UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

Facultad de Estudios Superiores
Acatlán

ROSARITO MARINA RESORT.
TERMINAL PORTUARIA Y MARINA TURISTICA.
PROYECTO PRIVADO DETONADOR DE LA ECONOMIA DE LA REGIÓN.

T e s i s

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A :

ÁNGEL ROSALÍO CALZADA SÁNCHEZ

ASESOR: DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO

SANTA CRUZ ACATLAN, NAUCALPAN. **Abril 2011**

AGRADECIMIENTOS

A Dios

A mis Padres

A mi Madre María Teresa (Q.E.P.D.), donde quiera que te encuentres espero que veas que tú honestidad, decencia y voluntad por guiarme y educarme valió la pena y aunque ya lo sabes es un gran honor ser tú hijo. A mi Padre Ángel le agradezco su paciencia, guía y orientación para poderme forjar como un hombre responsable de mis actos, los cuales al final de día son quienes forman y norman a la persona. Para ambos todo mi amor y respeto.

A Adriana

Primero te agradezco por ser mi amiga, compañera y esposa, por haberme dado la familia que ambos formamos, por haberme regalado dos hijos maravillosos y por estar siempre a mi lado. Pero sobre todo te agradezco que me hayas dejado perseguir mis sueños, por lo cual nunca he tenido que conjugar el verbo “haber” en pretérito imperfecto “hubiera”, ya que todo lo que me he propuesto hacer lo he logrado, gracias a tú apoyo. Para ti todo mi reconocimiento y amor.

A mis Hijos Ángel y Adrián

Ambos son el motor de mi vida, espero que la culminación de ésta etapa de mi vida les de el ejemplo para que logren lo propio en la suya. Recuerden los principios con los cuales han sido educados para que el día de mañana puedan ir por la vida como hombres útiles a México. Para ustedes todo mi amor, apoyo y consejo cuando así lo requieran.

A mi hermano Rogelio y su familia.

Con quien tengo una deuda en el corazón la cual siempre estará en déficit ya que siempre he recibido más de ti que lo que has recibido de mí. Para ti mi reconocimiento más profundo ya que has sabido ser el hermano que todos desean. A tú esposa Gaby por ser tú compañera de

la que siempre has recibido su apoyo y a Daniel, tú hijo, por que pueda aprender de tus virtudes y lealtades.

A mis tías Lonchis, Irene y Paulina

De quienes siempre he recibido su cariño, afecto y guía, muy en particular a Leonchis, quien siempre estuvo vigilante de mi desarrollo educativo, lo cual espero que ahora veas coronado. Para ustedes mi agradecimiento más profundo.

A Hesíquio Pedroza Macias

Por su apoyo y haberme recibido en su familia como un miembro más de ella. Para él mi gratitud.

A la Universidad Nacional Autónoma de México. Facultad de Estudios Superiores Acatlán.

De la cual recibí, recibo y seguiré recibiendo todo para mi formación y ética profesional y espero que algún día esté tan orgullosa de mí como yo lo estoy de ella.

Al Dr. José Eusebio Salgado y Salgado.

Por su sencillez, paciencia, guía y orientación los cuales se ven reflejados en el presente estudio, quien a pesar de ser uno de los profesores con mayor experiencia en la materia y a la gran demanda para dirigir éste tipo de proyectos se da tiempo para seguir enriqueciendo a la UNAM, profesores como él son quienes engrandecen a nuestra institución, reconocerlo como Profesor Emérito es algo que nuestra Institución le debe. Para usted mi más sincera gratitud y reconocimiento a su gran capacidad.

A mi Sínodo

Mtro. Antonio Reyes Cortés
Lic. Antonio Pedro Esteves Guzmán

Dr. Eduardo Alfonso Rosales Herrera
Lic. Marcos Valentín Campos Sánchez

Por su tiempo y comentarios para el logro del presente proyecto, el cual sin su apoyo no hubiera sido posible la concreción de éste objetivo. Para ustedes mi más sincero agradecimiento.

A Manuel Gamboa y Hugo Torres

Por haberme dado la oportunidad y brindarme su confianza en el logro del Proyecto “Rosarito Marina Resort”, el cual espero que algún día lleven a buen puerto. Para con ustedes todo mi compromiso.

A mis amigos

Por su compañía y convivencia de todos ustedes guardo un grato recuerdo, en particular de Víctor Pablo, Jaime Gerardo, Silvia Leticia, Carlos Marino, Alfredo, Juan Ignacio y Juan Manuel. Para ustedes mi sentimiento más fraterno.

I n d i c e

Página

Página

3. DETERMINACIÓN DE LA ASOCIACIÓN.

4. DESARROLLO Y OPERACIÓN DEL PROYECTO.

Página

INTRODUCCIÓN.

México es un país bendecido a nivel internacional, al contar con 11,122 kms, de litorales que lo rodean exclusivamente en su parte continental, sin incluir litorales insulares, pocos países en el mundo pueden darse el lujo de contar con tal riqueza y no aprovecharlo, al tener una incipiente infraestructura turístico-marítimo-portuaria. El gobierno federal, quien es el encargado de regular y desarrollar la actividad económica de dicho sector se ha mantenido ajeno a su desarrollo desde hace varios sexenios y ha transmitido casi en exclusividad la promoción y el impulso de las terminales portuarias a los empresarios a partir de la creación de la Administraciones Portuarias Integrales, en donde concesionó la mayoría de la Infraestructura Portuaria que en años anteriores él mismo había administrado y desarrollado.

A pesar de que los puertos de carga no es tema del presente estudio únicamente mencionaremos que, de acuerdo con la opinión de expertos en materia, sólo se ocupa la cuarta parte de la capacidad instalada en estas terminales portuarias siendo utilizadas básicamente por las actividades del comercio exterior y por el cabotaje nacional. Sólo haría falta que dos de los puertos ya existentes: Lázaro Cárdenas y Tampico fueran adecuados para permitir el acceso de buques de hasta 200,000 TRB, no obstante, en materia turística la creación de nuevas terminales portuarias y marinas diversificaría la oferta turística. La actual administración federal informó al inicio de su gestión que se construirían por lo menos 13 nuevos muelles para cruceros, pero a sólo una tercera parte de que finalice dicho gobierno no se ha realizado ninguno de los mismos.

La región Noroeste del País, concretamente la zona de Playas de Rosarito, en el estado de Baja California, está ubicada en una zona privilegiada, a 13 millas náuticas, al sur de la frontera con California, el estado más rico de la Unión Americana, y a 26 millas náuticas del Puerto de San Diego, en el mismo estado, lo cual le da una posición geográfica y económica extremadamente favorable para el desarrollo de uno o más proyectos marítimo turísticos que detonarían la actividad turística que recientemente se ha visto mermada por el creciente clima de inseguridad que azota a todo el país.

El objetivo del presente estudio es mostrar las bondades, beneficios e incidentes del proyecto marítimo turístico ubicado más al norte de la república mexicana, que se convertiría de

facto en el primer peldaño de la escalera náutica nacional y la primer terminal portuaria privada con arribo directo a una instalación hotelera y la más cercana a los Estados Unidos de Norteamérica, que tiene todas las características necesarias para ser uno de los detonadores económicos de la región; mostrando a los actores que participaron en la realización de dicho proyecto; analizando el marco legal vigente en la materia para la obtención de la concesión, puesta en marcha y operación de dichas instalaciones marítimas privadas, los principales acuerdos y convenios internacionales que inciden en la operación de dicho proyecto, así como el mencionar y enumerar las vicisitudes por las cuales se ha pasado para la implementación de éste propósito y la poca o nula actividad que han realizado las tres últimas administraciones federales en el desarrollo y crecimiento de la actividad Marítimo Portuaria.

Esta región casi siempre estuvo ajena a las decisiones de desarrollo económico, político y social del resto del país, tanto durante la época colonial, la independencia y su revolución. Esta región tuvo que allegarse por su cuenta de los recursos necesarios para su desarrollo por lo que debieron implementar una serie de medidas en materia de recaudación de impuestos, aprovechando las actividades que se desarrollaban en materia turística, merced a su cercanía con los Estados Unidos de Norteamérica. Siendo la industria turística la que ha sido desde siempre un motor importante para el desarrollo de la región, coadyuvando con su sano desarrollo.

La implementación de proyectos marítimo recreativos serían un importante promotor de la actividad turística y permitirían captar una mejor y mayor calidad de viajantes. Por lo que la construcción de una terminal portuaria y marina turística incentivarían el arribo de cruceros y de yates y veleros turístico-recreativos en aguas nacionales. La primera de ellas convertiría a Rosarito en la instalación con mayor arribo de cruceros turísticos y desembarque de pasajeros en el Pacífico Mexicano. Y en la segunda se prevé que, debido a la gran demanda que existe en el mercado náutico-marítimo de la región, el Proyecto sería rebasado rápidamente.

Sin embargo, la falta de visión y compromiso de algunas de las empresas participantes en el proyecto hicieron menos viable su concreción y continuidad de operación. No obstante el proyecto presenta tantas ventajas durante su puesta en marcha y operación, por lo que insistimos en que sería un generador de otros proyectos colaterales o complementarios.

En este sentido en el Capítulo 1 ubicamos geográfica, histórica y económicamente a la región y a la empresa en donde se desarrolla el proyecto materia del presente estudio. Destacando su vocación turística, la cual puede ser muy parecida a la de otras fronteras, pero, su cercanía con el estado más rico de la Unión Americana, hace que en ella converjan factores económicos de gran importancia, como lo fue en su momento la naciente industria del juego en el país, de la cual no se mantuvo ajena ésta, aunado a la controvertida “Ley Volsead” o Ley Seca, lo cual hacía que habitantes del vecino país visitaran el nuestro con la finalidad de divertirse y consumir las bebidas que en el suyo estaban prohibidas. Con lo cual proliferaron en la zona tanto el Hipódromo, Casinos, Cabarets, Restaurantes y Hoteles para albergar a los americanos que demandaban este tipo de esparcimiento y que fueron el detonador de la industria turística de la región.

Por su parte en el Capítulo 2 se señalan los antecedentes que llevaron a la obtención de la Concesión para construir, operar y usar una marina turística y terminal portuaria privada en las instalaciones del Hotel Rosarito Beach, lo cual la convierte en la primera en su tipo al arribar directamente un crucero a una instalación hotelera. En este caso la conjunción de intereses y vocación de dos grupos empresariales permitió que los participantes pudieran sumar esfuerzos para el logro de dicho proyecto que denominaron “Rosarito Marina Resort”, por tal motivo se muestra la experiencia poco grata que tuvo uno de ellos al tratar de desarrollar, primero a la Isla Coronado Sur, frente a las costas de Tijuana y que, debido a diversos factores e intereses no logró su objetivo inicial. Por ello buscó el apoyo del segundo de los actores para llevar otro crucero a unas instalaciones que cumplieran con los requisitos necesarios para albergar una embarcación de las características que se mostrarán en el cuerpo del presente estudio.

Conscientes los participantes de la oportunidad de negocio que éste representaba, primero decidieron llevar a cabo un Estudio de Mercado, para evaluar el potencial del negocio, y una vez convencidos, proceder a buscar la mejor opción para recibir un crucero turístico que arribaría a las nuevas instalaciones, así como la construcción de una marina que abriera nuevas oportunidades de negocio y la captación de un mayor y mejor mercado de turistas a la región.

Para el logro de dicho objetivo deberían lograr del Gobierno Federal el otorgamiento de la “Concesión para la Construcción, Uso y Aprovechamiento de una Marina Turística y Terminal Portuaria Privada”, por tal motivo desglosamos los aspectos más importantes para dicho fin, así

como el marco legal derogado y vigente en la materia y los principales trámites ante los tres niveles de Gobierno.

Veremos como a pesar de la ley de Puertos, que es el instrumento que norma el otorgamiento de dichas concesiones, y a pesar de que ha sufrido reformas sigue siendo, en el mejor de los casos general y no responde a una realidad internacional para el otorgamiento de concesiones y permisos de dicha actividad.

En el Capítulo 3 se presentan dos de las figuras que incidían en el cumplimiento de los compromisos adquiridos por los actores, la primera de ellas era la “Asociación en Participación” la cual en su momento se pensó que sería el instrumento legal más adecuado para el cumplimiento de dichos compromisos. Pero debido a que dicha figura era inequitativa al cargarle mayores responsabilidades y obligaciones al “Asociante”, se decidió optar por la compra directa de acciones, inyectándole recursos para la construcción de la terminal portuaria.

La otra se refería a la figura de las “Partes Relacionadas”, y ya que los actores habían fundado una empresa que sería la encargada de llevar a cabo la administración y operación de todas las actividades marítimo-portuarias en el frente costero del Hotel Rosarito, denominada “Rosarito Marina Resort S.A. de C.V:”, en dicha empresa aparecía como socio mayoritario el propietario de la infraestructura hotelera y titular de la concesión materia de nuestro estudio. Pero al permitir que esta empresa prestara los servicios portuarios, podría interpretarse como una operación entre partes relacionadas lo cual fiscalmente impactaría negativamente a dicho actor.

Aunado a lo anterior, el otro de los actores se daría a la tarea de buscar una empresa naviera que quisiera arribar a la Terminal Portuaria, por lo que se da nuevamente una serie de negociaciones para el logro de dicho objetivo, pasando por la figura del “Joint Venture”, concertando, además, un contrato de “Exclusividad de Arribo” para la embarcación que llegaría a las nuevas instalaciones, una vez que estas fueran concluidas. Se reevaluaron los contratos de construcción y de cómo serían allegados los recursos para la construcción de dicha terminal portuaria. En dichas negociaciones se revisó además la legislación nacional vigente y los acuerdos y convenios internacionales que incidían en la operación del crucero turístico. Por último en este capítulo se incorpora al “Joint Venture”, un socio más, “Viejas Casino”, el cual

contaba con las credenciales en el manejo de juego en la región, que sería el atractivo principal del Crucero Turístico. Aunque parece sencillo debieron conjuntarse muchas voluntades para el logro de dicho fin.

Finalmente en el Capítulo 4 se mencionan, además, dos proyectos que pudieron haberse convertido en motores del desarrollo de la región, que en conjunto con el analizado en el presente estudio, hubieran significado mejoría en la calidad y cantidad de turistas captados en la Región. No obstante, la abdicación a continuar con los proyectos “Estudios Fox” y la “Escalera Náutica del Mar de Cortés”, no han permitido, en el primero de ellos un crecimiento de la industria fílmica en la región, con la consabida generación de empleos, y en el segundo intuimos que dicho proyecto fue hecho sobre las rodillas para satisfacer un capricho político de Vicente Fox, sin tener una visión de gran alcance.

En lo referente al análisis del proyecto de estudio, se muestra el marco legal para la operación del proyecto, las impugnaciones que sufrió él mismo; la adecuación que debió hacerse de la concesión otorgada por el Ejecutivo Federal debido a las impugnaciones provenientes, básicamente, del municipio de Ensenada; los aspectos legales que se debieron cubrir, por parte de una de las empresas asociadas, para poder operar el proyecto, así como los incidentes en el arribo de la embarcación, debido a tomas de decisiones apresuradas y a la larga equivocadas que impidieron, en su momento, la adecuada operación de la terminal portuaria. Ante esta eventualidad se muestran algunas alternativas que fueron propuestas, pero que no se implementaron por el riesgo que representaban.

Veremos sobre el marco regulatorio, que debe normar la operación tanto de las terminales portuarias privadas, el arribo de embarcaciones y la prestación de servicios portuarios que estas, son muy generales en el mejor de los casos y en el peor, no contemplan una gran cantidad de elementos que se incluyen en los tratados y acuerdos internacionales de los cuales nuestro país forma parte, y a pesar de que deberían ser aplicadas por el hecho de formar parte de ellos, dejan profundas lagunas y la aplicación de la normatividad queda al criterio de las respectivas capitanías de puerto.

