

**DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MARINA, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, DE LA LEY DE PUERTOS Y DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.**

**Honorable Asamblea:**

A la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados de la LXII Legislatura del Honorable Congreso de la Unión le fue turnada, para su estudio y análisis, la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Puertos y de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, a cargo del Diputado Raúl Santos Galván Villanueva, del grupo parlamentario del PRI.

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de conformidad con los artículos 39 y 45, numeral 6, incisos e), f) y g) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y 69, numeral 2, 80, 81, 84, 85, 157, 158 y 167 del Reglamento de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, la Comisión de Marina somete a consideración de esta soberanía el presente Dictamen con base en los siguientes:

**ANTECEDENTES**

1. Con fecha 12 de septiembre de 2013, el Diputado Raúl Santos Galván Villanueva, integrante del Grupo Parlamentario del PRI de la LXII Legislatura de la Honorable Cámara de Diputados, presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Puertos y de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

2. En sesión ordinaria del 18 de septiembre de 2013, la Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, en uso de sus facultades legales y reglamentarias, dispuso que la iniciativa se turnara a las Comisiones Unidas de Marina y Transportes, para dictamen.
- 3.- En sesión ordinaria del 23 de septiembre de 2013, la Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, modificó el trámite de turno y dispuso que la Iniciativa se turnará a la Comisión de Marina para dictamen.
- 4.- Los miembros de la Comisión de Marina realizaron diversos trabajos con el propósito de analizar el contenido de la Iniciativa que ha quedado precisada, integrando sus observaciones y comentarios en su dictamen.

#### **Contenido de la iniciativa**

En la iniciativa en estudio, el Diputado Galván Villanueva manifiesto que la economía y el comercio se desarrollan en un entorno globalizado, que se vincula a los acontecimientos que propician o afectan el crecimiento económico mundial. En este entorno, la competitividad comercial es un componente importante que se debe fortalecer, ante lo cual cobran especial relevancia los servicios internacionales de transporte marítimo que forman parte de la logística internacional, y que representan hasta el 80% del comercio mundial; es decir, los servicios de transporte marítimo constituyen la columna vertebral del comercio globalizado.

Asimismo, el Diputado iniciante expresó que por la importancia de los servicios de transporte marítimo para el comercio y la economía mundiales, México siempre ha actuado acorde con las exigencias de las normas internacionales que establecen objetivos y principios para salvaguardar las redes del transporte y del comercio, que incluyen las vías de navegación, puertos, terminales y otras instalaciones marítimo portuarias.

Menciona el autor de la iniciativa que México cuenta con una amplia zona económica exclusiva, pero por su ubicación geográfica, las zonas marinas mexicanas se encuentran expuestas a los fenómenos naturales y antropogénicos, lo que repercute en las actividades comerciales, pesqueras, turísticas y ecológicas que allí se realizan; del mismo modo, la explotación de hidrocarburos y sus derivados, que es la principal fuente de riqueza y motor

del desarrollo económico de la nación, conlleva riesgos para la seguridad, tanto de los bienes como de vidas humanas.

Agrega el Diputado Galván que derivado de lo anterior, la Organización Marítima Internacional (OMI), en 1974 aprobó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, conocido como el SOLAS (por sus siglas en inglés), del cual México forma parte. Este Convenio tiene por objeto que los países firmantes otorguen seguridad y ayuda a las embarcaciones durante su navegación, proporcionándoles auxilio mediante acciones de búsqueda, rescate y salvamento en el caso de incidentes o accidentes que las pongan en peligro.

En la iniciativa en análisis se expresa que el 1<sup>ro</sup> de febrero de 1992 entró en vigor la enmienda al 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 los buques cercanos a una embarcación en emergencia, sean rápidamente alertados del incidente, de tal forma que, sin dilación, puedan brindar su auxilio en una operación coordinada de Búsqueda y Rescate.

Así mismo, el Diputado Galván Villanueva señala que conforme al citado Convenio y a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el salvamento se establece como una atribución específica de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mientras que lo relativo a la búsqueda y rescate para salvaguardar la vida humana en la mar, actualmente es compartida entre dicha Secretaría y la de Marina, a través de la Armada de México.

