

EL CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO COMO FACTOR ESTRATÉGICO PARA EL EJERCICIO DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA NACIONAL

MARITIME TRAFFIC CONTROL AS A STRATEGIC FACTOR FOR THE EXERCISE OF NATIONAL MARITIME AUTHORITY

Resumen

Al asumir la Secretaría de Marina la Autoridad Marítima Nacional y la transferencia de las capitanías de puerto por parte de la Secretaría de Comunicaciones y transportes, no fueron incluidas, dentro de dicha transferencia los Centros de Control de Tráfico Marítimo, los cuales se encuentran concesionados en las Administraciones Portuarias Integrales (API's) e instalaciones de PEMEX, representando un problema para los capitanes de puerto en sus funciones, al no tener un libre acceso a la información que se genera y que se considera como un factor estratégico para el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional.

Palabras Clave

Control de Tráfico Marítimo, Autoridad Marítima y Factor Estratégico.

Abstract

When the Ministry of the Navy assumed the National Maritime Authority and the transfer of the Port Captaincies by the Secretariat of Communications and Transport, the Maritime Traffic Control Centers, which are concessioned in the Integral Port Administrations and Facilities of PEMEX, were not included in this transfer, representing a problem for the Port Captains in their functions, by not having free access to the information that is generated and that is considered as a strategic factor for the exercise of the National Maritime Authority.

Keywords

Maritime Traffic Control, Maritime Authority, y Strategic Factor.

CAPITÁN DE NAVÍO C.G. DEM. JULIO ARTURO GORBEA BARCELATA

Es egresado de la Heroica Escuela Naval Militar, se ha desempeñado en diferentes cargos operativos en unidades de superficie de la Armada de México y administrativos de la Secretaría de Marina. Participó en la elaboración de la Política Nacional de Mares y Costas, como Coordinador Interinstitucional de Investigación Oceanográfica de la Secretaría de Marina. Fue Director de la Escuela de Intendencia Naval y Subdirector Jefe de Estudios del Centro de Formación y Capacitación de la Armada de México. Cuenta con las Maestrías en Administración Naval, Seguridad Nacional y en Administración Marítima – Portuaria y de Aduanas Marítimas, en el Centro de Estudios Superiores Navales. (CV).

Centro de Estudios Superiores Navales. Discente.

Calzada de la Virgen 1800, Ex Ejido de San Pablo Tepetlapa, Alcaldía Coyoacán, Ciudad de México.

Teléfono celular: 2299821470

Correo Electrónico: jagorba@hotmail.com

El autor de este artículo, hace del conocimiento de los editores, que el presente manuscrito es original y de mí autoría, no ha sido publicado parcial o completamente en ninguna parte con anterioridad y actualmente no se encuentra en revisión en ninguna otra revista.

Artículo recibido el 10 de junio de 2021.

Los errores remanentes son responsabilidad del autor.

Aprobado el 21 de septiembre de 2021.

El contenido de la presente publicación refleja el punto de vista del autor, que no necesariamente coinciden con el del Alto Mando de la Armada de México o la Dirección de este plantel.

Introducción

Con las nuevas atribuciones conferidas a la Secretaría de Marina, producto de las modificaciones realizadas a la legislación nacional en el año 2017, en donde se le atribuye ejercer la Autoridad Marítima Nacional, se recibió de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el control de las Capitanías de Puerto, transferencia donde no fueron incluidos los Centros de Control de Tráfico Marítimo, al haber quedado dividida la obligación de su operación entre ambas instituciones, lo que trajo como consecuencia que no se pudiera ejercer de una manera más eficiente citada encomienda. Una nueva reforma en 2020 a la legislación nacional en la materia le otorgó a la Secretaría de Marina, la administración completa de los puertos.

Es por lo que, en el presente trabajo de investigación se aborda esta problemática con el objetivo de establecer los criterios y elementos para realizar la transferencia de los Centros de Control de Tráfico Marítimo a la Autoridad Marítima Nacional para su pleno control, cuya información generada se considera como un factor estratégico para el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional.

Los resultados obtenidos del análisis de las categorías establecidas, nos permitieron establecer que la Secretaría de Marina, en ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional, debe ser la encargada de operar los Centros de Control de Tráfico Marítimo que existen en los puertos de nuestro país, pero que se encuentran concesionados en las Administraciones Portuarias Integrales (API'S) y algunos en las instalaciones de Petróleos Mexicanos, debido al valor estratégico que representa la información que generan, para el cumplimiento de los compromisos internacionales que México tiene con la Comunidad Marítima Internacional y con la legislación nacional que en materia nos obliga.

No obstante, al ser costoso tanto el mantenimiento como la operación de estos Centros de Control de Tráfico Marítimo y al no contar la Secretaría de Marina con el presupuesto adecuado, mientras que las Administraciones Portuarias Integrales y Petróleos Mexicanos sí, se estableció una estrategia con la finalidad de dar solución a la problemática planteada.

Análisis o Discusión

Las reformas legislativas del año 2016 que incluyeron la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM) y la Ley de Puertos (LP) que entraron en vigor en 2017, dieron origen a que la figura de Autoridad Marítima Nacional (AMN), sea ejercida por el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina (SEMAR). Con estas modificaciones se transfirieron desde la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) una serie de atribuciones a la SEMAR, entre las que sobresalen las Capitanías de Puerto. Empero, la forma en que se hicieron estas reformas generó confusión e incertidumbre en el gremio empresarial naviero y el sector marítimo motivo por el cual, a escasos tres años de distancia se hizo una nueva propuesta de reforma.

El pasado 28 de octubre de 2020, esta nueva propuesta, que incluyó las mismas leyes antes mencionadas, fue aprobada por el pleno del senado con voto mayoritario en lo general y particular, en la que se concentran en la SEMAR todas las atribuciones en materia de seguridad y protección marítima (Senado, 2020), reformas que fueron publicadas el pasado 7 de diciembre de 2020 y entraron en vigor en un plazo de 180 días a partir de esa fecha. (D.O.F., 2020), con lo cual asumió las funciones de Autoridad Marítima y Portuaria Nacional.