En materia de búsqueda y rescate se revisa tanto la legislación nacional como los principales convenios y acuerdos internacionales en la materia y se hace un breve análisis de la

incipiente infraestructura con que cuenta nuestro país para prestar el auxilio a embarcaciones que así lo requieran en caso de sufrir algún percance en aguas nacionales. Debiendo para ello incrementar su presencia a nivel nacional y comprometer a los concesionarios a coadyuvar en dichas labores para que los turistas que visitan nuestro país por ese medio sientan la certeza de poder navegar con toda seguridad en nuestros mares.

Por último se menciona, cuáles han sido las acciones que han emprendido las últimas tres administraciones federales y cómo han dejado de lado el desarrollo del Sector Marítimo-Portuario, del cual sólo ha recibido promesas de campaña y grandes anuncios en los respectivos inicios de administraciones sin que lleguen a concretar ninguna de las expectativas que sobre el sector se habían fijado. Además se señalan las que pudieran ser las perspectivas a mediano y largo plazo para la concreción del proyecto, el cual espero que al finalizar la lectura del mismo, tengan una percepción similar, de que cuenta con todos los elementos necesarios para ser un detonador económico – turístico de la región.

1. UBICACIÓN E HISTORIA DE LA REGIÓN.

1.1. Ubicación de Playas de Rosarito.

"El Municipio de Playas de Rosarito se encuentra ubicado al Noroeste del estado de Baja California en las coordenadas Geográficas 32° 20' 32" de Latitud Norte y 107° 03' 22" Longitud Oeste. Colinda al Norte y al Este con Tijuana al Sur con Ensenada y al Oeste con el Océano Pacífico. Su extensión territorial es de 513.2 Km^2 sustraídos de los 1,239.49 Km^2 que hasta 1994 tenia el Municipio de Tijuana. La superficie territorial del Municipio de Playas de Rosarito representa tan sólo el 0.72% de la Superficie total del Estado"[1]. El proyecto Rosarito Marina Resort al cual hace referencia el presente documento, se encuentra ubicado dentro de este Municipio en el Km. 27.2 de la carretera libre Tijuana Ensenada, Boulevard Benito Juárez N° 31 Zona Centro, en las coordenadas Geográficas 32° 20' 05" de Latitud Norte y 117° 03' 21" de Longitud Oeste.

1.2. Historia de la Región. Tijuana en el Siglo XX.

Es importante mencionar que en 1995 Playas de Rosarito se constituyó en el Quinto Municipio del Estado de Baja California, anterior a ello era una Delegación del Municipio de Tijuana, por lo que los antecedentes históricos, que sobre el particular aparecen en la historia de dicho municipio, hacen referencia como parte integral del mismo.

Se menciona que *"el nombre de Tijuana se describe al Rancho de la Tía Juana del cual se comenta que una vez fundada la misión de San Diego de Alcalá en 1769, el Valle de Tijuana no tenía mayor importancia que los pastos que ofrecía su Río y los baños termales de Agua Caliente. Siendo el Registro de vecinos nacidos en esa ciudad que se aludía a ellos como la Ranchería la Tía Juana"*[2]. Asimismo, se dice que los Frailes del la Misión de San Diego de Alcalá, una vez que bautizaban a los originarios de dicho lugar hacen referencia al lugar como naturales del Rancho de la Tía Juana, primero y a finales del Siglo XIX sólo hacen mención al lugar como el Rancho Tijuan, por lo cual se piensa que derivo en la palabra que hoy conocemos como Tijuana. *"De acuerdo al Censo de 1900, la población de Tijuana contaba con 350 habitantes distribuida de la siguiente manera"*[3]*:*

Tijuana	242
San Antonio	6
San Antonio del Mar	12
Cueros de Venado	26
Medano	11
Monumento	3
Nopalera	9
Playas de Rosarito[4]	27
Valle de las Palmas	14

[1] *Acevedo Cárdenas, Conrado.* **Rosarito Ensayo Monográfico.**1ª. ed. Ed. Ediciones ILCSA S.A. de C.V. México. 2001. p. 131.
[2] *Aguirre Bernal, Celso***. Historia Compendiada de Tijuana**. 2ª. ed. Ed. Ediciones Quinto Sol. México. 1989. p. 53.
[3] *Aguirre Bernal, Celso*. **Breve Historia del Estado de Baja California.** 2ª. ed. Ed. Ediciones Quinto Sol. México. 1987. p. 135.
[4] Hasta 1970 Playas de Rosarito recibe el nombre con el cual conocemos a este naciente municipio, toda vez que desde su fundación, la cual de acuerdo a datos históricos data de principios del siglo pasado, recibía el nombre de El Rosario.

Para 1930 Tijuana reportaba un crecimiento en su población en un 2,395% en tan sólo 30 años debido primordialmente a la entonces pujante industria turística que contaba con el respaldo de la industria del juego, dicho crecimiento no ha tenido precedente en la población y sólo en la década de los cuarenta se notó un crecimiento tan significativo debido primordialmente a los programas de “braceros” en el cual los Estados Unidos de Norteamérica requería de mano de obra en el campo norteamericano debido a que la mayor parte de su población masculina se encontraba participando en la Segunda Guerra Mundial, posterior a este programa de “braceros” la ciudad de Tijuana ha experimentado constantes flujos migratorios de personas que desean buscar empleo en la Unión Americana y que al fracasar deciden instalar su residencia en esta ciudad fronteriza.

Un elemento favorable para que la Industria del Juego en la Ciudad de Tijuana floreciera lo constituyó la prohibición de vender alcohol en los Estados Unidos, por lo que los habitantes de las áreas fronterizas cruzaban hacia territorio mexicano para poder adquirir bebidas que en su país estaban prohibidas, con lo cual se incremento el flujo de visitantes a esa región.

Su condición de ciudad turística la pone en tesitura de crecer por razones de ser una frontera cercana a dos grandes ciudades San Diego y Los Ángeles, por su clima y porque en ella confluyen muchas gentes del interior buscando nuevos horizontes ya sea en el lado americano o en la propia ciudad de Tijuana, en donde existe la demanda de mano de obra y cada día surgen nuevas fuentes de trabajo. Es a partir de 1920 que se opera en Tijuana un cambio de tal magnitud, hasta colocarla en el sitio que tiene en la actualidad, como una de las principales ciudades turísticas del mundo, por lo menos entre las primeras que tienen un volumen mayor de turismo norteamericano. Sobre este particular destaca la Garita de San Isidro que registra el mayor número de cruces fronterizos de personas en el mundo, que se calcula que al día crucen la frontera 300,000 personas.[5].

Como señalamos anteriormente, fue factor de importancia en este cambio la Ley que aprobó el Congreso Norteamericano el 18 de octubre de 1919 la célebre “Ley Volsead”, nombre que adquirió del Senador Andrew J. Volsead, que presentó tal iniciativa, la cual impuso la prohibición del comercio de bebidas alcohólicas en los Estados Unidos. Esta disposición conocida comúnmente como “Ley Seca” desató una intensa circulación de dinero en las fronteras mexicanas, a las que llegaban legiones de norteamericanos a mitigar su “sed” y a disfrutar de un tipo de diversión y libertad en un ambiente distinto.

La ciudad de Tijuana fue, durante la Segunda Guerra Mundial, una de las más favorecidas por estos acontecimientos, los que dieron lugar al nacimiento de muchos negocios relacionados con el turismo, como surgieron también muchas ciudades nuevas, derivadas asimismo del intercambio comercial con uno de los Estados más ricos de la Unión Americana; como lo es California.

---

[5] *Información de la Garita de San Isidro*. http://wikimapia.org/39061/San-Ysidro-Border-Crossing-Garita-de-San-Ysidro

1.3. Antecedentes de Juego en las Ciudades de Tijuana y Rosarito.

El juego se convierte en uno de los detonadores más importantes de la región y es "*Durante las primeras décadas del Siglo XX cuando se otorgan los primeros permisos para la instalación de diversiones públicas, precursoras del Hipódromo y del Frontón, así como para corridas de toros*".[6]

"*A John Russel se le permite establecer una pista circular de un cuarto de milla para carreras de perros galgos, quienes perseguían liebres inanimadas movidas con electricidad; el Jockey Club de Tijuana solicita y obtiene permiso para establecer un Hipódromo para carreras de caballos, un hotel y un casino, así como otros juegos permitidos por la Ley; José R. Álvarez obtiene un permiso para una diversión pública consistente en carreras de perros; al Sr. J. Loperena, Juan B. Apablesa y Antonio González se les autoriza para realizar corridas de toros, asimismo, a J. L. Smith para realizar rifas de alhajas*".[7]

Atento el Gobierno Federal al cariz que tomaban las actividades en Tijuana*,* "*el 5 de enero de 1908 publica un decreto por medio del cual reglamenta los juegos en el territorio de Baja California, expedido por el C. Presidente de la República con fecha 2 de diciembre de 1907 y que entra en vigor el 8 de febrero de 1908, decreto que constituye el primer antecedente legal sobre juegos y loterías en Baja California*".[8]

Merced al movimiento revolucionario que vivía el País, la entidad no recibía ningún apoyo económico del gobierno federal, por lo que la administración pública local atravesaba una situación sumamente precaria, al grado que la tropa no había sido pagada en nueve meses y las aduanas estaban en la más completa miseria. El Gobierno entonces afrontó la situación estableciendo entre otras medidas una eficaz recaudación fiscal a los cabarets y casas de juego, que en su mayoría estaban en manos de extranjeros y venían funcionando desde hacia tiempo.

El adecuado manejo que llevo a cabo la administración pública de tales ingresos, más adelante se traduciría en obras de beneficio colectivo. En ese sentido, las aportaciones que hizo Tijuana al Gobierno de Baja California fueron bastante considerables e incluso contribuyeron a que pudiera sostenerse por si mismo, sin apoyo federal.

En septiembre de 1916 los Ingresos que recibía Tijuana por concepto de impuestos ascendieron a $27,275.65 de los cuales el Hipódromo aporto el 12% al pagar $3,300.00 por este concepto. En 1921 el hipódromo dona al ayuntamiento de Tijuana dos escuelas otorgando obviamente beneficios para la población tijuanense.

Para 1924 se proyecta y construye el "Foreign Club" que le viene a dar un nuevo impulso al hipódromo de Tijuana existente desde 1916. Es en 1926 cuando del auge turístico de la ciudad se suma al desarrollo mundialmente conocido como "Casino de Agua Caliente" ubicado en los perímetros del rancho de la Tía Juana donde se encontraban manantiales de aguas termales lo que constituyó un atractivo adicional para el turismo de la época. Con la afluencia de visitantes se establecieron casas de

---

[6] *Aguirre Bernal Celso***. Historia Compendiada de Tijuana.** … p. 162.
[7] *Ídem.*
[8] *Ibídem*. p. 163

artesanías (que es común que en Baja California le llamen “curios”), Tintorerías (denominadas en la región como planchadurías), restaurantes y hoteles lo que originó una importante derrama económica y de generación de empleos directos e indirectos.

En esa misma década se otorga al Hotel Rosarito, la concesión para poder operar un Casino dentro de sus instalaciones, el cual fue visitado por grandes estrellas del cine norteamericano y turistas de esa misma nación, los cuales identificaban el destino turístico, por su cocina, hospitalidad, atención y servicio. *“Sobre el particular destaca que hasta la fecha el Hotel Rosarito es el único que ha seguido funcionando como Hotel en el Estado de Baja California, después de la Prohibición del Juego en la República Mexicana”.*[9]

Sin embargo, en 1937, *“por disposición del entonces Presidente de la República Gral. Lázaro Cárdenas del Río, clausura el hipódromo Agua Caliente y por consiguiente toda la Industria del juego establecida en el Estado de Baja California, la cual desde su fundación en 1908, había proporcionado diversos beneficios para los habitantes de Tijuana y Rosarito”.*[10]

Ambas ciudades son eminentemente turísticas y en esta actividad esta fincada gran parte de su fuerza económica, Tijuana es la ciudad fronteriza más visitada del mundo, con una corriente migratoria de extranjeros abrumadoramente norteamericanos que supera una cifra mayor de los quince millones anules, de un turismo formado en su mayor parte de personas que vienen en busca de diversión y esparcimiento, de ese total, una importante cantidad se desplaza a Rosarito a disfrutar de sus playas y centros de diversión y, en muchos de los casos, a utilizar la infraestructura hotelera instalada, al decidir alargar su estancia en la misma.

Lo anterior de acuerdo a un estudio realizado por el COPLADEM (Comité de Planeación y Desarrollo Municipal de Playas de Rosarito), la mayoría de los visitantes a éste Municipio son personas de nacionalidad norteamericana, de los cuales el 95% provienen del Sur del Estado de California 49% de Los Ángeles y 46% de San Diego.

El visitante promedio es muy joven de 15 a 24 años representan el 41% de 25 a 34 años el 38% y de 35 a 49 años el 20%. El ingreso promedio anual se encuentra para el rango de los 20 a 30 mil dólares representa el 40% de entre 30 y 40 mil dólares es del orden del 13% y de entre 40 y 50 mil dólares es del 26%. El 70 % de los visitantes son repetitivos y son integrados por grupos promedio de tres personas. El gasto promedio familiar es de 221 dólares y de 55 dólares el gasto por persona. Del monto total de gasto se distribuye de la siguiente manera: 17% diversión; 16% compras; 15% alojamiento y 9% en comidas y alimentos.

Después de que el General Lázaro Cárdenas de Río, decidió en 1937, dar por terminada la concesión que en materia de juegos tenia el entonces territorio Bajacaliforniano, creó la zona libre de Baja California, primero, y dentro de su régimen ampliado el Territorio Sur y a la Zona parcial de Sonora.

A partir de la creación de zona libre en el Estado se inicio una profunda transformación en su economía, con un movimiento comercial nunca antes visto y que

---

[9] *Acevedo Cárdenas, Conrado.* **Op. Cit.** p. 131.
[10] *Aguirre Bernal, Celso.* **Op. cit**. p. 262.

dio origen a la formación de grandes capitales, asimismo, se inició a una fuerte fuga de divisas que lesionan a la economía nacional en su conjunto, dicha fuga de divisas impidió durante mucho tiempo que Tijuana y Rosarito lograrán el desarrollo económico que correspondía a la zona fronteriza, hoy por hoy, más importante de nuestro País.

Es importante acotar que en medios políticos de la época se mencionaba que además de una falsa decisión moralista, tomada por el entonces Presidente de la República Gral. Lázaro Cárdenas del Río, en relación a la clausura y prohibición del juego en nuestro país, determinó "*poner fin a lo que se conoce como el máximato, por lo que en 1937, entre otras acciones, cancela toda concesión relacionada con la operación y administración de casinos que existían en algunos estados de la República. Con dicho decreto, además de haber sacado del país a la cabeza del grupo político que encabezaba Plutarco Elías Calles, no sólo se sacude a su enemigo político, sino pone fin a sus negocios, pues Plutarco Elías Calles, era dueño de dos casinos, así como lo fue también Abelardo L. Rodríguez de uno de ellos*".[11]

1.4. Nacimiento del Nuevo Municipio.

En 1976 se formó la "Comisión Dictaminadora de Tijuana", entre otras cosas, para determinar la fecha de fundación del asentamiento urbano de Playas de Rosarito, para tal efecto se tomaron en consideración los siguientes aspectos:

> *"a) "Que debido a que las poblaciones del Estado de Baja California tiene características propias, muy diferentes a los asentamientos dados en la época colonial, en donde se levantaba un acta en la que se hacían constar dicho suceso y que por cédula real se le otorgaba su respectivo escudo de armas, dejando constancia explicita o formal de su fundación.*
> *"b) Que debido a que las Poblaciones de Baja California son de mas reciente formación y que la función evangelizadora que realizaron los misioneros se centro básicamente en el estado de Baja California Sur y en California, en los Estados Unidos de América, dejando en un segundo nivel a este estado, por lo que no se puede hablar de una fundación explicita o formal.*
> "c) *Que previo a su reconocimiento como asentamiento urbano hubo una etapa precursora, en la cual se observa un desarrollo rural previo a la fundación como centro urbano. Por tal motivo la Comisión Dictaminadora, concluyó por unanimidad que la fundación de Rosarito, B.C. se dio el 14 de mayo de 1885, fecha en que fue inscrito el Titulo de Propiedad del Rancho Rosarito, en Ensenada de Todos los Santos, cabecera Política y Militar entonces del Partido Norte del Territorio de Baja California ya que el entonces Presidente de la Republica Gral. José de la Cruz Porfirio Díaz Mori, le otorgó al Sr. Joaquín Machado y demás coherederos dicho titulo, respecto a este Rancho, que fue propiedad de su Padre Manuel Machado*".[12]

---

[11] **Periódico El Financiero**. 26 de marzo de 1996; pp. 30-31
[12] *Acevedo Cárdenas, Conrado.* **Op. Cit.** p. 38.