Históricamente la Secretaría de Marina ha realizado las actividades de búsqueda y rescate para salvaguardar la vida humana en la mar, con los recursos que se le asignan para el cumplimiento de las funciones militares conferidas a la Armada de México; sin embargo, la eficacia en la atención a emergencias hasta antes del 2007 no era la deseada, por lo que a partir de entonces la Secretaría de Marina impulsó y fortaleció la organización, optimización y especialización de las operaciones del Sistema de Búsqueda y Rescate con personal y equipo especializado y con la creación de 17 estaciones de Búsqueda y Rescate, y de la Escuela de Búsqueda, Rescate y Buceo, con lo que en 2012 alcanzó una eficacia superior al 95 por ciento en estas operaciones.

Igualmente, informa que la Organización Marítima Internacional (OMI), con fecha 12 de diciembre de 2002 enmendó el SOLAS, para incluir el nuevo Capítulo “XI-2”, denominado “Medidas Especiales para incrementar la Protección Marítima”, que dio origen y sustento al “Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” (Código PBIP), que fue aprobado en la misma fecha, conforme a la resolución 2 de la propia conferencia. Esta normatividad incorpora el diseño de una organización encargada de la seguridad en cada puerto, así como la instalación de dispositivos para prevenir y, en su caso, reprimir actos ilícitos en contra de buques e instalaciones portuarias.

Comenta el autor del proyecto de decreto que la OMI, en coordinación con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en diciembre del 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 amplía la aplicación de las medidas más allá de las instalaciones portuarias, para aplicarlas al puerto en su conjunto.

El Diputado Galván Villanueva advierte que las enmiendas al SOLAS se entienden aceptadas a partir del 1<sup>ro</sup> de enero del 2004, fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 11 de febrero y entraron en vigor el 1<sup>ro</sup> de julio del mismo año.

Menciona el autor de la iniciativa que, para dar cumplimiento a las medidas especiales destinadas a incrementar la Protección Marítima y Portuaria y el Código PBIP, el 3 de septiembre de 2007; la Secretaría de Comunicaciones y Transportes acordó con la Secretaría de Marina fortalecer la protección y la seguridad en los recintos portuarios y en las vías generales de comunicación por agua, mediante un acuerdo de colaboración para garantizar la Protección Marítima y Portuaria, según lo dispuesto en el párrafo 1.2.2, 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.

En su exposición de motivos el autor de la iniciativa informa que, derivado de los resultados obtenidos en el acuerdo citado en el párrafo anterior, así como la implementación de la Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN) y por las amenazas emergentes que impactaban en el comercio marítimo mundial, entre ellas la piratería (particularmente en las aguas de Somalia) y el incremento de los ataques a embarcaciones pesqueras en México, fue necesario ampliar los alcances y objetivos del acuerdo de

colaboración entre ambas secretarías, mediante un instrumento que considerara nuevas acciones y establecer una coordinación interinstitucional más amplia, dando como resultado la creación del Centro Unificado para la Atención de Incidentes Marítimos y Portuarios, que en esta Iniciativa se modifica su denominación a “Centro Unificado para la Protección Marítima” (conocido como 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, por la Secretaría de Marina.

El iniciante informa que con el propósito de incrementar las operaciones de vigilancia, supervisión e inspección, el 3 de diciembre de 2007 entraron en operación los primeros cuatro CUMAR en los puertos de Altamira, Veracruz, Lázaro Cárdenas y Manzanillo; y 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.

De igual forma, el legislador manifiesta que desde su instalación, el CUMAR ha contribuido significativamente en la protección de los puertos, las vías generales de comunicación por agua y del personal que en ellos labora, así como de los buques y las tripulaciones de éstos, que arriban o zarpan de los puertos en que los CUMAR se encuentran establecidos. Hasta antes del 2007 no se habían conseguido aseguramientos significativos en los puertos, sin embargo, a partir de la creación de estos centros, entre el 2007 y el 2012, se logró el aseguramiento de: 16 millones 409 mil 800 pastillas de pseudoefedrina, más de 2 millones de kilogramos de precursores químicos, 30 mil 430 kilogramos de cocaína, 25 millones 170 mil 080 dólares americanos, así como armas diversas.

