



**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA



## MINUTA

De la Décimo Primera Reunión Ordinaria del Subcomité de Productividad y Eficiencia celebrada de manera virtual el día 14 de Noviembre de 2023, en la que participan representantes y funcionarios de la **ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL VERACRUZ, CAPITANÍA DE PUERTO, ADUANA MARITIMA, EMPRESAS MANIOBRISTAS, ASOCIACIONES Y REPRESENTANTES DE AGENTES NAVIEROS, ASOCIACIÓN DE AGENTES ADUANALES, ASOCIACIÓN DE AUTO TRANSPORTISTAS, AGENCIAS ADUANALES, TERMINALES ESPECIALIZADAS Y EMPRESAS DE FERROCARRILES.**

### OBSERVACIONES A LA MINUTA ANTERIOR

NINGUNA

**La Administración del Sistema Portuario Nacional, informó bajo el siguiente Orden del Día, los puntos que a continuación se mencionan:**

1. **Lista de asistencia.**
2. **Aprobación del acta de la sesión anterior.**
3. **Avance Estadístico noviembre de 2023.**
4. **Reporte de Productividad en Buques.**
5. **Estadística de servicios de ferrocarril.**
6. **Asuntos generales.**

La ASIPONAVER, hizo mención de los puntos del Orden del Día, para información de los integrantes del Subcomité de Productividad y Eficiencia, no habiendo observaciones al acta de la sesión anterior se procedió con la presentación del Resumen Estadístico de las productividades acumuladas al 13 de noviembre de 2023, siendo de **29'144,831** toneladas de carga, con **1,977** buques atendidos.

En cuanto al servicio de Ferrocarril se obtuvo un promedio del 73% en solicitud y cumplimiento de servicio, durante el mes de octubre del presente.

### Asuntos Generales

1. De la pasada Reunión del Comité de Operación al día de hoy, se han notificado 03 Cartas de Bajo Rendimiento de Productividad a diferentes empresas navieras en las cuales se exhorta a revisar los procesos de carga o descarga y que se realicen las mejoras necesarias para elevar la productividad de la embarcación y evitar afectaciones en la programación de buques.
2. El día martes 07 de noviembre del actual, se emite Oficio a la AMANAC, para hacer de su conocimiento que, sin excepción a partir del pasado 13 de noviembre del actual, suban al Sistema PIS, todos los manifiestos de carga, de las embarcaciones que programen con escala en este puerto, a través del módulo BUQUES/GESTION DE BUQUES/MANIFIESTOS DE CARGA.



Este periodo de prueba va a tener una duración de un mes, y en ese mes obviamente se quiere solventar todas las dudas tanto técnicas como de procedimiento que tengan, para que en ese término e suelte ya el sistema tradicional y todos los manifiestos de carga sean subidos a la plataforma PIS y corra a partir de ese momento, solamente en este mes sería una carga doble, lo cual se entiende por aquellas navieras que no tienen suficiente personal, pero se ve que las que dieron respuesta desde inicio de esta implementación del módulo ya lo están haciendo, se espera que aquellas que no lo han hecho se sumen y den su opinión, las dudas que tengan para podérselas aclarar y esto camine como debe de ser, como lo hizo el sistema anterior tradicional Mediport.

3. El día viernes 10 de noviembre de 2023, se emite Oficio a la AMANAC, para hacer de su conocimiento que, con motivo de los trabajos de mantenimiento que se llevarán a cabo en el muelle 2 Sur, y el muelle 7 Sur (primera etapa) de manera parcial, dado que en el 7 Sur la primera etapa contempla el reencarpetado de una zona que se hace una L entre malecón del 7 y el 6 y una porción del 7 de aproximadamente 60 metros, algunas embarcaciones con una eslora menor de 140 a 170 máximo pudieran atracarse para ser atendidas, ya que mantenimiento que se va a dar es a la carpeta las bitas quedan activas pueden atracarse ahí y las operaciones que se puedan realizar se programarían los barcos que se puedan atender y los de que no, de contenedores podrían enviarse a las posiciones del 6 disponibles o la del 2 norte en su caso, los trabajos, iniciaron el pasado 13 de noviembre del actual y con un periodo de conclusión para la ultima semana de diciembre 2023 y la primera quincena de enero 2024, respectivamente.

El mantenimiento del Muelle 7 Sur esta contemplado en 2 etapas, la primera en la Porción rincón con aproximadamente 60 metros y la segunda etapa correspondería a la porción punta que es una extensión menor por lo que el mantenimiento va a durar menos.

4. El dragado en el puerto lleva un porcentaje de 42%, se han atendido en **Bahía Sur:** los muelles 1, 2, 4, 5 Sur, 6, 7 y 8 este (en su primera etapa) así como el canal exterior, interior y la Dársena; en **Bahía Norte:** Dragado en canal exterior y la Dársena.