Aunado a lo anterior, en estas atribuciones se le asigna a la SEMAR ejercer la Autoridad en las zonas marinas mexicanas en materia de Control de Tráfico Marítimo, en el ejercicio de dichas funciones, la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM), se ha encontrado con serios inconvenientes para establecer de manera eficiente este servicio, mismo que anteriormente le correspondía a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (LOAPF, 2021), (LNCM, 2020).

El problema se hace más enfático al considerar que los Centros de Control de Tráfico Marítimo (CCTM) son establecimientos de carácter estratégico-operacional que manejan una gran cantidad de información como factor estratégico de las atribuciones de la AMN. Sin embargo, se ha observado que en aquellos puertos donde se encuentran establecidos los CCTM, estos están ubicados al interior de las instalaciones de las API's y PEMEX. Tal condición limita seriamente los alcances de la AMN a través del Capitán de Puerto, para acceder a dichos centros, obtener información y establecer lineamientos para el control del tráfico marítimo en su área de jurisdicción.

Las consecuencias de que la AMN no tenga el control de tráfico marítimo en nuestro país, se puede ver reflejado en fugas de información, colusión de empleados para manejar los buques y obviar embarcaciones que se dedican a cometer ilícitos en la mar, probabilidad de accidentes, principalmente en las zonas de mayor tráfico marítimo, así como retrasos en los arribos y zarpes de buques en puertos nacionales. Todo en detrimento de un debido control de embarcaciones que transitan en las zonas marinas mexicanas.

Independientemente de la empresa o concesionario que esté manejando los CCTM en México, es indispensable que la SEMAR asuma el total control operacional de los mismos dado que esta problemática no solo se presenta en el contexto del cumplimiento de la legislación nacional, sino que trasciende al ámbito internacional, debido a que nuestro país es miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI) y se ha adherido a convenios como el de Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y otros más, mismos que obligan a México a velar por la seguridad de la navegación en los espacios marinos mexicanos.

Conforme a las nuevas atribuciones que la legislación nacional vigente le confiere a la Secretaría de Marina, ésta es la encargada de regular y vigilar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad y señalamiento marítimo, control de tráfico marítimo y ayudas a la navegación, en cumplimiento de las disposiciones nacionales e internacionales en materias de Protección Marítima y Portuaria y prevención de la contaminación marina.

Bajo las circunstancias por las que atraviesa actualmente la legislación nacional, donde se ha iniciado el proceso de transferencia de múltiples atribuciones de la

SCT a la SEMAR, dentro de la misma legislación que le confiere a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el control de la navegación en los recintos portuarios y zonas de fondeo, ahora caerán bajo el total control de la SEMAR. Estas funciones fueron delegadas mediante concesiones y convenios a las API's y a Petróleos Mexicanos, autorizándoles el establecimiento y la operación de los Centros de Control de Tráfico Marítimo, para garantizar la navegación en el interior de los recintos portuarios o en las áreas de plataformas. (DAM.1.3.1.5.9, 2018).

Al asumir pleno control de estos centros la SEMAR tendrá acceso a información de extrema relevancia para su análisis y discriminación en la aplicación de procesos de inspección y revisiones de una manera eficiente, eficaz y responsable cubriendo la totalidad de los puertos nacionales. Esto representa una importante contribución a la seguridad marítima y protección portuaria, en cumplimiento de la legislación nacional y de los compromisos internacionales de los cuales el Estado mexicano es parte y está obligado a cumplir, por lo que requieren quedar bajo la operación de personal de la SEMAR propiamente calificado para tal efecto. Lo anterior permitirá manejar apropiadamente la información y reducir su fuga con fines delictivos.

El Sistema de Control de Tráfico Marítimo en nuestro País

Buscando diferenciar entre lo que es un Control de Tráfico Marítimo al de un Control Naval de Tráfico Marítimo, se encontró que el primero se refiere al control de la navegación que establece un Estado, a través de su Autoridad Marítima, en sus recintos portuarios, zonas de fondeo e inmediaciones del puerto, así como en aquellas zonas en las que el tráfico marítimo, dada la actividad que se desarrolla, es muy intenso. Todo lo anterior, con la finalidad de garantizar que el tránsito de las embarcaciones por citadas zonas se realice de la manera más segura, evitando cualquier incidente que pudiera llegar a ocurrir. Dada la anterior condición, el control de tráfico marítimo debe estar normalmente establecido dentro de los servicios propios del recinto portuario.

Por otro lado, el Control Naval de Tráfico Marítimo tiene como finalidad el coordinar las acciones inherentes a la dirección, monitoreo y defensa del comercio marítimo, pesca y otras actividades económicas que se desarrollan en las aguas de interés del país, en busca de contribuir a la seguridad del tráfico marítimo y regularmente es llevado a cabo a través de los servicios de Guardia Costera del *Estado*.

A continuación, se realiza una descripción detallada de ambos conceptos que sirven de ayuda a los buques y artefactos navales que transitan por los espacios y vías marítimas de nuestro país, para posteriormente ver como se encuentra establecido y a cargo de quien, el control de tráfico marítimo en México.

A. Control de Tráfico Marítimo

La Organización Marítima Internacional en 1997 emitió en su asamblea número 20, la Resolución A.857(20), la Guía para el Servicio de Tráfico de Buques, con el propósito de incrementar la seguridad y la efectividad de la navegación, la seguridad

de la vida humana en la mar y la protección del medio ambiente marino, en las áreas costeras adyacentes, áreas de trabajo e instalaciones costa afuera, de posibles efectos adversos del tráfico marítimo y en el que se define al servicio de tráfico de buques (VTS por sus siglas en inglés) como un servicio que deberá ser implementado por la autoridad competente del Estado Ribereño.

La Guía para el Servicio de Tráfico de buques establece que la autoridad responsable de su ejecución, en el caso de México la AMN, y sus reglas de operación deben estar sustentadas conforme a la legislación tanto nacional como internacional, definiéndose los tipos y niveles de servicio que habrán de prestar, así como de contar con personal calificado para su operación. (OMI, 1997).