Sobre este particular, el Diputado Galván Villanueva participa 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 de 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 el establecimiento de disposiciones internacionales en materia de Protección Marítima y Portuaria.

El legislador iniciante señala que para dar congruencia al orden jurídico que regula las actividades de las Secretarías de Marina y de Comunicaciones y Transportes en materias de Búsqueda y Rescate para salvaguardar la vida humana en la mar y de la Protección Marítima y Portuaria, en la presente Iniciativa se propone precisar las atribuciones que corresponda ejercer a estas dependencias, permitiéndoles sustentar sus funciones de autoridad en el contenido de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Ley de Puertos y Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

El Diputado Galván Villanueva destaca la importancia de que el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 precisa “Fortalecer el marco legal en materia de Protección Marítima y Portuaria”; dado que esta materia no está incluida en la legislación vigente, resulta necesario asignarla como una atribución de la Secretaría de Marina, que de facto la ejerce a través de la Armada de México.

Adicionalmente, el iniciante advierte que es importante precisar que el entorno oceánico y costero del Estado mexicano posee una riqueza biológica que contribuye a la megadiversidad y actividad económica de las zona costera y marinas del país, por ello la preocupación por el deterioro del medio ambiente marino en general, y específicamente por evitar que se presenten vertimientos en estas aguas y costas, a fin de garantizar la conservación de un medio ambiente marino para aquellos que se benefician de los recursos del mar, propiciando el desarrollo armónico de la población; en este contexto, México es firmante del Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, 1972, y del Protocolo de 1996.

Menciona el autor de la iniciativa, que con el fin de cumplir el mencionado convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar, en Acuerdo Presidencial del 30 de enero de 1978, el Ejecutivo Federal designó a la Secretaría de Marina como la autoridad competente en materia de vertimientos, y el 23 de enero de 1979 expidió el Reglamento para Prevenir y Controlar la

Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, en base al cual la citada Secretaría otorga, cancela y suspende permisos de vertimientos, y aplica las sanciones y multas a los infractores.

En razón de lo anterior, el legislador llama la atención sobre la conveniencia de que la atribución en materia de vertimientos para la Secretaría de Marina, considerada importante y trascendental para la conservación y vigilancia de nuestros recursos marítimos, quede debidamente especificada dentro del marco de atribuciones que el artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal precisa para esta dependencia, excluyendo lo

relativo al vertimiento de aguas residuales al mar, que es competencia de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, con lo que se delimitan responsabilidades en el ejercicio de autoridad de ambas Secretarías.

Finalmente, el Diputado Galván Villanueva advierte que se parte de la visión de que las funciones de las Secretarías de Marina y de Comunicaciones y Transportes deben ser complementarias, toda vez que el ámbito de competencia entre ambas son precisamente los puertos y las Zonas Marinas Mexicanas, sin que cada una pierda su misión constitucional y legal. El propósito es que las actividades que realizan en estas materias estén claramente definidas, sin posibilidad de yuxtaposición o, inclusive, de conflictos competenciales, que confundan a los gobernados, a quienes se dirige la norma regulatoria y que puedan tener consecuencias legales en los actos de autoridad que cada una de ellas ejecuta o emite.

El legislador indica que los ordenamientos legales que se proponen reformar son los que permiten a las dependencias del Ejecutivo Federal aludidas, actuar en materias de Búsqueda y Rescate para salvaguardar la vida humana en la mar y de la Protección Marítima y Portuaria la protección marítima y portuaria, al otorgarles las atribuciones correspondientes.

Al respecto, El Diputado Galván Villanueva agrega que:

**1.- Con las reformas a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal:** En el artículo 30 se especifica que la Secretaría de Marina será la autoridad en las Zonas Marinas Mexicanas en materia de Búsqueda, Rescate y Vertimientos de desechos al mar distintos al de aguas residuales; así como en Protección Marítima y Portuaria en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El artículo 36 se armoniza con el artículo 30 de la misma ley, relativo a los asuntos que corresponde despachar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se especifica

que ésta se coordinará con la de Marina en esta materia de Protección Marítima y Portuaria, con lo que este artículo queda armonizado con el artículo 30 arriba citado

**2.- Con las reformas y adiciones en la Ley de Puertos:** En el artículo 1 se amplía el objeto de esta Ley al incluir la Protección Marítima y Portuaria; y en las fracciones X y XI del artículo 2 se establece su definición y la del CUMAR.