Zonas pendientes: **Bahía Sur:** Muelles 9, 5 Norte y 8 Oeste; **Bahía Norte:** Canal de acceso, dársena de maniobras y continuar con los paramentos de los muelles.

Fecha estimada de término en la segunda quincena de diciembre de 2023.

5. CICE cuestiona si será prioridad el muelle 6 Norte para los buques containeros, la ASIPONAVER le indica que se tiene el 6 Sur o 2 norte en su caso como posición alternativa para atender los buques de contenedores, y como se comentó los barcos que no puedan ser atendidos en la porción que deja libre los trabajos de mantenimiento del 7 Sur; CICE comenta que se les complica la posición del 2 norte



se les complica sobre todo por el tema de las grúas por lo que solicita se revise bien la opción del 6 norte; la ASIPONAVER indica que serían las opciones del 6 norte y 6 sur dependiendo de la atención que se le de a los otros recintos de carga que en este caso serían los Ro Ro, se buscaría no afectar tanto a uno como al otro segmento. CICE comenta que agradecería que para futuros casos les pudieran compartir con antelación el programa de mantenimiento de estos muelles para que ellos puedan avisar a las líneas y estén todos en el mismo canal, porque ahorita los agarran prácticamente con las manos en la puerta pues ya esta iniciado el tema de la reparación, la ASIPONAVER indica que si se les dará a conocer, más sin embargo este programa ya es de todos conocidos sin embargo también responde esta acción derivado de que el mantenimiento en la zona de la explanada del muelle 9 no se podía realizar y se tenía que buscar la forma de aplicar este mantenimiento y una de ellas fue las carpetas de los muelles y posteriormente en lo que es la explanada del muelle 7, CICE solicita se revise el tema del calado porque en el 2 no entrarían los barcos y la única opción viable sería el 6 Norte y cuestiona a AMANAC sobre su opinión.

Al respecto de lo anterior, AMANAC indica que efectivamente y que en realidad el oficio lo recibieron apenas el día viernes, pero como comenta la ASIPONAVER era como para aprovechar el tema del mantenimiento, pero independientemente de eso coincide en que si se hace con la mayor anticipación posible los va a agarrar a todos por lo menos con acciones ya acordadas de como mitigar alguna posible afectación, ellos le han estado dando seguimiento sobre todo con el servicio de CMA a ellos directamente no les han comentado nada, pero están atentos a cualquier situación. La ASIPONAVER comenta que efectivamente se busca la menor afectación y obviamente la antelación con la que solicitan les informamos pero también se depende de las licitaciones de lo que se tiene con el área de ingeniería, y bueno también se pudo haber tardado un poco más porque también se buscaba que fuera la menor cantidad de muelles posibles los que se vean afectados y este fue el esquema de menor afectación para que se ejecuten los trabajos de mantenimiento que si se siguen demorando más en hacerlos, como se han dado cuenta, la porción del muelle 7 Sur Rincón esta en deplorables condiciones y todo es en aras de mejorar las operaciones y la seguridad de la infraestructura portuaria.

6. VOPAK por su parte indica que falto de exponer en el tema de ferrocarril la gráfica del porcentaje de situado a tiempo ya que ese es otro análisis del cumplimiento del situado a tiempo y eso les ayuda a ellos pues pueden mostrar a sus clientes que la afectación no es solo a VOPAK; la ASIPONAVER le comenta que lo revisará con el área correspondiente.
7. AMANAC acerca del tema de los manifiestos, menciona que ya se mando el comunicado a las navieras y le han hecho la observación de que si solo va a ser un mes de prueba o si ya se va a quedar porque en otros módulos todavía se sigue





trabajando tanto con Mediport como con PIS y también lo que habían comentado sobre los datos que aparecen en el Acta de la Programación, ver la posibilidad de que pudieran ver ya todos esos datos que se actualizan en las juntas pero se hace en PIS, ver la posibilidad de que se reflejar esa información directamente. La ASIPONA menciona que ya se está viendo ese tema y en lo que se refiere a los manifiestos, el proyecto es de ya echar abajo el Mediport, es un sistema que de una u otra manera se va a dar de baja, para eso se implemento el Puerto Inteligente Seguro pero obviamente con las salvedades de las mejoras que se le han hecho a fin de que pueda generar la menor cantidad de problemas, tanto para la carga, para la forma de como se explota la información y el servicio que nos da; con respecto a los datos de terminación de los buques, se esta viendo porque está todavía la programación se esta tomando la base de datos de lo que se vacía en Mediport y el Acta de Programación es con el PIS, entonces la idea es que todos los datos que se toman para la programación como para el acta y para la asignación de las posiciones sea totalmente PIS, y son los datos que el naviero está actualizando, como lo comento AMANAC, el Mediport algunos datos de terminación estimada de las operaciones ya no concuerdan con los que se actualizan en el PIS y la idea es homologar los datos y dar de baja el sistema.