Playas de Rosarito se constituyó en el Quinto Municipio del Estado por Decreto, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de julio de 1995, cuenta con una superficie de 513.32 kilómetros cuadrados, colinda al norte y al este con el Municipio de Tijuana, al sur con el de Ensenada y al oeste con el Océano Pacífico, actualmente su capacidad hotelera es demás de 2,000 habitaciones (10% de la capacidad que tiene el estado) y cuenta con más de 70 restaurantes. De este total Inversiones Rosarito detenta en sus instalaciones del Hotel Rosarito Beach y Condo Hotel con 507 habitaciones, representando el 25% de la capacidad instalada en el Municipio, así como 3 Restaurantes de Comida Internacional.

Además de la capacidad instalada del Hotel Rosarito se menciona en el estudio realizado por el COPLADEM que de "*la capacidad instalada de habitaciones en el Municipio el 85% corresponde a habitaciones de tres a cinco estrellas. Cuanta además con 22 estacionamientos para remolques con capacidad conjunta de 710 espacios y que existen 90 Restaurantes con calidad turística de diversas especialidades, sobresaliendo los de mariscos y pescado, así como el de comida mexicana. Destaca la oferta de Langosta en Puerto Nuevo, la cual le ha dado presencia internacional a este municipio*".[13]

Rosarito pasó en un Siglo de 27 habitantes en 1900 a 63,549 pobladores en el año 2000[14]. Y de acuerdo al Conteo Rápido de Población y Vivienda 2005, elaborado por el INEGI se tiene que para esa fecha Playas de Rosarito contaba con 73,305 habitantes de los cuales 37,254 eran hombres y 36,051 mujeres, concentrándose el 77.60% en la cabecera municipal.[15] El Municipio ha registrado la tasa de crecimiento poblacional, debido principalmente a la migración, más alta del país, teniendo un incremento de 15.35% en sólo cinco años.

1.5. Plan de Desarrollo Municipal.

El Plan de Desarrollo Municipal prevé realizar un crecimiento armónico, donde el crecimiento de la infraestructura turística y de servicios, no sea en perjuicio de la población de este, el corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada es uno de los tres que a nivel nacional cuentan con un programa de reordenamiento urbano, turístico y ecológico, en el que se específica el uso de suelo y la preservación de las reservas naturales. Es decir, este programa coadyuva a proyectar con seguridad sin sacrificar el medio ambiente, así como la flora y la fauna existente en la región.

El Gobierno Municipal se ha fijado como meta *"la promoción integral del turismo como fuente generadora de ingresos que permitan su sano desarrollo, por tal motivo deberán utilizar los fondos de promoción y publicidad de los diferentes organismos, públicos y privados, que invierten en estas campañas con su consecuente programa de evaluación para medir sus resultados y alcances, y buscar los mecanismos para desarrollar todas las áreas de interés turístico (ecológico, campismo, deportivo, descanso, marítimo, etc.) que demandan los visitantes de la región"*[16].

---

[13] *Ibídem.* p. 139.
[14] *Ibídem.* p. 166.
[15] *Conteo de Población y Vivienda 2005 INEGI*. **http://www.inegi.org.mx/lib/Olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=**
[16] *Plan Municipal de Desarrollo 2008-2010. Comité de Planeación para el Desarrollo Municipal Playas de Rosarito.* http://www.cecytebc.edu.mx/spf/compendio_normatividad/Planes%20(Nivel%205)/Plan%20Municipal%20de%20Desarrollo%20Rosarito.pdf

1.6. Antecedentes de la Empresa Inversiones Rosarito S.A. de C.V.

1.6.1. Introducción.

La Historia del Hotel Rosarito se remonta a los albores de la fundación de Tijuana ya que en 1914, Don Manuel Barbachano, dueño original del Hotel Rosarito, fundó junto con su hermano Rubén, la Compañía Eléctrica Fronteriza, comprometiéndose con el desarrollo de la región. Ya para 1921 Don Manuel Barbachano, incrementó el número de lámparas para el servicio público. Ese mismo año, su hermano, Rubén Barbachano, presenta una solicitud para obtener la concesión de aguas del manantial de Agua Caliente. El 20 de febrero de 1925 se publica en el periódico oficial el contrato entre la Subsecretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y Manuel Barbachano para el establecimiento y explotación del servicio telefónico en Tijuana y Tijuana - San Diego.

Los Hermanos Barbachano participaron de manera decidida en los comités ciudadanos que buscaban y lograron tanto la autonomía de Tijuana, así como el hecho de que Baja California se constituyera en el estado 29 de la República Mexicana, logros que han sobrepasado cualquier interés económico o personal y en todo momento lograron conjuntar voluntades en favor de la colectividad.

"*Manuel Barbachano adquirió casi desde su inicio el proyecto del Hotel Rosarito en (1927) al Sr. Jacob Dazinger, quien lo había adquirido de la Empresa Sociedad Moreno y Compañía, de la cual era copropietaria la artista de cine Daisy Moreno*"[17], comenzando sus operaciones mediante la adaptación de carpas o tiendas de campaña en la playa en donde se ofrecían carnes asadas, así como, un pequeño motel con doce cuartos, captando como huéspedes, del mismo, a clientela norteamericana la cual ocupaba el 100% de su capacidad instalada. En 1930 Manuel Barbachano inició la ampliación de habitaciones para acondicionar un salón de juego en donde se instaló el casino que operó en forma muy sencilla hasta 1937 en el Hotel Rosarito. En ese tiempo se incrementó la labor publicitaria y logró atraer artistas de cine famosos como: Orson Wells, Rita Hayworth, Paulette Goddard, Burgues Meredith, Lana Turner, Mickey Rooney, Peter Lorre y Vincent Price, entre muchos otros.

Desde 1951, Manuel Barbachano, solicitó de las Autoridades Federales la concesión para la construcción de un espigón playero que sería utilizado como Muelle Turístico al cual arribarían embarcaciones recreativas y de pesca deportiva, coadyuvando con ello al sano y eficaz desarrollo económico de la región. Cabe mencionar que el día anterior al fallecimiento del fundador del Hotel le fue otorgada la concesión para la construcción de un Espigón Playero, enero de 1954, sin embargo, su proyecto se vio truncado por su deceso.

Cuarenta y cuatro años después de tan lamentable suceso, es decir el 12 de marzo de 1998, le fue otorgada a la Empresa Inversiones Rosarito S.A. de C.V. la "Concesión para el uso y aprovechamiento de bienes del dominio público de la Federación, consistentes en zona federal marítima para la construcción y

[17] *Acevedo Cárdenas, Conrado.* **Op. Cit.** p. 130.

operación de una Marina y Muelle de Pesca Deportiva de uso particular, un rompeolas y espigón", localizados en el frente costero del Hotel Rosarito, fecha en que formalmente se dio el banderazo de inicio de las obras que desde mediados del siglo pasado había sido concebido por el entonces dueño del Hotel.

La razón social del Hotel se amplió por lo que fue constituida la empresa Inversiones Rosarito, S. A. de C.V. en 1960 ante el Protocolo del Notario Público No. 3 en la ciudad de Tijuana, B.C. a los 23 días del mes de mayo. En su objeto social se encuentra el establecimiento y explotación de negocios turísticos tales como Hoteles, Cantinas, Centros de Recreo y la celebración de todos los contratos que sean necesarios para estos fines, tales como arrendamientos de fincas, alquiler, comodato y la ejecución y celebración de todos los actos que sean necesarios, convenientes o conexos con los fines expresados.

El 29 de junio de 1981, ante el Notario Público N° 5 de la Ciudad de Tijuana, se amplió la vigencia de la sociedad por 100 años más y el 20 de julio de 1995 ante el Notario No. 1 de Playas de Rosarito se amplió una vez más el objeto social agregando las siguientes cláusulas:

- Adquirir o arrendar bienes inmuebles o de derechos de Fideicomisario, para la realización de proyectos turísticos de todo genero y especialmente para la construcción, operación y explotación de muelles para puerto público y privado, marinas turísticas, terminales y facilidades turísticas portuarias;
- Obtener diferentes concesiones ante todo tipo de autoridades ya sean Municipales, Estatales, Federales, Descentralizadas o de Entidades Paraestatales;
- La construcción, uso, aprovechamiento, administración, operación y explotación de recintos portuarios, terminales portuarias, terminales, marinas, embarcaderos, atracaderos, botaderos e instalaciones portuarias que reciban embarcaciones turísticas y recreativas cuya navegación las clasifica como embarcaciones de altura, etc.

Inversiones Rosarito, S.A. de C.V. queda ubicada en Blvd. Benito Juárez N° 31 en Playas de Rosarito su nombre comercial es Rosarito Beach Hotel, Hotel Rosarito y/o Hotel Rosarito Beach, el cual se encuentra debidamente registrado ante la entonces Secretaría de Comercio y Fomento Industrial.

1.6.2. Descripción de Instalaciones y Servicios.

Para 1937 el Hotel contaba ya con 51 Habitaciones, en 1968 se amplió con un centro comercial y un campo turístico, en 1984 se amplió a 80 habitaciones y se construyeron 4 canchas de Racquet-ball y gimnasio, en 1990 se solicitó un financiamiento a Banamex, S.A. por un importe de $ 5,624,800.00 (Cinco millones seiscientos veinticuatro mil ochocientos 00/100 dólares americanos) para la construcción de un edificio de siete pisos de 147 habitaciones y suites, en 1992 se adicionó otro piso que se usaría como bar y en la actualidad es un salón de conferencias, acondicionamiento de un centro de convenciones con capacidad de 480 personas, remodelación de un SPA tipo Europeo, ampliación de la cocina, remodelación y acondicionamiento de un restaurante de comida

internacional, construcción de un estacionamiento de dos niveles, remodelación de oficinas administrativas y áreas verdes.

En 2005, debido al Boom inmobiliario de los Estados Unidos de América se inició la construcción del Rosarito Beach Condo-Hotel, demoliendo la parte más antigua de las instalaciones del Hotel Rosarito (39 habitaciones) y se construyó un edificio de 17 pisos con 271 Suites con vista al mar. Las Suites estaban a la venta y el nuevo propietario podría dar en administración al Hotel Rosarito su propiedad para que la rentara cuando éste no la ocupara. El proyecto no ha resultado todo lo exitoso que se esperaba sobre todo por la crisis económica Americana, derivada precisamente del uso y abuso que hicieron de los créditos hipotecarios.

En la actualidad Inversiones Rosarito cuenta con 507 Habitaciones, que se desglosan de la siguiente forma:

Habitaciones con vista al mar	128
Suites con vista al mar	94
Jr. Suites con vista al mar	263
Penthouse	14
Habitaciones sin vista al mar	8

Además cuenta con tres restaurantes de comida internacional, cinco bares, salón para espectáculos públicos y para eventos, dos albercas, cancha de tenis, 2 canchas de Racquet-ball, gimnasio, SPA tipo europeo, dos salones para conferencias, centro comercial, zona turística con arrendamiento de espacios para traileres, áreas verdes, golfito, áreas de juegos infantiles, estacionamiento, playa, etc. Anualmente se hospedan entre 250,000 y 300,000 turistas en el Hotel.

1.6.3. Perspectivas del Hotel hacia el Futuro.

A lo largo de su historia el Hotel se ha comprometido con el desarrollo de la región y en general con el de México, ante esto, una vez más, Inversiones Rosarito desea incrementar sus inversiones en nuestro país, a través de la construcción del Condo - Hotel en 271 suites, así como la construcción de un nuevo hotel con 350 habitaciones de tipo Gran Turismo, una marina turística para 650 embarcaciones recreativas y consolidar el proyecto de la terminal portuaria, en la cual pretenden que reciba, en un inicio, dos arribos diarios provenientes de la Cd. de San Diego California, ambas instalaciones marítimas se incorporarían de facto a la escalera náutica. Asimismo, dichas instalaciones marítimas darán una alternativa más al turista, el cual tradicionalmente arriba por alguna de las dos carreteras con que se cuenta para llegar al municipio, o a través del aeropuerto internacional de Tijuana, el cual se encuentra a 20 Kms. de sus instalaciones.

El crecimiento del Hotel Rosarito se ha dado a la par del desarrollo del nuevo Municipio de Playas de Rosarito. En su andar juntos han logrado promocionar turísticamente esta región de la República Mexicana y captar una

importante cantidad de visitantes, principalmente norteamericanos, quienes al utilizar la infraestructura instalada generan una importante derrama económica en sus instalaciones y al municipio en general, proporcionando divisas necesarias para su sano y eficaz desarrollo, los cuáles se han visto reflejados en substanciales beneficios económicos y sociales para los habitantes Rosaritenses.

En este sentido fueron halagados, cuando el pasado 14 de octubre de 1996, el Subsecretario de Turismo, los señaló como ejemplo ante los demás municipios fronterizos por el grado de desarrollo que se ha alcanzado en materia turística, unidad y trabajo, así como por el manejo que han llevado a cabo de los fondos mixtos. De igual forma el 13 de diciembre de 1999, durante la gira que realizó el entonces Titular de la Secretaría de Turismo, Oscar Espinosa Villareal, mencionó que el modelo marítimo portuario implementado en esas instalaciones sería conveniente que fuera imitado en centros turísticos que cumplieran con las mismas características.

Es importante acotar que durante largo tiempo Rosarito ha sido identificado por el viajante norteamericano como un destino turístico de gran envergadura, dicho patrón ha obedecido a una intensa actividad de promoción turística que se ha llevado a cabo, atractivos turísticos, servicio, cordialidad, infraestructura instalada, así como por su cocina regional, ampliamente conocida por quienes les favorecen al visitarlos.

En lo referente a las perspectivas a futuro en relación a la terminal portuaria y marina, lo desarrollaremos más adelante en el capítulo 4 ya que se convierte en una de las partes torales del presente documento.

1.6.4. Empresas que conforman el Grupo.

Inversiones Rosarito, cuenta, además, con las siguientes empresas filiales y Asociadas que le prestan servicio en forma profesional:

- Editorial Playas de Rosarito, S.A. de C.V.
- Vacaciones Rosarito, S.A. de C.V.
- Inversiones Malú, S.A. de C.V.
- Rosarito Beach Hotel S.A. de C.V.
- Club SPA del Mar, S.A. de C.V.
- Promociones Turísticas de Rosarito, S.A. de C.V.
- Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V.

Es una compañía de larga trayectoria que se encuentra debidamente registrada ante las diferentes Secretarías Municipales, Estatales y Federales. Desde 1976 se han dictaminado sus Estados Financieros para fines fiscales con firmas prestigiadas de auditores, ha cumplido y esta al corriente de todas sus obligaciones en forma general. Es socia activa de COPARMEX, CANACO-Servitur, CANIRAC y de la Asociación Mexicana de Hoteles, entre otras.

2. PROYECTO MARÍTIMO - TURÍSTICO ROSARITO MARINA RESORT.

2.1. Antecedentes del Proyecto Rosarito Marina Resort.

Tal y como se mencionó en el subcapítulo 1.6.1., Manuel Barbachano, había hecho el intento de poner en operación una instalación portuaria que permitiera el arribo de embarcaciones a las instalaciones del Hotel Rosario, sin embargo, su sueño se vio frustrado cuando la muerte lo sorprendió un día después de obtener la concesión de un Espigón Playero (enero 1954) en donde pretendía que arribaran dichos artefactos marítimos.