En el artículo 19 Bis se especifica la responsabilidad del CUMAR, su organización y funcionamiento como Grupo de Coordinación Interinstitucional entre la Secretaría de Marina y la de Comunicaciones y Transportes, y en el 19 Ter se pormenorizan sus funciones y la forma en que actuará dicho Grupo.

En la fracción IV del artículo 26 se precisa que los concesionarios deberán prever un área para el servicio al público, del CUMAR y otras autoridades, y en la fracción XII del artículo 40 se establece la obligación que tienen los concesionarios de proporcionar la información que requiera el CUMAR para cumplir con los objetivos de la Protección Marítima y Portuaria.

**3.- Con las reformas y adiciones en la la Ley de Navegación y Comercio Marítimos:** En el artículo 1 se precisa que la Protección es parte del objeto de la Ley, y en las fracciones I Bis, VII Bis y VII Ter del artículo 2 se definen el acrónimo SEMAR, la Protección Marítima y Portuaria y el CUMAR respectivamente para que esta Ley quede armonizada con la Ley de Puertos.

Establecidos los antecedentes y el contenido de la iniciativa en estudio, se elabora el dictamen correspondiente con base en las siguientes:

### **CONSIDERACIONES**

**Primera.** La Comisión que dictamina reconoce que hoy día la economía se desarrolla en un entorno global, donde el transporte marítimo se constituye en la columna vertebral del comercio mundial, surgiendo la necesidad de salvaguardar las vías de navegación, puertos, terminales y otras instalaciones marítimo portuarias.

**Segunda.-** Esta Comisión dictaminadora advierte que es un hecho que el uso y explotación de océanos y costas ha provocado que su equilibrio ecológico se esté alterando; de igual forma, es común que las zonas marinas se encuentren expuestas a fenómenos hidrometeorológicos que se constituyen en riesgos para la seguridad de los bienes y las personas que allí laboran; como es una realidad que los actos terroristas en contra de buques e instalaciones marítimas es una amenaza vigente; por estas razones la comunidad mundial emitió normas internacionales para prevenir la Contaminación y salvaguardar la vida en la mar, así como fortalecer la Protección Marítima y Portuaria.

**Tercera.-** En tal contexto, México signó el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar y el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y sus diversas enmiendas, como las “Medidas Especiales para incrementar la Protección Marítima”, que dieron origen al “Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” (Código PBIP).

**Cuarta.-** Esta Comisión está en el entendido de que al ser México parte de estos instrumentos internacionales, las disposiciones allí contenidas le resultan obligatorias, y que en tal sentido, el 2007 la SCT y la SEMAR acordaron fortalecer la seguridad en los recintos portuarios y en las vías generales de comunicación por agua, mediante la creación de los “Centros Unificados para la Protección Marítima” (CUMAR). Mismos que se encuentran establecidos y funcionando eficazmente desde hace seis años se encuentran establecidos y funcionando eficazmente desde hace seis años en los 14 principales puertos mexicanos; en este tiempo no se han registrado incidentes en los puertos, creando un ambiente favorable para las actividades marítimas y portuarias; este hecho ha convertido a los CUMAR en un recurso fundamental para la seguridad y protección de los puertos mexicanos, las vías generales de comunicación por agua, los buques que arriban o zarpan y del personal que en estos espacios labora.

Igualmente se reconoce que además de la seguridad lograda, con el establecimiento de los CUMAR también se incrementaron los resultados en la lucha contra el tráfico ilícito, redundando la medida en un ejemplo mexicano a seguir por la comunidad mundial.

**Quinta.-** La Comisión dictaminadora concuerda con el diputado promovente en que dada la importancia que representa la protección marítima en el mundo globalizado actual, es

necesario que las Administraciones Portuarias Integrales (API) se encuentren legalmente obligadas a proporcionar la información que le sea requerida por la SEMAR y la SCT para que estas autoridades cuenten con los elementos de juicio que permitan al Estado cumplir con sus obligaciones internacionales en materia de protección marítima y portuaria.