8. En otro tema AMANAC solicita, considerando que es la penúltima sesión, la posibilidad de que el área de ingeniería les pudiera compartir el programa de cambio de defensas para el próximo año; como bien comento CICE toda la información que puedan tener anticipadamente les servirá tanto para las ventanas como para empezar a considerar los arribos, atraques. La ASIPONAVER toma nota para hacer llegar el comentario al área correspondiente a fin de darlo a conocer en la próxima sesión, indicando que en el próximo Comité también darán a conocer el programa del año.
9. CICE cuestiona cual sería la eslora máxima para poder trabajar en la primera etapa en el muelle 7 Sur, la ASIPONAVER indica que eso va a depender del diseño de cada buque, va a haber embarcaciones que tienen la eslora por decir de 150 ya que la posición de atraque no esta limitada para el amarre, esta limitada para las maniobras porque son 60 metros nada más del rincón por lo que si va a variar dependiendo del diseño del barco que se pretenda atracar ahí, por eso no se pone un limite estricto de eslora máxima y va a depender mucho de ese diseño y se analizará en cada programación de buques que nos den los datos del buque porque banda atracaría para aprovechar al máximo las áreas de operación, los barcos se van a poder amarrar las bitas quedan activas solamente es mantenimiento en la carpeta, lo que se limitado son las maniobras para el acceso a la explanada del muelle 7 lo cual ya se ha comentado con CICE tendrían que hacer una entrada y salida alterna por la parte oriente para poder continuar con las operaciones.



**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA



10. Por su parte SSA comenta que el fin de semana pasado, viernes-sábado, resulta que se aplicó una auditoría por parte del SAT a los recintos fiscales de ASIPONAVER y durante esa auditoría ellos estaban en operación del buque Bellight iniciando primero operaciones en el muelle 6 Sur y justamente el día de la auditoría este barco se enmendó del 6 Sur al 4 Sur por lo tanto tuvieron que reducir manos de operación, personal, etc., y las maquinarias que operan en estos recintos en donde ella entregan la carga, que por lo regular es el 80% de la carga de estos buques, toda va a recintos fiscales de ASIPONAVER CICE o ASIPONAVER SEMAVE que son el 19, Playa Linda con biga y el almacén 10, detectaron las autoridades en conjunto con personal de ASIPONAVER 2 maquinarias, la máquina No. 95 con el 10 y la máquina No. 93 en el área de Playa Linda y argumentan o comenta que no tenían operador ni tenían supervisor, por lo que prácticamente su intervención va en solicitar una consideración para que los equipos de maniobras que se utilizan durante las operaciones de todas las embarcaciones, no tengan ningún problema por permanecer en éstas áreas siempre y cuando no estén afectando la operatividad de alguna otra maniobrista o de algún otro cliente que trabajando también en conjunto, comenta esto porque les fue levantado un PAMA y al día de hoy no pueden retirar sus equipos de estas áreas porque esta en revisión y les enviaron un oficio por lo que quiere que quede asentado que tengan esa consideración ya que por la dinámica de operación de todos los buques de carga general pues las maquinarias deben de moverse y en ocasiones permanecer en las áreas en donde se esta enviando la carga hasta en tanto el buque no termine operaciones, ese es su comentario y quiere que quede asentado en esta reunión y cuestiona si algún otro compañero maniobristas tengan algún comentario que hacer ya que esto, según ve, podría extenderse hasta las operaciones de los buques en los muelles. A este respecto la ASIPONAVER indica que el SAT es una autoridad hacendaria y la auditoría que vinieron a realizar comprende todo lo que es el recinto fiscalizado, las bodegas, la bodega 10 es parte del recinto fiscalizado y tiene la facultad para hacerlo, obviamente solo en los casos de los recintos fiscalizados como el de SSA, como el de ICAVE, como el de CICE, pues ahí si seria una cuestión de que ellos mostraran que la notificación que traen para hacer la auditoría comprendería esas zonas y esos motivos, la bodega 10 en donde está el equipo de ustedes, si esta dentro de las facultades que tiene el SAT para hacer auditorias y se les explicó que es un equipo que está haciendo maniobras, que está haciendo operaciones y eso también quedó asentado en el acta que se les entregó, que se levanto y como lo comenta pues tienen leyes que les permite hacerlo, ellos están enfocados en que todo el equipo, toda la maquinaria, todas las mercancías, tanto equipo de maniobras como mercancías de comercio exterior estén legalmente en el país, por lo que no queda mas que pedirles a ustedes la cooperación para poder solventar esa observación que hicieron, ese procedimiento que iniciaron y poder liberarlo; SSA manifiesta que esta de acuerdo y por supuesto la ASIPONAVER y las autoridades con toda su cooperación, pero a lo que va es que sus equipos están registrados, todos los equipos de ellos son importados y están registrados





