

## **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE PUERTOS, A CARGO DEL DIPUTADO RAÚL SANTOS GALVÁN VILLANUEVA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI Y SUSCRITA POR LOS DIPUTADOS DE LA COMISIÓN DE MARINA.**

El Diputado Raúl Santos Galván Villanueva, del Grupo Parlamentario del PRI y los suscritos Diputados de la Comisión de Marina de la LXII Legislatura con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 76 fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta asamblea, la presente iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Puertos, al tenor de las siguientes

### **CONSIDERACIONES**

El 1° de febrero de 1992, entró en vigor la enmienda al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), que hizo obligatoria la implementación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), con el objeto de que las autoridades de búsqueda y rescate en tierra y las embarcaciones mercantes cercanas a una embarcación en emergencia, sean rápidamente alertadas del incidente, de forma tal que puedan brindar su auxilio en una operación coordinada de búsqueda y rescate con un retraso mínimo. Este sistema también proporciona comunicaciones de seguridad y de urgencia durante la navegación de embarcaciones mercantes, advertencias y pronósticos meteorológicos, ayudas a la navegación y otras informaciones urgentes para el uso de las vías generales de comunicación por agua.

Con motivo de la serie de ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, en los Estados Unidos de América. Principalmente al *World Trade Center* en Nueva York y a las oficinas del Pentágono, consideradas hasta ese día como uno de los lugares más protegidos y seguros del mundo; la Organización Marítima Internacional (OMI), con fecha 12 de diciembre de 2002, en Londres enmendó el SOLAS, adoptando la Resolución 1 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes al introducir modificaciones al Anexo de dicho Instrumento e incluyendo un nuevo Capítulo XI-2 denominado “medidas Especiales para incrementar la Protección Marítima”, capítulo en el cual se prevé la aplicación del “Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” (Código PBIP), que fue adoptado también en la misma fecha, conforme a la resolución 2 de la propia Conferencia.

La preocupación internacional por los actos terroristas, generó considerar que el comercio internacional, dentro del cual se ubica el transporte marítimo, requiere de condiciones para que se desarrolle de manera económica, eficiente y segura, no sólo para salvaguardar la vida humana en el mar, sino para los distintos países de la comunidad internacional en los que las embarcaciones operan.

Las enmiendas al SOLAS, son aplicadas a los buques que arriban a los distintos puertos marítimos del mundo y a las instalaciones portuarias que los reciben y unos y otras, deben contar con Oficiales de Protección: además, los Gobiernos Contratantes deben determinar en su momento los niveles de protección aplicables con el propósito de prevenir y reprimir diversos actos ilícitos en contra de buques, puertos, terminales o cualquier instalación portuaria.

El Comité de Seguridad Marítima de la OMI en junio de 2003, a través de la Circular MSC/Circ. 1073 aprobó las “Directrices para los Centros Coordinadores de Rescate Marítimo (MRCC) sobre los actos de violencia perpetrados contra buques”, en la que se recomienda a los gobiernos otorgar a los MRCC competencia adicional a las actividades de Búsqueda y Rescate para dar respuesta inmediata a los actos de violencia contra buques, mediante el establecimiento de métodos rápidos y eficaces de comunicación con la “Autoridad de las Fuerzas de Protección” (SFA), ejercida por un mando nacional o regional de una entidad pública **como la Armada**, el Servicio de Guardacostas o la policía, responsable de la aplicación operacional de planes para contingencias, para hacer frente a las situaciones en las que se produzcan actos de violencia contra los buques. Asimismo, establecen que lo anterior debe considerarse en relación con las orientaciones sobre protección marítima que figuran en el Capítulo XI-2 del SOLAS y del Código PBIP.

La OMI, en coordinación con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en diciembre de 2003, durante la Reunión tripartita de expertos sobre vigilancia, seguridad y salud en los puertos, adoptaron el “Repertorio de Recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos”, que extiende la aplicación de las medidas de protección más allá de las instalaciones portuarias, para aplicar al puerto en su conjunto.

Las enmiendas al SOLAS, se entendieron aceptadas a partir del 1 de enero de 2004; fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 11 de febrero de 2004 y entraron en vigor el 1 de julio de ese mismo año.

El 23 de marzo de 2005, los Presidentes de México, Estados Unidos y Canadá anunciaron la puesta en marcha de la “Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte” – ASPAN (Waco, Texas). Esta nueva alianza se constituyó como un compromiso concreto de los tres gobiernos, con un enfoque regional para América del Norte, a fin de mejorar la posición competitiva de las industrias de América del Norte en los mercados globales y ampliar las oportunidades económicas para todos los integrantes de nuestra sociedad y, a la vez, mantener estándares elevados de salud y seguridad para nuestra población, iniciando la siguiente fase de estrategia común de seguridad para proteger mejor a América del Norte y asegurar el tráfico eficiente de viajeros y mercancías legales a través de nuestras fronteras compartidas.