De igual forma es muy importante que dentro del recinto portuario la SEMAR cuente con espacios para crear infraestructura que le permita llevar a cabo sus atribuciones e interactuar con las API, Aduanas y Capitanías de Puerto, para proporcionar en forma inmediata los apoyos técnicos y operativos que requiera el CUMAR para el cumplimiento de sus funciones.

**Sexta.-** La Comisión que dictamina está consciente de que la búsqueda y rescate para salvaguardar la vida humana en la mar históricamente la ha realizado la SEMAR a través de la Armada de México; y coincide con el diputado iniciante en que la Protección Marítima y Portuaria es necesario reglamentarla como una atribución de la SEMAR, que de facto la ejerce a través de la Armada de México, la cual ha asumido el compromiso únicamente en base al acuerdo de colaboración entre dicha Secretaría y la SCT, sin que tales responsabilidades, ni las figuras de la protección marítima y portuaria ni la de los CUMAR se encuentren incorporadas en el marco jurídico nacional.

**Séptima.-** Para regular las actividades de la SEMAR y de la SCT en materias de Búsqueda, Rescate y Protección Marítima y Portuaria, en la Iniciativa se proponen reformas a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, a la Ley de Puertos y a la Ley de Navegación y Comercios Marítimos, para precisar las atribuciones que a cada una de las dos secretarías le corresponde ejercer, sin riesgo de incertidumbre en sus competencias ni imprecisiones que confundan a los gobernados.

**Octava.-** Los conceptos, procedimientos, medidas preventivas, y responsabilidades contenidas en las reformas y adiciones que se proponen, se fundamentan en el contenido del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI).

**Novena.-** La Comisión de Marina estima conveniente la aprobación en sus términos de la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Puertos y de la Ley de

Navegación y Comercio Marítimos, toda vez que su aprobación permitirá que las tres leyes queden armonizadas entre sí, y con lo dispuesto en la normatividad internacional en materia de búsqueda, rescate, salvamento, seguridad y protección marítima; además, las reformas y adiciones que se proponen dan sustento jurídico a la actuación de la Armada de México y de otras autoridades que tienen injerencia en la materia, situación que permitirá al Estado Mexicano garantizar el orden interno y cumplir con sus compromisos internacionales.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, los miembros de la Comisión de Marina, de la LXII Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, se permiten someter a la consideración de esta Honorable Asamblea, el presente

**Proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Puertos y de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.**

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Se reforman las fracciones V y VII Bis del artículo 30, y la fracción XVII del artículo 36, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, para quedar como sigue:

**Artículo 30.- ...**

I a la IV...

**V.-** Ejercer la autoridad en las Zonas Marinas Mexicanas en materia de:

- a)** Cumplimiento del orden jurídico nacional;
- b)** Búsqueda y rescate para la salvaguarda de la vida humana en la mar;
- c)** Vertimiento de desechos y otras materias al mar distintas al de aguas residuales, y
- d)** Protección Marítima y Portuaria en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los términos que fijan los tratados internacionales y las leyes de la materia.

**VI a la VII...**

**VII Bis.-** Establecer y dirigir el Servicio de Búsqueda y Rescate para la salvaguarda de la vida humana en la mar;

**VIII a XXVI...**

**Artículo 36.- ...**

**I a la XVI...**

**XVII.** Inspeccionar los servicios de la marina mercante, así como coordinarse con la Secretaría de Marina en la aplicación de las medidas en materia de Protección Marítima y portuaria;

**XVIII a la XXVII...**

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** Se reforman el párrafo primero del artículo 1o; la fracción IV del artículo 26 y las fracciones X y XI del artículo 40; y se adicionan las fracciones X y XI al artículo 2o; los artículos 19 Bis y 19 Ter, y la fracción XII al artículo 40; de la Ley de Puertos, 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, protección y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios.

...

**Artículo 2.- ...**

**I a la IX...**

**X. CUMAR:** El Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria;

**XI. Protección Marítima y Portuaria:** Las medidas, mecanismos, acciones o instrumentos que permitan un nivel de riesgo aceptable en los puertos y en la administración, operación y servicios portuarios, así como en las actividades marítimas, en los términos que establezcan los tratados o convenios internacionales en los que México sea parte en materia de Protección Marítima y Portuaria.