Aunado a lo anterior, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR 82), considera dentro de su artículo 25, como derechos de protección del Estado Ribereño del Puerto, el impedir todo paso que no sea inocente en su mar territorial así como el de impedir cualquier infracción de buques que se dirijan a sus aguas interiores y en su artículo 211 señala como competencia del Estado Ribereño, la de establecer un sistema de control de tráfico marítimo, con la finalidad de reducir al máximo los riesgos de contaminación del mar, que podrían ser provocados por un accidente. (ONU, 1982).

Dentro de las funciones del Estado Ribereño del Puerto de un país, está la de impedir la navegación de buques que puedan representar un riesgo en sus espacios marítimos. Relativo a esta supervisión, existen diferentes (9) memorandos de entendimiento (MOU) a nivel mundial donde México, por su situación geográfica, forma parte del Acuerdo de Viña del Mar, también conocido como «Acuerdo Latinoamericano sobre el control de Buques por el Estado Rector del Puerto», adoptado en 1992 por la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM), durante su sexta reunión. En dicho memorando se establecen los compromisos de las Autoridades Marítimas de cada uno de los países integrantes, de adoptar un sistema efectivo de control de buques. (VIÑA DEL MAR, 1992).

Por su parte, el Convenio Internacional para la Salvaguarda de la Vida Humana en el Mar de 1974 y su Protocolo de 1988 (SOLAS 74/88), instrumento de la OMI, cuya finalidad es la de establecer las reglas a que habrán de sujetarse los buques que estén abanderados en países miembros, tanto en su construcción como en su operación, para garantizar una navegación más segura, privilegiando la integridad de sus tripulantes, en su regla 12, del capítulo V, vigente a partir de julio del 2002, refiere que los servicios de tráfico marítimo (STM) son utilizados para contribuir con la seguridad de la vida humana en el mar, en la navegación y en la protección al medio ambiente marino, ante los posibles riesgos que representa el tráfico marítimo, por lo que los países que sean parte del convenio, habrán de establecerlo dentro de sus zonas marinas, en donde lo consideren pertinente para tal fin, además de asegurarse de que los buques que enarbolen su pabellón participen y cumplan con sus disposiciones. (OMI, 2009).

El Manual de Ayudas a la Navegación de la Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros (IALA), considera dentro de los estándares de exactitud para la navegación, establecidos en la resolución de la

OMI A.915(22), aprobada en enero del 2002, a los Servicios de Control de Tráfico Marítimo como uno de los elementos de apoyo a las embarcaciones, dentro de la navegación en aguas restringidas. Estos servicios serán los encargados de reunir, evaluar y distribuir los datos recabados, para lo cual requerirán contar con controladores capacitados y entrenados, el equipo adecuado a los servicios a proporcionar y los procedimientos operativos reguladores del manejo de datos y de las relaciones tanto internas como externas. (IALA, 2006).

El establecimiento de un VTS o STM según lo refiere el Convenio SOLAS 74/88 en su versión en español, le permitirá a las autoridades portuarias garantizar la seguridad y eficiencia dentro de sus áreas de influencia, mediante la implementación de reglas de tráfico específicas en busca de minimizar la ocurrencia de incidentes, además de contribuir a evitar las demoras innecesarias y maniobras que pudieran poner en riesgo la integridad de sus instalaciones e infraestructura. Para tal fin, deberán observar las reglas correspondientes a los servicios de tráfico marítimo, emitidas por la OMI en su Resolución A.857 (20). (IALA, 2016).

En concordancia con lo expuesto, una estrategia global de protección y seguridad que muchos países han adoptado es el Conocimiento del Entorno Marítimo (MDA por sus siglas en inglés), el cual les permite tener un conocimiento efectivo de los riesgos y amenazas provenientes de cualquier situación o evento dentro de sus espacios marítimos, que pudiera vulnerar su seguridad y protección e impactar en su economía o medio ambiente.

Los VTS como parte integrante de la infraestructura portuaria, se han visto afectados por el Código para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP). Acorde con las reglas establecidas en el Capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Salvaguarda de la Vida Humana en el Mar, las instalaciones portuarias tienen la obligación de elaborar y mantener un plan de protección sustentado por la evaluación de sus niveles de seguridad de dichas instalaciones, en donde los VTS juegan un papel importante, dada la información que recaban y pueden proporcionar. (IALA, 2016).

Con lo anteriormente expuesto, podemos concluir que la operación de los centros de control de tráfico marítimo debe estar a cargo de la Autoridad Marítima Nacional.

B. Situación del Control de Tráfico Marítimo en México.

De acuerdo a lo ya establecido, conforme a la legislación tanto nacional como a los convenios y tratados internacionales a los que el Estado mexicano se encuentra obligado a cumplir, al ser parte de ellos, le corresponde a la Autoridad Marítima Nacional establecer el Control de Tráfico Marítimo, en el cumplimiento de sus roles como Estado Rector del Puerto y Estado Ribereño, surgiendo el cuestionamiento de si la actual condición y manejo en que se encuentran los CCTM es correcta.

Posterior a la guerra de independencia y dentro de la construcción del Estado mexicano, surge como una de las cuatro grandes áreas en que fue conformada la administración pública, la de guerra y marina, a la que le fue atribuida la defensa nacional por medio de fuerzas terrestres, aéreas y marítimas. Se crea entonces la Ley de Secretarías de Estado donde se le otorga a la Secretaría de Guerra y Marina facultades en materia de corso y escuelas náuticas.

Para el año de 1939 se crea el Departamento de la Marina Nacional que luego de un año de función se eleva a la categoría de Secretaría de Estado. Desde su creación le fueron conferidas funciones de organización, administración y preparación de la Armada Nacional, del personal naval militar, de la educación pública naval y de la policía naval; además de todo lo relacionado con las comunicaciones por agua, astilleros, diques y varaderos, se incluyeron puertos, costas, obras marítimas, faros, marina mercante, pesca, así como de la investigación y enseñanza en materia pesquera y marítima.

Con la creación de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en 1976, todas las atribuciones relacionadas con la marina mercante, comunicaciones marinas, servicios marítimos y portuarios, le fueron conferidas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, conservando la Secretaría de Marina las del ejercicio de la soberanía y vigilancias de las aguas y costas del territorio mexicano y la organización del servicio de policía marítima, que a la postre se convertiría en funciones de Guardia Costera.