Su esposa, María Luisa Chabert Vda. de Barbachano, dejó de lado dicha idea y se concentró más en la operación del Hotel, a su muerte (1984), heredó el Hotel a su sobrino, Hugo Torres Chabert, quien por esas fechas conjuntaba sus actividades como Delegado Municipal con las actividades administrativas del Hotel, dejando de lado cualquier intención de construir dicho Espigón Playero o cualquier otra facilidad portuaria que permitiera el arribo de alguna embarcación a las instalaciones de su propiedad.

Aunado a lo anterior conformó el Comité Pro-Municipio, cuya función fue la creación del Quinto Municipio para el Estado de Baja California, meta alcanzada el 21 de julio de 1995, fecha en la cual se conforma el Concejo Municipal de Playas de Rosarito, del que fue Presidente. Dicho Concejo sería el encargado de sentar las bases y organizar la administración para la elección del Primer Ayuntamiento, el cual fue electo el primer domingo de julio de 1998.

2.2. “PACIFIC CELEBRATION CRUISE LINES, INC”.

Paralelo a las actividades de Hugo Torres Chabert, a finales de los ochentas, en la Cd. de San Diego, California, dos empresarios americanos decidieron traer una embarcación para hacer un viaje cotidiano, en este caso a la Isla Coronado Sur, la cual se encuentra ubicada frente a las costas del Municipio de Tijuana, en las coordenadas geográficas 32° 23’ 40.78” Latitud Norte y 117° 14’ 28.18” Longitud Oeste, saliendo del Puerto de San Diego, dichos empresarios norteamericanos, eran Manuel Gamboa y Gerald Bonowitz, para el logro de su objetivo constituyeron la empresa americana “PACIFIC CELEBRATION CRUISE LINES, INC”. la cual sería la que operaría una embarcación que denominarían “CELEBRATION” de las siguientes características:

Nombre de la embarcación:	**M/V “CELEBRATION”**
Bandera:	Bahamas
Construida en:	1978, actualizado en 1992
Capacidad:	1,090 pasajeros y 224 tripulación (viajes cortos)
Eslora:	132.10 mts.
Manga:	19.80 mts.
Calado (max):	5.20 mts.
Tonelaje Bruto:	7,764.09
Velocidad de Crucero:	16.5 Nudos
Camarotes Pasajeros:	132
Camas Pasajeros:	369

Salones para Casino:	5
Capacidad en Salones Casino (personas):	1,273

Previo a la adquisición de la embarcación buscaron empresarios mexicanos que pudieran solicitar en concesión la Isla Coronado Sur, ya que ellos tenían el impedimento legal como extranjeros para hacer dicha solicitud. Fue así como se asociaron con una empresa denominada Inmobiliaria Cuatro Coronado S.A. de C.V., cuyo Director General y representante legal, era David Méndez Vivas, quien inició en 1987, gestiones ante diferentes instancias del Gobierno Federal para el otorgamiento de dicha Concesión, destacando las realizadas ante el Departamento de Administración del Territorio Insular, de la Dirección de Coordinación Política con Entidades Federativas y Municipio de la Dirección General de Gobierno de la Secretaría de Gobernación.

Desde la fecha en que Inmobiliaria Cuatro Coronado S.A. de C.V. inició sus gestiones para obtener en concesión de 24 Hectáreas de la Isla Coronado Sur, hasta el 19 de abril de 1990, ésta no había presentado:

a) Plan definitivo del proyecto.

b) Especificación de la superficie solicitada, señalando sus medidas y colindancias, así como la ubicación de las construcciones e instalaciones proyectadas.

c) Descripción técnica de la infraestructura, obras, instalaciones, equipo y material del proyecto, así como la calendarización de las etapas de construcción e instalación.

d) Señalamiento de los aspectos ecológicos del proyecto (análisis del impacto ambiental, eliminación de factores que generen contaminación o degradación ecológica, tratamiento de residuos sólidos, aguas residuales, etc.).

e) Estudios de factibilidad del proyecto (mención general del esquema financiero), especificando el monto aproximado de inversión total a efectuar y formas que aseguren la disponibilidad de fondos que garanticen la ejecución del proyecto

Para esa fecha la Dirección General de Gobierno, mencionaba en su oficio de esa fecha, que había recibido de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología mediante oficio N° 412.3-2433, de fecha 24 de julio de 1987 solicitud para que esa Dirección General remitiera los estudios y documentación de índole ambiental para poder emitir una resolución al respecto.

Por su parte la Secretaría de Turismo, mediante oficio D.G.P.T. 103/87 de fecha 13 de junio de 1987 menciona su beneplácito por dicho desarrollo, no obstante, le pide también a dicha Dirección General mayor información de carácter general para poder fundamentar su decisión. De igual forma se manifestó la Secretaría de Marina mediante oficio N° 1830 del 25 de agosto de 1989.

Hasta ese momento, al parecer, Inmobiliaria Cuatro Coronado S.A. de C.V., sólo había iniciado gestiones ante diferentes instancias del Gobierno Federal, sin darle un adecuado seguimiento a dichos trámites y complementación de los estudios correspondientes. Los inversionistas extranjeros, tal vez por confianza o por ignorancia, continuaron aportando recursos a dicha inmobiliaria, sin obtener un resultado en concreto.

Sin embargo, otros empresarios Mexicanos encabezados por Luis Augusto Ferrer Mac Gregor, deciden crear una nueva empresa denominada Cruceros Turísticos Celebración S.A. de C.V., para darle continuidad a la obtención de la Concesión para desarrollar la Isla Coronado Sur, con tal fin entregan el 19 de agosto de 1990, a la Dirección General de Gobierno de la Secretaría de Gobernación, una solicitud de uso y aprovechamiento de la Isla Coronado Sur y es a partir de esa fecha en donde inicia una serie de entrega-recepción de documentación oficial entre las Dependencias involucradas como hacía el promovente, entre las que destacan las siguientes:

- Permiso N° DGG 183/91 de fecha 8 de marzo de 1991, de la Secretaría de Gobernación dirigido a la Empresa Cruceros Turísticos Celebración para el Uso y Aprovechamiento de una superficie de 30 Hectáreas de la Isla Coronado Sur.

- Oficio N° DGG 131/91 de fecha 1° de febrero de 1991. de la Dirección General de Gobierno, solicitando al Director General de Puertos y Marina Mercante de la S.C.T., su opinión respecto del Proyecto de Desarrollo Turístico-Ecológico en la Isla Coronado Sur.

- Oficio N° 112.418.1.2137/91 del 10 de julio de 1991, de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante, dirigido a la Dirección General de Gobierno, en el cual señalan que no existe inconveniente para autorizar el desarrollo turístico, así como solicitando el envío del Proyecto Ejecutivo.

- Oficio N° 355/91 del 18 de septiembre de 1991, de la Dirección General de Gobierno, dirigido a la Dirección General de Puertos y Marina Mercante, mediante el cual se envío el Proyecto aludido.

- Oficio N° DGG 132/91 del 1° de febrero de 1991, de la Dirección General de Gobierno, dirigido a la Dirección General de Registro y Regulación de la Secretaría de Turismo, solicitando su opinión respecto del Proyecto a realizar en la Isla Coronado Sur.

- Oficio N° DGRR/0450/91 del 6 de septiembre de 1991, de la Dirección General de Registro y Regulación de la Secretaría de Turismo, dirigido a la Dirección General de Gobierno en el que se expide Dictamen Favorable de Viabilidad Turística a la Empresa Cruceros Turísticos Celebración S.A. de C.V.

- Solicitud de la Empresa COPLASA, presidida por el Arq. Guillermo Rossell de la Lama, dirigida a la Secretaría de Turismo, para recabar la opinión sobre el Proyecto de Desarrollo Turístico, así como la celebración de un Convenio de Acción Concertada y todos los apoyos posibles.

- Carta de Intención de las Empresas Cruceros Turísticos Celebración S.A. de C.V. y COPLASA.

- Propuesta para el Desarrollo del plan Maestro para el Proyecto de la Isla Coronado Sur.

- Marco de Referencia detallado para la elaboración del Plan Maestro.

- Solicitud de la Empresa Cruceros Turísticos Celebración S.A. de C.V., de fecha 15 de octubre de 1992, a la Dirección General de Gobierno, para obtener la ampliación del permiso de extensión y en tiempo de la Isla Coronado Sur, así como el apoyo de esa Dirección General para conseguir la autorización de la Secretaría de Desarrollo Social para llevar a cabo el Estudio de Impacto Ambiental, derivado del Proyecto en cuestión, y por otro lado, obtener las demás autorizaciones de otras dependencias relacionadas con el Proyecto.

- Permiso N° DGG 249 Bis/92 de fecha 17 de octubre de 1992, otorgado por la Dirección General de Gobierno de la Secretaría de Gobernación a la Empresa Cruceros Turísticos Celebración S.A. de C.V. para el Uso y/o Aprovechamiento de del Total de la Isla Coronado Sur.

Confiados en que contaban con las autorizaciones y permisos correspondientes deciden fletar la embarcación antes mencionada, cambiándole el nombre y renombrándola como “CELEBRATION” a finales de 1992. A inicios de 1993 continúan con sus gestiones ante las autoridades del Gobierno Federal y mantienen el intercambio de documentación oficial destacando la siguiente:

- Oficio N° DGG 001 Bis/93 del 7 de enero de 1993, de la Dirección General de Gobierno, dirigido al Consulado de los Estados Unidos Mexicanos en San Diego California, E.U.A., por el cual se solicita la Certificación de Autenticidad del permiso en cuestión y lo manifieste a las autoridades competentes de la ciudad de San Diego California, E.U.A.

- Oficio N° 0156 del 9 de febrero de 1993, mediante el cual el Consulado General de México en San Diego, California, E.U.A. certifica la legalidad y validez del permiso en cuestión.

- Oficio N° 0477 del 10 de marzo de 1993, girado por el Consulado General de México en San Diego, California, E.U.A., y dirigido al Servicio de Inmigración y Naturalización de los Estados Unidos de Norteamérica con sede en esa ciudad, notificando la validez y legalidad del permiso.

- Oficio N° 0478 del 10 de marzo de 1993, del Consulado General de México en San Diego, California, E.U.A., dirigido al Director de Distrito de Aduanas de los Estados Unidos de Norteamérica, manifestando la legalidad y certificación de la validez del permiso.

- Oficio N° 0551 del 25 de marzo de 1993, del Consulado General de México en San Diego, California, EUA, dirigido al Distrito de Operaciones Marinas del Puerto de San Diego, California, EUA, por el cual se notifica de la validez y legalidad del permiso en cuestión.

- Notificación de la Empresa Celebration Cruise Lines Inc. del 22 de marzo de 1993, dirigido a la Empresa Cruceros Turísticos Celebración S.A. de C.V. (las cuales firmaron un contrato de prestación de servicios para apoyar la operación de un Barco Turístico Recreativo), de que la primera empezaría sus operaciones a partir del 13 de abril de 1993.

- Solicitud del 2 de abril de 1993 de la Empresa Cruceros Turísticos Celebración S.A. de C.V., dirigida a la Dirección General de Puertos y Marina Mercante, para la designación de un representante de la Capitanía de Puerto de Ensenada B.C., en la Isla Coronado Sur, que permita expedir los despachos de salida correspondientes, así como retirar la solicitud de autorización y registro de la construcción de una Marina, Rompeolas y Muelles de Atraque para Embarcaciones Menores Turísticas.

- Documentación relativa al registro y certificación de datos del Barco “CELEBRATION”, que operara en la Isla Coronado Sur.

- Oficio N° CSCT 702/300/CP-3312-44-00736, de fecha 10 de abril de 1993, de la Capitanía de Puerto de Ensenada, dirigido a la Empresa Cruceros Turísticos Celebración S.A. de C.V., notificando que de acuerdo al proyecto de desarrollo Turístico-Ecológico de la Isla Coronado Sur, existen en dicha Isla representaciones de la Secretarias de Comunicaciones y Transportes y de Marina, lo anterior para los efectos legales conducentes.

Listos con la embarcación y debidamente acondicionada como Barco Casino, anuncian ante los medios de comunicación norteamericanos y mexicanos el inicio de operaciones en mayo de 1993, a pesar de ello, el día 11 de ese mes y año, 5 minutos antes de que el barco saliera del Muelle de San Diego, California, Estados Unidos de Norteamérica, reciben una llamada del Cap. Alt. Marco Antonio Vinaza, el cual, en esa fecha, se desempeñaba como el Titular de la Capitanía del Puerto de Ensenada, Baja California, y quien debería de dar los despachos de salida a la embarcación que arribaría a las Playas de la Isla Coronado Sur.

Dicha autoridad portuaria, había recibido en su oportunidad la información referente al número y frecuencia en que arribarían embarcaciones a la Isla y se le solicitaba su intervención para llevar a cabo toda la tramitación portuaria y de despachos de salida requeridos por ambos países para que embarcaciones de altura puedan atracar con pasajeros en transito internacional. En Oficio N° CSCT 702/300/CP-3312-44-00736, esta autoridad portuaria les informó que no existía inconveniente para llevar a cabo las actividades que pretendían, por lo que continuaron con la tramitación correspondiente, para lograr su objetivo.

Pero, el Cap. Alt. Marco Antonio Vinaza, les señaló telefónicamente que si la embarcación salía del Puerto de San Diego y tocaba playas de la Isla Coronado Sur, se vería en la necesidad de confiscar la embarcación, debido a que “había recibido órdenes expresas” (Sic), por parte del Cap. Alt. Antonio Bazan Carvallo, quien en ese

entonces se desempeñaba como Director General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de que procediera en ese sentido.

Es en ese momento cuando se dan cuenta de la magnitud del problema al que se enfrentaban, cuando se les impide hacer sus arribos a dicha isla, con el inconveniente de perder su inversión y continuar pagando los gastos que generaba la embarcación. Llega a tal grado el conflicto que deciden integrar un expediente para demandar al Gobierno Federal, confiados en que contaban con todos los permisos, no obstante, para poder iniciar los procesos de demanda necesitaban contar con todas las copias certificadas del expediente de todos los oficios de autorización que habían sido emitidos por la Secretaria de Gobernación, a través del Departamento de Administración del Territorio Insular, de la Dirección de Coordinación Política con Entidades Federativas y Municipio de la Dirección General de Gobierno.

Pese a lo anterior, el 28 de junio de 1993 mediante oficio N° 262, el Titular de la Dirección General de Gobierno les niega dichas copias por “no acreditar su interés jurídico y personalidad acreditada en dicho expediente”. El clavo en el ataúd lo representó la resolución que declara sin efectos los permisos D.G.G. 183/91 y D.G.G. 248 Bis/92 otorgados a Cruceros Turísticos Celebración S.A. de C.V., publicada en el Diario Oficial de la Federación el lunes 13 de diciembre de 1993. Ante ello Gerald Benowitz, decide salir de la empresa “PACIFIC CELEBRATION CRUISE LINES, INC”. quedando únicamente Manuel Gamboa, para hacer frente ante tal eventualidad.

2.3. Rosarito Marina Resort S.A. de C.V.

Ante la problemática que se presentó para la empresa “PACIFIC CELEBRATION CRUISE LINES, INC”, Manuel Gamboa, decide buscar el apoyo de otros empresarios locales para poder traer la embarcación “CELEBRATION” y con ello poder paliar la crisis económica a la cual se enfrentaba. Al primero que contactó fue a Alfonso Bustamante Anchondo, empresario hotelero local y hermano del Presidente Municipal Electo para el trienio 2010 – 2013. Alfonso Bustamante acude al entonces Presidente Municipal de Tijuana Héctor Guillermo Osuna Jaime, para que éste ayude en la gestoría ante las diferentes instancias de los tres niveles de Gobierno para que durante ese año permitieran la llegada de la embarcación “CELEBRATION” a la multicitada Isla.