**Artículo 19 Bis.-** El CUMAR es un grupo de coordinación interinstitucional entre la Secretaría de Marina y la Secretaría, para la aplicación de las medidas de Protección Marítima y Portuaria y la atención eficaz de incidentes marítimos y portuarios, que determine la Secretaría de Marina.

La organización y funcionamiento del CUMAR se regulará en el reglamento que al efecto se expida.

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

**I.-** Coadyuvar en el cumplimiento de los tratados o convenios internacionales en los que México sea parte en materia de Protección Marítima y Portuaria;

**II.** Aplicar las disposiciones y medidas de reacción que se dispongan dentro del marco 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 para que se cumplan los niveles de Protección Marítima y Portuaria conforme a lo siguiente:

**a)** Nivel de protección 1: Establecer en todo momento medidas mínimas de Protección Marítima y Portuaria;

**b)** Nivel de protección 2: Establecer medidas adicionales de Protección Marítima y Portuaria a las establecidas en el inciso anterior por aumentar el riesgo de que ocurra un suceso que afecte la Protección Marítima y Portuaria, durante un determinado periodo, y

c) Nivel de protección 3: Establecer medidas específicas adicionales de Protección Marítima y Portuaria a las establecidas en los incisos anteriores por un tiempo limitado, cuando sea probable o inminente un suceso que afecte la Protección Marítima y Portuaria, aún en el caso de que no pudiera localizarse el objetivo específico que dicho suceso afecte;

III. Fungir como instancia coordinadora de las acciones que realicen las autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de Protección Marítima y Portuaria, y

IV. Las demás que le confieran otras disposiciones jurídicas.

**Artículo 26.- ...**

I a la III...

IV. Las características de prestación de los servicios portuarios y la determinación de las áreas reservadas para el servicio al público y para las funciones del capitán de puerto, de aduanas, el CUMAR, y otras autoridades;

V a la XII...

**Artículo 40.- ...**

I a la IX.- ...

X. Percibir, en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades comerciales que realicen;

XI. Proporcionar la información estadística portuaria, y

XII. Proporcionar al CUMAR la información que les sea requerida relacionada con la Protección Marítima y Portuaria, así como tomar en cuenta sus

recomendaciones para mantener los niveles establecidos en el artículo 19 Ter de la presente Ley.

**ARTÍCULO TERCERO.-** Se reforman el párrafo primero del artículo 1; 163, 164 y la fracción III del artículo 167; y se adicionan las fracciones I Bis, VII Bis y VII Ter al artículo 2; el artículo 8 Bis; la fracción VIII Bis al artículo 9; el tercer párrafo al artículo 46 y el artículo 49 Bis, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos para quedar como sigue:

**Artículo 1.-** Esta Ley es de orden público y tiene por objeto regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación, **su protección** y los servicios que en ellas se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

**Artículo 2.- ...**

**I...**

**I Bis.-** SEMAR: La Secretaría de Marina;

**II a la VII...**

**VII Bis.** Protección Marítima y Portuaria: Las medidas, mecanismos, acciones o instrumentos que permitan un nivel de riesgo aceptable en los puertos y en la administración, operación y servicios portuarios, así como en las actividades marítimas, en los términos que establezcan los tratados o convenios internacionales en los que México sea parte en materia de Protección Marítima y Portuaria.

**VII Ter.** CUMAR: El Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria establecido en la Ley de Puertos;

**VIII a la XIII...**

**Artículo 8 Bis.-** Son atribuciones de la SEMAR, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:

I. Establecer, en coordinación con la Secretaría, la Protección Marítima y Portuaria que aplicará el CUMAR conforme a lo dispuesto en la Ley de Puertos;

II. Dirigir, organizar y llevar a cabo la búsqueda y rescate para la salvaguarda de la vida humana en las Zonas Marinas Mexicanas, y

III. Las demás que le señalen otras disposiciones jurídicas.

**Artículo 9.-** ...

I a la VIII.- ...

**VIII Bis.** Ordenar las medidas que le sean requeridas por el CUMAR, conforme a lo dispuesto en la Ley de Puertos;

IX a la XIV.- ...

...

...

**Artículo 46.-** ...

...