Para el 2006 se le suman las atribuciones de búsqueda, rescate y auxilio en la mar, proteger el tráfico marítimo y salvaguardar la vida humana en la mar. En el 2013 se le adicionan atribuciones en materia de vertimientos de desechos en el mar y de protección marítima y portuaria, incrementando sus acciones en el mantenimiento del Estado de Derecho en el mar y en la protección portuaria, surgiendo las figuras del Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria (CUMAR) y posteriormente las Unidades Navales de Protección Portuaria (UNAPROP), con lo que se incrementa considerablemente la participación de la Armada de México, ente operativo de la Secretaría de Marina, en el Control de Tráfico Marítimo, Control Naval de Tráfico Marítimo y en la implementación del Código PBIP, en sus tres niveles de protección. (Díaz Medina, 2020).

Con la Ley de Puertos de 1993, se crean las Administraciones Portuarias Integrales (API's) como sociedades mercantiles encargadas de la planeación, programación y desarrollo de los servicios portuarios, por medio de la concesión de las instalaciones portuarias por parte del Gobierno Federal para su uso, aprovechamiento y explotación, así como la prestación de los servicios correspondientes. (LP, 1993).

El sistema portuario nacional se encuentra compuesto por 114 puertos y terminales habilitadas, 58 en el Golfo de México y Mar Caribe y 56 en las costas del Océano Pacífico, de los cuales 66 cuentan con capacidad de realizar tanto tráfico de altura como de cabotaje, mientras que los 44 restantes solo son para tráfico de cabotaje. 25 de estos puertos, acorde a sus actividades comerciales, industriales y turísticas, así como de su régimen de concesión, se encuentran concesionados a Administraciones Portuarias Integrales, 14 federales a cargo de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante (SCT, 2021), 5 estatales en Quintana Roo, Campeche, Tabasco, Tamaulipas y Baja California Sur, 5 municipales en Nanchital, Cozumel, Coatzacoalcos, Guaymas y Boca del Río y una privada en Acapulco, Gro. (SCT, 2008).

En este tenor, las API's fueron estableciendo, dentro de sus instalaciones y como parte de los servicios del puerto, sus Centros de Control de Tráfico Marítimo, operados con los recursos económicos de la propia API.

Este panorama general se mantuvo hasta el año 2016 cuando se implementó una serie de reformas a las leyes implicadas en las cuestiones marítimas y portuarias. La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la Ley de Puertos, consolidan una serie de nuevas atribuciones para que la SEMAR sea la encargada de los asuntos en materia de seguridad marítima, control de tráfico marítimo, supervisión de la Marina Mercante, señalamiento marítimo, abanderamiento y matriculación de embarcaciones y artefactos navales y administración y registro de la gente de mar y embarcaciones. Con estas reformas, a partir de 2017, le corresponde ahora ejercer la Autoridad Marítima Nacional, para lo cual fueron transferidas las Capitanías de Puerto de la SCT a la SEMAR.

Con la finalidad de cumplir con este nuevo compromiso, la Secretaría de Marina crea en el 2017 la Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos con la misión de ejercer la Autoridad Marítima Nacional para el cumplimiento del orden jurídico tanto nacional como internacional, dependiendo operativa y administrativamente de la Subsecretaría de Marina (SEMAR, 2017), cambiando su denominación a Unidad de Capitanías de Puertos y Asuntos Marítimos, pasando a depender orgánica, operativa y administrativamente del propio Secretario de Marina, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación, con fecha 1 de diciembre de 2017, (Capítulo II inciso XIX del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina). (SEMAR, 2017).

No obstante, estas reformas generaron significativas controversias e inconvenientes debido a la ambigüedad de la división de funciones, por ejemplo, las funciones de Control de Tráfico Marítimo fueron divididas entre ambas Secretarías de Estado, conservando la SCT el control de tráfico marítimo de la boya de recalada al interior del puerto, dificultando con ello que los capitanes de puerto pudieran cumplir con sus funciones de Autoridad Marítima Nacional en materia, de acuerdo con los señalamientos realizados por el propio personal de la UNICAPAM, particularmente de la Dirección General Adjunta de Capitanías de Puerto y de algunos Capitanes de Puerto y personal que labora en dichas Capitanías.

En la actualidad se encuentran instalados Centros de Control de Tráfico Marítimo en 14 de los principales puertos nacionales, 11 de ellos directamente a cargo de la Administración Portuaria Integral del puerto y tres a cargo de Petróleos Mexicanos.

Ahora bien, en un esfuerzo por reconfigurar los inconvenientes que se generaron en las reformas de 2016, para diciembre de 2020, se modificaron las mismas leyes para entrar en vigor a mediados del 2021, otorgando la atribución completa como Autoridad Marítima Nacional a la Secretaría de Marina, motivo por el cual habrá que encontrar una solución para que el manejo de los Centros de Control de Tráfico Marítimo ya existentes en algunos puertos nacionales, así como el de la Sonda de Campeche, queden a cargo de las Capitanías de Puerto.

La Sonda de Campeche, desde los descubrimientos de los yacimientos de petróleo de Cantarell, se convirtió en una zona de alta densidad de tráfico marítimo, al desarrollarse como un área de explotación petrolera, requiriendo de un control de tráfico marítimo para el gran número de embarcaciones que diariamente transitan por ella, mismo que fue implementado por Petróleos Mexicanos con la aprobación

de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el cual se ha ido actualizando y mejorando constantemente.

Este sistema de control de tráfico marítimo, establecido por Petróleos Mexicanos, tiene su base de operaciones en el puerto de Ciudad del Carmen y se le conoce como «Control de Tráfico Marítimo de Laguna Azul». Este servicio se encuentra compuesto por cuatro estaciones de control de tráfico marítimo, uno en el puerto de Dos Bocas, Tabs. Un segundo en la plataforma E-1 localizada al norte de Cd. del Carmen, Camp. Una tercera en la plataforma Ixtoc-A y por último una cuarta en Cayo Arcas, Campeche.