A cambio de dichas gestiones, la empresa se comprometería a hacer actividades de promoción turística en beneficio de Tijuana y de la entonces Delegación de Rosarito, inclusive aportarían 50 mil dólares americanos mensuales para los fondos del Comité de Turismo y Convenciones (COTUCO) Municipal, con la finalidad de promover la imagen del municipio en el exterior y a nivel nacional, se comprometía, además, a crear actividades turísticas adicionales que redundarían en beneficio de la actividad turística de la región.

Para dar certidumbre de dicho compromiso, Alfonso Bustamante lo invita a firmar un documento denominado “Convenio de Concertación de Acciones de Desarrollo Turístico del Municipio de Tijuana”, a lo que el presidente municipal amablemente se niega mediante oficio N° 1719 de fecha 17 de agosto de 1993, reconociendo en todo momento los beneficios que traería para la zona un Crucero de tales características,

pero lo invita a cumplir con los trámites ante las autoridades Federales para poder iniciar operaciones.

Se buscó también el apoyo de los Delegados Federales de las diferentes dependencias que de alguna u otra forma incidían en la operación de la embarcación como era el de SCT, Capitanía de Puerto, Turismo Federal, Ecología, pero de todos recibieron la misma respuesta.

Es en ese momento cuando inician conversaciones con Hugo Torres Chabert, quien contaba con la concesión del Espigón Playero y de la Zona Federal Marítimo Terrestre. Inician sus pláticas y deciden constituir entre los tres (Manuel Gamboa, Alfonso Bustamante y Hugo Torres) la empresa denominada Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., quien sería la encargada de garantizar el arribo de la embarcación en el frente costero del Hotel Rosarito en el Espigón que sería adaptado para dicho fin.

Sin embargo, había algo que apremiaba y eran los gastos que generaba la embarcación “CELEBRATION”, la cual seguía anclada en el Puerto de San Diego, generando una gran cantidad de costos de operación. Por tal motivo tanto Hugo Torres como Alfonso Bustamante tratan de coadyuvar en el saneamiento de las finanzas de su nuevo socio americano Manuel Gamboa y el 1 de septiembre de 1993 Inversiones Rosarito S.A. de C.V. envía oficios a los entonces Secretarios de Desarrollo Social, Luis Donaldo Colosio Murrieta, de Comunicaciones y Transportes, Emilio Gamboa Patrón, y al de Turismo, Pedro Joaquín Coldwell, para que de manera temporal autorizaran en primera instancia el arribo de esa embarcación mediante el fondeo y amarre a una mono boya y en un segundo la autorización para ubicar barcazas en el área concesionada para permitir el desembarque de pasajeros.

Las gestiones y oficios no reciben eco de parte de las autoridades federales, hasta en tanto no se construyan las facilidades marítimas previo a la emisión de las autorizaciones correspondientes. Ante este hecho Manuel Gamboa, debería finiquitar sus compromisos con la embarcación “CELEBRATION”, dado que en el corto plazo no habría una solución viable para el arribo a aguas mexicanas de dicho Crucero.

Consientes de la problemática a la cual se enfrentó la empresa “PACIFIC CELEBRATION CRUISE LINES, INC”. para el arribo de su embarcación deciden continuar con los trámites correspondientes para poder contar con las instalaciones portuarias que permitieran el arribo de algún Crucero Turístico y el desembarque de sus pasajeros. Por lo que inician con actividades de análisis y estudio tanto de los requerimientos para tal objetivo, como la celebración de un estudio de mercado que le diera certidumbre sobre todo a Hugo Torres Chabert, respecto a las responsabilidades y obligaciones que adquiriría con la construcción de dichas instalaciones portuarias en el frente costero de su Hotel y el costo beneficio de las mismas.

Por su parte Alfonso Bustamante, al ver que el proyecto requeriría de tiempo y algo de inversión en la parte de análisis, decide salirse de dicho proyecto, y Manuel Gamboa, aprovechando que su madre era de origen mexicano, busca la doble nacionalidad y ahora sí crear una empresa mexicana en donde pudiera tener la personalidad jurídica y el control sobre los trámites que se realizarán ante las diversas autoridades de los tres niveles de Gobierno. Por tal motivo crea la empresa Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V. (ver inciso 2.7.1.), la cual sería más tarde asociada de la empresa de Hugo Torres Chabert, Inversiones Rosarito S.A. de

C.V. dueña de los terrenos colindantes y concesionario hasta ese momento del Espigón Playero.

Una vez que el tiempo ya no era factor determinante, debido a que Manuel Gamboa, había liquidado sus compromisos contractuales con la embarcación "CELEBRATION", decidieron evaluar si era la mejor opción sólo el espigón playero, el cual básicamente es una obra de protección contra la erosión marítima, pero no es lo más adecuado como instalación portuaria para el desembarque de pasajeros, teniendo que ampliar el objeto de la concesión para permitirles el arribo de embarcaciones y pasajeros.

Consciente, Hugo Torres, de la tramitología que implicaba la obtención de cualquier tipo de concesión y debido a sus compromisos Político - Administrativos, (cabe recordar que estaba en proceso la creación del Quinto Municipio Bajacaliforniano, ver subcapítulo 1.4.), muestra cierta apatía para continuar con la consecución de dicho objetivo, no obstante, Manuel Gamboa, consciente de los beneficios que dicho proyecto aportaría a sus participantes, lo convence de continuar con dicha proyecto comprometiéndose a realizar todas las gestiones que fueren necesarias ante los diferentes niveles de gobierno sin importunar al primero de ellos y sólo cuando fuera estrictamente necesario como propietario del predio colindante con el área que eventualmente fuera a ser concesionada.

Ambos aceptan el compromiso y deciden realizar una serie de estudios y proyecciones que avalen la viabilidad del proyecto y den más luz sobre los beneficios que pudieran aportar a ambas partes.

2.4. Perfil del Estudio de Mercado.

Inversiones Rosarito S.A. de C.V., Promociones Turísticas de Rosarito, S.A. de C.V. y Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V.[18] realizaron, en su momento, un estudio de mercado, respecto al potencial turístico que puede tener la zona, explotando básicamente aquel que desea hacer su ingreso a nuestro país por la vía marítima, tanto para la marina como para la terminal portuaria, mercado al que no se le ha dado la suficiente atención, con dicho estudio se fortalecería su intención de contar con las instalaciones portuarias ubicadas más al norte de la República Mexicana, con lo cual se convertirían de facto en el primer peldaño de la escalera náutica nacional.

Del estudio de mercado antes mencionado destaca el siguiente perfil, con el cual se corrobora el gran potencial, que hasta el momento se ha desaprovechado, debido a la falta de infraestructura. Asimismo se ha actualizado algunos datos sobresalientes que hacen aún más vigente este proyecto.

[18] Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V. y Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., serán analizadas en el subcapítulo 2.6, solo se mencionan aquí como referencia a este perfil de estudio de mercado y como constancia de que participaron de manera decidida desde la concepción del Proyecto.

2.4.1. Área de Mercado.

En ésta habitan alrededor de 20 millones de personas (abarcando desde Los Ángeles y hasta Tijuana), muchos de los cuales son turistas y/o profesionales que desarrollan convenciones en sus respectivas áreas de trabajo, los cuales demandan una serie de servicios turísticos e infraestructura necesaria para realizar sus actividades.

La Ciudad de San Diego, California, E.U.A., recibió durante 1995 a 12.9 millones de visitantes, quienes tuvieron una derrama económica de $3,451.00 millones de dólares americanos, lo cual originó que aproximadamente 115,000 Sandieguinos trabajaran en áreas directamente relacionadas con la Industria Turística, incluyendo Hoteles, Servicio de Alimentos, Atracciones y Transporte.

En el Centro de Convenciones de San Diego fueron realizados 226 eventos durante 1995, con una asistencia de 596,105 personas. Estos eventos representan una generación de recursos de $176’568,336.00 dólares americanos para la ciudad de San Diego, debido a los gastos que realizan los convencionistas que participan en dichos eventos.

En 1995 el promedio de ocupación de la Infraestructura hotelera de San Diego fue de 63.5% y el ingreso promedio por cuarto fue de $71.83, de acuerdo a datos proporcionados por la empresa de investigaciones turísticas “Smith Travel Research”. Cabe señalar que la Ciudad de San Diego cuenta con aproximadamente 460 hoteles y moteles los cuales tienen una capacidad de 45,000 habitaciones disponibles para los visitantes. Se estima que durante ese año arribaron al aeropuerto de San Diego 5’978,078 a través de 18 líneas aéreas y se calcula que 52’933,795 personas cruzaron a los Estados Unidos de Norteamérica, a través de las garitas internacionales de Otay y San Isidro.

Para 2009, a pesar de la crisis económica, dicha actividad se incrementó toda vez que San Diego fue visitado por 14.433 millones de personas, de los cuales 8.472 millones arribaron por vía aérea, el gasto de los visitantes a San Diego fue de 6 mil 858 millones de Dólares, durante ese año se celebraron 2,688 eventos o convenciones, teniendo un promedio anual de ocupación hotelera del 59.23% [19]

En lo referente al número de Cruceros que salieron desde San Diego durante 2007 se tiene que zaparon 238 embarcaciones a diferentes destinos, llevando un total de 857,000 pasajeros.

De acuerdo a los Datos del Censo de Población del año 2000[20], San Diego es la octava ciudad más grande en los Estados Unidos con una población de 1’266,731 habitantes sólo para la zona centro del condado de San Diego y para éste en conjunto, llega a tener 2’941,454 habitantes. Por lo que corresponde a Los Ángeles es considerada la segunda ciudad más grande de la

---

[19] *Indicadores Económicos Regionales del Condado de San Diego, California.* http://www.sdcounty.ca.gov/fg3/Internet_Library_Indicators/book0/book.html

[20] *Censo de Población Estados Unidos de América*. http://www.census.gov/

Unión Americana y cuenta con 3’834,340 habitantes en la zona centro y para el total del condado son 12’365,627.

Rangos de Edad.

Edad	San Diego	Los Ángeles
Menores de 18 años	24.0%	26.6%
18 – 24 años	12.4%	11.1%
25 – 44 años	34.0%	34.1%
45 – 64 años	19.1%	18.6%
65 años ó mas	10.5%	9.7%
Edad Promedio	32 años	32 años

En San Diego por cada 100 mujeres hay 101,7 hombres. Por cada 100 mujeres con más de 18 años hay 100.4 hombres. Por lo que se refiere a Los Ángeles por cada 100 mujeres había 99,4 hombres. Por cada 100 mujeres sobre los 18 años, había 97,5 hombres

Ingreso Promedio

Categoría	San Diego	Los Ángeles
Unidad de Convivencia	$ 43,733.00	$ 36,687.00
Por Familia	$ 67,060.00	$ 39,942.00
Hombres	$ 36,984.00	$ 31,880.00
Mujeres	$ 31,076.00	$ 30,197.00
Ingreso per capita promedio para la Ciudad	$ 67,609.00	$ 20,671.00

Índice de Pobreza

Categoría	San Diego	Los Ángeles
Individual	14.6%	22.16%
Familia	10.6%	18.3%
Menores de 18 años	20.0%	30.3%
mayores de 65 años	7.6%	12.6%

2.4.2. Demanda Potencial de Servicios.

Marina.

En un radio de 100 millas al norte de la frontera entre México y los Estados Unidos de Norteamérica, se encuentran ubicados los muelles internacionales de San Diego y en Los Ángeles San Pedro y Long Beach, los cuales cuentan con una capacidad instalada de más de 22 mil slips en sus

marinas, caso contrario ocurre al sur de esta frontera hasta Ensenada, en donde la capacidad para recibir embarcaciones recreativas turísticas no llega a sobrepasar las 600 posiciones de atraque, por lo que la creación y desarrollo de infraestructura de marinas en nuestro país, y sobre todo cercana a los Estados Unidos de Norteamérica, se hace indispensable, toda vez que atraería importantes flujos de turistas a la región, deseosos de viajar en sus veleros y barcos deportivos para atracar en un punto diferente al que tradicionalmente lo hacen.

Para los dueños de estos 22 mil yates recreativos, la construcción de la marina en las instalaciones del Hotel Rosarito, se convertiría en un atractivo más, ya que una vez que atraquen sus embarcaciones en su futura infraestructura, podrían ingresar a sus instalaciones para disfrutar de sus servicios. O bien recorrer la localidad, ya que, el Hotel Rosarito se encuentra en el centro del Municipio donde se encuentran ubicados la mayoría de los servidores turísticos.

El número de yates registrados en el estado California, hasta diciembre de 2009, de acuerdo a cifras del Departamento de Control Vehicular (DMV por sus siglas en Ingles) era de 906,988 embarcaciones de las cuales 892,953 son de placer. De ese gran total San Diego tenía registrados en total 65,555 de los cuales 64,264 son de placer, y Los Ángeles tiene en total 116,014 siendo de placer 114,796[21].

Sobre lo anterior es importante acotar que muchas de estas embarcaciones no se encuentran en el Agua debido a diversos factores, pero el principal es la falta de infraestructura en el estado de California, toda vez que por cuestiones ecológicas no se ha permitido construir un solo peine más, mucho menos alguna otra marina turística.

Un factor de vital importancia es que la marina proyectada, incentivaría la actividad de yates en la zona, toda vez que al convertirse en el primer peldaño de la escalera náutica podrían hacer una escala técnica o bien recibir auxilio en caso de requerirlo y de ahí partir hacia el siguiente peldaño que es “La Salina” y continuar su travesía al Sur, inclusive podrían organizarse regatas, que a la fecha no se hacen, con la seguridad de contar con diversas marinas en las costas del pacífico mexicano desde San Diego ó los Ángeles hacia Ensenada.

Terminal Portuaria.

Por lo que se refiere al flujo de Cruceros Turísticos, cabe hacer notar que hace 40 años sólo operaba un barco entre la costa oeste de los Estados Unidos de Norteamérica y el Pacífico Norte de México, particularmente al Puerto de Ensenada, sin embargo, a partir de 1981, ésta se ha incrementado como se muestra en el cuadro siguiente:

[21] *State of California. Department of Motor Vehicles. Total Vessel Registration by County*. http://dbw.ca.gov/PDF/VesselReg/Vessel09.pdf

Cuadro 1.- Movimiento de Cruceros y Pasajeros en el Puerto de Ensenada 1981-2009 (*)

Año	Número de	Número de	Variación (%)	
	Arribos	**Pasajeros**	**Arribos**	**Pasajeros**
1981	98	50,804		
1982	93	67,361	5.37	32.58
1983	110	70,289	- 5.10	32.59
1984	326	106,597	18.28	4.35
1985	299	130,678	196.36	51.66
1986	106	77,241	- 8.28	22.59
1987	245	88,264	- 64.55	- 40.89
1988	364	136,300	131.13	14.30
1989	419	167,700	48.16	56.30
1990	345	171,200	6.34	4.40
1991	675	360,791	- 5.18	16.98
1992	589	381,200	95.65	110.74
1993	647	358,974	- 12.70	2.80
1994	637	297,973	9.85	- 5.84
1995	597	287,573	- 1.54	- 16.99
1996 (**)	229	347,251	- 6.27	- 3.49
1997	231	334,837	-260.70	82.81
1998	221	327,773	0.87	-3.56
1999	216	334,072	-4.43	-4.37
2000	219	336,593	-2.26	1.92
2001	232	421,909	1.39	0.75
2002	151	319,019	5.94	5.94
2003	193	442,767	-34.91	-24.39
2004	240	568,725	27.81	38.79
2005	268	592,981	24.35	24.35
2006	258	596,456	11.67	4.26
2007	293	665,480	-3.73	0.59
2008	81	185,416	13.57	13.57
2009	55	122,967	-72.35	-72.14

(*) Fuente: Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 1981-1996. Proceso: Secretaría de Turismo del Estado de Baja California.