En caso de encontrarse algún incumplimiento a las normas aplicables en materia de Protección Marítima y Portuaria, la autoridad marítima dará vista al CUMAR para que intervenga en los términos que establezca la Ley de Puertos.

**Artículo 49 Bis.-** La capitanía de puerto a requerimiento del CUMAR podrá negar o dejar sin efectos el despacho de salida de cualquier embarcación como medida

precautoria cuando se haya decretado un Nivel 3 de Protección Marítima y Portuaria en términos de la Ley de Puertos.

**Artículo 163.-** La organización y dirección del Servicio de Búsqueda y Rescate para la salvaguarda de la vida humana en las Zonas Marinas Mexicanas corresponderá a SEMAR, conforme a lo dispuesto por el artículo 8 Bis de esta Ley. La SEMAR determinará las estaciones de búsqueda y rescate que deban establecerse en los litorales, de conformidad con lo dispuesto por el reglamento respectivo.

**Artículo 164.-** El salvamento de embarcaciones en los términos que señala el artículo 161 de esta Ley, dentro de la jurisdicción de la capitanía de puerto será coordinado por su titular, quien estará facultado para utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del propietario o naviera de la embarcación de que se trate, por el tiempo necesario que dure la operación.

**Artículo 167.- ...**

I a II...

III. El plazo para cumplir con la orden será de tres meses contados a partir de la fecha de la notificación. De no cumplirse con tal requerimiento, la autoridad marítima estará facultada para removerlo o hundirlo, a costa del propietario o naviera, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones administrativas conducentes. En caso de hundimiento, se deberá contar con la autorización de la SEMAR, como autoridad en materia de vertimientos, y

IV....

### **Transitorio**

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

**Segundo.** El Ejecutivo Federal deberá promover la expedición de las disposiciones reglamentarias necesarias, dentro de un término de ciento ochenta días posteriores a la entrada en vigor de este Decreto.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 29 de octubre de 2013.

**COMISIÓN DE MARINA**

## COMISIÓN DE MARINA

	<b>A FAVOR</b>	<b>EN CONTRA</b>	<b>ABSTENCIÓN</b>
<b>Dip. José Soto Martínez Presidente</b>	_____	_____	_____
<b>Dip. Raúl Santos Galván Villanueva Secretario</b>	_____	_____	_____
<b>Dip. Carlos Humberto Castaños Valenzuela Secretario</b>	_____	_____	_____
<b>Dip. Germán Pacheco Díaz Secretario</b>	_____	_____	_____
<b>Dip. María de Lourdes Amaya Reyes Secretaria</b>	_____	_____	_____
<b>Dip. Jhonatan Jardines Fraire Secretario</b>	_____	_____	_____
<b>Dip. Luis Gómez Gómez Secretario</b>	_____	_____	_____

Dictamen con Proyecto de Decreto por el que se reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Puertos y de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

**Dip. Marco Antonio  
Bernal Gutiérrez  
Secretario**

\_\_\_\_\_

**Dip. Salvador  
Arellano Guzmán  
Secretario**

\_\_\_\_\_

**A FAVOR**

**EN CONTRA**

**ABSTENCIÓN**

**Dip. Roy Argel  
Gómez Olguín  
Secretario**

\_\_\_\_\_

**Dip. Luis Ricardo  
Aldana Prieto**

\_\_\_\_\_

**Dip. Ricardo Cantú  
Garza**

\_\_\_\_\_

**Dip. Roberto López  
Suárez**

\_\_\_\_\_

**Dip. Raúl Macías  
Sandoval**

\_\_\_\_\_

**Dip. Rafael  
Alejandro Moreno  
Cárdenas**

\_\_\_\_\_

**Dip. Máximo Othón**

Dictamen con Proyecto de Decreto por el que se reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Puertos y de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

<b>Zayas</b>	_____	_____	_____
<b>Dip. Jorge Rosiñol Abreu</b>	_____	_____	_____
<b>Dip. Víctor Serralde Martínez</b>	_____	_____	_____
<b>Dip. Uriel Flores Aguayo</b>	_____	_____	_____
<b>Dip. Rafael González Reséndiz</b>	_____	_____	_____
<b>Dip. Arturo Escobar y Vega</b>	_____	_____	_____