La sala de control se encuentra a cargo de un Capitán de Altura y pertenece a la Subdirección de Logística y Mantenimiento de Pemex Exploración y Producción. Dada la información que maneja, la SEMAR estableció un servicio de enlace de la Tercera Región Naval con la sala de control de tráfico marítimo de Laguna Azul y creo la Unidad de Vigilancia Aérea y de Superficie en el Golfo de México y Mar Caribe (UNIVASGO) con dos estaciones de trabajo en los Centros de Mando y Control de la Base de operaciones de Ixtoc-A y del Cuartel General de la Tercera Región Naval, mediante un convenio celebrado por la SEMAR y PEMEX, con la finalidad de contar con información de eventos que pudieran poner en riesgo las instalaciones estratégicas de la Sonda de Campeche, para la salvaguarda de la vida humana en la mar y para el control de la contaminación del medio ambiente marino. (Granja Marcos, 2015).

En relación a este mismo asunto, con la finalidad de darle legalidad, la SEMAR mediante Acuerdo Secretaría No. 552, crea el Centro de Control de Tráfico Marítimo de la Sonda de Campeche, nombre con el que actualmente se le conoce, dependiente de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos, simultáneamente se publican las reglas de operación del Centro de Control de Tráfico Marítimo de la Sonda de Campeche y elabora un convenio de colaboración con Pemex Exploración y Producción en 2019, para que se le asigne al personal de la SEMAR una estación de trabajo en el propio Centro de Control de Tráfico Marítimo de Laguna Azul con acceso al Centro de Información y Control de Operaciones Logísticas (CICOL).

En el Convenio de colaboración de SEMAR – PEMEX Exploración y Producción, se señalan los compromisos de ambas instituciones, dentro de los que destacan por parte de la SEMAR los de verificar que los operadores estén capacitados, contar con servicios de guardia en el CCTM para coordinar con la Capitanía de Puerto el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional y por parte de PEMEX Exploración y Producción los de que operará y mantendrá en condiciones de servicio los sistemas y equipos empleados en el CCTM de la Sonda de Campeche, proporcionar los espacios adecuados al personal de la Secretaría de Marina y proporcionar la información que requiera la Autoridad Marítima Nacional.

De acuerdo con Información proporcionada por personal de PEMEX en visitas al CCTM de la Sonda de Campeche, en mayo de 2017 pasado, estimaban un presupuesto de mantenimiento del Centro de Control de Tráfico Marítimo de la Sonda de Campeche de aproximadamente 35 MDD. (UNICAPAM, 2019).

Funciones de la Autoridad Marítima Nacional en la Operación de los Centros de Control de Tráfico Marítimo

En México, la responsabilidad de la Administración Marítima Nacional, no ha tenido bien definido a un claro responsable del cumplimiento de las disposiciones nacionales e internacionales en materia de seguridad y protección marítima y la prevención de la contaminación marina que provocan los buques, en las zonas marinas mexicanas, dando una serie de vuelcos desde que nuestro país se adhirió a los compromisos de la OMI, transformando una Autoridad Marítima en materia de Marina Mercante que ejercía la SCT en la Autoridad Marítima Nacional a cargo de la SEMAR, pero que en una primera instancia no dejó bien definidos los roles de cada una de las instituciones nacionales.

A. Autoridad Marítima Nacional

Los Estados obligados a cumplir con los instrumentos internacionales que regulan las actividades relacionadas con el comercio marítimo, lo hacen a través de administraciones propias del Estado, por lo que resulta indispensable identificar quienes son en nuestro país los responsables de esta administración marítima, encargada de la representación del Estado en materia de seguridad y protección marítima y la prevención de la contaminación marina, así como de la supervisión de las capitanías de puerto y la marina mercante. (Valdés Cerda, 2019).

La transferencia de los recursos humanos, materiales y presupuestales de las Capitanías de Puerto de la SCT a la SEMAR significó la entrega-recepción de las atribuciones de la Autoridad Marítima Nacional. (SEMAR UNICOS, 2017). Estas funciones entraron oficialmente en vigor a partir del 17 de junio del 2017, conformándose como un factor estratégico para la seguridad marítima y la protección portuaria, la interacción de las Capitanías de Puerto como Autoridad Marítima Nacional en los puertos y de la Armada de México como ente operativo en funciones de Guardia Costera.

Considerando, que a partir de dichas reformas, queda constituida legalmente la figura de Autoridad Marítima Nacional en el territorio nacional a cargo de SEMAR, 1º de junio de 2017, se crea la Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (DIGECAPAM), (D.O.F., 2017), cambiando su denominación a Unidad de Capitanías de Puertos y Asuntos Marítimos (UNICAPAM) con fecha 1 de diciembre de 2017, unidad a través de la cual se habrán de ejercer la Autoridad Marítima Nacional. (D.O.F., 2017).

Con estas reformas, se considera que se establece en México la Autoridad Marítima Nacional, debido a que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos anterior a 2016, le confería a la SCT el ejercicio de la Autoridad Marítima en materia de Marina Mercante, quedando ahora distribuidas entre ambas secretarías de estado citadas atribuciones, lo que creaba confusión dificultando su pleno ejercicio.

Ante esta situación, fueron promovidas y aprobadas nuevas reformas a las leyes nacionales que hemos venido refiriendo, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 7 de diciembre del 2020, las cuales entraron en vigor a partir del 5 de junio de 2021. Con estas reformas se considera que la SEMAR adquiere de manera

íntegra las atribuciones de Autoridad Marítima y Autoridad Portuaria Nacional, pudiendo ser considerado la autoridad nacional encargada de la Administración Marítima en México, que habrá de cumplir con los compromisos internacionales del Estado en la materia.

Con las últimas reformas a la legislación nacional señaladas, que le confiere a la SEMAR el ejercicio de la Autoridad en materia de puertos, le corresponde la conducción de las políticas y programas para el desarrollo portuario nacional así como todas las funciones que anteriormente se encontraban a cargo de la SCT y los servicios que el puerto brinda a las embarcaciones que arriban y zarpan de los puertos, dentro de los que se encuentra el Control de Tráfico Marítimo. (LP, 2020), además de todas las atribuciones en materia de marina mercante, incluyendo la educación.

