. En lo que respecta al registro de marca, es otro requisito al que deberán dar cumplimiento los sujetos obligados cuando así aplique.
	Numeral 5.15.2. señala que cada transportista conservará el certificado hasta se ha puesto en operación. Posterior a ello ya no deberá conservarlo? Aún cuando decida venderlo?	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 5.15.2 Certificado de diseño. Será necesario un certificado firmado por un organismo de certificación autorizado y acreditado, cuando éste exista, certificando que cada uno de dichos autotankes está diseñado, construido y probado, y que cumple con los requerimientos contenidos en la especificación aplicable. Dicho certificado será conservado como lo establece la definición de Certificado de diseño. También se corrigen los consecutivos de los números romanos en el numeral 5.17.1 inciso (9) debido que se saltaron el numero romano (iv). Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo, se precisa que el transportista deberá conservar la constancia de construcción y de diseño del autotank, tal como lo precisa la definición de Certificado de diseño, no obstante si decide venderlo, el autotransportista deberá entregar los documentos descritos al comprador. Para no causar confusión se modifica el numeral 5.15.2.
	Numerales 6.1.1. y 6.5. La constancia de fabricación la emitirá el fabricante en tanto no haya Organismos de certificación?	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: Constancia de fabricación. Es el documento mediante el cual el fabricante o reconstructor hace constar las características, memoria de cálculo, y que garantiza que cada uno de los autotankes que fabrica o reconstruye cumple las especificaciones establecidas en la presente Norma. Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo, se precisa que la constancia de fabricación no requiere de un Organismo de Certificación. Para hacer congruente este término, la definición de Certificado de fabricación que existe actualmente se modifica como Constancia de fabricación, como arriba aparece.

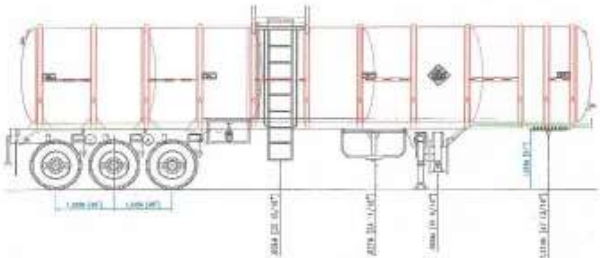
	Numeral 6.2. Por qué mencionan laboratorios de prueba. Se refiere a que éstos deberán realizar las pruebas y las unidades de inspección las verificaciones?	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.2 Acreditación y Aprobación. Los Organismos de Certificación y Unidades de Inspección interesadas en evaluar la conformidad de la presente Norma, deberán contar con la Aprobación por parte de la SCT y la Acreditación de la EA autorizada. Transitorio: SEXTO. Una vez que se cuente con un organismo de certificación de producto, la SCT exigirá para las altas de vehículos, que estos autotanques certifiquen su diseño. Justificación. No se considera procedente su comentario, el cual no señala una propuesta de modificación del presente Proyecto de la Norma, sin embargo, para aclarar el contenido de este numeral, se modifica como arriba se señala. De igual forma, se incluye el artículo TRANSITORIO que se especifica.
	Numeral 6.3. Refieren a tecnologías alternativas de una Ley abrogada. Habría que hacer mención a la nueva Legislación.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.3 Se aceptará que las empresas fabricantes de autotanques, utilicen materiales, equipos y procedimientos que cumplan con las Normas Oficiales Mexicanas; a falta de éstas, se pueden utilizar o aplicar materiales, equipos, procesos, métodos de prueba, mecanismos, procedimientos o tecnologías alternativos de acuerdo a lo establecido en el artículo 63 de la Ley de Infraestructura de la Calidad. Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo, se modifica el texto, a efecto de que se haga mención a lo que establece la Ley de Infraestructura de la Calidad, en cuanto a tecnologías alternativas.
	Se sugiere revisar en lo general del documento, comas, acentuación, empleo adecuado de mayúsculas y minúsculas, adecuado uso de paréntesis y sintaxis.	PROCEDENTE, para quedar como sigue: Se considera procedente su comentario, se revisará la Norma Oficial Mexicana, tal como se propone. Se modificará de forma el Proyecto de la Norma para dar cumplimiento al presente comentario.
	Hay una contradicción o no hay correspondencia entre el numeral 6.5 y los numerales del 6.1.1. al 6.1.4	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6. Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, todo autotanque fabricado a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, destinado al transporte de materiales y residuos peligrosos, cuyas características de diseño y construcción, correspondan a las especificaciones SCT 406, SCT 407 y SCT 412, de acuerdo al material peligroso a transportar, deberán contar: 6.1.1 Constancia de Fabricación y Certificado de Diseño (otorgado por un Organismo de Certificación), la SCT podrá requerir además, cualquier documento que complemente a la Constancia y Certificado mencionados, como: Placa Técnica de Identificación adherida a la pared del tanque (NOM-023-SCT2/2011 vigente o la que la sustituya); Memoria de cálculo y ficha técnica; Planos y cálculos de diseño, Croquis de distribución de la carga, etc., para verificar que el autotanque está construido de acuerdo a la presente Norma. 6.1.2 Dictamen de inspección, documento emitido como resultado de la inspección y pruebas periódicas establecidas en el numeral 6.12, realizadas a los autotanques por Unidades de Inspección, acreditadas por una EA y Aprobadas por la SCT. 6.5 Los fabricantes deberán proporcionar a los compradores de autotanques, los documentos establecidos en el numeral 6.1.1, a efecto de garantizar que los autotanques se fabricaron de acuerdo con la presente Norma y especificación respectiva. Justificación. El comentario no señala una propuesta de modificación, no obstante, para que no exista confusión, los numerales del 6.1.1 a 6.1.4 se reducen a 6.1.1 y 6.1.2 y se modifica el numeral 6.5, quedando como arriba se indica.
	Numeral 6.4. sintaxis. El certificado de fabricación es indefinido...	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.4 Las constancias de fabricación son indefinidas, mientras se mantengan las condiciones de integridad estructural de los autotanques, debiendo observar la periodicidad de las pruebas señaladas en el numeral 6.12 de esta misma Evaluación de la Conformidad. Justificación. El comentario no señala una propuesta de modificación, no obstante, se adecua el numeral en comento, considerando la modificación de la definición que se llevó a cabo anteriormente, por lo que este numeral se corregirá como se señala.

	Numeral 6.5.1. posteriormente, se podrá quitar la placa metálica? Considero que debería permanecer durante su vida útil.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.5.1 La vigencia y periodicidad de las pruebas de integridad estructural de los autotankes, se respaldarán con la documentación siguiente: Dictamen de inspección que otorgue la Unidad de Inspección y un engomado que se adherirá a un costado de la placa de identificación que señalará las fechas de realización y las inspecciones y pruebas efectuadas. Justificación. El comentario no señala una propuesta de modificación, no obstante, por lo que para no provocar confusión, se elimina la parte final del párrafo del numeral 6.5.1., para quedar como se menciona.
	Numeral 6.7 a qué se refiere con manifestar su situación ante dgaf? Hay que registrarse?	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.7 Toda persona física o moral relacionada en la fabricación, ensamble, carrocería o reconstrucción de autotank(s) fabricado(s) con especificación SCT, deberá contar con las aprobaciones o autorizaciones, que se le requieran por ésta o por otra dependencia para el desempeño de sus funciones. Justificación. Su comentario no señala una propuesta en concreto, sin embargo se comenta que toda la documentación a que haga referencia esta Norma, deberá ser emitida por un Organismo de Evaluación de la Conformidad que determina el cumplimiento de la presente Norma, tal como lo establece la Ley de Infraestructura de la Calidad y deberá ser presentada ante la DGAF para realizar los diferentes trámites de permiso, emplacamiento, etc., para la operación del Servicio Público o Privado de Autotransporte Federal. A este respecto y para no causar confusión se adecúa el numeral 6.7.
	Numeral 6.8 Se sugiere que las verificaciones y pruebas sean en el domicilio de la Unidad de Inspección, ya que ahí se encuentran los técnicos.	PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.8 Las Unidades de Inspección deberán realizar en sus instalaciones, las inspecciones y pruebas señaladas en el punto 6.12, tanto como para autotankes nuevos como usados. Los fabricantes podrán obtener la acreditación y aprobación como unidad de inspección previo cumplimiento de requisitos. Excepcionalmente, las inspecciones y pruebas podrán realizarse en las instalaciones del transportista o fabricante por la unidad de inspección previa acreditación de la unidad satélite, conforme a los requisitos que emita la SCT. ...
	El certificado de fabricación quién lo expedirá?	NO PROCEDENTE, para quedar como sigue: Justificación. No se considera procedente su comentario, toda vez que éste no señala una propuesta de modificación, no obstante lo anterior, se precisa que anteriormente se modificó la definición de Certificado de Fabricación, quedando como Constancia de Fabricación, por lo que dicha Constancia deberá ser emitida por el Fabricante.
	Numeral 6.12. Entidades de acreditación, se refiere a las unidades de inspección?	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.12 Inspección y pruebas periódicas. ...En la realización de inspección y pruebas efectuadas por las unidades de inspección, se estará a lo señalado en el numeral 6.3, debiendo observar como mínimo lo dispuesto en el siguiente numeral. 6.13 Requerimientos mínimos para la inspección y pruebas. Previo al inicio de la inspección y pruebas, se deberá constatar que el autotank haya sido lavado y descontaminado (que esté limpio y desgasificado), debiéndose presentar el documento que acredite la limpieza y control de remanentes. La unidad de inspección podrá realizar la limpieza del autotank, siempre que ésta cuente con el registro correspondiente, de conformidad con la NOM-019-SCT2/2015. Justificación. Su comentario se considera parcialmente procedente, toda vez que el comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo para hacer congruente el Proyecto de la Norma con la Ley de Infraestructura de la Calidad, se realiza la modificación al numeral 6.12 y 6.13.

	Numeral 6.12. La prueba de acoplamiento del perno rey implica el desmonte de la plancha del perno del autotank. Las Unidades de Inspección realizarían esa labor especializada.	PARCIALMENTE PROCEDENTE para quedar como sigue: Se agrega el siguiente párrafo en el numeral 6.8: ... En lo que respecta a la prueba periódica relativa al acoplamiento Perno Rey (OC), el autotransportista será el responsable de desmontar y montar este elemento estructural para la realización de dicha prueba, misma que podrá ser efectuada en los talleres del autotransportista, o bien por los mecánicos del autotransportista en la unidad de inspección. Para quedar finalmente así: 6.8 Las Unidades de Inspección deberán realizar en sus instalaciones, las inspecciones y pruebas señaladas en el punto 6.12, tanto como para autotank nuevos como usados. Los fabricantes podrán obtener la acreditación y aprobación como unidad de inspección previo cumplimiento de requisitos. Excepcionalmente, las inspecciones y pruebas podrán realizarse en las instalaciones del transportista o fabricante por la unidad de inspección previa acreditación de la unidad satélite, conforme a los requisitos que emita la SCT. En lo que respecta a la prueba periódica relativa al acoplamiento Perno Rey (OC), el autotransportista será el responsable de desmontar y montar este elemento estructural para la realización de dicha prueba, misma que podrá ser efectuada en los talleres del autotransportista, o bien por los mecánicos del autotransportista en la unidad de inspección. Justificación No se considera procedente su comentario toda vez que no señala una propuesta de modificación, no obstante como se precisa anteriormente, se adiciona el siguiente párrafo del numeral 6.8, relativo a la prueba de acoplamiento del perno rey.
	Numeral 6.13 limpieza y descontaminación. Se estima que estos autotank sólo se limpian, pero no al grado de una descontaminación. Y no es una medida preventiva, sino que debe ser obligatoria.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.13 Requerimientos mínimos para la inspección y pruebas. Previo al inicio de la inspección y pruebas, se deberá constatar que el autotank haya sido lavado y descontaminado (que esté limpio y desgasificado), debiéndose presentar el documento que acredite la limpieza y control de remanentes. La unidad de inspección podrá realizar la limpieza del autotank, siempre que ésta cuente con el registro correspondiente, de conformidad con la NOM-019-SCT2/2015. Asimismo, se elimina del numeral 6.13.6 las tablas de espesores I y II para quedar como sigue el inciso c): (c) El resultado de esta prueba se hará constar en un croquis que señale los puntos de aplicación de las mediciones. Justificación. Su comentario se considera procedente parcialmente toda vez que no señala una propuesta de modificación, sin embargo para aclarar el texto del numeral 6.13 y homologarlo con lo que establece la normatividad aplicable se adecúa el texto. Las tablas I y II se eliminan porque no son aplicables para las series SCT 406, SCT 407 y SCT 412.
	6.14.1 f) Se sugiere que también rija el calendario de inspecciones que la SCT publique. Para que las transportistas puedan conocer el periodo de verificación y que no sea conforme a la fecha de la misma.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.14.1 ... (f) La vigencia del Dictamen de inspección corresponderá a la periodicidad de las inspecciones y pruebas señaladas en el punto 6.12 de esta Evaluación de la Conformidad, así como al Aviso que al efecto publique la SCT en el Diario Oficial de la Federación. Para aquellos autotank nuevos que cuenten con Dictamen de pruebas deberán realizar las subsecuentes conforme al Aviso que publique la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a partir del siguiente año lectivo de su año modelo. Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo se modifica el numeral 6.14.1 (f), para precisar el procedimiento para la verificación de las pruebas periódicas por parte de la SCT.
	Numeral 10. Ya es Guardia Nacional.	PROCEDENTE, para quedar como sigue: Se modifica el numeral 10 de Vigilancia por Verificación: 10. Verificación La SCT, por conducto de la Dirección General de Autotransporte Federal, y la Guardia Nacional, son las autoridades competentes para verificar el cumplimiento de la presente Norma.