(**) Fuente: Administración Portuaria Integral Puerto de Ensenada. Serie Histórica 1996-2009. http://www.puertoensenada.com.mx/seriehistorica.htm

Del cuadro anterior observamos que en 1984 se dio el crecimiento más significativo de cruceros turísticos que arribaron a la ciudad de Ensenada, el cual se incrementó en 196.36% con respecto al año anterior (que no se ha vuelto a observar hasta nuestros días) y significó un aumento en la transportación de pasajeros en un 51.66% con respecto al mismo período. Es importante destacar que de 1981 a 1993 hubo un incrementó en el arribo de cruceros turísticos a la Ciudad de Ensenada en un 660%, y en lo referente al transporte de turistas

representó un incremento del 707.59% para el mismo período, sin embargo, en los años de 1994 y 1995 se observó un decremento de 7.72% en lo referente a la llegada de cruceros turísticos y de casi un 20% menos en lo que se refiere al desembarco de turistas.

Resalta 1996 en el cual a pesar de haber decrecido el arribo de cruceros tuvo un significativo repunte en el arribo de pasajeros, debido principalmente a la llegada de barcos con mayor capacidad. Desde esa fecha y hasta 2001 el arribo de embarcaciones y de pasajeros se mantuvo en una constante bastante importante, no obstante, en el período de 2002 y 2003 recayó volviéndose a recuperar sus promedios con los años anteriores en 2004 y hasta 2007. El 2008 marco el inicio de la debacle que vive hoy el Puerto de Ensenada en la cual ha decrecido tanto en arribo de embarcaciones sin precedentes en la historia del Puerto y en lo que se refiere a pasajeros a históricos no vistos desde 1988. Este período marca también el inicio de la crisis económica en la Unión Americana, el cual impacto definitivamente la actividad turística de Ensenada y de toda la región Norte de Baja California.

La puntilla a esta actividad fue el reciente anuncio, el 29 de abril de 2010, respecto a que ese día sería el último arribo del crucero “ELATION” a Ensenada luego de que la firma propietaria de la nave decidió cambiar su ruta, lo que significaría a Ensenada una abrupta caída en su economía, no sólo en el sector turístico, sino también a los servicios del Puerto, dicha información fue dada a conocer por el Director de la Administración Portuaria Integral Carlos Jáuregui González[22]. Por su parte el Delegado de Turismo Ángel León precisó que la salida del “ELATION” tendrá un severo impacto y obligaría a todo el sector, a replantear estrategias, para atraer otros cruceros y además apuntalar lo que se refiere a turismo local.

Esta embarcación inició sus arribos el 1 de junio del 2007 pertenece a “CARNIVAL CRUISE LINES” y tiene una capacidad para transportar 2,628 pasajeros y cuenta con una tripulación de 920 personas, los cuales, gastaban en promedio 70.00 dólares americanos durante su estadía en el Puerto, de acuerdo a estimaciones de la Secretaría de Turismo Local. El viaje del “ELATION” al Puerto de Ensenada, provocó que la ciudad no resintiera con tanta fuerza la salida del crucero “MONARCH OF THE SEAS” un año mas tarde, en octubre del 2008, aunque el panorama colapsara de nuevo en abril del 2009 por la alerta de Influenza AH1N1. A pesar de que las autoridades del Puerto están en pláticas con diferentes empresas navieras para que arriben a Ensenada, pero para que una nueva línea se quede en este Puerto no sería de inmediato, serían entre ocho meses y un año y medio, antes de que se programara una embarcación por lo que el panorama no es nada halagador.

Aunado a lo anterior debemos resaltar que la oferta turística en Ensenada no ha cambiado desde hace décadas, lo cual no ha generado mayor interés de parte del turista extranjero por llegar a esa localidad por vía marítima, además debemos enfatizar que esta terminal no ha sido desde hace mucho, más que Puerto de arribo final y sólo están llegando los barcos de itinerario de

[22] *Deja de llegar Crucero a Ensenada*. http://www.ensenada.net/noticias/nota.php?id=17184

reposicionamiento, naves que terminan temporada en Alaska y Hawai y hacen una muy breve escala en esta región para luego irse de nuevo al Caribe. Otras embarcaciones provienen de Los Ángeles y San Diego para dirigirse a Los Cabos, Mazatlán o Acapulco haciendo una breve escala en el Puerto de Ensenada de algunas horas.

De este tipo de arribos de embarcaciones se tiene la siguiente referencia a 2007 haciendo referencia a la compañía que hacía uso del Puerto:

Cuadro 2.- Cruceros Turísticos que hicieron uso del Puerto de Ensenada en 2007 (*)

Compañía	Ruta	N° de Arribos al Año
PRINCESS	Hawai	4
CARNIVAL	Los Angeles-Isla Catalina	104
CARNIVAL	San Diego-Los Cabos	52
ROYAL CARIBEAN	Los Angeles – San Diego	104
HOLLAND AMERICA LINE	Alaska	4
Celebrity Cruises	Hawaii	4

(*) Fuente: http://www.puertoensenada.com.mx/rutasturisticas.htm

La experiencia de que se tiene registro, en la cual llegaba un crucero ex profeso al Puerto de Ensenada proveniente de San Diego, era cubierto por el barco “PACIFIC STAR” que operaba diariamente por “STARLIGHT CRUISE, INC.” Dicho barco salía todos los días del puerto de San Diego a las 9:00 horas y regresaba a éste a las 22:30 horas, los pasajeros disfrutan de una estancia de 2:30 horas en la Ciudad de Ensenada, en la cual realizaban visitas a la ciudad, en donde aprovechaban para comer o comprar diversas artesanías o souvenirs.

El viaje en el crucero incluía los tres alimentos y tenía un costo, los sábados, de $89.00 dólares americanos y de $79.00 los demás días de la semana y para los menores de 12 años se les ofrecía una tarifa especial de $39.00. El barco contaba con 18 camarotes los cuales tenían una tarifa de $75.00 a $85.00 dólares americanos la travesía. Los pasajeros que deseaban extender su viaje podían optar por uno de los paquetes que incluían noches de hospedaje en Ensenada a un costo de $99.00 dólares americanos por persona en ocupación doble de lunes a viernes y $20.00 más para el caso de las noches de fin de semana o bien optar por el fin de semana completo por solo $139.00 dólares americanos en temporada baja y de $149.00 en temporada alta, hospedándose en los hoteles San Nicolás o Villa Marina.

Asimismo, ofrecían paquetes que incluían una noche de hospedaje y un partido de golf, hospedándose en el hotel Baja Beach and Tennis Club, en el cual se podía disfrutar de un partido de golf a un costo de $129.00 dólares americanos de lunes a viernes y de $149.00 sábados y domingos. El Pacific Star fue el crucero turístico que durante 1993 efectúo un mayor número de arribos al Puerto de Ensenada, B.C., con 346, transportando de 115,686 pasajeros lo cual representó el 53.47% del total de las embarcaciones que arribaron a este puerto y

transportó al 33.15% de los turistas que arribaron a este puerto por vía marítima, con un promedio de transportación de casi 450 pasajeros por arribo.

Cuadro 3.- Arribo de Cruceros Turísticos a Ensenada, B.C.
enero - diciembre 1993 (*)

Nombre del Crucero	Pasajeros	Arribos
JUBILEE	1,937	1
SOUTHWARD	70,574	100
PACIFIC STAR (**)	115,686	346
PRIDE OF SAN DIEGO	815	1
CROWN ODISSEY	1,875	3
ROTTERDAN	970	3
DAWN PRINCESS	1,918	2
TRILENE BIG GAME	37	2
SUPER MÉXICO	1,725	20
PACIFIC QUEEN	86	3
SPIRIT OF ADVENTURE	155	6
ROYAL STAR	52	3
SEARCHER	28	1
QUEEN ELIZABETHE R.	1,380	2
ROYAL POLARIS	1,337	28
SUPER USA	732	11
VIKING SERENADE	153,318	104
FREEWINDS	117	2
QUALIFIER EXCEL	40	2
MAROHIR (RUSO)	59	2
GOLDEN PRINCESS	2,105	2
PACIFIC PRINCESS	1,566	1
STARWARD	817	1
CROWN MONARCH	301	1
REGENT SEA	1,344	2
T o t a l	*358,974*	*647*

(*) Fuente: "Smith Travel Research" Cruise Ship to Ensenada 1993.
(**) Crucero que realizaba su recorrido entre el Puerto de San Diego, California y el de Ensenada, Baja California.

Sin embargo, los registros del Puerto de Ensenada muestran que a pesar de que para el período enero-mayo de 1994 nuevamente el crucero turístico "PACIFIC STAR", ocupó el primer lugar en número de arribos al Puerto de Ensenada, B.C. con un total de 149 lo que representó el 52.28% del total de las embarcaciones que arribaron a este destino. En lo referente al número de pasajeros transportados ocupó el segundo lugar con 48,233 pasajeros que significaron el 33.74% del total de turistas que llegaron a Ensenada por vía marítima. No volvió a llegar suspendiendo sus actividades en el Puerto de

Ensenada, sin que hasta la fecha se cuente con la intención de alguna línea marítima de explotar la ruta San Diego o Los Ángeles – Ensenada.

Por lo que se refiere al Proyecto de la Terminal Portuaria de Rosarito, en todo momento se contempló traer una línea naviera que no estuviera trabajando en la zona para no entrar en competencia, la cual consideramos que favorecía al proyecto materia de estudio, con respecto a Ensenada, y de llegar a captar parte de estos cruceros, no afectaría a los que ya recibe este último Puerto, toda vez que el crucero turístico que atracaría frente a las playas del Hotel Rosarito nunca había llegado a Ensenada y transportaría diariamente un volumen de 1,500 personas lo que significaría al año un promedio de 400,000 visitantes extranjeros, dicho volumen de turistas serían considerados como viajantes nuevos que buscan otras alternativas a las que tradicionalmente ofrecen las embarcaciones que navegan al Puerto de Ensenada, B.C.

Se consideró en su momento que se tenía una ventaja competitiva debido a la cercanía con el Puerto de San Diego, por lo cual se podrían programar dos arribos diarios, cosa que Ensenada no podría ofrecer, de esta forma los pasajeros que llegaran en la embarcación matutina podrían quedarse todo el día en Rosarito y regresar en el crucero nocturno sin necesidad de hospedarse en algún hotel, siendo mayor su interés que sólo el hecho de estar unas horas como sucede con Ensenada.

2.4.3. Pronóstico y Perfil de la Demanda.

Marina.

Se estima que para la región la ocupación promedio de las marinas se estaría situando entre el 90 y 100% de la capacidad instalada, para ello hay que observar Marina Coral y Puerto La Salina en Ensenada en donde fue mayor la demanda de espacios a la capacidad instalada en dichas marinas.

Para estas dos marinas se han firmado contratos a largo plazo con los dueños de las embarcaciones ya que, por su cercanía con la Unión Americana, mantienen su embarcación en un lugar seguro y salen a viajar por la zona para volver a atracar en dichas marinas, además existe un incentivo extra, de acuerdo con la legislación americana el hecho de ser propietarios de una embarcación deben pagar un impuesto especial por dicha embarcación, sin embargo, al estar fuera de los Estados Unidos están exentos de dicho gravamen, lo que hace más atractivo tener sus embarcaciones en aguas mexicanas.

Tal y como se ha mencionado anteriormente, un aspecto importante que debe ser tomado en consideración es el hecho de que las marinas de la Costa Oeste de los Estados Unidos, en particular de California, se encuentran saturadas y son insuficientes para atender el crecimiento del mercado. Esa demanda insatisfecha puede ser atendida en México de contar con las condiciones que faciliten la internación y permanencia de las embarcaciones.

El principal mercado potencial de embarcaciones mayores está conformado por los barcos de entre 30’ y 55’ de eslora, el cual enfrenta

limitaciones para navegar grandes distancias, debido a su menor autonomía. Por lo que la escala de la marina de Rosarito, es necesaria para darles la certeza de navegabilidad segura en caso de alguna eventualidad.

El mercado marca que la mayoría de los slips o puntos de atraque, requeridos para las embarcaciones es mayor de 30' siendo el peine estándar de 40', la cual estaba considerada para la marina del Hotel Rosarito, colocando a los mega yates en las cabeceras de los peines, lo anterior se desprende de la información recabada en marinas de Los Ángeles y San Diego en donde las posiciones para embarcaciones menores de 30' estás subocupadas. Las tarifas de cobro por estadía varían de acuerdo al tipo de contrato, tiempo de estancia en la marina y dimensiones de la embarcación, pero tomando un promedio general se estimó para cuestiones de oportunidad y desarrollo del proyecto un costo de cinco dólares por pie por día.

Además de estos costos se considera el uso de la rampa que varía entre 20 y 30 dólares, el derecho a dormir en la embarcación asciende en promedio 50 dólares por persona/mes, los cuales son extremadamente competitivos con los costos de la Unión Americana los cuales llegan a ser superiores entre un 200 y 300%. Un rubro que cobra mucha importancia es el uso de la marina seca en la cual casi todos los dueños de las embarcaciones hacen uso para reparar y dar mantenimiento personalmente a sus embarcaciones, es una práctica muy común que los identifica como "hombres de mar". Aunado a lo anterior se debe considerar los pagos por servicio eléctrico, TV por cable, agua, avituallamiento, Hotel, restaurante, mini súper, combustible, bombeo de sentinas, estacionamiento, baños y vestidores, principalmente.

Sólo a manera de ejemplo, sí consideramos que el promedio de embarcaciones sería de 30' las que arribaran a las instalaciones del Proyecto Rosarito Marina Resort a 1 dólar el pie en las 350 posiciones de atraque se tendría un ingreso anual de $ 3,832,500.00 de dólares, sólo por ese concepto, faltaría agregar los servicios mencionados, en el párrafo anterior.

Paralelo al estudio realizado por Rosarito Marina Resort, S.A. de C.V. durante el segundo semestre de 1999, FONATUR realizó una investigación con el objeto de conocer la probable respuesta del mercado náutico del Suroeste de los Estados Unidos, en particular de California y Arizona, al Proyecto de la Escalera Náutica. Es importante acotar que el estudio de FONATUR, comete una serie de errores al mezclar la información de arribo de cruceros turísticos con yates y veleros, que son los que hacen uso de las marinas, (ver estudio FONATUR e información del cuadro *Movimiento de Cruceros y Pasajeros en el Puerto de Ensenada 1981-2009* de este documento), por lo que sólo hemos rescatado lo importante y cotejable en materia de marinas turísticas.

El mercado real siempre se centro en el estado de California, no obstante, mucha de la información del estudio realizado por FONATUR[23] confirma nuestra evaluación, por ejemplo en caso del Puente terrestre es utilizado por embarcaciones menores a 30' de eslora que deciden botar sus embarcaciones en

[23] *Escalera Náutica del Mar de Cortés: El Megaproyecto turístico del siglo XXI*. **http://www.escaleranautica.com/general.html**

las marinas de Ensenada, toda vez que sus embarcaciones no tienen la autonomía necesaria para hacer el recorrido por vía marítima, lo cual ratifica que de existir la marina en Rosarito podrían hacer una escala técnica en ésta o bien continuar su recorrido hasta Ensenada con la seguridad, en caso de requerirlo, de poder ser auxiliados por el personal de dicha instalación marítima.

El estudio, considera que los segmentos hacia los que se orienta su proyecto son el grupo de remolcables y el de embarcaciones marítimas mayores de 30' registradas en el estado de California y de más de 40' de eslora registradas en Oregon y Washington, que cuentan con ayudas para la navegación y tanques de combustibles con más de 300 galones de capacidad en el caso de las embarcaciones de motor, y cuyos propietarios disponen de más de 20 días para vacacionar. Dichas embarcaciones podrían ser recibidas sin problemas en las instalaciones del Hotel Rosarito.

Tanto el estudio realizado por Rosarito Marina Resort S.A. de C.V. como el de FONATUR, concluyen que en promedio, los propietarios de las embarcaciones a las cuales van encaminados dichos proyectos es el siguiente:

- 73% son mayores de 45 años.
- 54 % son profesionistas o dueños de su negocio.
- 56 % son retirados
- 62 % ganan más de $100,000.00 USD al año.
- 100% viajan con familia o amigos.
- 50% consideraría dejar su embarcación por un tiempo prolongado en Marinas Mexicanas.
- 185 dólares es el gasto promedio diario por persona durante la travesía.