B. Operación de los Centros de Control de Tráfico Marítimo

Tras las reformas anteriores a las de 2020, en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Artículo 36, fracción XVII señalaba que la SCT debía participar con la SEMAR en la aplicación de las medidas en materia de seguridad y protección marítima y en su Artículo 30, fracción V, que la SEMAR debía ejercer la autoridad en las zonas marinas mexicanas, entre otras, en el control de tráfico marítimo (LOAPF, 2019). Por su parte, en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, dentro de las atribuciones de la SCT, en el Artículo 8, fracción VI, le confería la de organizar, regular prestar servicios de control de la navegación en los recintos portuarios y zonas de fondeo, mientras que en las atribuciones de la SEMAR en el Artículo 8 Bis, fracción IV, le señalaba la de vigilar la seguridad de la navegación y la salvaguarda de la vida humana en el mar, mientras que en la fracción IX de mismo artículo le señala la de Establecer y organizar un servicio de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación en zonas marinas mexicanas. (LNCM, 2016).

El cambio de rumbo de la propia OMI tras los acontecimientos de los ataques terroristas a las Torres Gemelas en Nueva York, EUA, obliga a sus estados miembros a tener que implementar nuevas acciones para su cumplimiento, encontrándonos en México que estas atribuciones las tenía a cargo una institución civil, motivo por el cual se fueron implementando una serie de modificaciones, iniciando con acuerdos de colaboración entre la SCT y la SEMAR para la atención de estas acciones de protección marítima, dotando de mayores atribuciones a la SEMAR para ejercer la autoridad en las zonas marinas mexicanas para posteriormente atribuirle las de Autoridad Marítima Nacional y finalmente en proceso de recibir todas las atribuciones para ser la institución de la Administración Pública Federal que se encargue de la administración marítima en nuestro país, ejerciendo tanto la autoridad marítima como portuaria nacional.

Aunque el concepto de protección marítima es muy amplio, uno de sus elementos esenciales es el conocimiento del entorno marítimo, para lo cual, el establecimiento de Centros de Control de Tráfico marítimo (CCTM), tanto en los puertos como en las costas nacionales, representan una valiosa herramienta para la recolección de información para tal fin. En este rubro, con la división de funciones entre la SCT y la SEMAR, la operación del control naval de tráfico marítimo quedó dividido, estando los 14 Centros de Control de Tráfico Marítimo existentes todavía a cargo de la SCT

a través de las API's y PEMEX, mientras que el Control Naval de Tráfico Marítimo lo realiza la SEMAR a través de la Armada de México en funciones de Guardia Costera, figura que, con todas estas reformas, vino a sustituir a la policía marítima.

Por otra parte, en entrevistas con los actores principales de estas atribuciones, las API's y PEMEX no contemplan la transferencia de los Centros de Control de Tráfico Marítimo a la SEMAR, mientras que el personal de las Capitanías de Puerto ven como una problemática para el cumplimiento de sus funciones el no contar con acceso franco a la información que dichos centros generan.

Actualmente las API's que cuentan con CCTM brindan este servicio tal cual lo establece la OMI, compartiendo la información del tráfico con las salas de Mando y Control del Mando Naval correspondiente.

La SEMAR en su atribución de Autoridad Marítima Nacional a través de la UNICAPAM, debe Regular y Supervisar que los CCTM brinden el servicio de VTS adecuadamente.

Atribuciones que la Legislación Vigente le confiere a la Secretaría de Marina, en materia de Control de Tráfico Marítimo

A. Compromisos Internacionales

Al ser México miembro de la OMI y haber ratificado compromisos como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Convenio Internacional sobre la Salvaguarda de la Vida Humana en el Mar, se encuentra comprometido a llevar a cabo las acciones que sean necesarias para asegurar a todas las embarcaciones que transiten por sus espacios marítimos, una navegación segura.

La OMI le da la libertad a sus Estados miembros de administrar sus actividades marítimas por medio de su propia legislación y organización, para el cumplimiento de sus disposiciones internacionales, creándose en América Latina la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas (ROCRAM), de la que surge en el año de 1992 el Acuerdo de Viña del Mar para el control de los buques por el Estado Rector del Puerto, formando México parte tanto de la red como de dicho acuerdo, obligándose a cumplir con las bases de colaboración para llevar a cabo las medidas de supervisión de buques extranjeros a sus puertos, en el ejercicio de su Autoridad Marítima. (VIÑA DEL MAR, 1992).

B. Legislación Nacional

Si partimos de un orden jerárquico, todas nuestras leyes vienen soportadas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, no obstante y con la finalidad de ir directamente al tema que nos ocupa, nos referiremos específicamente a aquellas que establezcan que la SEMAR es la dependencia de la Administración Pública Federal encargada del despacho de los asuntos que tengan que ver con el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional y en materia de puertos, encargada de establecer los servicios de Control de Tráfico Marítimo para lo cual se elaboró la tabla siguiente:

Tabla 1

Legislación Nacional vigente que le confiere a SEMAR ejercer la AMN y el CTM

LEGISLACIÓN	CAPÍTULO/ARTÍCULO	ESTABLECE.
LOAPF 2021	Artículo 30. Fracción V	Ejercicio de la AMN.
	Inciso b)	Actividades en materia de CTM.
	Inciso d)	Actividades de protección marítima y portuaria conforme a los Tratados Internacionales y legislación nacional.
LNCM 2020	Artículo 7º	Ejercer la AMN en todas las ZMM.
	Artículo 8º Fracción VI	Organización, regulación y prestación de servicios de Control de Tráfico Marítimo.
	Artículo 9º	Cada puerto o espacio adyacente a las ZMM donde se ejerza la AMN, podrá tener una Capitanía de Puerto.
	Fracción IV	Capitanías de Puerto como AMN llevar a cabo el Control de Tráfico Marítimo en las Vías Navegables dentro de las ZMM.
LP 2020	Artículo 16	Ejercicio de la Autoridad en materia de puertos.
	Artículo 17	En cada puerto habilitado existirá una Capitanía de Puerto.
	Artículo 19 Bis	Autoridad en materia de Protección Marítima y Portuaria, responsable de la implementación del Código PBIP.
RLNCM 2015	Capítulo II, Artículo 10, Fracción XX	Definición del CTM.
	Capítulo V, Sección VII, Artículos 176 y 191.	Certificaciones de Competencia Específica y como operador de los CCTM.
	Capítulo VI, Sección I, Artículo 545.	Competencia de SEMAR para autorizar el establecimiento de los CCTM.
LOAM 2017	Artículo 2, Fracción IV	Proteger el tráfico marítimo en ZMM.