	Numeral 6.13. No se incluye el procedimiento para la prueba del perno rey. Los puntos de la norma 6.13.1 (a) (vii) y (viii) dicen lo siguiente: (vii) Todos los accesorios mayores y aditamentos estructurales de los autotankes, incluyendo aditamentos del sistema de suspensión, estructura de conexión y aquellos elementos del ensamble de la quinta rueda que pueden ser inspeccionados sin desmantelar, buscando corrosión o daños con objeto de que se haga una operación segura. (viii) En autotankes que transportan productos corrosivos, se deberán inspeccionar las áreas que están cubiertas por la quinta rueda cuando menos una vez cada dos años, con objeto de buscar áreas corroídas, con distorsión, desgastadas, soldaduras defectuosas o cualquier otra condición que afecte el transporte seguro. El ensamble de la quinta rueda debe retirarse del tanque para su inspección.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.13.7 Prueba del acoplamiento perno rey (OC) cada dos años. i) Todos los accesorios mayores y aditamentos estructurales de los autotankes, incluyendo aditamentos del sistema de suspensión, estructura de conexión y aquellos elementos del ensamble de la quinta rueda serán inspeccionados sin desmantelar, buscando corrosión o daños para su reparación, con el objetivo de que se realice una operación segura. (ii) En autotankes que transporten productos corrosivos, se deberán inspeccionar las áreas que están cubiertas por la plancha del perno rey (OC) cuando menos una vez cada dos años, buscando áreas corroídas, con distorsión, desgastadas, soldaduras defectuosas o cualquier otra condición que afecte el transporte seguro. El ensamble de la plancha del perno rey (OC) debe retirarse del autotank para realizar la inspección, lo que será responsabilidad del permisionario o quien tenga la legal posesión del autotank. Justificación. Se considera parcialmente procedente, toda vez que el comentario no señala una propuesta de modificación, no obstante, se crea el numeral 6.13.7 Prueba del acoplamiento perno rey cada dos años, mismo que formaba parte del numeral 6.13.1 (a) (vii) y (viii) eliminando estos párrafos de dicho numeral.
ANTP	5.1.3 Las personas físicas o morales dedicadas a la construcción de autotankes sujetos a la presente NOM, deberán registrarse ante la SCT demostrando su capacidad técnica e infraestructura necesaria para su cumplimiento, así como ante la Secretaría de Economía para los fines conducentes. Además, la empresa constructora deberá designar a un Ingeniero responsable del diseño de los autotankes, quien deberá acreditar su competencia técnica ante la SCT, con su respectiva cédula profesional. Comentario: Generar un código o número de registro a cada Ingeniero de diseño acreditado por SCT, para consulta de autotransportistas.	NO PROCEDENTE Justificación. No se considera procedente, toda vez que este numeral se eliminó por considerar que este es un requerimiento que deberá ser emitido por un Organismo de Certificación de conformidad con la Ley de Infraestructura de la Calidad.
	5.1.4.1 Para la obtención del permiso de circulación de los autotankes diseñados bajo la presente NOM, el transportista deberá proporcionar: • Una constancia de cumplimiento de la presente NOM, emitida por el constructor o importador, donde se indique que el vehículo marca, año/modelo, número de serie, cumple con las especificaciones técnicas que establece la presente NOM. • Un dictamen de los resultados de las pruebas establecidas en el punto 6.12 de la presente NOM, realizado a través de una Unidad de Verificación acreditada y aprobada por la SCT. (Apéndice Informativo A) • Memoria de cálculo, que contenga como mínimo la información del (Apéndice informativo B). • Plano de diseño que incluya dimensiones generales y distribución de pesos. • Fotografía de la Placa técnica de acuerdo con la NOM-023-SCT2-2011 o la que la sustituya. • La selección de autotankes (apartado C) deberá ser el adecuado para cada Número ONU que se solicite. Comentario: Incluir en la memoria de cálculo los resultados del análisis de elemento finito. Que considere las tensiones y esfuerzos resultantes de la operación y volcadura del autotank.	NO PROCEDENTE Justificación. No se considera procedente, toda vez que para la obtención del permiso, el autotransportista deberá presentar entre otros documentos ante la SCT, la Constancia de fabricación, y el Certificado de diseño, y este último estará soportado con la documentación técnica que garantice que el autotank está construido de acuerdo a la presente NOM.

	5.3.1.1 Valores de esfuerzo. El valor máximo de esfuerzo calculado en cualquier punto de la pared del autotanque, no debe exceder el 25% de la resistencia a la tensión del material de diseño o del máximo esfuerzo de tensión. Comentario: Especificar la resistencia a considerar, cedencia o ruptura; en todo caso, se debiera considerarse a los esfuerzos de cedencia.	NO PROCEDENTE Justificación. El numeral 5.2.1.1 de la Normal establece las especificaciones mínimas de los metales a usar, haciendo referencia a los esfuerzos de cedencia y tensión. 5.2.1.1 ... Se permite el uso de aceros con las siguientes especificaciones mínimas: <table><thead><tr><th></th><th>Acero al carbón (AC)</th><th>Acero de alta resistencia baja aleación (AARBA)</th><th>Acero inoxidable austenítico (AIA)</th></tr><tr><th></th><th>kg/cm²</th><th>kg/cm²</th><th>kg/cm²</th></tr></thead><tbody><tr><td>Esfuerzo de Cedencia</td><td>1 758</td><td>3 164.5</td><td>1 758</td></tr><tr><td>Esfuerzo Máximo a la Tensión</td><td>3 164.5</td><td>4 219.4</td><td>4 922.6</td></tr><tr><td>Estiramiento de la Muestra</td><td>5 cm</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Estiramiento en Porcentaje</td><td>20</td><td>25</td><td>30</td></tr></tbody></table>		Acero al carbón (AC)	Acero de alta resistencia baja aleación (AARBA)	Acero inoxidable austenítico (AIA)		kg/cm ²	kg/cm ²	kg/cm ²	Esfuerzo de Cedencia	1 758	3 164.5	1 758	Esfuerzo Máximo a la Tensión	3 164.5	4 219.4	4 922.6	Estiramiento de la Muestra	5 cm			Estiramiento en Porcentaje	20	25	30
	Acero al carbón (AC)	Acero de alta resistencia baja aleación (AARBA)	Acero inoxidable austenítico (AIA)																							
	kg/cm ²	kg/cm ²	kg/cm ²																							
Esfuerzo de Cedencia	1 758	3 164.5	1 758																							
Esfuerzo Máximo a la Tensión	3 164.5	4 219.4	4 922.6																							
Estiramiento de la Muestra	5 cm																									
Estiramiento en Porcentaje	20	25	30																							
	5.8.1.1 Todos los domos pasahombres, resumidero, o aditamentos que sobresalgan de la pared del autotanque y retengan producto en cualquier posición del tanque, deben ser protegidos con elementos igual de resistentes como la pared del tanque y tener un espesor al menos igual a la especificación del autotanque. Dicha protección localizada por debajo de 1/3 de la circunferencia del tanque (o sección transversal para los tanques no circulares) se extiende más de la mitad de su diámetro en el punto de unión (unión de protección y el tanque) a más de 4 pulgadas de la pared del autotanque, situado en la parte superior a 2/3 de la circunferencia del tanque (o sección transversal para los tanques no circulares) esta protección se extiende a más de ¼ de su diámetro o más de 2 pulgadas desde el punto de unión de dicho autotanque, debe tener una protección contra daños y accidentes, de acuerdo a lo siguiente: (i) Como se especifica en esta sección. (ii) Las estructuras o dispositivos de protección deben ser 125 por ciento más fuertes que lo requerido como protección contra daños por accidente; o (iii) Unidos al tanque de acuerdo con los requisitos del párrafo 5.8.1.3. Comentario: Debe ser más claro en la especificación del largo de la protección.	NO PROCEDENTE Justificación. No propone una redacción, por lo que el numeral en comento se conservará tal como lo establece la referencia bibliográfica, esto es, como se propuso inicialmente en el Proyecto, considerando que otorga suficiente claridad.																								

	5.8.1.5 Claro mínimo sobre la carretera. La altura mínima sobre la carretera de cualquier componente de autotank o mecanismo de protección localizado entre alguno de los dos ejes adyacentes en un vehículo o combinación de vehículos, será de por lo menos 1.27 centímetros por cada 30.48 centímetros de separación entre dichos ejes y, en ningún caso, menor de 30.48 centímetros, excepto que el claro mínimo sobre la carretera para los patines del autotank u otros dispositivos a no más de 304.8 centímetros de un eje no deberá ser menor a 30.48 centímetros. Estas medidas deben ser calculadas con el peso máximo del vehículo. Comentario: Incluir algún diagrama o dibujo de ayuda para interpretar correctamente las excepciones y lo especificado de los patines.	PARCIALMENTE PROCEDENTE para quedar como sigue: 5.8.1.5 ... Estas medidas deben ser calculadas con el peso máximo del vehículo, como se muestra en la Figura No. 1. 1. Figura No. 1  Asimismo, se adecúa la fórmula del numeral 5.18.4 inciso (3) quedando como sigue: $C = 520 \left[K \left(\frac{2}{K+1} \right)^{\frac{(K+1)}{(K-1)}} \right]^{0.5}$ Justificación. Por lo que el numeral en comento se considera que otorga claridad con los diagramas nuevos. Y la fórmula muestra mayor claridad.
	5.8.2 ... Elementos estructurales, tales como los bastidores de suspensión, protectores de volcadura y anillos externos, cuando sea posible deberán ser utilizados como partes para fijar accesorios y cualquier otro aditamento al autotank. Comentario: Todos los accesorios para los autotanks deberán estar sujetos preferentemente de elementos estructurales, tales como como los bastidores de suspensión, protectores de volcadura y anillos externos; y en caso de no poder cumplir con lo anterior, podrán montarse sobre la estructura del tanque.	NO PROCEDENTE Justificación. No propone una redacción, toda vez que el numeral 5.8.2 prevé este requerimiento, como sigue: 5.8.2 tercer párrafo La soldadura de cualquier aditamento al cuerpo o tapa deberá hacerse a un asiento de montaje. El espesor del asiento de montaje no deberá ser menor que el envoltorio del cuerpo o tapa a la cual es acoplado. Un asiento deberá extenderse por lo menos 5 cm en cada dirección de cualquier punto de fijación de un aditamento. Los asientos deberán tener esquinas redondeadas, estar formadas de tal manera que se eviten las concentraciones de esfuerzos sobre el cuerpo o tapa. El asiento de montaje deberá tener soldadura continua en todo el perímetro.
	5.8.2.1 Toda protección o dispositivo debe ser capaz de soportar una fuerza de 70,307 Kg (155,000 libras) (basado en la última resistencia del material) desde la parte frontal, lateral o trasera, distribuidos uniformemente sobre cada superficie del dispositivo, en un área que no exceda de 0.5574 metros cuadrados (6 pies cuadrados) y una anchura que no exceda de 1.829 metros (6 pies). Los componentes de la suspensión y elementos estructurales de montaje pueden ser utilizados para proporcionar todo, o parte de esta protección. El dispositivo debe extenderse a no menos de 0.1524 metros (6 pulgadas) más allá de cualquiera de los componentes que puede contener producto en tránsito. Comentario: Debe dejar claro que se están especificando son dispositivos de seguridad contra impacto.	NO PROCEDENTE Justificación. No propone una redacción, el numeral 5.8.2.1 pertenece al numeral 5.8 Protecciones contra daños por accidentes.