Para dar cumplimiento a las medidas especiales destinadas a incrementar la Protección Marítima y el Código PBIP, las Secretarías de Marina y de Comunicaciones y Transportes, acordaron el 3 de septiembre de 2007, fortalecer la protección, la seguridad y la prosperidad en los recintos portuarios,

y en las vías generales de comunicación por agua, mediante la definición de un marco de colaboración para garantizar la protección marítima, según lo dispuesto en el párrafo 1.2.2 de la Parte "A" del Código PBIP, a través de las formas y con base en los procedimientos que al efecto acordaron ambas autoridades en esa fecha.

Como resultado inmediato del acuerdo entre ambas Dependencias del Ejecutivo Federal, se inició la creación de los Centros Unificados para la Atención de Incidentes Marítimos y Portuarios (CUMAR), en los que concurren las Capitanías de Puerto por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los Mandos de la Armada de México, estableciéndose las acciones de coordinación entre ambas.

Con el objeto de hacer más eficiente la protección se incrementaron las acciones de operación, vigilancia, supervisión e inspección. Por ello, el 3 de diciembre de 2007, entraron en operación los primeros cuatro CUMAR, en los puertos de: Altamira, Veracruz, Lázaro Cárdenas y Manzanillo; así mismo, en agosto de 2008, se establecieron otros diez, en los Puertos de: Tampico, Tuxpan, Coatzacoalcos, Ciudad del Carmen, Progreso, Ensenada, Guaymas, Mazatlán, Acapulco y Salina Cruz.

Desde su instalación el CUMAR ha contribuido significativamente en la seguridad y protección de los recintos portuarios, en las vías generales de comunicación por agua y del personal que en él labora, así como también de los buques y las tripulaciones de éstos, que arriban o zarpan de los puertos en que se encuentran establecidos. Antes del 2007 no se tiene conocimiento de aseguramientos de relevancia en los puertos; sin embargo, a partir de la creación de estos Centros, los aseguramientos de estupefacientes y sustancias psicotrópicas en el periodo de 2007 al 2012 fueron, entre otros: Dieciséis millones cuatrocientos nueve mil ochocientas pastillas de pseudoefedrina, más de dos millones de kilogramos de precursores químicos, veinticinco millones ciento setenta mil ochenta dólares americanos, treinta mil cuatrocientos treinta kilogramos de cocaína, así como armas diversas.

Sobre este particular es muy importante precisar que el Comité Ejecutivo Contra el Terrorismo del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas al tener conocimiento de la efectiva coordinación entre las diversas autoridades que convergen en los puertos y los resultados antes citados, consideró el establecimiento del CUMAR como una muy buena práctica por parte del Gobierno de México y un ejemplo a seguir por la comunidad mundial en la implantación de disposiciones internacionales en materia protección marítima.

## **Argumentación**

Las obligaciones que en los planos internacional y nacional ha adoptado nuestro país conlleva el establecimiento de medidas tendientes a establecer las acciones necesarias para incrementar la protección, la seguridad y la prosperidad marítima y portuaria, las cuales, si bien es cierto se han llevado a cabo a través de la firma de diversos acuerdos entre las Secretarías de Marina

y de Comunicaciones y Transportes, también lo es que esas acciones deberán estar consideradas en la ley de la materia, esto es, en la Ley de Puertos.

Por lo que resulta necesario que la figura de los CUMAR, que fue creada a través de un acuerdo entre las Secretarías de Marina y de Comunicaciones y Transportes, sea incorporado al marco jurídico nacional, en razón que se ha convertido en una instancia fundamental para la vigilancia y protección marítima, lo cual además permitirá que el ejercicio de la autoridad no genere controversias legales con los particulares en su aplicación.

Lo anterior, permitirá armonizar las disposiciones contenidas en la Ley de Puertos con las reformas al artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de mayo de 2006, en las que se otorgan atribuciones a la Secretaría de Marina en materia de seguridad nacional y protección marítima, con el propósito de darle certeza jurídica a su actuación, acorde a las obligaciones internacionales que ha contraído el Estado mexicano.

Siendo necesario incluir dentro del glosario de términos de la Ley de Puertos, tanto la definición de **Protección marítima y Portuaria** y del **Centro Unificado para la Atención de Incidentes Marítimos y Portuarios**, además de algunas disposiciones generales que permitan enunciar su organización y funciones, las cuales deberán ser posteriormente detalladas en los ordenamientos respectivos, con el propósito de dar sustento jurídico a la actuación de las autoridades que tienen injerencia en esta materia, situación que permitirá al Estado Mexicano garantizar el orden interno y cumplir con sus compromisos internacionales.

En este sentido se propone reformar el artículo 1º, para ampliar el objeto de la Ley de Puertos, considerando lo relativo a la protección marítima, y adicionar las fracciones X y XI del artículo 2º para establecer su definición y la correspondiente al CUMAR.

De igual manera se crea, dentro del Capítulo III “De la Autoridad Portuaria,” una Sección Primera, con el nombre “De la Protección Marítima” en la que se señale en términos generales la organización y funciones del CUMAR, así como su relación con los demás actores del puerto.