Fuente: Elaboración propia con información de la legislación nacional vigente.

Cabe hacer mención, que con las más recientes reformas realizadas a la legislación nacional ya señalada, en proceso de transición de la SCT a SEMAR, ahora también le han de corresponder a la SEMAR regular, promover y organizar a la Marina Mercante y dirigir su educación Náutica Mercante, lo que incluye la capacitación del personal que habrá de desempeñarse en la operación de los Centros de Control de Tráfico Marítimo.

La Autoridad Marítima Nacional cuenta con dos pilares fundamentales, las Capitanías de Puerto y la Guardia Costera. Con las Capitanías de Puerto la SEMAR

se auxilia para su ejercicio y son controladas desde la Dirección General Adjunta de Capitanías de Puerto (DIGACAP), de la UNICAPAM, contando dentro de su estructura orgánica con un Departamento de Control de Tráfico Marítimo, dentro de la Dirección de Seguridad Marítima. En cada puerto habilitado dentro de los 17 estados costeros, se cuenta con una Capitanía de Puerto, la cual tiene dentro de sus funciones la de establecer el Control de Tráfico Marítimo de los buques que arriban o zarpan del puerto, dándole seguimiento para una navegación segura. (UNICAPAM, 2021).

La DIGACAP también se encarga de coordinar con la Armada de México las funciones de Guardia Costera, en materia de seguridad marítima, auxilio a la navegación y prevención de la contaminación marina, en las zonas marinas mexicanas y el interior de los recintos portuarios, para lo cual contar con la información del entorno marítimo de la jurisdicción de las Capitanías de Puerto, le representa un factor estratégico para el cumplimiento de sus atribuciones, mismo que se puede obtener de la información que generan los Centros de Control de Tráfico Marítimo. (UNICAPAM, 2021).

Conclusiones y Recomendaciones

A. Conclusiones

México, al ser miembro de la Organización Marítima Internacional, se encuentra obligado al cumplimiento de los ordenamientos internacionales en materia de protección marítima y portuaria que ha signado. Dentro de este ambiente, los Centros de Control de Tráfico Marítimo son una herramienta indispensable para reforzar el concepto de protección marítima y portuaria, con el correspondiente requiriendo de recursos económicos y de personal capacitado para su operación y mantenimiento.

La Secretaría de Marina como institución con probada efectividad, ahora es la responsable de ejercer la Autoridad Marítima Nacional y se ha levantado también como la autoridad portuaria del país. Al asumir el compromiso de dirigir la Educación Náutica Mercante, se abre una nueva ventana de oportunidad para contar con el elemento humano suficiente para especializarlo en la operación de los Centros de Control de Tráfico Marítimo establecidos en los principales puertos de México.

Los Centros de Control de Tráfico Marítimo actualmente instalados en los principales puertos nacionales, se encuentran a cargo de las Administraciones Portuarias Integrales y de Petróleos Mexicanos, instituciones que cuentan con los recursos necesarios para su operación y mantenimiento. En este sentido, las Capitanías de Puerto como auxiliares de la Secretaría de Marina para el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional, requiere de la información que como un factor estratégico generan los Centros de Control de Tráfico marítimo, para el cumplimiento de sus funciones.

Al encontrarse estos Centros de Control de Tráfico Marítimo a cargo de las Administraciones Portuarias Integrales de carácter federal el manejo y operación de los mismos por parte de la SEMAR debe ser inmediato, pues así lo establece la ley y las API's han pasado a formar parte de la estructura de la propia institución.

Por otro lado, para aquellos CCTM que están bajo la tutela de API's estatales y de Petróleos Mexicanos se debe implementar un proceso de coordinación o un acuerdo que regule la información que se maneja en los mismos, ya que debido a su carácter, no puede incluirse un proceso inmediato de adjudicación de los CCTM, siendo necesario buscar un mecanismo adecuado para colocar personal de SEMAR en los mismos que sirvan de enlace y proveedores de información para la respuesta oportuna.

Con el diagnóstico de que las posibilidades y capacidad de la Secretaría de Marina de obtener la operación de los Centros de Control de Tráfico Marítimo, nos permite establecer estrategias con las mayores fortalezas y oportunidades para contrarrestar las debilidades y amenazas tanto dentro como fuera de la institución y alcanzar el objetivo deseado, con lo que se contesta la pregunta de investigación establecida y su supuesto.

B. Recomendaciones

Con la finalidad de que la Secretaría de Marina cuente con el manejo y operación de los Centros de Control de Tráfico Marítimo para su ejercicio pleno como factor estratégico de Autoridad Marítima Nacional en materia de Control de Tráfico Marítimo, para incrementar la seguridad de la navegación y la protección de las costas y puertos nacionales, es necesario que establezca una estrategia a corto, mediano y largo plazo que contemple los criterios y elementos siguientes:

I. A corto plazo

Girar instrucciones directas a las API's federales que tiene a cargo la SEMAR para que dichos CCTM sean recibidos y operados por personal de la AMN, manteniendo la responsabilidad de las propias API's de asignación de recursos para su operación y mantenimiento.