**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA



totalmente no tienen ningún problema, por lo que el quiere la consideración porque les detienen sus equipos que usan cotidianamente para la entrega de rollos de lámina y los tienen ahí varados principalmente; esta de acuerdo en que asiste todo el derecho de las autoridades de hacer las auditorias pertinentes que se requieran porque todo eso les permite salvaguardar los intereses del puerto y la seguridad pero considera que todo esta debidamente reglamentado y todas las maquinarias de todas las empresas están debidamente registradas ante la autoridad, es cuestión nada más de solicitar los documentos en su caso, si los requerían en esta ocasión, pues decir “oye muéstrame la propiedad” y se hubiese mostrado pero no caer en este tipo de situaciones donde SSA esta pidiendo esa consideración. La ASIPONAVER le indica que entiende su situación pero es una autoridad y no resta más que dar la respuesta lo mas pronto posible para que el tiempo que tengan inhabilitados esos equipos y con la consigna de que están en calidad de embargados en tanto se demuestre la legal estancia en el país, legal propiedad y legal estancia se salvaría esa situación, entiende la inconformidad porque obviamente son equipos de trabajo, tenerlos parados están perdiendo, pero mientras mas rápido se solvete ese situación pues más rápido también se liberaran; SSA indica que esta de acuerdo pero que todo eso ya esta debidamente documentado es cuestión de que lo revise quien lo tenga que revisar, todos los equipos están debidamente registrados; la ASIPONAVER comenta que quizás hay un mal entendido pues el equipo no está inmovilizado únicamente la observación que hicieron ellos es que el equipo no salga del recinto fiscalizado el equipo puede trabajar; SSA indica que sus equipos no trabajan ahí dentro mas que para entregar carga todo lo demás es operación que tienen las maniobristas que rentan esos recintos, es el recinto 19, Playa Linda y el almacén 10 y esos equipos los ocupa SSA en su área de maniobras en patio norte, pero bueno esa es su inconformidad y su planteamiento de que se pudiera hacer una consideración porque no lo ve viable porque afecta la productividad y afecta la operatividad de las maniobras; La ASIPONAVER le comenta que, abonando a que esto tenga mas precisión en cuanto a la inmovilización de zona del equipo se va a revisar que circunscripción corresponde, si es efectivamente solo en la bodega en donde fue levantado el procedimiento en la bodega 10 o corresponde a todo el recinto portuario y pues obviamente si corresponde al recinto portuario si lo podrían mover a su patio pues lo que se esta pidiendo es que no salga del recinto, por lo que sugiere se revise con el área jurídica sobre a que áreas queda limitada la inmovilización porque al final de cuentas se hizo una inmovilización para que no salga porque obviamente queda bajo un procedimiento y no se puede sacar del recinto portuario pero hay que revisar si es del recinto portuario o del recinto fiscalizado en donde fue levantado el procedimiento; Comenta SSA que de hecho ellos ya contestaron el oficio que les enviaron y están en espera de la respuesta, la ASIPONA le agradece a SSA la información y rastreará la respuesta para hacer el procedimiento de dar la respuesta en conjunto pues también se afecto equipo de otra empresa.



11. En otro punto FERROSUR reitera su solicitud de apoyo a fin de que ASIPONAVER los actualice con información de la reparación de los Rayos X de Bahía Norte, ya que ante la necesidad de revisar movimientos Kansas esta escaneando por el muelle 6, entonces se le da ventana para hacer sus movimientos y servicios y eso deja a FERROSUR con menos horas para la atención de sus movimientos; por lo que reitera el apoyo, ellos ya sostuvieron una reunión con ADUANA quien les dio también el apoyo para realizar una pruebas con el equipo ZBV pero los resultados no fueron los esperados entonces no se puede hacer escaneo con ese tipo de equipo por lo que si depende de que se reestablezca el Rayos X de Bahía Norte. La ASIPONAVER comenta que se encuentran en eso, que tenga la seguridad de que están buscando agilizar esta respuesta, es una situación ya de seguros que se esta haciendo efectiva y se depende ahorita de la respuesta de la aseguradora y emitan al proveedor la orden para ya empezar la reparación del equipo.

No habiendo más comentarios, se da por concluida la reunión a las 12:50 horas.

