



Enero 2022

Nuevo Reglamento de la Ley de Puertos en México

El 16 de diciembre de 2021 fue publicado en el Diario Oficial de la Federación un nuevo Reglamento de la Ley de Puertos, que abroga el reglamento vigente desde 1994. El nuevo Reglamento entró en vigor al día siguiente de su publicación. En términos generales, el nuevo Reglamento mantiene las reglas contenidas en el reglamento abrogado, introduciendo elementos nuevos que se resumen a continuación.

Obras

Para la realización e inicio de operación de obras, el reglamento abrogado establecía la intervención de unidades de verificación previamente aprobadas por la Secretaría de Marina para la emisión de los dictámenes e informes técnicos relacionados con las obras. El nuevo Reglamento elimina la intervención de unidades de verificación, requiriendo ahora que tales dictámenes e informes sean emitidos por un profesionista o institución especializada en la materia.

Para el inicio de operaciones de obras mayores, el nuevo Reglamento mantiene la exigencia de autorización previa de la Secretaría de Marina, pero extiende el plazo a 30 días hábiles y elimina la afirmativa ficta que a favor del solicitante ordenaba el reglamento abrogado.

Reglas de operación

El nuevo Reglamento establece que una vez que se aprueben nuevas reglas de operación de cada Puerto o sus modificaciones, se publiquen en el Diario Oficial de la Federación.

El nuevo Reglamento requiere que se sometán a la autorización de la Secretaría de Marina 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 dichos instrumentos sean compatibles.

Contratación con terceros mediante concurso

El nuevo Reglamento requiere que los concursos públicos que realicen las administraciones portuarias integrales para contratar con terceros deben iniciar con una convocatoria que sea publicada 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 convocante.

Se mantiene en el nuevo Reglamento el recurso que el reglamento abrogado ya otorgaba a favor de quienes se inconformen con la asignación de contratos por parte de las administraciones portuarias integrales, pero el nuevo Reglamento establece que dicho recurso procede sólo cuando la asignación del contrato derive de un concurso público.

Contraprestación pagadera a la administración portuaria integral

El reglamento abrogado establecía que 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, regla que se mantiene en el Artículo 39 del nuevo Reglamento, a la que se le agrega la regla siguiente: *“Dicho pago estará integrado por una contraprestación fija y otra variable por causas de fuerza mayor o caso fortuito”*.

Identificamos dos problemas respecto de estas dos reglas. El primero radica en la regla que proviene del reglamento abrogado y que el nuevo reitera, consistente en que la contraprestación a favor de la administración portuaria integral y a cargo de los cesionarios y prestadores de servicios deberá limitarse a un pago por el uso de áreas terrestres o de instalaciones o por los servicios comunes del puerto, se contrapone a la facultad que la Ley de Puertos otorga al administrador portuario integral para pactar las contraprestaciones que a su favor deban pagar los terceros con quienes suscriba contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios. Esta facultad de las administraciones portuarias integrales ya fue objeto de análisis por la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en el año 2013, al resolver el amparo directo en revisión 3630/2012. Si bien la controversia resuelta en dicho amparo no incluyó el reglamento abrogado, la disposición reglamentaria mencionada, ahora reiterada en el nuevo Reglamento, parece incompatible con los criterios expresados por la Corte en la sentencia del amparo citado.

El segundo problema se refiere a la adición del nuevo Reglamento, consistente en que el pago a favor de la administración portuaria integral estará integrado por *“una contraprestación fija y otra variable por causas de fuerza mayor o caso fortuito”*, ya que no se encuentra justificación para requerir la inclusión de una contraprestación variable por causa de fuerza mayor o caso fortuito.

Regulación tarifaria y de precios

El reglamento abrogado carecía de reglas particulares para el ejercicio de la facultad de regulación tarifaria y de precios otorgada por la Ley de Puertos a la Secretaría de Marina. El nuevo Reglamento establece reglas específicas para el ejercicio de dicha facultad. Una particularidad de estas reglas es que regula el trámite de las solicitudes que para el establecimiento de bases de regulación tarifaria por la Secretaría de Marina presenten los propios entes regulados (concesionarios, permisionarios, cesionarios y prestadores de

servicios), pero no regula la situación que parecería la más común, que es la solicitud presentada por un usuario de los servicios portuarios.

Procedimiento administrativo sancionador

El nuevo Reglamento establece que el procedimiento administrativo sancionador puede iniciarse por la Secretaría de Marina no sólo de oficio, pero también a petición de parte.

Esta Alerta GT no aplica para asuntos o leyes en Estados Unidos, ni para otras jurisdicciones fuera de México.

Autor

- **Fernando Orrantia Dworak** | +52 55-5029.0000 | orrantiaf@gtlaw.com

Albany. Amsterdam. Atlanta. Austin. Boston. Chicago. Dallas. Delaware. Denver. Fort Lauderdale. Germany.† Houston. Las Vegas. London.* Los Angeles. Mexico City.+ Miami. Milan.‡ Minneapolis. New Jersey. New York. Northern Virginia. Orange County. Orlando. Philadelphia. Phoenix. Sacramento. Salt Lake City. San Francisco. Seoul.∞ Shanghai. Silicon Valley. Tallahassee. Tampa. Tel Aviv.^ Tokyo.‡ Warsaw.~ Washington, D.C.. West Palm Beach. Westchester County.

*This Greenberg Traurig Alert is issued for informational purposes only and is not intended to be construed or used as general legal advice nor as a solicitation of any type. Please contact the author(s) or your Greenberg Traurig contact if you have questions regarding the currency of this information. The hiring of a lawyer is an important decision. Before you decide, ask for written information about the lawyer's legal qualifications and experience. Greenberg Traurig is a service mark and trade name of Greenberg Traurig, LLP and Greenberg Traurig, P.A. †Greenberg Traurig's Berlin office is operated by Greenberg Traurig Germany, an affiliate of Greenberg Traurig, P.A. and Greenberg Traurig, LLP. *Operates as a separate UK registered legal entity. +Greenberg Traurig's Mexico City office is operated by Greenberg Traurig, S.C., an affiliate of Greenberg Traurig, P.A. and Greenberg Traurig, LLP. »Greenberg Traurig's Milan office is operated by Greenberg Traurig Santa Maria, an affiliate of Greenberg Traurig, P.A. and Greenberg Traurig, LLP. ∞Operates as Greenberg Traurig LLP Foreign Legal Consultant Office. ^Greenberg Traurig's Tel Aviv office is a branch of Greenberg Traurig, P.A., Florida, USA. ‡Greenberg Traurig's Tokyo Office is operated by GT Tokyo Horitsu Jimusho and Greenberg Traurig Gaikokuhojimbengoshi Jimusho, affiliates of Greenberg Traurig, P.A. and Greenberg Traurig, LLP. ~Greenberg Traurig's Warsaw office is operated by GREENBERG TRAUIG Nowakowska-Zimoch Wysokiński sp.k., an affiliate of Greenberg Traurig, P.A. and Greenberg Traurig, LLP. Certain partners in GREENBERG TRAUIG Nowakowska-Zimoch Wysokiński sp.k. are also shareholders in Greenberg Traurig, P.A. Images in this advertisement do not depict Greenberg Traurig attorneys, clients, staff or facilities. No aspect of this advertisement has been approved by the Supreme Court of New Jersey. ©2022 Greenberg Traurig, LLP. All rights reserved.*