	5.10 Alivio de presión. 5.10.1 Cada autotankue o compartimento debe estar equipado con válvulas y dispositivos de seguridad para aliviar la presión y/o vacío de conformidad con esta sección y las especificaciones individuales aplicables. El sistema de alivio de presión y/o vacío debe estar diseñado para operar y tener la capacidad suficiente para impedir la rotura del autotankue o su colapso debido al exceso de presión o el vacío resultante del proceso de vaciado y/o llenado, calentamiento o enfriamiento del material o producto. Todos estos dispositivos estarán en contacto con la fase de vapor del producto transportado. Las válvulas de cierre no deberán instalarse entre la salida del producto y el dispositivo de seguridad. Los sistemas de alivio de presión no están obligados a ajustarse con el Código ASME. Comentario: En el cálculo del esfuerzo del diseño del tanque, debiera considerarse la presión máxima de apertura de válvula de seguridad, para asegurar que no existen daños en caso de que la presión de diseño se exceda (5.3.3.2).	NO PROCEDENTE Justificación. No propone una redacción, el Proyecto de la Norma ya prevé estos cálculos que se especifican en los numerales 5.3.3.1 y 5.3.3.2.
	5.14.2 Placa metálica de certificación. Cada autotankue debe tener una placa metálica de certificación resistente a la corrosión fijada permanentemente a él. La siguiente información debe estar marcada en la placa metálica del autotankue, adicional a cualquier información pertinente requerida. Se pueden utilizar abreviaturas colocadas entre paréntesis: Comentario: Incluir en la "placa metálica de certificación" el código o número de registro del Ingeniero de diseño acreditado por SCT.	NO PROCEDENTE Justificación. No se considera procedente, este numeral se eliminó por considerar que este es un requerimiento que deberá ser emitido por un Organismo de Certificación de conformidad con la Ley de Infraestructura de la Calidad.
	5.15.2 Certificado de diseño. Será necesario un certificado firmado por un organismo de certificación autorizado y acreditado, cuando éste exista, certificando que cada uno de dichos autotankues está diseñado, construido y probado, y que cumple con los requerimientos contenidos en la especificación aplicable. Dicho certificado será conservado en los archivos del transportista hasta después que dicho autotankue se ha puesto en circulación. Comentario: ¿Cuál es el medio por el cual SCT comunicara cuando existan los organismos de certificación? ¿Cuántos tiempos después de que el autotankue está en operación, el transportista debe conservar el certificado correspondiente?	NO PROCEDENTE Justificación. No se considera procedente su comentario, toda vez que no señala modificación a la Norma, no obstante se precisa que la SCT emitirá la Convocatoria para la operación de los Organismos de Certificación y Unidades de Inspección, una vez que estén acreditados y aprobados por la SCT, se publicarán en el DOF o en la página de la SCT para hacerlos del conocimiento del público en general. Con respecto al tiempo para conservar el Certificado de Diseño, la definición así lo establece.
	6.2 Acreditación y Aprobación. Los Organismos de Certificación, Laboratorios de Prueba y las Unidades de Verificación interesadas en evaluar la conformidad de la presente Norma Oficial Mexicana, deberán contar con la Aprobación por parte de la DGAF y la Acreditación de la Entidad de Acreditación autorizada. Comentario: La DGAF comunicara el listado o base de datos de los Organismos de Certificación, Laboratorios de Prueba y las Unidades de Verificación acreditados.	NO PROCEDENTE Justificación. No se considera procedente su comentario, toda vez que no señala modificación a la Norma, no obstante se precisa que la SCT publicará en su página, el padrón de Organismos de Certificación y Unidades de Inspección acreditados y aprobados por la SCT.
	6.6 Las Unidades de Inspección elaborarán Dictamen de Verificación (inspección) de las pruebas realizadas, anotando las inconformidades detectadas para su corrección, quedando el autotankue fuera de servicio hasta que corrijan las deficiencias señaladas y se obtenga el Dictamen de Verificación favorable. Comentario: Establecer un procedimiento que asegure que los autotankues con Dictamen de Verificación No Favorable, no circulen u operen hasta obtener un Dictamen de Verificación Favorable.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.6 Las Unidades de Inspección elaborarán el Dictamen de las inspecciones y pruebas realizadas, anotando las inconformidades detectadas para su corrección. Una vez que corrijan dichas deficiencias señaladas, deberán ser sometidos únicamente a las pruebas que no fueron superadas. Justificación. Se considera parcialmente procedente, toda vez que no señala una propuesta en concreto. Se estima que el declarar un vehículo fuera de servicio es un acto que le corresponde a la autoridad, mismo que quedara definido que para el efecto publique la Secretaría, por lo que se adecuó el numeral 6.6.

SECRETARIA DE MARINA

REGLAMENTO de la Ley de Puertos.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en los artículos 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 2o., 3o., 5o., 7o., 8o., 11, 16, 17, 19, 19 Bis, 20, 21, 22, 23, 23 BIS, 24, 25, 26, 27, 28, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 57, 58, 58 BIS, 60, 61, 62, 63, 64, 65 y demás relativos de la Ley de Puertos, he tenido a bien expedir el siguiente

REGLAMENTO DE LA LEY DE PUERTOS

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. El presente Reglamento tiene por objeto regular las actividades de construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación, protección, formas de administración y prestación de servicios en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias previstos en la Ley de Puertos, correspondiendo su interpretación para efectos administrativos a la Secretaría.

Artículo 2. Para efectos de este Reglamento, además de las definiciones previstas en el artículo 2o. de la Ley, se entenderá por:

- I.** Acarreo: El traslado de bienes o mercancías dentro del Recinto Portuario en su porción terrestre;
- II.** Administrador: El Administrador Portuario o el Administrador Federal;
- III.** Administrador Federal: El servidor público de la Secretaría a cargo de la administración de un Puerto que no cuente con un Administrador Portuario;
- IV.** Alijo: El aligeramiento de una embarcación de todo o parte de su Carga;
- V.** Almacenaje: La guarda de mercancías en almacén, patios o cobertizos;
- VI.** Capitanía: La Capitanía de Puerto;
- VII.** Carga: La colocación de bienes o mercancías que se encuentren en cualquier lugar de la parte terrestre del Recinto Portuario, en cualquier medio de transporte marítimo o terrestre;
- VIII.** Descarga: El retiro de bienes o mercancías colocadas en un medio de transporte marítimo o terrestre para depositarlas en cualquier lugar de la parte terrestre del Recinto Portuario u otros medios de transporte marítimos o terrestres;
- IX.** Estiba: El acomodo de bienes o mercancías;
- X.** Destino: Es el tipo de Terminal o Instalación Portuaria, considerando la Carga, la recepción de pasajeros o área de uso común, a la que específicamente se prevea dedicar determinada zona del Recinto Portuario o áreas cesionadas;
- XI.** Ley: La Ley de Puertos;
- XII.** Normas: Las normas oficiales mexicanas que expida la Secretaría;
- XIII.** Obra Mayor: Aquellas obras nuevas y ampliaciones que impliquen modificaciones al límite del Recinto Portuario, a la geometría en sus tres planos, de las tierras o aguas contenidas en el mismo y a la infraestructura mayor del Puerto, o se trate de dragado de construcción;
- XIV.** Obra Menor: Aquellas obras de conservación y mantenimiento o rehabilitación, incluyendo los dragados de mantenimiento;
- XV.** Operadores: Las personas físicas o morales que, en los términos de la Ley, son responsables de Terminales o Instalaciones Portuarias, y
- XVI.** Prestadores de Servicios: Las personas físicas o morales que, en los términos de la Ley, proporcionen servicios inherentes a la operación de los Puertos.

Artículo 3. La autoridad portuaria la ejercerá la Secretaría en los términos que establezca la Ley, su Reglamento Interior y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 4. La propuesta de acuerdo que elabore la Secretaría para determinar y delimitar los Recintos Portuarios o sus ampliaciones, deberá contener:

- I. La poligonal que comprende las áreas de agua y los terrenos de dominio público que los integren, y
- II. La representación gráfica de las delimitaciones de los Recintos Portuarios que deberán incluir los cuadros de construcción de las poligonales, de conformidad con las Normas correspondientes.

Artículo 5. Para la delimitación de Zonas de Desarrollo Portuario, la Secretaría en coordinación con la dependencia competente, por sí o a solicitud de parte interesada, deberá efectuar los estudios necesarios para determinar su conveniencia y, en su caso, hacer las propuestas que procedan a los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios correspondientes.

El acuerdo respectivo deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación, además de las publicaciones que procedan en los diarios o gacetas oficiales de las entidades federativas o municipios de que se trate.

Artículo 6. Para la debida y oportuna integración de las estadísticas portuarias, los concesionarios, permisionarios, Administradores, Operadores y Prestadores de Servicios proporcionarán la información relativa que requiera la Secretaría.

La Secretaría señalará las fechas y forma de entrega de la información a que se refiere el párrafo anterior, de conformidad con el instructivo que para tal efecto elabore y publique en el Diario Oficial de la Federación.

Artículo 7. Los Administradores, Operadores, concesionarios, permisionarios y Prestadores de Servicios deberán poner en conocimiento de la Capitanía las operaciones relacionadas con sus actividades portuarias, en la forma que determine la Secretaría.

CAPÍTULO II

OBRAS

Artículo 8. Las solicitudes para la autorización de obras marítimas, portuarias o dragado deberán cumplir con los requisitos establecidos en las fracciones I a IV, VI, IX, X y XII a XVII del artículo 16 de este Reglamento.

La Secretaría podrá requerir información adicional debidamente relacionada con la solicitud de autorización para obras marítimas o de dragado. Una vez que la solicitud se encuentre debidamente integrada, la Secretaría deberá dar respuesta a la solicitud en el plazo previsto en el artículo 28 de la Ley.

Las solicitudes podrán presentarse, a elección del particular:

- I. En la ventanilla de gestión de trámites, o
- II. Por medios electrónicos, con su firma electrónica avanzada, utilizando el Sistema de Trámites Electrónicos de la Secretaría. En este caso, el interesado deberá manifestar expresamente su conformidad en términos del artículo 11 de la Ley de Firma Electrónica Avanzada.

Las solicitudes a que se refiere este artículo presentadas en términos de la fracción II de este artículo deberán observar, en lo conducente, las disposiciones de la Ley de Firma Electrónica Avanzada y su Reglamento.

Artículo 9. Las Obras Mayores a cargo de un Administrador Portuario requerirán la autorización de la Secretaría.

Para efectos del párrafo anterior, la Secretaría podrá requerir un dictamen técnico por un profesionista o institución especializada en la materia, con cargo al interesado y emitirá la resolución en términos del artículo 28 de la Ley.

La autorización de las obras podrá negarse cuando las especificaciones técnicas no garanticen la estabilidad y seguridad de dichas obras.

Cuando se trate de una Obra Menor, previo a su realización, el Administrador Portuario o el Administrador Portuario Federal presentará el aviso por escrito a la Secretaría.

Artículo 10. Las obras deberán cumplir con las especificaciones previstas en los proyectos técnicos autorizados por la Secretaría y las Normas respectivas, así como con la aprobación, en su caso, de la autoridad competente en materia de impacto ambiental.

En caso de incumplimiento, la Secretaría podrá ordenar su corrección, demolición o retiro inmediato por cuenta del infractor, sin perjuicio de aplicar las sanciones que correspondan.

Artículo 11. Para que las obras realizadas entren en operación, total o parcialmente, deberá notificarse la conclusión de la obra y solicitar por escrito a la Secretaría, para que esta, después de las verificaciones que procedan, autorice su funcionamiento. Se excluyen de esta regla las Obras Menores.

La Secretaría deberá dar respuesta en un plazo que no exceda de treinta días hábiles contado a partir de la notificación a que se refiere el párrafo anterior.

Artículo 12. Los concesionarios y permisionarios empezarán y concluirán las construcciones dentro de los plazos que señalen los permisos o títulos de concesión respectivos. En caso de retraso, se deberá informar a la Secretaría de las circunstancias que lo justifiquen, de lo contrario se aplicarán las sanciones correspondientes y la revocación, en su caso, de los títulos o permisos.

Artículo 13. La Secretaría podrá solicitar que los informes técnicos que deban presentar los concesionarios o permisionarios estén avalados por un profesionista o institución especializada en la materia.

CAPÍTULO III

CONCESIONES

Artículo 14. La Secretaría, previo a la realización de los concursos públicos para el otorgamiento de concesiones, deberá efectuar el trámite ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público previsto en el artículo 23 Bis de la Ley.

Artículo 15. Los participantes en los concursos públicos para el otorgamiento de concesiones deberán garantizar, en los términos que establezcan las bases de dichos concursos, lo siguiente:

- I. Las propuestas respectivas, y
- II. El cumplimiento de las condiciones, compromisos y obligaciones contenidos en el título de concesión, para el caso del participante ganador.

En ambos casos la Secretaría, en las bases del concurso, establecerá los montos, porcentajes y demás circunstancias relativas al otorgamiento de garantías, conforme a lo dispuesto en la Ley de Tesorería de la Federación y su Reglamento, mismas que en todos los supuestos deberán ser otorgadas a favor de la Tesorería de la Federación y a disposición de la Secretaría.