Existen algunas particularidades de acuerdo al tipo de embarcación, por ejemplo de los propietarios de embarcaciones entre 30' y 55' de eslora viajan 95 millas náuticas en promedio por día, mientras que los mayores a 55' hacen recorridos de 78 millas náuticas promedio al día y los propietarios de las embarcaciones remolcables navega distancias menores a 50 millas. Referente a los primeros de estos, el 10% utiliza tripulación pagada, mientras que los segundos lo hacen en el 24% de los casos.

La cuestión de inseguridad no es un factor que por el momento inhibe la actividad marítimo-recreativa, éste es un foco rojo durante la estadía en territorio nacional, por lo que se deberá garantizar la seguridad de sus embarcaciones y personal mientras se encuentren atracadas en la marina turística. En cuestión de navegabilidad, volvemos a lo señalado anteriormente, su preocupación se centra en la seguridad para volver a regresar a sus lugares de origen por lo que la creación de obras de infraestructura es vital para poder garantizar dicha certidumbre.

El estudio de FONATUR menciona que más de la mitad de los propietarios de embarcaciones encuestados viajan fuera de sus marinas tres o más veces al año y una tercera parte más de 10 veces; un tercio realizó viajes con una duración

de 15 noches ó más durante los últimos tres años y navegan entre cuatro y diez horas por día en una distancia promedio del orden de 65 millas náuticas.

Las principales razones por las que viajan a México son, el buen clima garantizado, el descanso y la relajación, la gente y la ecología. Es importante destacar que es un turismo de alta repetitividad, ya que el 64% de los propietarios de barcos de motor y el 74% de los de veleros manifestaron que definitivamente regresarían a las aguas mexicanas.

Terminal Portuaria.

Ensenada se constituye, después de Rosarito, en el segundo puerto de entrada desde el Norte por el litoral del Pacífico. Sin embargo, como se vio en el inciso 2.3.2., su actividad se ha visto mermada considerablemente ya que en 2009 recibieron sólo 55 cruceros turísticos que transportaron 122,967 pasajeros.

La puesta en operación de la terminal portuaria, podría garantizar dos arribos desde el Puerto de San Diego dado que se encuentra a 30 millas náuticas lo cual sería un incentivo para los viajantes en dichos cruceros, ya que arribarían por la mañana pudiendo regresar en el crucero de la noche y aprovechar un mayor tiempo de estadía en el poblado. Por lo que se refiere a otro crucero que arribe de Long Beach, éste sólo podría llegar una vez por día con una estancia de 3 horas en las cuales los viajeros podrían recorrer las calles de Rosarito, hacer compras y probar la famosa “Langosta Puerto Nuevo”.

Un factor que cobra importancia, el cual parecería contradictorio, es la inseguridad y las largas filas en la línea de San Isidro y Otay, ya que en fines de semana llegan a hacer hasta tres horas para cruzar dicha frontera, amén de los retenes que se instalan durante el trayecto de Rosarito a San Isidro o a la Garita de Otay, esta opción de transporte podría incentivar el arribo de turistas de una manera más segura y sin sufrir los inconvenientes del traslado por tierra.

A pesar de que no se puede inhibir la llegada de jóvenes a través de los cruceros turísticos, el perfil de pasajeros que se desea es el turismo familiar y de personas mayores, los cuales tienen un mayor ingreso per cápita, (ver inciso 2.4.1.), sin embargo, tomando en consideración que el gasto promedio actual en Rosarito que es de 49 dólares, sin tomar en consideración el hospedaje, (ver subcapítulo 1.3.), y tomando en consideración el gasto promedio de los visitantes que arribaban a Ensenada, se incrementaría el gasto en el Municipio con la consabida mejora en la calidad de vida de sus habitantes (ver inciso 2.4.2). Además debe tomarse en consideración que son turistas que por el momento no llegan a la localidad y que siendo muy conservadores llegarían de manera cotidiana 1,000 personas diarias sería una excelente oportunidad de negocios.

2.4.4. Propuesta de Acción.

El proyecto fue concebido, primero, para dar a ganar dinero a los Inversionistas y convertirse en un detonador del Turismo Regional, muchas veces hemos escuchado por parte de José Eusebio Salgado y Salgado, en su catedra de Derecho Marítimo, que “*los mexicanos le hemos dado la espalda al mar*”, pero,

este tipo de proyectos, por lo menos en el aspecto turístico, pueden revertir paulatinamente esa tendencia.

El proyecto sigue tan vigente ahora como cuando fue concebido y como se pudo observar a lo largo del presente capítulo hay un mercado creciente que no ha sido atendido, generando una expectativa latente para cuando éste pudiera llegar a concluirse.

Tal y como se verá en los subsiguientes capítulos, la toma de decisiones aceleradas y dejar de lado su concreción, puesta en marcha y eventual operación, no han permitido que dicho proyecto pueda destacarse, pese a ello, este puede inclusive detonar el otro Proyecto que inició Inversiones Rosarito S.A. de C.V. y que no ha rendido los frutos que se esperaban (ver subcapítulo 4.6.3.), el cual reemplazó la importancia de la terminal portuaria y marina.

Los Inversionistas y compañías Navieras que deseen participar deben evaluar con mayor detenimiento la gran oportunidad que tiene el proyecto, el cual rendirá importantes ganancias a mediano y largo plazo, y servirá de detonador de la Región.

A partir del 2006 en donde se recrudeció la lucha contra el crimen organizado, la región no ha quedado exenta a dicha violencia por lo que los Inversionistas deberán tener mucha coordinación y auxilio de parte de las autoridades de los tres niveles de gobierno para salvaguardar la seguridad de las instalaciones y sobre todo que éstas no sean utilizadas como trampolín para transportar la droga hacia la Unión Americana o que la Marina se convierta en receptora de las embarcaciones que transporten este tipo de estupefacientes.

2.5. Concepción del Proyecto.

El proyecto contempla la construcción de la terminal portuaria la cual recibiría de manera simultanea dos embarcaciones de hasta 13,800 toneladas de desplazamiento, sin embargo, se tenía contemplado en el mediano y largo plazo que en la parte poniente del rompeolas podrían atracar otros dos Cruceros Turísticos, lo cual estaría sujeto a la demanda de arribos a la terminal portuaria.

En lo referente a la marina, se había planteado la construcción de un canal de navegación sobre el Río Rosarito que permitiera a las embarcaciones llegar a un terreno, hasta ahora desocupado, dentro de la propiedad de Hugo Torres Chabert, el cual seria dragado para tener una marina interior, pero, en 1998, durante el fenómeno de “El Niño” dicho río trajo en su cauce muchos desperdicios y animales muertos amarrados a grandes árboles que fueron arrastrados por la corriente del agua que generaron las lluvias, con lo cual se reconsideró y solamente se construiría la marina en las aguas de mar, y la escollera sur sería recorrida a la parte norte de dicha desembocadura del Río y no en la sur como estaba contemplado. (Ver Anexo 1 Perspectiva Aérea, Anexo 2 Conjunto Aéreo y Anexo 3 Plano Planta de Conjunto)

Además de lo anteriormente descrito, el proyecto incluiría la construcción de 250 nuevas suites (Nuevo Condo-Hotel) y de un Hotel calidad Gran Turismo con 350 habitaciones, estacionamiento para 500 automóviles. Asimismo, se construirían 6

canchas de tenis, SPA tipo Europeo, Gimnasio, Restaurantes de Comida Nacional e Internacional, Albercas y demás servicios necesarios para que el hotel fuera clasificado dentro de la categoría de Gran Turismo. (Ver Anexo 4 Nuevo Hotel Rosarito Marina Resort, Anexo 5 Acceso Principal y Anexo 6 Jardines)

2.5.1. Descripción de la Obra y Montos de Inversión.

La obra esta autorizada, a través de la Concesión otorgada por el Gobierno Federal, para la Construcción de una terminal portuaria, un Rompeolas norponiente y escollera Sur, dentro de la superficie marítima que se generaría en donde se encontraría la marina turística con siete peines que albergarían a 350 slips o posiciones de atraque, además de contar con terminal de combustible, rampa o botadero, marina seca, grúa y demás facilidades para las embarcaciones y sus pasajeros.

En el siguiente cuadro se mencionan los montos de inversión así como los renglones en los cuales serían invertidos, y que fueron presentados en la solicitud de concesión ante la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

Inversión Requerida	
Inversión Fija	
Construcciones:	39’646,898.00
Maquinaria y Equipo:	19’444,500.00
Terrenos:	3’000,000.00
Transporte:	1’240,000.00
Mobiliario de Oficina:	571,900.00
Instalaciones:	3’873,500.00
Subtotal:	67’776,798.00
Inversión Diferida.	
Construcciones:	2’500,000.00
Capacitación y Desarrollo:	500,000.00
Puesta en Marcha:	1’500,000.00
Depósitos en Garantía:	2’500,000.00
Otros:	500,000.00
Subtotal:	7’500,000.00
Capital de Trabajo:	2’258,503.94
Total de Inversión Requerida:	77’535,101.94
Aportación de los socios:	31’014,040.77
Crédito Bancario:	46’521,061.17

Las cantidades expresadas anteriormente son en dólares americanos. El monto del crédito bancario sería pagadero a 30 años con un interés anual neto del 12%. El proyecto se contempló para que en un plazo de 36 meses se llevaría a cabo la construcción de la marina, terminal portuaria así como de la escollera, rompeolas e instalaciones del Hotel, con un plazo de gracia de 12 meses más por cualquier posible imprevisto o contingencia, sin embargo, como la obra está proyectada mediante la construcción de fases sucesivas se pretendía que pudieran ser utilizadas partes del megaproyecto conforme fueran siendo concluidas y acondicionadas para el adecuado uso de los viajantes.

2.6. Marco Legal. Obtención de la Concesión.

A nivel de comentario, sin que haya sido el caso del presente estudio, quisiera mencionar que si bien es cierto especialistas en Derecho Marítimo han señalado que la única Secretaria que no participa en la actividad Marítima es la Secretaría de la Reforma Agraria, no obstante, de acuerdo a mi experiencia, sólo en lo referente a la obtención de la concesión hasta esta Secretaría tiene algo que ver en relación a la tenencia de la tierra de los terrenos colindantes a la instalación Portuaria (cuando corresponden al tipo de propiedad social sea esta ejidal, comunal, terrenos nacionales o demás regulados por esta Secretaría). En términos generales las dos Secretarías que participan en la obtención de una concesión del tipo que nos ocupa serían las expresadas en los siguientes incisos.

2.6.1. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Esta Secretaría, a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, es la encargada de regular cualquier actividad relacionada con la obtención de concesiones y operación marítima en aguas nacionales. Para el caso de la obtención de la concesión existen dos tipos: las que se encuentran dentro de la Administración Portuaria Integral (API's) y las que están fuera de su ámbito de influencia y que se asignan de manera directa; ésta última es la que nos ocupa para el caso de nuestro estudio.

Para el otorgamiento de una concesión se señala en el artículo 16 fracción IV de la Ley de Puertos lo siguiente:

> "***Artículo 16.-*** *La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría* (de Comunicaciones y Transportes), *a la que, sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias de la Administración Pública Federal, corresponderá:*
> *"IV. Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones a que se refiere esta Ley, así como verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación, renovación o revocación;"*[24]

Los requisitos para la obtención de la Concesión deberán ir acompañados, ahora, de la Solicitud de Trámite para la Expedición de la Concesión Fuera de las Áreas Concesionadas a una Administración Portuaria Integral, para construir y

[24] *Ley de Puertos.* **Diario Oficial de la Federación.** 19 de julio de 1993. p. 7.

operar terminales, marinas e instalaciones portuarias de uso particular, que se adjudiquen directamente, para lo cual en la actualidad han diseñado un formato que deberá contener la información que estipula el artículo 17 del Reglamento de la Ley de Puertos (Ver Anexo 7. Solicitud de Trámite para la Expedición de la Concesión)[25].

Este Reglamento de la Ley de Puertos establece los requisitos para que se otorgue la concesión materia del presente estudio que a la letra dice:

> ***"Artículo 17.-*** *Las solicitudes de concesiones sobre bienes de dominio público de la Federación, que se adjudiquen directamente a los propietarios de los terrenos colindantes, deberán contener la siguiente información y documentación.*
> *"1. La escritura constitutiva de la persona moral, inscrita en el Registro Público de Comercio o acta de nacimiento de la persona física, según sea el caso. Ambos documentos debidamente certificados.*
> *"2. Los poderes y nombramientos que haya otorgado el solicitante al que, en su caso, promueva en su nombre;*
> *"3. La descripción de la obra que se pretenda construir.*
> *"4. Los proyectos, general y ejecutivos, correspondientes;*
> *"5. La descripción de los servicios que se pretendan prestar;*
> *"6. La acreditación de que cuenta con los recursos financieros, materiales y humanos para realizar el proyecto;*
> *"7. Los títulos de propiedad de los terrenos colindantes, inscritos en el Registro Público de la propiedad y certificados por fedatario público;*
> *"8. La demás información que el solicitante considere conveniente.*
> *La Secretaría podrá requerir información adicional relacionada con la concesión solicitada y resolverá en un plazo no mayor de sesenta días hábiles, a partir de que se cumplan los anteriores requisitos. En caso de que no responda, se considerará denegada"*[26]*.*

Entre esta información adicional para el caso de estudio, llama la atención, el hecho de solicitar a los vecinos aledaños al área donde se construiría la Instalación Marítimo-Portuaria, su beneplácito y renuncia para llevar a cabo cualquier otro tipo de obra marítima colindante con la solicitada.

Aunado a lo establecido en el artículo 17 del Reglamento de la Ley de Puertos, además deberá presentarse lo señalado en el artículo 8° del mismo que a la letra dice:

---

[25] Solicitud de Trámite para la Expedición de la concesión fuera de las áreas concesionadas a una Administración Portuaria Integral, para construir y operar terminales, marinas e instalaciones portuarias de uso particular, que se adjudiquen directamente http://aplicaciones4.sct.gob.mx/sipmm/pgMuestraFormato.jsp?Modo=Despliega&cDscTituloFormato=SOLICITUD%20DE%20TRAMITE%20/%20VENTANILLA%20UNICA&iCveFormato=1,2,90,3

[26] *Reglamento a la Ley de Puertos.* **Diario Oficial de la Federación.** 8 de agosto de 2000. p. 3.

> "***Artículo 8o.*** *Las solicitudes para ejecutar obras, deberán contener los requisitos establecidos en las fracciones I a IV y VI del artículo 17 de este Reglamento, además de lo siguiente:*
> *"I. Los montos de inversión;*
> *"II. Título de concesión, en su caso, de la zona federal marítimo terrestre o zona federal terrestre; y,*
> *"III. Autorización en materia de impacto ambiental para realizar la obra.*
> *"La Secretaría deberá dar respuesta a las solicitudes en un plazo que no exceda de cuarenta y cinco días naturales contados a partir de la recepción de la misma".* [27]

Este artículo fue reformado el 8 de agosto de 2000, ya que cuando se promulgó el 21 de noviembre de 1994, dicho reglamento en el mismo artículo decía a la letra:

> "***Artículo 8° (derogado).-*** *La Solicitud para ejecutar obras deberá ser acompañada de:*
>
> *"I.- Los proyectos generales y ejecutivos;*
> *"II.- El programa de ejecución respectivo;*
> *"III.- Los aspectos relativos a las técnicas de construcción, y*
> *"IV.- Los montos de inversión".* [28]

No obstante lo anterior, la solicitud de concesión del caso de estudio, debió ser acompañada sólo por el Proyecto Ejecutivo del Proyecto y los montos Generales de Inversión, señalados en el inciso 2.5.1, y las obras iban siendo autorizadas de conformidad con las necesidades del proyecto como se verá mas adelante. Destaca que a pesar de que sólo era solicitada parte de la información que hoy es requerida en el artículo 8° antes mencionado, sería para darle justificación legal con la reforma de agosto de 2000. Lo curioso de ambos artículos es que el 17 señala un plazo de 60 días y el 8° de 45, lo cual en la actualidad se presta a confusión sobre cual es el que tiene prioridad sobre el otro.