En el artículo 26 fracción IV, se propone incluir al CUMAR, así como al “Mando de la Armada de México” de la jurisdicción que corresponda, toda vez, que dada la importancia que en el mundo globalizado actual se presentan en materia de protección marítima, es muy importante que la SEMAR dentro del recinto portuario cuente con espacios para crear infraestructura que le permita llevar a cabo sus atribuciones e interactuar con las Administraciones Portuarias Integrales (API), Aduanas y el Capitán de Puerto, para proporcionar en forma inmediata los apoyos técnicos y operativos que requiera el CUMAR para el cumplimiento de sus funciones.

En el artículo 40 se adiciona la fracción XII, toda vez que es necesario que las API se encuentren legalmente obligadas a proporcionar la información que le

sea requerida, por la SEMAR y la SCT, o en su caso en forma directa por el CUMAR, para que estas autoridades cuenten con los elementos de juicio que permitan al Estado cumplir con sus obligaciones internacionales en materia de protección marítima.

Por todo lo antes señalado, el Diputado Raúl Santos Galván Villanueva, del Grupo Parlamentario del PRI y los suscritos Diputados de la Comisión de Marina sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, el siguiente proyecto de:

## **Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Puertos**

**PRIMERO:** Se reforma el Artículo 1º para quedar como sigue:

**Artículo 1º.-** La presente ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios y **la Protección Marítima.**

Los puertos, terminales e instalaciones portuarias de carácter militar, destinados por el Ejecutivo Federal a la Secretaría de Marina para uso de la Armada de México, se regirán por las disposiciones aplicables en la materia.

**La Protección Marítima, estará a cargo de las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Marina.**

**SEGUNDO:** Se adicionan al Artículo 2º las Fracciones X y XI para quedar como sigue:

**Artículo 2º.-...**

I a la IX.-...

**X. CUMAR (Centro Unificado para la Atención de Incidentes Marítimos y Portuarios):** Es un grupo de coordinación interinstitucional que une los esfuerzos entre las Capitanías de Puerto y los Mandos de la Armada de México, para garantizar la protección marítima; así como, para la atención eficaz de incidentes marítimos y portuarios, además de cumplir con sus propias responsabilidades administrativas.

**XI. Protección marítima:** Se refiere a la situación en la cual se considera aceptable el nivel de riesgo, a través de los medios, mecanismos, acciones e instrumentos que conjuntamente favorecen las actividades del ámbito marítimo y la operación portuaria en general.

**TERCERO:** dentro del Capítulo III “Autoridad Portuaria”, se adiciona una Sección Primera, con el nombre “De la protección marítima”, compuesta por los artículo 19 Bis, 19 Ter y 19 Quáter, para quedar como sigue:

**CAPITULO III**  
Autoridad portuaria

**Artículo 16...**

I a la XIV...

**Artículo 17...**

I a la VI...

...

**Artículo 18...**

**Artículo 19...**

**Sección Primera.**  
**De la protección marítima**

**Artículo 19 Bis.-** El CUMAR, tendrá a su cargo la ejecución de las medidas de control y protección marítima que se requieran, a fin de garantizar la integridad del puerto, la aplicación del orden jurídico y la seguridad nacional.

**Artículo 19 Ter.-** El CUMAR tendrá las funciones siguientes:

- I. **Aplicar las disposiciones del Capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 y el Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias;**
- II. **Actuar para mantener los niveles de protección marítima conforme a lo siguiente:**
  - A. **Nivel de protección 1: nivel en el que se mantendrán en todo momento medidas mínimas de protección apropiadas;**
  - B. **Nivel de protección 2: nivel en el cual se aplicarán medidas adicionales de protección apropiadas durante un determinado período de tiempo, por haberse agudizado el riesgo de un incidente de protección, y**
  - C. **Nivel de protección 3: nivel en el cual regirán medidas específicas adicionales de protección por un tiempo limitado, cuando sea probable o inminente un incidente de protección,**

aún en el caso de que no pudiera localizarse el objetivo específico de que se trate.

III. Coordinar con las autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de protección marítima, y

IV. Otras que se establezcan a nivel nacional e internacional.

**Artículo 19 Quáter.- La organización y funcionamiento del CUMAR, se regulara conforme lo establezca el reglamento respectivo.**

**Cuarto:** Se reforma el Artículo 26 para quedar como sigue:

**Artículo 26...**

I. a la III ...

IV.- Las características de prestación de los servicios portuarios y la determinación de las áreas reservadas para servicio al público y para las funciones del Capitán de Puerto, de Aduanas, **del Mando de la Armada de México, el CUMAR** y otras autoridades;

**Quinto:** Se adiciona la fracción XII al artículo 40 para quedar como sigue:

**Artículo 40 ...**

I a la XI...

**XII.- Proporcionar a la Capitanía de Puerto, al Mando de la Armada de México y al CUMAR, la información que les sea requerida, así como tomar en cuenta sus recomendaciones para mantener los niveles de protección.**

### **Transitorio**

**Único.** El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Dado en el salón de sesiones de la honorable Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, a 20 de marzo de 2013.

**ATENTAMENTE**  
**Dip. Raúl Santos Galván Villanueva**

**ESTADO ACTUAL**  
**Pendiente de dictamina con prórroga.**