Artículo 16. Las solicitudes de concesiones sobre bienes del dominio público de la Federación, que en términos de la Ley se adjudiquen directamente a los propietarios de los terrenos colindantes, deberán contener la información y documentación siguiente:

- I. La copia certificada del acta constitutiva de la persona moral mexicana, inscrita en el Registro Público de Comercio correspondiente o el acta de nacimiento de la persona física mexicana, según sea el caso;
- II. Los poderes y nombramientos que haya otorgado el solicitante al que, en su caso, promueva a su nombre;
- III. La descripción de la obra construida o que se pretenda construir;
- IV. El proyecto general y el proyecto ejecutivo correspondientes, así como los montos de inversión, cuando existan obras por construir;
- V. La descripción de los servicios que se pretendan prestar;
- VI. La acreditación de que cuenta con los recursos financieros, materiales y humanos para realizar el proyecto, cuando existan obras por construir;
- VII. La copia certificada de los títulos de propiedad de los terrenos colindantes a la zona federal marítimo terrestre de que se trate, inscritos en el Registro Público de la Propiedad correspondiente;
- VIII. La garantía de trámite mediante cualquier forma prevista por el artículo 48 de la Ley de Tesorería de la Federación, por la cantidad equivalente a noventa y cinco veces la Unidad de Medida y Actualización;
- IX. El plano general de dimensionamiento que contenga el croquis de localización y los cuadros de construcción en coordenadas calculadas con el sistema de coordenadas universal transversal de Mercator;
- X. Las fotografías del sitio donde se pretende construir la obra o, en su caso, de las obras construidas;
- XI. El estudio económico financiero que contenga el análisis de flujo de efectivo proyectado a los años requeridos en concesión, los montos de inversión desglosados y el informe ejecutivo del proyecto en términos económicos, técnicos y del entorno del negocio;

- XII.** El comprobante de pago de derechos por el estudio, trámite y, en su caso, expedición de la concesión;
- XIII.** El título de concesión, en su caso, de la zona federal marítimo terrestre o zona federal terrestre;
- XIV.** La copia certificada de la autorización en materia de impacto ambiental o, en su caso, su exención por parte de la autoridad competente en materia ambiental, cuando se trate de obras por construir;
- XV.** La copia del Registro Federal de Contribuyentes del solicitante;
- XVI.** La copia de la Clave Única de Registro de Población, en caso de persona física, y
- XVII.** La demás información que el solicitante considere conveniente.

La Secretaría podrá requerir información adicional relacionada con la concesión solicitada, y resolverá en un plazo no mayor de sesenta días hábiles, a partir de que la solicitud se encuentre debidamente requisitada.

La Secretaría fijará el monto de la garantía que deberá otorgar el concesionario para garantizar el cumplimiento de las obligaciones, la cual se actualizará y mantendrá vigente durante todo el tiempo de la concesión.

Artículo 17. Las solicitudes a que se refiere el artículo anterior podrán presentarse, a elección del particular:

- I.** En la ventanilla de gestión de trámites, o
- II.** Por medios electrónicos, con su firma electrónica avanzada, utilizando el Sistema de Trámites Electrónicos de la Secretaría. En este caso, el interesado deberá manifestar expresamente su conformidad en términos del artículo 11 de la Ley de Firma Electrónica Avanzada. Las solicitudes presentadas a través de este medio deberán observar, en lo conducente, las disposiciones de la Ley de Firma Electrónica Avanzada y su Reglamento.

Artículo 18. Las solicitudes para la prórroga o ampliación de concesiones deberán hacerse por escrito ante la Secretaría con las razones que las justifiquen. Se anexará, en su caso, el programa maestro de desarrollo portuario autorizado para la prórroga o las modificaciones a dicho programa maestro como resultado de la ampliación.

Tratándose de prórrogas, la Secretaría, previo a su resolución, deberá realizar el trámite ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público previsto en el artículo 23 Bis de la Ley.

La Secretaría podrá requerir a los solicitantes información adicional o complementaria que sea indispensable o las aclaraciones que considere necesarias, en relación con la solicitud de prórroga o ampliación.

La Secretaría resolverá sobre la solicitud en un plazo no mayor de ciento veinte días naturales, contado a partir de su presentación debidamente requisitada y establecerá 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 consideren la rentabilidad de la concesión.

Artículo 19. En los casos de excepción en que la Secretaría, con vista en el interés público, determine la modificación temporal de los usos de los Puertos, Terminales, Marinas e Instalaciones Portuarias, se aplicarán las reglas siguientes:

- I.** La Secretaría notificará por escrito a los afectados, señalando las causas de interés público que hayan determinado la medida y la duración de esta. Los afectados tendrán un plazo de tres días hábiles para manifestar lo que a su derecho convenga. La Secretaría resolverá en definitiva dentro de los tres días hábiles siguientes a partir de la contestación de los afectados. Si el afectado no hace uso de este derecho, la medida será ejecutada en sus términos, y
- II.** La indemnización que corresponda será determinada por perito calificado designado por la Secretaría el que deberá tomar en cuenta los daños y perjuicios sufridos, con apoyo en la cuantificación presentada por los afectados.

La indemnización será pagada dentro del plazo de un año.

Cuando la modificación temporal de los usos de los Puertos, Terminales, Marinas e Instalaciones Portuarias sea solicitada por el Administrador Portuario, no se aplicarán las reglas previstas en este artículo.

Artículo 20. Las concesiones podrán ser rescatadas por el Ejecutivo Federal, mediante indemnización, cuando existan causas de utilidad pública. La declaratoria será publicada en el Diario Oficial de la Federación y la indemnización se determinará en términos de la Ley General de Bienes Nacionales.

CAPÍTULO IV**PERMISOS**

Artículo 21. Para obtener permiso para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos de uso particular y demás similares en las zonas marinas mexicanas, vías generales de comunicación por agua, fuera de Puertos, Terminales y Marinas, se deberán presentar la información y documentación señalados en las fracciones I a IV, VI, VIII a X y XII a XVII del artículo 16 de este Reglamento.

Para construir embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares, en zonas fluviales o lacustres, de uso particular, se deberán presentar la información y documentación señalados en las fracciones I a III, VI, VIII a X y XII a XVII del artículo 16 de este Reglamento.

Para obtener permiso para prestar Servicios Portuarios se deberán presentar la información y documentación señalados en las fracciones I, II, V, VI, VIII, XII y XV a XVII del artículo 16 de este Reglamento, además de lo siguiente:

- I. En todos los casos:
 - a) Características técnicas del servicio;
 - b) Los compromisos de calidad de los Servicios Portuarios que se prestarán;
 - c) Las metas de productividad calendarizadas, y
 - d) Montos de inversión;
- II. Para prestar el servicio de combustibles, contar con las autorizaciones que requieran las autoridades competentes en materia de hidrocarburos;
- III. Para prestar el servicio de suministro de agua potable, contar con la autorización de la Comisión Nacional del Agua, y
- IV. Para la prestación de servicios de manejo de residuos, contar con la autorización de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en los casos que corresponda y en términos de las disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 22. Las solicitudes para obtener los permisos a que se refiere el artículo anterior podrán presentarse, a elección del particular:

- I. En la ventanilla de gestión de trámites, o
- II. Por medios electrónicos, con su firma electrónica avanzada, utilizando el Sistema de Trámites Electrónicos de la Secretaría. En este caso, el interesado deberá manifestar expresamente su conformidad en términos del artículo 11 de la Ley de Firma Electrónica Avanzada. Las solicitudes presentadas a través de este medio deberán observar, en lo conducente, las disposiciones de la Ley de Firma Electrónica Avanzada y su Reglamento.

Artículo 23. Una vez integrada la información y documentación de las solicitudes a que se refiere este Capítulo y efectuados los estudios correspondientes, la Secretaría señalará al solicitante, dentro de los plazos que señala el artículo 28 de la Ley, si procede o no su solicitud. La Secretaría sólo podrá negar el permiso en los casos siguientes:

- I. Cuando el solicitante no cumpla con la información y documentación señalados en este Capítulo;
- II. Cuando la calidad o productividad ofrecida no sea la conveniente, según la importancia del Puerto, o que no sea posible alcanzarla con los recursos que se mencionan en la solicitud, y
- III. Cuando la obra que se pretende construir no sea compatible o interfiera con la operación del Puerto o no cumpla con las condiciones técnicas para la construcción de la misma.

Artículo 24. La Secretaría determinará la vigencia de los permisos con base en el monto de las inversiones, el tiempo necesario para amortizarlas, y la naturaleza de los servicios u obras.

Artículo 25. Cuando por consideraciones técnicas de eficiencia y seguridad sea necesario limitar la entrada de Prestadores de Servicios, la Secretaría convocará a concurso para el otorgamiento de permisos, conforme al procedimiento del artículo 24 de la Ley.

Artículo 26. Cuando el otorgamiento de los permisos implique la previa concesión para el uso de la zona federal marítimo terrestre, que otorgue la dependencia competente de la Administración Pública Federal, la vigencia de los permisos expedidos por la Secretaría no podrá ser mayor a la de dicha concesión.

Artículo 27. El permiso deberá contener, según sea el caso, lo siguiente:

- I. Los fundamentos jurídicos y los motivos para su otorgamiento;
- II. La obra o el servicio objeto del permiso;
- III. El plazo para concluir la obra o iniciar el servicio;
- IV. La vigencia;
- V. El lugar o lugares en donde se prestará el servicio;
- VI. Las características técnicas de la obra o del servicio;
- VII. Los compromisos de calidad de los Servicios Portuarios que se prestarán;
- VIII. Las metas de productividad calendarizadas;
- IX. Las inversiones comprometidas;
- X. Los programas de modernización;
- XI. Los derechos y obligaciones del permisionario;
- XII. Las bases de regulación tarifaria, en su caso;
- XIII. La garantía por el cumplimiento del permiso, en el caso de los servicios;
- XIV. La contraprestación que deba pagarse al Gobierno Federal;
- XV. Las causas de revocación, y
- XVI. Lo demás que se considere conveniente.

CAPÍTULO V

ADMINISTRACIÓN POR LA SECRETARÍA

Artículo 28. Los Puertos que no cuenten con administración portuaria integral estarán a cargo de la Secretaría, por conducto de la unidad administrativa que corresponda, la que designará Administradores Federales, los cuales reportarán a dicha unidad las actividades relacionadas con su gestión.

Artículo 29. Los Administradores Federales tienen las facultades siguientes:

- I. Ejecutar las acciones necesarias para llevar a cabo el programa maestro de desarrollo portuario y el programa operativo anual aprobados por la Secretaría;
- II. Administrar el Recinto Portuario;
- III. Mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común;
- IV. Vigilar la adecuada prestación de los Servicios Portuarios;
- V. Formular y proponer a la Secretaría las reglas de operación del Puerto;
- VI. Asignar las posiciones de atraque;
- VII. Operar los servicios de 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 Puerto y sin perjuicio de las facultades de las autoridades competentes en materia de vigilancia, seguridad y auxilio, y
- VIII. Las demás funciones que le encomiende la Secretaría.

Artículo 30. El cargo de Administrador Federal es incompatible con cualquier cargo, comisión o empleo que implique subordinación, dependencia jerárquica o algún otro tipo de relación con los concesionarios, permisionarios, empresas navieras o agentes navieros, agentes aduanales, transportistas y pilotos. Tampoco podrán celebrar en lo personal, con estos ningún tipo de contrato o convenio, ni recibir sueldos, emolumentos, gratificaciones o pagos de cualquier género.

CAPÍTULO VI

ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL

Artículo 31. El Administrador Portuario deberá acreditar ante las autoridades competentes su personalidad, debiendo contar con los poderes suficientes que garanticen su eficaz desempeño, como responsable de la administración portuaria integral.

Artículo 32. Cuando en el título de concesión se determine la admisión de todos los Prestadores de Servicios que reúnan los requisitos establecidos, el Administrador Portuario tendrá la obligación de celebrar contratos con todos los solicitantes, previo cumplimiento de los requisitos que establezcan las reglas de operación del Puerto.

Artículo 33. Las prórrogas de contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios, en términos del último párrafo del artículo 51 de la Ley, se sujetarán a lo siguiente:

- I. El cesionario titular deberá estar al corriente en el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato respectivo;
- II. La duración de la prórroga solicitada no podrá exceder la vigencia de la concesión de la administración portuaria integral de que se trate;
- III. La vigencia de la prórroga se podrá otorgar hasta por un plazo igual al otorgado en el contrato original, y
- IV. La solicitud de prórroga deberá presentarse ante la administración portuaria integral de que se trate, durante la última tercera parte del plazo original de vigencia y a más tardar seis meses antes de su conclusión, acompañando el programa de inversión y mantenimiento, tanto en materia de infraestructura como de equipamiento, que justifique el periodo solicitado en la prórroga.

El programa de inversión de infraestructura y mantenimiento deberá contener lo siguiente:

- I. En materia de inversión de infraestructura y equipamiento:
 - a) Análisis financiero de flujos de efectivo proyectados de los años requeridos en prórroga, que justifique el periodo solicitado, elaborado por perito en la materia, para lo cual deberá realizar las corridas financieras para diferentes periodos de retorno de la inversión y determinar los indicadores financieros tales como valor presente neto y la tasa interna de retorno que permitan evaluar la viabilidad de la prórroga;
 - b) Análisis de flujo proyectado que deberá incluir, los montos de inversión desglosados y, en su caso, calendarizados en las diferentes etapas de construcción y mantenimiento, y
 - c) Informe ejecutivo del proyecto en términos económicos, técnicos y del entorno del negocio por el que se justifique la prórroga solicitada, debiendo incluir la metodología utilizada y los planteamientos hipotéticos de la prórroga para las que se realizó el flujo financiero, y
- II. En materia de mantenimiento:
 - a) Las actividades de mantenimiento calendarizado que garantice la conservación de la infraestructura y el buen funcionamiento del equipo en operación, y
 - b) El programa de actividades que asegure la operación de la Terminal, Instalaciones Portuarias o Servicios cuando se trate del periodo de mantenimiento.

El Administrador Portuario emitirá dictamen sobre la procedencia o improcedencia de la prórroga, mismo que dará a conocer al cesionario solicitante, en un plazo no mayor de noventa días naturales, contado a partir de la recepción de la solicitud debidamente requisitada.