Establecer un convenio de colaboración tanto con las Administraciones Portuarias Integrales de carácter estatal como las instalaciones de Petróleos Mexicanos que tengan concesionados los Centros de Control de Tráfico Marítimo en los puertos nacionales, que contemple las siguientes obligaciones:

Por Parte de las APIs de carácter estatal y de Petróleos Mexicanos:

- a) Proporcionar los recursos económicos necesarios para la operación y mantenimiento de los Centros de Control de Tráfico Marítimo.
- b) Proporcionar los espacios necesarios para que el personal de las Capitanías de Puerto intervenga en la operación de los Centros de Control de Tráfico Marítimo.
- c) Proporcionar a las Capitanías de Puerto la información que se genere en los Centros de Control de Tráfico Marítimo.
- d) Ajustarse a las reglas de operación de los Centros de Control de Tráfico Marítimo que serán establecidas por la Autoridad Marítima Nacional de SEMAR.

Por parte de la Autoridad Marítima Nacional de la Secretaría de Marina:

- a) Designar al personal capacitado de las Capitanías de Puerto que habrá de intervenir en la operación de los Centros de Control de Tráfico Marítimo.

- b) Establecer las reglas en las que habrán de operar los Centros de Control de Tráfico Marítimo, que incluyan los mecanismos de colaboración entre ambas instituciones.
- c) Capacitar al personal necesario para que operen los Centros de Control de Tráfico Marítimo, tanto de las Capitanías de Puerto como de las Administraciones Portuarias Integrales e Instalaciones de Petróleos Mexicanos.

2. A mediano plazo

Gestionar ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la asignación de recursos presupuestales para la operación y el mantenimiento de los Centros de Control de Tráfico Marítimo, pudiendo ser esta de manera escalonada, priorizando la de aquellos Centros de Control de Tráfico Marítimo que se encuentren en APIs estatales o en instalaciones de PEMEX.

3. A largo plazo

Realizar un análisis prospectivo con la finalidad de determinar en qué puertos o espacios marítimos de nuestro país, se requiere establecer nuevos Centros de Control de Tráfico Marítimo, que incluya el proyecto de programa de Inversión respectivo, tanto para la instalación como para la operación y mantenimiento.

Bibliografía

- D.O.F. (03 de marzo de 2017). Acuerdo Secretarial 14 Creación de la Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos. Acuerdo Secretarial 14 Creación de la Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos. Cd. de México, Cd. de México, México: SEMAR.
- D.O.F. (01 de diciembre de 2017). Reglamento Interior de la Secretaría de Marina. Reglamento Interior de la Secretaría de Marina. Cd. de México, Cd. de México, México: Poder Ejecutivo Federal.
- D.O.F. (07 de 12 de 2020). Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la LOAPF, LNCM y LP. Cd. de México, México: H. Congreso de la Unión.
- DAM.1.3.1.5.9. (2018). Control Naval de Tráfico Marítimo. Cd de México, México: CESNAV.
- Díaz Medina, L. (2020). Sinergia entre la Autoridad Marítima Nacional y la Armada de México para el Mantenimiento del Estado de Derecho en el Mar. En I. d. México, México y el Mar: Relevancia del Poder Marítimo Nacional (pág. 289 a 293). Cd. de México: INIVESTAM.
- Granja Marcos, D. (2015). Control de Tráfico Marítimo en la Sonda de Campeche. Revista del Centro de Estudios Superiores Navales, 16-24.
- IALA. (03 de 2006). Manual de Ayudas a la Navegación de la AISM/IALA. Edición 5. Madrid, España: Dirección de Planificación y Desarrollo Portuario de Puertos del Estado (España).
- IALA. (2016). Manual de servicios de tráfico Marítimo. Versión traducida por el Servicio de Tráfico Marítimo de la Prefectura Naval de Argentina. Saint Germain en Laye, Francia: 10 rue des Gaudines.
- LNCM. (19 de diciembre de 2016). Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Cd. de México, México: Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.
- LNCM. (07 de 12 de 2020). Ley de Navegación y Comercio Marítimo. Cd. de México, México: Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.
- LOAPF. (09 de octubre de 2019). Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Cd. de México, México: Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.
- LOAPF. (11 de 01 de 2021). Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Cd. de México, México: Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.
- LP. (19 de julio de 1993). Ley de Puertos. Cd. de México, México: D.O.F.
- LP. (07 de diciembre de 2020). Ley de Puertos. Cd. de México, México: Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión.
- OMI. (27 de noviembre de 1997). Resolución A.857(20). Guideline for Vessel Traffic Service. Londres, Reino Unido: Asamblea General de la OMI.
- OMI. (2009). SOLAS. Convenio Internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974 y su protocolo de 1988. Capítulo V. Londres, Reino Unido: Organización Marítima Internacional.
- ONU. (10 de diciembre de 1982). Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Bahía de Montego, Jamaica: Organización Marítima Internacional.
- SCT. (enero de 2008). Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030. Cd. de México, México: DGPM.
- SCT. (16 de febrero de 2021). ACUERDO por el que se aprueban los programas institucionales de las Administraciones Portuarias Integrales 2020-2024. Cd. de México, México: D.O.F.
- SEMAR. (03 de marzo de 2017). Acuerdo Secretarial No. 14 mediante el cual se crea la Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos. Cd. de México, México: D.O.F.

- SEMAR. (01 de diciembre de 2017). Reglamento Interior de la Secretaría de Marina. Cd. de México, México: D.O.F.
- SEMAR UNICOS. (2017). COMUNICADO DE PRENSA100/17. SEMAR y SCT Firman aña de atribuciones de Autoridad Marítima Nacional a través de la transferencia de recursos de Capitanías de Puerto. Cd. de México.: Unidad de Comunicación Social de SEMAR.
- Senado. (28 de octubre de 2020). Gaseta del Senado LXIV Legislatura. No. 42 Tomo III. Cd. de México, México: Senado de la República.
- UNICAPAM. (2019). Centro de Control de Tráfico Marítimo de la Sonda de Campeche. Antecedentes, Organización y Funciones. Cd. de México, México: UNICAPAM.
- UNICAPAM. (marzo de 2021). Autoridad Marítima Nacional. PPT. Cd. de México, México: PPT UNICAPAM.
- Valdés Cerda, R. E. (2019). La Autoridad Marítima Nacional en el Contexto Marítimo Internacional. En U. SEMAR, Derecho Marítimo Internacional. (págs. 227 - 231). Cd. de México: Tirant LO Blanch.
- VIÑA DEL MAR. (1992). Acuerdo Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado Reñtor del Puerto.