La prórroga correspondiente se enviará para su registro a la Secretaría, por conducto de la administración portuaria integral, en términos del artículo 51 de la Ley, acompañada del dictamen respectivo.

Artículo 34. Cuando la Secretaría establezca en los títulos de concesión respectivos la obligación del Administrador Portuario de contratar con terceros, en los términos del artículo 53 de la Ley, se procederá de la forma siguiente:

- I. Se publicará en el Diario Oficial de la Federación, en un periódico de amplia circulación nacional y en otro de la entidad federativa en donde se ubique la administración portuaria integral la convocatoria, la cual contendrá:
 - a) La información respecto del área o servicio de que se trate;
 - b) Los requisitos que debe reunir el solicitante;
 - c) El tipo de contrato que se pretenda celebrar, y
 - d) Las demás condiciones necesarias del área o servicio;

- II. Se otorgará un plazo de treinta días naturales para presentar las ofertas;
- III. Las ofertas se recibirán y abrirán en presencia de los concursantes, los que podrán designar, de entre ellos, representantes para la firma de actas y propuestas;
- IV. En un plazo de treinta días naturales la administración portuaria integral emitirá su fallo, del que se informará a todos los concursantes, y
- V. El contrato correspondiente deberá cumplir con lo establecido en el artículo 51 de la Ley y su firma e inicio de operaciones deberá efectuarse dentro de los siguientes sesenta días naturales posteriores a la fecha del fallo.

Artículo 35. Si hubiere inconformidades por la asignación del contrato derivado del concurso público, dentro de los quince días hábiles siguientes al fallo, se deberán presentar por escrito, con sus pruebas y alegatos, ante la Secretaría, la que oír a la administración portuaria integral de que se trate y dictará su resolución en un plazo no mayor de treinta días hábiles siguientes a la presentación de la inconformidad. Mientras se resuelve sobre la misma se suspenderá la asignación del contrato.

Artículo 36. Los contratos que celebre el Administrador Portuario con cada cesionario o Prestador de Servicios, establecerán expresamente que, en los contratos que estos últimos celebren con los usuarios o clientes finales, se incluirá una estipulación en la que se haga de su conocimiento que las quejas que llegaren a suscitarse por la prestación de sus servicios podrán presentarse ante el Administrador Portuario.

Los contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios podrán incluir la facultad del Administrador Portuario de verificar la calidad y condiciones de operación de los servicios a cargo del respectivo contratista, para lo cual este último pondrá a disposición del Administrador Portuario, en días y horas hábiles, toda la información y documentación relevante que se le solicite.

Artículo 37. Para revocar el registro de los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios, la Secretaría deberá notificar al cesionario o Prestador de Servicios y otorgarle el derecho de audiencia, para lo cual se seguirá el procedimiento a que se refiere el artículo 34 de la Ley.

En caso de que la Secretaría revoque el registro del contrato de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, el Administrador Portuario convocará, dentro de los treinta días siguientes al de la revocación, a un concurso público para adjudicar nuevamente el contrato en los términos señalados en el artículo 34 de este Reglamento o contratará directamente al nuevo Prestador de Servicios si se trata de aquellos que deben adjudicarse directamente.

No obstante lo anterior, si no hubiere otros Prestadores de Servicios el Administrador Portuario estará facultado para prestarlos, ya sea directamente o a través de terceros, en tanto se celebra el concurso y se adjudica el contrato nuevamente.

El titular de un contrato cuyo registro hubiere sido revocado estará imposibilitado para obtener otro nuevo dentro de un plazo de cinco años, contado a partir de que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

Artículo 38. En los casos de ampliación de las superficies objeto de los contratos de cesión parcial de derechos, se aplicará el criterio previsto en el artículo 25 de la Ley.

Artículo 39. En los contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios sólo podrá estipularse un pago a favor de la administración portuaria integral, por el uso de áreas terrestres o de instalaciones o por los servicios comunes del Puerto. Dicho pago estará integrado por una contraprestación fija y otra variable por causas de fuerza mayor o caso fortuito.

CAPÍTULO VII

PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO

Artículo 40. El programa maestro de desarrollo portuario que presente el Administrador Portuario a la Secretaría, deberá incluir, además de lo previsto en el artículo 41 de la Ley, lo siguiente:

- I. El diagnóstico de la situación del Puerto que contemple expectativas de crecimiento y desarrollo, así como su vinculación con la economía regional y nacional;
- II. La descripción de las áreas para operaciones portuarias con la determinación de sus usos, Destinos y modos de operación, vialidades y áreas comunes, así como la justificación técnica correspondiente;
- III. Los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura y del equipamiento con el análisis financiero que lo soporte;

- IV. Los servicios y las áreas en los que, en términos del artículo 46 de la Ley, deba admitirse a todos aquellos Prestadores de Servicios que satisfagan los requisitos que establezca este Reglamento y las reglas de operación respectivos;
- V. Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro, la conexión de los diferentes modos de transporte y el compromiso de satisfacer la demanda prevista;
- VI. Los compromisos de mantenimiento, metas de productividad calendarizadas en términos de indicadores por tipo de Carga y aprovechamiento de los bienes objeto de la concesión, y
- VII. La demás información que se determine en este Reglamento y en los títulos de concesión respectivos.

La Secretaría contará con un plazo de sesenta días hábiles para resolver sobre la autorización del programa maestro de desarrollo portuario, el cual tendrá una vigencia de veinte años, pero podrá ser revisado cada cinco años.

El Administrador Portuario deberá presentar a revisión el programa maestro de desarrollo portuario ante la Secretaría con noventa días hábiles de anticipación al plazo señalado en el párrafo anterior, para su aprobación o modificación correspondiente.

La falta de presentación del programa maestro de desarrollo portuario para su revisión cada cinco años, facultará a la Secretaría para proceder conforme a lo dispuesto en el título de concesión respectivo.

Artículo 41. En caso de que la Secretaría por interés público determine la modificación definitiva de los usos, Destinos y modos de operación previstos en el programa maestro de desarrollo portuario respecto de las zonas del Puerto o Terminales no utilizadas, se estará a lo previsto en el artículo 19 de este Reglamento.

Artículo 42. El Administrador Portuario deberá elaborar el programa operativo anual los primeros treinta días hábiles del ejercicio anual, en cumplimiento con las metas establecidas en el programa maestro de desarrollo portuario

Asimismo, el Administrador Portuario deberá enviar los informes trimestrales sobre el cumplimiento del programa operativo anual a la Secretaría.

CAPÍTULO VIII

COMITÉ DE OPERACIÓN

Artículo 43. Los reglamentos internos de los comités de operación serán expedidos por los propios comités a propuesta de los Administradores Portuarios, de conformidad con lo previsto en este Capítulo y deberán presentarlos a la Secretaría para su autorización, la que tendrá un plazo de treinta días hábiles para resolver lo conducente.

El reglamento interno del comité de operación será parte integrante de las reglas de operación.

Artículo 44. El reglamento interno del comité de operación deberá ajustarse a los lineamientos siguientes:

- I. Las sesiones del comité de operación deberán celebrarse en la localidad en donde se ubique el Puerto respectivo o, en su caso, de manera virtual por caso fortuito o fuerza mayor;
- II. Las sesiones ordinarias deben realizarse cuando menos una vez al mes, sin embargo, el Administrador Portuario podrá convocar a sesiones extraordinarias cuando las circunstancias así lo justifiquen;
- III. Las convocatorias serán entregadas por el Administrador Portuario a todos los representantes de los miembros en el domicilio o correo electrónico que cada uno de ellos tenga registrado para esos efectos, con tres días hábiles de anticipación a la fecha de la sesión. Las convocatorias contendrán la fecha, el lugar y el orden del día para la sesión;
- IV. A las sesiones sólo podrá asistir el representante de cada uno de los integrantes del comité de operación. Para tal efecto, el Administrador Portuario llevará, con base en la información que se le proporcione, un registro con los nombres de los representantes de cada uno de los integrantes del comité de operación. Solamente se admitirán en las sesiones del comité de operación a aquellas personas que aparezcan en el registro respectivo. Para cambiar a los representantes registrados, los integrantes deberán enviar aviso por escrito al Administrador Portuario, con acuse de recibo. Podrán asistir invitados con el objeto de explicar o proporcionar información que no se encuentre al alcance de ninguno de los integrantes del comité de operación, y

- V. El Administrador Portuario presidirá todas las sesiones del comité de operación. Para considerar legalmente instalada una sesión, en primera convocatoria será necesaria la participación de la mayoría de los miembros. En segunda convocatoria la sesión se llevará a cabo con los que asistan y las resoluciones en ambos casos serán tomadas por mayoría de votos.

Cada miembro del comité de operación tendrá derecho a un voto. Todas las votaciones serán económicas, a menos que la mayoría del comité resuelva que sean secretas y por escrito.

Para modificar el reglamento interno del comité de operación se requerirá la asistencia del Administrador Portuario, del Capitán de Puerto y del administrador de la aduana y se requerirá al menos la aprobación de dos tercios de los miembros del comité de operación.

Cuando se tengan que tratar asuntos urgentes a petición de cualquier miembro del comité de operación, el presidente podrá omitir los plazos de convocatoria antes señalados. Las resoluciones serán tomadas por la mayoría de los que asistan.

Artículo 45. Los integrantes del comité de operación tienen la obligación de proveer al mismo de información oportuna y veraz sobre sus actividades portuarias, ya sea a instancia propia o a petición del presidente de dicho comité.

La información que el presidente solicite deberá entregarse en un plazo de cinco días hábiles contado a partir de la fecha de la solicitud escrita, salvo que, por su naturaleza, caso fortuito, fuerza mayor o por su confidencialidad no deba ser proporcionada, o no pueda entregarse dentro de dicho plazo. La parte responsable deberá informar al presidente de las razones por las cuales no la proporciona.

Artículo 46. Cualquier parte interesada podrá presentar queja al presidente del comité de operación, respecto de la actuación de los Prestadores de Servicios, usuarios y autoridades relacionadas para que se someta a conocimiento del comité de operación, el cual tomará las medidas conducentes a fin de resolver la respectiva queja.

Artículo 47. El Comité de Planeación se integra con los representantes permanentes siguientes:

- I. El Administrador Portuario quien lo presidirá;
- II. Un representante de la Secretaría;
- III. El Capitán de Puerto;
- IV. Un representante de las empresas cesionarias establecidas en el Puerto, y
- V. Un representante de los Prestadores de Servicios de mayor influencia en la operación del Puerto.

En las reuniones del Comité de Planeación podrá participar con voz pero sin voto cualquier cesionario o Prestador de Servicio del Puerto, previa invitación realizada por el presidente de dicho órgano colegiado.

Los representantes permanentes tendrán la calidad de miembros propietarios y designarán a un suplente quién actuará con las mismas atribuciones, cuando asistan a las reuniones del Comité de Planeación por la ausencia de los miembros propietarios.

La designación del representante de los cesionarios y del representante de los Prestadores de Servicios de mayor influencia en la operación del Puerto, se llevará a cabo en sesión pública en presencia del Administrador Portuario y del Capitán de Puerto y con la mayoría de los cesionarios y Prestadores de Servicio del Puerto, en la que manifestarán por escrito su conformidad de representación.

Para la sustitución de un integrante, se requiere la aprobación correspondiente del Comité de Planeación.

El nombramiento de los integrantes del Comité de Planeación será honorífico y por su desempeño no percibirán emolumento por asistir a las sesiones y por el ejercicio de su cargo.

Artículo 48. El Comité de Planeación conocerá:

- I. Del programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones. Para efectos de lo anterior, se entenderá por modificaciones:
 - a) Sustanciales, las que modifiquen los usos, Destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del Puerto o grupos de ellos, y
 - b) Menores todas aquellas que no modifiquen en modo alguno los usos, Destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del Puerto o grupos de ellos;

- II. De la asignación de áreas, Terminales y contratos de Servicios Portuarios que celebre el Administrador Portuario, y
- III. Cualquier asunto que afecte la operatividad a largo plazo del Puerto.

El Administrador Portuario revisará que las recomendaciones aprobadas por el Comité de Planeación, no contravengan las condiciones de competencia, eficiencia, calidad e interés público, ni confieran exclusividad a algún cesionario o Prestador de Servicio del Puerto.

El Administrador Portuario enviará a la Secretaría las recomendaciones del Comité de Planeación, con la finalidad de verificar su viabilidad conforme a las políticas y programas del Puerto de que se trate y el Sistema Portuario Nacional.

El Comité de Planeación funcionará conforme a los lineamientos que para tal efecto haya emitido el propio Comité a propuesta del Administrador Portuario.

Artículo 49. Los lineamientos del Comité de Planeación deberán sujetarse a lo siguiente:

- I. Las sesiones del Comité de Planeación deberán celebrarse en la localidad en donde se ubique el Puerto o, en su caso, de manera virtual cuando las circunstancias así lo justifiquen;
- II. Las sesiones ordinarias deben realizarse cuando menos tres veces al año o en cualquier tiempo, a solicitud de cualquiera de sus integrantes, y sus acuerdos se tomarán por mayoría de votos de los presentes;
- III. Las convocatorias serán elaboradas por el Administrador Portuario y entregadas por lo menos con tres días hábiles de anticipación a la fecha de la sesión a todos los representantes de sus miembros, en el domicilio o correo electrónico que tengan registrados, para las notificaciones ante el Administrador Portuario. Las convocatorias contendrán la fecha, el lugar y el orden del día;
- IV. A las sesiones sólo podrá asistir el representante de cada uno de los integrantes del Comité de Planeación previamente acreditado. Para tal efecto, el Administrador Portuario llevará, con base en la información proporcionada, el registro de los representantes de cada uno de sus integrantes. Para cualquier cambio de representante se dará aviso por escrito con acuse de recibo al Administrador Portuario. A dichas sesiones se podrán invitar especialistas en la materia con el objeto de explicar o proporcionar información que no se encuentre al alcance de ninguno de los integrantes del Comité de Planeación, y
- V. El Administrador Portuario presidirá todas las sesiones del Comité de Planeación. Para considerar legalmente instalada una sesión, en primera convocatoria será necesaria la asistencia de la mayoría de sus integrantes, en segunda convocatoria la sesión se llevará a cabo con los que asistan y las resoluciones en ambos casos serán tomadas por mayoría de votos.

Para la modificación de los Lineamientos del Comité de Planeación se requerirá al menos la aprobación de dos terceras partes de los miembros del Comité y la asistencia del Administrador Portuario y de los dos representantes de la Secretaría.

CAPÍTULO IX

MARINAS

Artículo 50. Las relaciones entre los propietarios de embarcaciones que se encuentren en depósito en una Marina y su Operador, se regirán conforme a las disposiciones de la legislación común relativas al contrato de depósito.

Artículo 51. El titular de la concesión podrá operar la Marina directamente o a través de terceros.

La prestación de Servicios Portuarios en las Marinas podrá efectuarse directamente por el titular de la concesión, o por terceros que lo hagan por cuenta y orden de aquel, sin que se requiera de permiso específico para el servicio o servicios de que se trate, sin perjuicio de que el titular de la concesión siga siendo el responsable ante autoridades, usuarios y Prestadores de Servicios.

Para la procedencia de la autorización por parte de la Secretaría de los contratos de uso, que los titulares de concesiones de Marinas y Terminales de cruceros o cesionarios de estos celebren en términos del penúltimo párrafo del artículo 20 de la Ley, respecto de locales o espacios destinados a actividades relacionadas con el objeto de la concesión o contrato, se deberá observar lo siguiente:

- I. La vigencia del contrato de uso no rebase la vigencia de la concesión;
- II. El área materia del contrato esté debidamente delimitada con medidas y colindancias, mediante plano de localización, con cuadros de construcción en coordenadas calculadas con el sistema de coordenadas universal transversal de Mercator;
- III. El titular del contrato de uso, cuente con seguro de responsabilidad civil de daños a terceros en sus personas o bienes;
- IV. En caso de terminación de la concesión por cualquiera de las causales previstas en el artículo 32 de la Ley, el contrato de uso dejará de surtir efectos, y
- V. En ningún caso, los contratos de uso excederán los términos y condiciones de la concesión o contrato principal.

Artículo 52. Toda Marina deberá contar al menos con los servicios e instalaciones siguientes:

- I. Señalamiento para la entrada y salida de embarcaciones;
- II. Suministro de agua potable y energía eléctrica para las embarcaciones;
- III. Alumbrado general adecuado y vigilancia permanente;
- IV. Medios mínimos de varado y botadura;
- V. Mantenimiento y reparaciones menores de emergencia a las embarcaciones;
- VI. Equipo de radiocomunicación para operar en las bandas de frecuencia que autorice la Secretaría, cuando a juicio de la misma sea necesario;
- VII. Equipo contra incendio, en los términos que establezca la Secretaría, tomando en consideración el tamaño de la Marina;
- VIII. Baños y retretes;
- IX. Recolección y disposición de basura, desechos, aceite y aguas residuales, en los términos previstos en las disposiciones jurídicas en materia ecológica;
- X. Oficinas administrativas para llevar el registro de usuarios, entrada y salida de embarcaciones, y proporcionar información sobre condiciones climáticas y rutas de navegación locales;
- XI. Póliza de seguros que cubran la responsabilidad civil del Operador, robos y daños a las embarcaciones y accidentes de personas, y
- XII. Contar con un programa interno de protección civil conforme a lo establecido en la Ley General de Protección Civil y su Reglamento.

Artículo 53. El Operador de una Marina será responsable de llevar un registro de entradas, estadías y salidas de embarcaciones, mismo que tendrá a disposición de las autoridades competentes, entregando la información resultante con la periodicidad y en la forma que le soliciten las mismas.

Asimismo, entregará semanalmente a la Capitanía la información señalada en el párrafo anterior, utilizando para ello los formatos que la misma le proporcione.

En el caso de arribadas imprevistas y forzosas, el Operador de una Marina deberá informar inmediatamente a la Capitanía.

Artículo 54. El Operador de una Marina no podrá negar la entrada o los servicios a las embarcaciones, excepto cuando no reúnan los requisitos mínimos de seguridad, pongan en peligro a las demás embarcaciones o a las instalaciones, o puedan provocar daños ecológicos.

Artículo 55. Las embarcaciones extranjeras que se encuentren en una Marina podrán mantenerse bajo custodia de la misma en tanto cumplan con los requisitos exigidos por la autoridad aduanera.

No obstante, para su explotación comercial deberán recabar el permiso a que se refiere el artículo 42, fracciones I y II de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y cumplir con las Normas e inspecciones a que están sujetas las embarcaciones mexicanas.

Artículo 56. Las embarcaciones que se encuentren en una Marina deberán contar con seguro vigente que cubra los daños a terceros.

CAPÍTULO X

SERVICIOS PORTUARIOS

Artículo 57. Todos los Servicios Portuarios a los que se refiere el presente Capítulo deberán cumplir con las medidas de seguridad de conformidad con las disposiciones jurídicas en materia del trabajo, salud, protección al medio ambiente y protección civil.

SECCIÓN PRIMERA

REMOLQUE INTERIOR

Artículo 58. El servicio de remolque en aguas de los Puertos se prestará por personas físicas o morales con permiso de la Secretaría o que hayan celebrado el contrato respectivo con el Administrador Portuario.

Artículo 59. La Secretaría determinará los Puertos y lugares en que sea obligatorio el servicio de remolque, por acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación.

Artículo 60. La Secretaría señalará los arqueos brutos de las embarcaciones que podrán remolcar o empujar los remolcadores, atendiendo a las características de estos y a las condiciones del o de los Puertos donde operen, escuchando previamente la opinión del comité de operación.

Artículo 61. Los remolcadores estarán dotados con bombas, monitores, mangueras y equipo contra incendio en los términos que establezca la Secretaría, para la prestación del servicio contra incendio y contarán con chalecos salvavidas y anulares, en número igual al doble de sus tripulantes, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 62. Cuando no estén en servicio, los remolcadores permanecerán atracados o fondeados en el lugar que señale el Administrador y que hará del conocimiento de la Capitanía.

Los remolcadores en servicio, atracados o fondeados, tendrán siempre personal de guardia que estará obligado a comunicar a su capitán, en la forma más expedita posible, los llamados que reciban o las novedades de que se percaten.

Artículo 63. Las condiciones y remuneración del servicio de remolque se fijarán libremente entre los usuarios y Prestadores de Servicios, mediante un contrato de carácter mercantil que al efecto celebren las partes en los términos de este Reglamento, con las excepciones que señala el artículo 60 de la Ley.

Artículo 64. Quienes presten el servicio de remolque están obligados a proporcionar servicios contra incendio y de salvamento. En caso de que no se pueda negociar previamente, la remuneración se fijará de acuerdo con lo que determinen las convenciones internacionales de que México sea parte o en su defecto, por los usos y costumbres.

Artículo 65. Las maniobras a que se refiere esta Sección no requerirán autorización alguna de la Capitanía.

Artículo 66. El remolque se prestará en el orden que corresponda a las embarcaciones que requieran el servicio, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 87 y 88 de este Reglamento.

SECCIÓN SEGUNDA

AMARRE DE CABOS

Artículo 67. El servicio de amarre y desamarre de cabos, para el atraque y desatraque de embarcaciones se prestará por personas físicas o morales, con permiso de la Secretaría o que hayan celebrado contrato mercantil con el Administrador Portuario.

Artículo 68. Las condiciones y remuneración del servicio de amarre y desamarre de cabos serán libremente fijadas por las partes, mediante un contrato de carácter mercantil que para tal efecto celebren, con la excepción que señala el artículo 60 de la Ley.

Artículo 69. Los amarradores de cabos deberán contar con el equipo, embarcaciones y personal necesarios para la eficiente prestación del servicio, de conformidad con lo establecido en las reglas de operación autorizadas en cada Puerto.

SECCIÓN TERCERA**SERVICIO DE LANCHAJE**

Artículo 70. El servicio de lanchaje se prestará a las embarcaciones para conducir a pasajeros, tripulantes, pilotos y autoridades hasta su costado para abordarlo o regresarlo a tierra.

Artículo 71. Las lanchas con las que se preste el servicio de lanchaje deberán satisfacer los requisitos de seguridad que la Secretaría determine en la Norma correspondiente.

Artículo 72. Para el transporte de tripulación y usuarios, distintos de los pilotos de Puerto, los barcos podrán usar sus propias lanchas, previo aviso a la Capitanía, siempre que cumplan con los requisitos a que se refiere el artículo anterior.

Artículo 73. Las embarcaciones serán atendidas por el riguroso turno en que fue solicitado el servicio de lanchaje. Dicho turno sólo podrá variar por causas de interés público, caso fortuito o causa de fuerza mayor o por razones de prioridad como entre otros la conducción de piloto. Dichas razones de prioridad se establecerán en las reglas de operación de los Puertos.

Artículo 74. El servicio de lanchaje se prestará por personas físicas o morales mediante permiso de la Secretaría o contrato mercantil celebrado en los términos de este Reglamento con el Administrador Portuario.

El prestador del servicio y el usuario fijarán contractualmente las condiciones de prestación y su precio, salvo lo previsto en el artículo 60 de la Ley.

SECCIÓN CUARTA**SERVICIOS GENERALES A EMBARCACIONES**

Artículo 75. Los servicios generales a embarcaciones son los siguientes:

- I. El avituallamiento que comprende la entrega de provisiones a los buques;
- II. El de agua potable;
- III. El combustible y lubricantes;
- IV. La comunicación telefónica, facsimilar, telex o cualquier medio de comunicación de voz o datos electrónicos, ópticos o de cualquier tecnología;
- V. La energía eléctrica al barco y a las áreas de maniobras de las mercancías que cargue o descargue;
- VI. La recolección de basura y desechos;
- VII. La eliminación de aguas residuales;
- VIII. La lavandería;
- IX. Las reparaciones a flote, y
- X. Las demás actividades conexas con la operación portuaria que la Secretaría determine mediante acuerdo que publicará en el Diario Oficial de la Federación.

Artículo 76. Los servicios generales a que se refiere el artículo anterior serán prestados por personas físicas o morales a quienes les otorgue permiso la Secretaría o tengan celebrado el contrato respectivo con el Administrador Portuario.

El avituallamiento y lavandería podrá realizarlos directamente el naviero o capitán de la embarcación.

Artículo 77. El Administrador Portuario señalará el lugar o lugares donde se prestarán los servicios generales a que se refiere esta Sección a embarcaciones, sin perjuicio de los que establezcan las autoridades competentes.

Artículo 78. Para la recolección de basura, desechos y la eliminación de aguas residuales, el Prestador de Servicios deberá acreditar ante la Secretaría o ante el Administrador Portuario, que tiene la capacidad técnica para cumplir con las disposiciones previstas en dichas materias en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, la Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas y demás disposiciones jurídicas aplicables, según sea el caso, y que cuenta con las autorizaciones correspondientes del municipio y de las autoridades competentes en materia de contaminación y protección del ambiente.

Artículo 79. El transporte de basura, desechos y aguas residuales deberá hacerlo el Prestador de Servicios en vehículos, embarcaciones o recipientes cerrados y cumplir con las disposiciones jurídicas aplicables, así como las medidas de seguridad, cuando sean tóxicos, explosivos, corrosivos o contaminantes, en los términos de los ordenamientos respectivos.

Artículo 80. El Prestador de Servicios no podrá dejar camiones o envases que contengan basura, desechos o aguas residuales dentro del Recinto Portuario, por más tiempo del estrictamente necesario para su Carga y transporte fuera de dicho Recinto.

SECCIÓN QUINTA

SERVICIO DE MANIOBRAS

Artículo 81. En los Puertos, las maniobras de Carga, Descarga, Alijo, Almacenaje, Estiba y Acarreo, se prestarán por sociedades mercantiles que obtengan permiso de la Secretaría o que hayan celebrado contrato con el Administrador Portuario, en los términos de la Ley y este Reglamento.

Los Prestadores de Servicios podrán realizar todas las maniobras a que se refiere el párrafo anterior o sólo las que solicite el usuario.

Artículo 82. Las relaciones entre los Prestadores de Servicio de maniobras y los usuarios serán de carácter mercantil; constarán en contrato que al efecto celebren las partes de conformidad con las disposiciones de la Ley y este Reglamento. Asimismo, por lo que se refiere a las condiciones y precio de los servicios, estos se fijarán libremente, salvo lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley.

SECCIÓN SEXTA

SERVICIOS CONEXOS

Artículo 83. Serán servicios conexos toda clase de servicios diversos a los regulados en el presente Capítulo destinados al beneficio portuario, siempre que no contravengan las leyes de orden público.

CAPÍTULO XI

OPERACIÓN

SECCIÓN PRIMERA

REGLAS DE OPERACIÓN

Artículo 84. Las reglas de operación del Puerto y sus modificaciones deberán someterse a la autorización de la Secretaría conforme a lo siguiente:

- I. El proyecto correspondiente será sometido a la opinión del comité de operación que se hubiere constituido en los términos de la Ley y este Reglamento, el cual deberá emitir dicha opinión dentro de un plazo de treinta días hábiles, contado a partir de la fecha en la que lo hubiere recibido;
- II. El Administrador Portuario atenderá en el proyecto de las reglas de operación, las recomendaciones que hubiere recibido de los miembros del comité de operación que considere procedentes;
- III. El proyecto de las reglas de operación del Puerto será presentado a la Secretaría para su autorización, a más tardar diez días hábiles después de concluido el plazo a que se refiere la fracción I de este artículo;
- IV. Una vez presentado el proyecto a la Secretaría, esta deberá contestar en un plazo de sesenta días hábiles, y
- V. Aprobadas las reglas de operación del Puerto, deberán ser publicadas en el Diario Oficial de la Federación.

El Administrador Portuario deberá presentar ante la Secretaría las modificaciones de las reglas de operación, cuando se hayan realizado modificaciones al programa maestro de desarrollo portuario o se haya emitido uno nuevo, con el fin de que sean compatibles dichos instrumentos normativos.

Artículo 85. Las reglas de operación de cada Puerto deberán contener por lo menos lo siguiente:

- I. Las condiciones en materia de construcción, explotación y operación para asegurar que la ejecución de las obras no afectará la continuidad, la eficiente operación y sustentabilidad ecológica del Puerto; las actividades de los Prestadores de Servicios; las de los cesionarios parciales y las de los usuarios, sin perjuicio de las establecidas en forma específica en el presente Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables;

- II. Los horarios del Puerto y la programación de actividades, para el establecimiento de guardias de personal en turno continuo en determinadas áreas de operación del Puerto, incluyendo las actividades de las autoridades competentes;
- III. La periodicidad de las juntas de programación en las que deberá tratarse los asuntos siguientes:
 - a) La asignación de áreas de fondeo y posiciones de atraque;
 - b) Los arribos y salidas de embarcaciones;
 - c) Los Prestadores de Servicios responsables de la ejecución de maniobras, con indicación de las mismas y tiempos en los que se llevarán a cabo, y
 - d) La relación del equipo necesario para la realización de las maniobras, en su caso;
- IV. La forma de acceso y suministro de información, que tenga como fin el logro de una programación de los servicios y maniobras necesarias para la eficiente realización de las actividades portuarias, así como las de los medios de comunicación para la transmisión de dicha información;
- V. Los requisitos que deban cumplir los Prestadores de Servicios y la forma y términos en que desempeñarán sus funciones;
- VI. Las zonas y horarios para el manejo de Cargas peligrosas;
- VII. Las medidas generales para la prevención de accidentes;
- VIII. El programa interno de protección civil en el Puerto, así como el manual de procedimientos en caso de siniestro;
- IX. La identificación de las áreas de uso común y formas de operación en las mismas;
- X. El control del acceso y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del Recinto Portuario;
- XI. El reglamento interno del comité de operación, en los términos establecidos en este Reglamento, para Puertos que cuenten con Administrador Portuario, y disposiciones análogas para aquellos a cargo de la Secretaría;
- XII. Las facultades del comité de operación para conocer de las quejas de los usuarios, de las controversias y conflictos que se presenten en la operación portuaria, entre dos o más partes incluyendo autoridades, a fin de que, en el seno del propio comité, se emitan las recomendaciones tendientes a la solución de dichas controversias;
- XIII. El sistema de control y prevención de incendios;
- XIV. El control ambiental y prevención contra la contaminación, y
- XV. Las necesarias con base en las operaciones específicas de cada Puerto.

SECCIÓN SEGUNDA

ARRIBO DE EMBARCACIONES

Artículo 86. Los armadores, navieros o sus agentes consignatarios o representantes debidamente autorizados en cada Puerto, deberán con cuando menos cuarenta y ocho horas de anticipación al arribo, dar aviso a la Capitanía y al Administrador de la Llegada del buque.

Dicho aviso deberá señalar el itinerario que se ha seguido, con mención de los últimos diez Puertos, la solicitud para el uso de Instalaciones y Servicios Portuarios y, en su caso, para abastecimiento de combustible o agua, el informe de las operaciones que pretenda efectuar, el detalle del contenido del manifiesto de Carga, las mercancías y la lista de Cargas peligrosas que transporte, con indicación del Puerto de origen de las mismas y, en su caso, del plan de Estiba, así como la fecha programada de salida y el Puerto de destino.

Si variara la fecha probable de arribo del buque, deberá notificarse tal circunstancia con por lo menos veinticuatro horas de anticipación, salvo en el caso de arribadas forzosas o travesías menores de veinticuatro horas.

El Administrador deberá proporcionar los detalles de la información a que se refiere este artículo, a más tardar cuatro horas después de haberlos recibido, a los Prestadores de Servicios y a todas las autoridades involucradas, mediante los sistemas de información que se tuvieran establecidos.

SECCIÓN TERCERA**ATRAQUE, PERMANENCIA DE BUQUES Y ALMACENAMIENTO**

Artículo 87. Los movimientos de entrada y salida de los buques en los Puertos, así como cualquier maniobra dentro de estos, quedarán sujetos a las prioridades que correspondan, pero no habrá distinciones al respecto por el pabellón de los buques o por el monto de los cargos que deban pagarse por los servicios.

Artículo 88. El Administrador asignará áreas de fondeo y posiciones de atraque de los buques, según se señale en las reglas de operación, atendiendo a las prioridades en el estricto orden que sigue:

- I. Por la función o característica de la embarcación:
 - a) Los barcos hospitales en operaciones de salvamento de vidas;
 - b) Los barcos que conduzcan cargamentos para casos de emergencia, y
 - c) Los barcos averiados, cuando requieran atraque inmediato y no supongan peligro para el Puerto;
- II. Por la índole del tráfico:
 - a) Los barcos con itinerario fijo, y
 - b) Los barcos que no estén sujetos a rutas o itinerarios fijos;
- III. Por las características de la Carga:
 - a) En las Terminales especializadas, los que transporten ese tipo de Cargas o den servicio de pasajeros;
 - b) Los barcos que transporten productos perecederos, y
 - c) Los barcos que transporten mercancías clasificadas como Carga general.

Artículo 89. En caso de inconformidad de quien tenga interés legítimo por la asignación de las áreas de fondeo y posiciones de atraque, la Capitanía resolverá lo procedente, fundando y motivando su resolución.

Artículo 90. Cuando un buque requiera el movimiento de otro que se encuentre atracado en la forma y lugar autorizados, sus representantes podrán convenir el cambio respectivo, pero se requerirá aprobación del Administrador para que se lleve a cabo el movimiento, lo que se informará a la Capitanía.

Artículo 91. Los barcos al atracar, sólo deberán fondear las anclas que señale el piloto de Puerto y en el lugar y dirección que el mismo determine, salvo que el capitán considere que existe peligro, en cuyo caso deberá manifestarlo así al piloto y asentarlo en el diario de navegación.

Artículo 92. No podrán darse cabos a puntos del muelle no destinados a ese objeto, o de un muelle a otro cuando obstruyan las dársenas o accesos salvo caso de fuerza mayor.

Artículo 93. Los buques mantendrán los cabos y los amarres que les haya señalado el piloto de Puerto en los lugares que indique.

Artículo 94. Ningún buque atracado podrá abandonar un muelle o efectuar enmiendas sin autorización previa del Administrador. De lo anterior se dará aviso a la Capitanía

Artículo 95. En los buques atracados o fondeados deberá quedar a bordo personal suficiente para su cuidado y operación.

Artículo 96. Las reparaciones de los barcos en las áreas de atraque o de fondeo sólo podrán efectuarse si no perjudica los Servicios Portuarios, con previa opinión favorable del Administrador y con la autorización de la Capitanía.

El Administrador designará el lugar y el plazo para realizar las reparaciones a que se refiere el párrafo anterior.

Artículo 97. Los buques averiados, que no puedan estar operables en un máximo de cuatro horas, y aquellos que no realicen operaciones de Carga o Descarga, deberán desalojar las instalaciones de atraque cuando causen trastornos a las operaciones, a juicio del Administrador.

Los costos de remolque y demás servicios que se requieran para mover el buque averiado deberán ser cubiertos por la propia embarcación.

Artículo 98. El Administrador podrá disponer que los buques continúen operando fuera de los horarios ordinarios de labores fijados en los Puertos durante el tiempo que sea necesario.

Artículo 99. Las embarcaciones no podrán en el Puerto:

- I. Acoderarse a otra en movimiento;
- II. Cruzar el rumbo de cualquier embarcación en movimiento;
- III. Salir de las aguas del Puerto sin permiso de la Capitanía;
- IV. Trasladar personas a los buques surtos en el Puerto que no estén declarados, y
- V. Abarloarse a otro buque, sin causa justificada.

Artículo 100. Los usuarios, concesionarios o permisionarios, por sí o a través de terceros, deberán limpiar las áreas y eliminar los desechos que ocasionen en el Recinto Portuario o, en su defecto, lo hará el Administrador a costa de aquellos.

Artículo 101. El manejo de las Cargas deberá realizarse conforme a lo siguiente:

- I. En los almacenes:
 - a) Las Estibas deberán realizarse de tal forma que dejen espacios suficientes para el tránsito de los equipos de Carga y contra incendio, y
 - b) Las Cargas pestilentes, de fácil descomposición o contaminación sólo podrán depositarse en los almacenes cuando estén contenidas en envases especiales y, las que requieran ventilación especial para prevenir su descomposición o su combustión espontánea, deben estibarse con las precauciones necesarias, y
- II. En los patios o lugares a descubierto:
 - a) Las Estibas deberán estar colocadas cuando menos a dos metros de las vías de ferrocarril;
 - b) Las mercancías no deben impedir la circulación de vehículos y equipos de Carga;
 - c) Las Cargas susceptibles de alteración por efecto de los elementos naturales, deberán ser cubiertas con telas o plásticos protectores, los cuales serán proporcionados por el interesado o por el encargado de hacer la maniobra mediante el pago de la cuota que proceda, y
 - d) Las Cargas sólo podrán permanecer en las carpetas de los muelles el tiempo requerido para revisión o reparación de embalajes. El mismo tratamiento se dará a los granos o desperdicios derramados sobre el muelle durante las maniobras.

Tanto en los almacenes como en los lugares a descubierto las Cargas deben ser estibadas, de preferencia en sus tarimas, sin deshacer su Estiba de estas, cuando la Carga sea homogénea y su empaque tenga la suficiente resistencia.

La altura de las Estibas debe considerar su estabilidad, así como la resistencia de los embalajes y del piso.

SECCIÓN CUARTA

CONTROL Y VIGILANCIA DE PERSONAS Y VEHÍCULOS

Artículo 102. El Administrador establecerá las medidas necesarias para el control de ingreso de personas al Recinto Portuario y salida del mismo, para lo cual considerará las opiniones de las distintas autoridades que se encuentra en el Recinto Portuario, Prestadores de Servicios y usuarios.

La Capitanía será competente para resolver los casos de inconformidad por la aplicación del párrafo anterior, con base en las medidas de control establecidas.

Artículo 103. Toda persona que ingrese o salga del Recinto Portuario con mercancías o bultos deberá permitir que estos sean revisados por el personal del Administrador.

Artículo 104. En los Recintos Portuarios sólo portará armas el personal autorizado, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 105. Sólo podrán ingresar al Recinto Portuario aquellos vehículos, previamente autorizados por el Administrador, que sean necesarios para el desempeño de las funciones de las autoridades que se encuentra en el Recinto Portuario; Operadores; Prestadores de Servicios; de transporte de mercancías y de materiales de construcción para las obras en el Recinto Portuario; de Acarreo y de auxilio y salvamento, cuando ello sea necesario. El ingreso de vehículos se hará procurando evitar congestionamientos.

La Capitanía será competente para resolver los casos de inconformidad, por la aplicación del párrafo anterior, con base en las medidas de control establecidas.

CAPÍTULO XII

SEGURIDAD OPERATIVA

Artículo 106. La Capitanía podrá verificar en cualquier momento los equipos y aparejos usados en las maniobras de los buques, para cerciorarse de que cumplen con las condiciones de seguridad. Si carecen de la seguridad necesaria se prohibirá su utilización, previo dictamen técnico.

Artículo 107. Los aparatos de Carga, cualesquiera que sea su clase, no deberán cargarse en exceso del límite que especifique el certificado del fabricante.

Artículo 108. No podrá dejarse suspendida Carga en los aparatos elevadores.

Artículo 109. Se tomará todo género de precauciones para que los trabajadores de los buques puedan fácilmente evacuar las bodegas o los entrepuentes, cuando ocupen dichos lugares para Carga o Descarga de mercancías.

Artículo 110. Deberán tomarse medidas de seguridad respecto de las aperturas de cubiertas de los buques que puedan representar un peligro, aplicándose las normas sobre seguridad e higiene en materia laboral.

Artículo 111. Con el fin de prevenir accidentes, durante las maniobras de Carga nocturnas, los buques deberán mantener un alumbrado suficiente en las bodegas, lugares de las cubiertas cercanas a las escotillas y en las áreas del muelle donde descanse la lingada.

Artículo 112. La Carga deberá ser operada con la protección de redes u otros aditamentos que impidan su caída al agua.

Artículo 113. Para el manejo de sustancias tóxicas y materias que desprendan polvos finos nocivos para la salud, los trabajadores deberán contar con el equipo de seguridad y protección necesarios, así como cumplir con las normas en materia de seguridad y de protección ambiental.

Artículo 114. Los buques atracados deberán mantener por la noche, o cuando disminuya notablemente la luminosidad en el día, luces en sus costados, pasarelas y escaleras de acceso, así como en la proa y en la popa.

Artículo 115. Los buques atracados no podrán mover sus máquinas para pruebas sobre amarras sin permiso de la Capitanía.

Artículo 116. Los buques que transporten sustancias peligrosas serán atracados en los lugares que señale el Administrador y deberán operar con las precauciones y en las horas que él mismo indique. Cuando las Cargas sean en tránsito se mantendrá a bordo la vigilancia que se considere adecuada.

Artículo 117. Los buques atracados no deberán efectuar trabajos de soldadura en las partes exteriores de su casco, cubierta o superestructura sin la autorización de la Capitanía, previa opinión favorable del Administrador.

Artículo 118. Queda prohibido fumar en las áreas contempladas en la Ley General para el Control del Tabaco.

Artículo 119. Los capitanes de los buques atracados mantendrán sus máquinas principales en buen estado, para cualquier emergencia.

Artículo 120. En caso de incendio a bordo o en los muelles en que se encuentre atracado el buque se darán los avisos necesarios con su sirena y otros dispositivos.

Artículo 121. Los hidrantes y equipos contra incendios estarán debidamente localizados, con sus instrucciones de uso a la vista para facilitar su empleo y no deberán ser obstruidos por las Estibas de las Cargas. Todas las Terminales deberán contar con sistemas contra incendio y plan de emergencia.

Artículo 122. En el Recinto Portuario el suministro de combustibles, aceites y lubricantes a los vehículos de motor deberá efectuarse en los lugares asignados para ello.

Artículo 123. En los Recintos Portuarios y en los buques estará prohibido encender fogatas.

Artículo 124. Los trabajos que se hagan en los buques deberán cumplir con las normas relativas a la prevención de la contaminación.

Artículo 125. El Operador de un buque tanque, previo a su operación y en coordinación con el oficial responsable de la Carga a bordo, deberá verificar la lista de seguridad correspondiente.

Artículo 126. En Puertos o cargaderos donde operen buques tanque, en los cuales no se cuente con depósitos de recepción de lastre sucio, solamente podrán operar los buques que estén dotados con tanques de lastre segregado.

Artículo 127. Cuando las operaciones de Carga y Descarga se realicen en el interior del Puerto, se deberán colocar barreras de contención para hidrocarburos. En fondeadero dicha barrera deberá estar preparada con lanchas de motor, para su colocación inmediata en caso de algún derrame.

Artículo 128. Los buques tanque que atraquen con los tanques vacíos, deberán tenerlos desgaseificados, o con gas inerte, comprobando lo anterior ante el Administrador.

CAPÍTULO XIII

AUTORIZACIÓN Y REGISTRO DE BASES DE REGULACIÓN TARIFARIA Y DE PRECIOS POR EL USO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PORTUARIOS

Artículo 129. Cuando no existan opciones portuarias que propicien un ambiente de competencia razonable, la Secretaría de oficio o mediante trámite por escrito de los titulares de una concesión, permiso, contrato de cesión parcial de derechos o de prestación de Servicios Portuarios, podrá establecer las bases de regulación tarifaria y de precios por el uso de infraestructura y Servicios Portuarios o modificaciones a dichas bases, de conformidad con el artículo 60 de la Ley.

Artículo 130. Para efectos de determinar si existe o no un ambiente de competencia razonable en determinado Servicio Portuario, Terminal o Terminal dedicada a la atención de ciertas Cargas, la Secretaría podrá solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica.

Artículo 131. La solicitud que tramiten ante la Secretaría los titulares de una concesión, permiso, contrato de cesión parcial de derechos o de prestación de Servicios Portuarios para que dicha Dependencia establezca las bases de regulación tarifaria por el uso de infraestructura y la prestación de Servicios Portuarios o modificaciones a dichas bases, deberán presentar lo siguiente:

- I. El título de concesión o de permiso deberá estar vigente. Tratándose de los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de Servicios Portuarios deberán estar registrados conforme a lo establecido en el artículo 51, fracción V de la Ley;
- II. La propuesta tarifaria y reglas de aplicación;
- III. Los ingresos anuales brutos, de los titulares de la concesión, permiso, contrato de cesión parcial de derechos o de prestación de Servicios Portuarios generados por el uso de infraestructura y la prestación de Servicios Portuarios;
- IV. La información financiera anual relativa a los costos operativos y gastos de administración erogados por los titulares de la concesión, permiso, contrato de cesión parcial de derechos o de prestación de Servicios Portuarios;
- V. Los montos de las inversiones realizadas por los titulares de la concesión, permiso, contrato de cesión parcial de derechos o de prestación de Servicios Portuarios;
- VI. La estadística anual relativa a número de embarcaciones, toneladas de registro bruto, metros eslora, estadías, toneladas, contenedores, metros cúbicos y servicios, y
- VII. La información técnica de la infraestructura o equipos utilizados para la prestación del Servicio Portuario.

La información se entregará impresa o en archivo electrónico, en los formatos que para tal efecto establezca la Secretaría.

Artículo 132. Para el caso de establecer la regulación tarifaria por el uso de infraestructura y prestación de Servicios Portuarios solicitada por la administración portuaria integral, se deberá adjuntar copia simple del acuerdo correspondiente de las tarifas, firmado por el secretario del Consejo de Administración.

Artículo 133. Cuando existan opciones portuarias que propicien un ambiente de competencia razonable las tarifas se fijarán libremente.

Sin perjuicio de lo anterior, los titulares de una concesión, permiso, contrato de cesión parcial de derechos o de prestación de Servicios Portuarios, podrán registrar ante la Secretaría las tarifas por el uso de infraestructura y Servicios Portuarios, así como sus modificaciones.

Artículo 134. Cuando los titulares de una concesión, permiso, contrato de cesión parcial de derechos o de prestación de Servicios Portuarios soliciten a la Secretaría el registro de las tarifas por el uso de infraestructura y la prestación de Servicios Portuarios o modificaciones a dichas tarifas, deberán cumplir con lo siguiente:

- I. El título de concesión o de permiso deberá estar vigente. Tratándose de los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de Servicios Portuarios deberán estar registrados conforme a lo establecido en el artículo 51, fracción V de la Ley, y
- II. Presentar escrito libre, señalando la tarifa y regla de aplicación.

Para el caso del registro de tarifas por el uso de infraestructura y la prestación de Servicios Portuarios solicitada por la administración portuaria integral, deberá adjuntar copia simple del acuerdo correspondiente de las tarifas, firmado por el Secretario del Consejo de Administración.

Artículo 135. Una vez presentada las solicitudes a que se refiere este Capítulo, la Secretaría tendrá sesenta días hábiles para emitir la resolución que corresponda.

Artículo 136. Conforme a lo dispuesto en el artículo 61 de la Ley, las tarifas y reglas de aplicación podrán ser revisadas cada año, para determinar si subsisten las condiciones que motivaron el establecimiento de dichas tarifas.

Artículo 137. Las bases de regulación tarifaria entrarán en vigor a partir de los veinte días hábiles siguientes de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

CAPÍTULO XIV

PROTECCIÓN PORTUARIA

Artículo 138. La Secretaría verificará que los Puertos, las Instalaciones Portuarias, los buques y artefactos navales tanto nacionales como extranjeros y demás sujetos obligados conforme a la Ley cumplan con las disposiciones nacionales e internacionales en la materia.

Artículo 139. La Protección Marítima y Portuaria se regirá de acuerdo con las disposiciones jurídicas aplicables.

CAPÍTULO XV

VERIFICACIONES Y SANCIONES

Artículo 140. La Secretaría llevará a cabo las visitas de verificación mediante inspectores que dependerán de la unidad administrativa a la que conforme al Reglamento Interior de la Secretaría corresponda esta atribución.

Artículo 141. Las visitas de verificación que lleven a cabo los inspectores se practicarán en días y horas hábiles, únicamente por personal autorizado, previa identificación vigente y exhibición del oficio de comisión respectivo.

La Secretaría podrá autorizar se practiquen también en días y horas inhábiles a fin de evitar la comisión de infracciones, en cuyo caso el oficio de comisión expresará tal autorización.

En el oficio de comisión deberá constar la firma autógrafa de la autoridad competente de la Secretaría que lo expidió, precisarse el lugar o zona que ha de verificarse, el objeto de la visita, el alcance que deba tener y las disposiciones legales y reglamentarias que lo fundamenten.

Artículo 142. Los concesionarios, permisionarios, autorizados, cesionarios y Prestadores de Servicios, proporcionarán a los inspectores debidamente acreditados, todos los informes o datos que sean necesarios para cumplir su función; mostrarles la documentación que se requiera, así como a darles acceso a sus oficinas e instalaciones. Los documentos y datos que los inspectores recaben, serán confidenciales y reservados, su trato será en términos de las disposiciones jurídicas en materia de transparencia y protección de datos personales.

Artículo 143. Toda verificación se hará constar en un acta circunstanciada en la que intervengan el inspector actuante, la persona a quien se dirige o su representante y los testigos que estos designen, o los que nombre el inspector cuando aquellas se nieguen a hacerlo.

Artículo 144. En las actas se hará constar:

- I. Nombre o denominación o razón social del visitado;
- II. Hora, día, mes y año en que inicie y en que concluya la diligencia;
- III. Calle, número, población o colonia, teléfono u otra forma de comunicación disponible, municipio o alcaldía, código postal y entidad federativa en que se encuentre ubicado el lugar en que se practique la visita;
- IV. Nombre y cargo de la persona con quien se entendió la diligencia;
- V. Nombre y domicilio de las personas que fungieron como testigos;
- VI. Datos relativos a la actuación;
- VII. Declaración del visitado, si quisiera hacerla;
- VIII. Nombre y firma de quienes intervinieron en la diligencia, incluyendo los de quien la hubiere llevado a cabo. Si se negaren a firmar el visitado o su representante legal, ello no afectará la validez del acta, debiendo el verificador asentar la razón relativa, y
- IX. Número y fecha del oficio de comisión.

Artículo 145. Los visitados a quienes se haya levantado acta de verificación podrán formular observaciones en el acto de la diligencia y ofrecer pruebas en relación con los hechos contenidos en ella o, por escrito, hacer uso de tal derecho dentro del término de cinco días hábiles siguientes a la fecha en que se haya levantado.

Artículo 146. La Secretaría a petición de parte o de oficio iniciará el procedimiento administrativo sancionador y para su debida substanciación, llevará a cabo la revisión documental impresa y digital, según corresponda, derivado del cumplimiento de las obligaciones y condiciones establecidas en los títulos de concesión, permiso, autorización, contrato de cesión parcial de derechos y de prestación de Servicios Portuarios, o de las áreas, obras e instalaciones, materia de concesión, permiso o autorización sobre bienes de dominio público de la Nación.

Artículo 147. Las infracciones al presente Reglamento cuya sanción no esté determinada expresamente en la Ley, serán sancionadas conforme al artículo 65, fracción XIII de la Ley.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Se abroga el Reglamento de la Ley de Puertos publicado el 21 de noviembre de 1994, en el Diario Oficial de la Federación.

TERCERO. Los asuntos que a la entrada en vigor del presente Reglamento se encuentren en trámite en la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y se relacionen con las atribuciones que se confieren a la Secretaría de Marina por virtud de este ordenamiento, serán atendidos y resueltos por esta última, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables.

CUARTO.- Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente Reglamento, se realizarán con cargo al presupuesto autorizado para la Secretaría de Marina, por lo que no incrementará su presupuesto regularizable, y no se autorizarán recursos adicionales para el ejercicio fiscal que se trate.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México a 13 de diciembre de 2021.-

Andrés Manuel López Obrador.- Rúbrica.- El Secretario de Marina, **José Rafael Ojeda Durán.-** Rúbrica.