Para el caso de la Concesión que nos ocupa resaltan la búsqueda de las siguientes características que debería contener dicha documento y que se enuncia en los siguientes artículos de la Ley de Puertos:

"Artículo 6º.	*La Secretaría autorizará para navegación de altura a las terminales de uso particular y a las marinas que no formen parte de algún puerto, cuando cuenten con las instalaciones necesarias".* [29]
Clasificación de los Puertos	
Por su Navegación *"Artículo 9º. Fracc. I Inciso a.*	*Altura, cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e*

[27] *Ibídem*. p. 2
[28] *Reglamento de Ley de Puertos*. **Diario Oficial de la Federación.** 21 de noviembre de 1994. p. 110.
[29] *Ley de Puertos.* **Diario Oficial de la Federación.** 19 de julio de 1993. p. 2.

	internacionales."[30]
Por sus instalaciones y Servicios *"Artículo 9º. Fracc. II Inciso d.*	*Turísticos, cuando se dediquen, preponderantemente, a la actividad de cruceros turísticos y marinas".*[31]
Por su Uso *"Artículo 10º. Fracción II*	*Particulares, cuando el titular las destine para sus propios fines, y a los de terceros mediante contrato".*[32]
Facultades de la Secretaría	
"Artículo 16° Fracción III	*Autorizar para navegación de altura terminales de uso particular y marinas, cuando no se encuentren dentro de un puerto".*[33]

El artículo 6° y 16° fracción III parecen redundantes pero de acuerdo con la Capitanía de Puerto de Rosarito, no ven tal y sí por el contrario ven la posibilidad de negar de acuerdo a su criterio el arribo de embarcaciones en Navegación de Altura, lo cual sería bastante defendible ante la autoridad judicial federal en su caso.

Sobre este particular en los Apuntes de la Cátedra sobre Derecho Marítimo que imparte José Eusebio Salgado y Salgado, hace referencia a los tipos de Tráficos Marítimos:

"A) De altura.
"B) De cabotaje:
"a) Nacional.
"b) Internacional.
"c) Mixto.
"C) Costanero:
"a) Nacional.
"b) Internacional.
"c) Mixto.
"D) Interior"[34]*.*

Lo cual sería contradictorio para el presente estudio toda vez que como señala en dichos Apuntes "*el tráfico marítimo de altura es el que se realiza por un buque a través de los mares u océanos, conociéndose también con el nombre de transoceánico o de ultramar"*[35], cosa que no sucede en el caso de estudio toda vez que ambos se encuentran en la misma costa del Pacífico, siendo, de acuerdo a dichos apuntes, avalados por la Enciclopedia General del Mar, el Diccionario de la Lengua Española, así como de diversos autores del Derecho Marítimo, nos encontraríamos en el supuesto B) Cabotaje b) Internacional, para el cual se señala que "*el cabotaje, como ya vimos puede ser internacional, es decir, el que se realiza a lo largo de un mismo litoral entre un puerto nacional y un puerto*

[30] *Ídem.*
[31] *Ibídem.* pp. 2-3.
[32] *Ibídem.* p. 3
[33] *Ídem.*
[34] *Dr. José Eusebio Salgado y Salgado.* **Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo. Capítulo XIII El Tráfico Marítimo en la Legislación Mexicana.** FES Acatlán UNAM. p. 23-24
[35] *Ibídem.* p. 24

extranjero"[36], sin embargo, y a pesar de la falta de conocimiento de los Legisladores Nacionales en Materia de Derecho Marítimo, lo cual hace que la Ley este divorciada de la realidad Marítima Nacional e Internacional, no obstante, debemos acatar la Legislación vigente en la materia.

2.6.2. Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Aunque ahora esta Secretaría es la autoridad reguladora de ambos tipos de concesión y permiso, en su momento fue la Secretaría de Desarrollo Social, quien otorgaba en concesión la Zona Federal Marítimo Terrestre y la Secretaría de Medio Ambiente Recursos Naturales y Pesca la Manifestación de Impacto Ambiental.

Zona Federal Marítimo Terrestre

En lo relativo a la Zona Federal Marítimo Terrestre, en lo que concierne a nuestro estudio, la Ley General de Bienes Nacionales, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de mayo de 2004, reformada y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de agosto de 2007, destaca lo siguiente:

"Artículo 7° Fracc. V	*Son bienes de uso común la Zona Federal Marítimo Terrestre".*[37]
"Artículo 119° Fracc. I	*Cuando la costa presente playas, la zona federal marítimo terrestre estará constituida por la faja de veinte metros de ancho de tierra firme, transitable y contigua a dichas playas".*[38]
"Artículo 119° Fracc. IV	*En el caso de marinas artificiales o esteros dedicados a la acuacultura, no se delimitará zona federal marítimo terrestre, cuando entre dichas marinas o esteros y el mar medie una zona federal marítimo terrestre. La zona federal marítimo terrestre correspondiente a las marinas que no se encuentren en este supuesto, no excederá de tres metros de ancho y se delimitará procurando que no interfiera con el uso o destino de sus instalaciones".*[39]
"Artículo 120°	*El Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, promoverá el uso y aprovechamiento sustentables de la zona federal marítimo terrestre y los terrenos ganados al mar. Con este objetivo, dicha dependencia, previamente, en coordinación con las demás que conforme a la materia deban intervenir, establecerá las normas y políticas aplicables, considerando los*

[36] *Ídem*.
[37] *Ley General de Bienes Nacionales*. **Diario Oficial de la Federación**. 31 de agosto de 2007. p. 5
[38] *Ibídem*. p. 46.
[39] *Ídem.*

	planes y programas de desarrollo urbano, el ordenamiento ecológico, la satisfacción de los requerimientos de la navegación y el comercio marítimo, la defensa del país, el impulso a las actividades de pesca y acuacultura, así como el fomento de las actividades turísticas y recreativas. *El Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, podrá celebrar convenios o acuerdos de coordinación con el objeto de que los gobiernos de los estados y los municipios, en su caso, administren, conserven y vigilen dichos bienes".*[40]
"Artículo 123° segundo párrafo	*Cuando se cuente con concesión, permiso o autorización de autoridad competente para el aprovechamiento, explotación o realización de actividades reguladas por otras leyes, incluidas las relacionadas con marinas, instalaciones marítimo-portuarias, pesqueras o acuícolas y se requiera del aprovechamiento de la zona federal marítimo terrestre, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales otorgará de inmediato la concesión respectiva, excepto cuando se afecten derechos de preferencia de los colindantes o de otros concesionarios, sin perjuicio de que se cumpla la normatividad general que para cada aprovechamiento, explotación o actividad expida previamente dicha Dependencia en lo tocante a la zona federal marítimo terrestre"*[41]*.*

Resalta lo establecido en el segundo párrafo del artículo 123 ya que para obtener una concesión para el aprovechamiento, explotación o realización de actividades reguladas por otras leyes, incluidas las relacionadas con marinas, instalaciones marítimo-portuarias, como se vio en el inciso anterior, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, solicita la concesión de la Zona Federal Marítimo Terrestre para otorgar dicha concesión, contradictorio, ¡no es así! Asimismo, se tiene contemplado solicitar la modificación a tres metros de dicha zona, ganando con ello mayor parte operativa de la terminal portuaria y marina turística.

Por lo que corresponde al Reglamento para el Uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos Ganados al Mar, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de agosto de 1991, en lo relativo a la obtención de la concesión de la misma, establece en su artículo 24 lo siguiente:

[40] *Ibídem.* p. 47.
[41] *Ibídem.* p. 48.

> ***"Artículo 24.-*** *Cuando en igualdad de circunstancias existan particulares interesados en usar, aprovechar o explotar la zona federal marítimo terrestre y los terrenos ganados al mar o a cualquier otro depósito de aguas marítimas, la Secretaría a fin de otorgar las concesiones o permisos correspondientes deberá observar el siguiente orden de prelación:*
> *"I. Últimos propietarios de los terrenos que como consecuencia de los movimientos marítimos hayan pasado a formar parte de la zona federal marítimo terrestre;*
> *"II. Solicitantes de prórroga de concesión o permiso, siempre y cuando hayan cumplido con las disposiciones de la Ley, del Reglamento y de la concesión o permiso;*
> *"III. Solicitantes cuya inversión sea importante y coadyuve al desarrollo urbano y socioeconómico del lugar y sea compatible con los programas maestros de control y aprovechamiento de la zona federal marítimo terrestre;*
> *"IV. Ejidos o comunidades colindantes;*
> *"V. Propietarios o legítimos poseedores de los terrenos colindantes con las áreas de que se trate;*
> *"VI. Cooperativas de pescadores;*
> *"VII. Concesionarios o permisionarios por parte de autoridad competente, para explotar materiales que se encuentren dentro de la zona federal marítimo terrestre; y*
> *"VIII. Los demás solicitantes.*
> *"Cuando concurran personas a las que en términos de este artículo les corresponda el mismo orden de preferencia, la Secretaría determinará a cuál de ellas otorgará la concesión o el permiso correspondiente, según la importancia de la actividad".*[42]

Durante el proceso de obtención de la Concesión, materia de nuestro estudio, se requería presentar la concesión para el uso, aprovechamiento y/o explotación de la Zona Federal Marítimo Terrestre colindante con las obras a ser concesionadas, afortunadamente, Inversiones Rosarito S.A. de C.V., había obtenido desde julio de 1993, de la entonces Secretaría de Desarrollo Social, dicha concesión de conformidad con el título de concesión DZF-352/93 de 30 de julio de 1993, mediante el cual quedó facultada para usar, aprovechar y/o explotar una superficie de 12,639.85 m2 de zona federal marítimo terrestre y/o terrenos ganados al mar, localizados en playas de Rosarito, Municipio de Tijuana, Edo. de Baja California, exclusivamente para ornato y jardinería por un periodo de vigencia de 10 años que venció el 30 de julio de 2003, aunque se solicitó nuevamente la prórroga de dicha concesión. Cabe destacar que la Concesión DZF-352/93, ya había sido prorrogada de la Z.F. -02-N-1767-82, Exp. 406/19940 de fecha 19 de noviembre de 1982.

A pesar de lo expresado en los párrafos anteriores, se requirió modificar parte de esta concesión, ya que se construiría sobre esta zona federal marítimo terrestre, la cual había sido concesionada para uso de "jardinería y ornato" por lo

[42] *Reglamento para el Uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos Ganados al Mar*. **Diario Oficial de la Federación.** 21 de agosto de 1991, p. 5.

que se solicitó su modificación de uso sobre un área de 600m^2 que sería cambiado por el de “Uso General” mediante oficio BIOU-ZFMT-122.3.4.3/056/98, fue turnada copia a Juan de la Luz Enríquez Kanfachi, Director General de la Zona Federal Marítimo Terrestre, de la Secretaría de Medio Ambiente Recursos Naturales y Pesca, para que se procediera, si así lo juzgaba pertinente, dicho cambio de uso, cosa que así sucedió, mediante una Resolución Administrativa N° 53/19940 N° Consecutivo de Control 013/99, en donde se autoriza a la Concesionaria Inversiones Rosarito S.A. de C.V., llevar a cabo la construcción de la terminal portuaria sobre el área que cruza la Zona Federal Marítimo Terrestre. (Ver Anexo 8 Modificación Concesión Zona Federal Marítimo Terrestre)

Impacto Ambiental.

De conformidad con lo establecido en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del 28 de enero de 1988 y reformada el 6 de abril de 2010, se establece que:

> ***“Artículo 28.-*** *La evaluación del impacto ambiental es el procedimiento a través del cual la Secretaría* (Medio Ambiente y Recursos Naturales) *establece las condiciones a que se sujetará la realización de obras y actividades que puedan causar desequilibrio ecológico o rebasar los límites y condiciones establecidos en las disposiciones aplicables para proteger el ambiente y preservar y restaurar los ecosistemas, a fin de evitar o reducir al mínimo sus efectos negativos sobre el medio ambiente. Para ello, en los casos en que determine el Reglamento que al efecto se expida, quienes pretendan llevar a cabo alguna de las siguientes obras o actividades, requerirán previamente la autorización en materia de impacto ambiental de la Secretaría:*
>
> *“I.- Obras hidráulicas, vías generales de comunicación, oleoductos, gasoductos, carboductos y poliductos;*
>
> *“…*
>
> *“IX.- Desarrollos inmobiliarios que afecten los ecosistemas costeros;*
>
> *“X.- Obras y actividades en humedales, manglares, lagunas, ríos, lagos y esteros conectados con el mar, así como en sus litorales o zonas federales;*
>
> *“XI. Obras y actividades en áreas naturales protegidas de competencia de la Federación;*
>
> *“…*
>
> *“XIII.- Obras o actividades que correspondan a asuntos de competencia federal, que puedan causar desequilibrios ecológicos graves e irreparables, daños a la salud pública o a los ecosistemas, o rebasar los límites y condiciones establecidos en las disposiciones jurídicas relativas a la preservación del equilibrio ecológico y la protección del ambiente.*
>
> *“El Reglamento de la presente Ley determinará las obras o actividades a que se refiere este artículo, que por su ubicación,*

dimensiones, características o alcances no produzcan impactos ambientales significativos, no causen o puedan causar desequilibrios ecológicos, ni rebasen los límites y condiciones establecidos en las disposiciones jurídicas referidas a la preservación del equilibrio ecológico y la protección al ambiente, y que por lo tanto no deban sujetarse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en este ordenamiento.
"Para los efectos a que se refiere la fracción XIII del presente artículo, la Secretaría notificará a los interesados su determinación para que sometan al procedimiento de evaluación de impacto ambiental la obra o actividad que corresponda, explicando las razones que lo justifiquen, con el propósito de que aquéllos presenten los informes, dictámenes y consideraciones que juzguen convenientes, en un plazo no mayor a diez días. Una vez recibida la documentación de los interesados, la Secretaría, en un plazo no mayor a treinta días, les comunicará si procede o no la presentación de una manifestación de impacto ambiental, así como la modalidad y el plazo para hacerlo. Transcurrido el plazo señalado, sin que la Secretaría emita la comunicación correspondiente, se entenderá que no es necesaria la presentación de una manifestación de impacto ambiental. Artículo reformado DOF 13-12-1996".[43]

En relación a esta evaluación de impacto ambiental existen dos documentos básicos, el Informe Preventivo y la Manifestación de Impacto Ambiental, el primero de ellos es más simple y contiene menor información y su estudio es relativamente sencillo por lo que implica menor tiempo en su presentación y el costo es significativamente menor al segundo de ellos. Sobre este Informe Preventivo, la misma Ley establece lo siguiente:

"Artículo 31.- *La realización de las obras y actividades a que se refieren las fracciones I a XII del artículo 28, requerirán la presentación de un informe preventivo y no una manifestación de impacto ambiental, cuando:*
"I.- Existan normas oficiales mexicanas u otras disposiciones que regulen las emisiones, las descargas, el aprovechamiento de recursos naturales y, en general, todos los impactos ambientales relevantes que puedan producir las obras o actividades;
"II.-Las obras o actividades de que se trate estén expresamente previstas por un plan parcial de desarrollo urbano o de ordenamiento ecológico que haya sido evaluado por la Secretaría en los términos del artículo siguiente
"En los casos anteriores, la Secretaría, una vez analizado el informe preventivo, determinará, en un plazo no mayor de veinte días, si se requiere la presentación de una manifestación de impacto ambiental en alguna de las modalidades previstas en el

[43] *Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección Ambiental.* **Diario Oficial de la Federación**. 6 de abril de 2010. pp. 22-23.

Reglamento de la presente Ley, o si se está en alguno de los supuestos señalados.
"La Secretaría publicará en su Gaceta Ecológica, el listado de los informes preventivos que le sean presentados en los términos de este artículo, los cuales estarán a disposición del público".[44]

Para el caso que nos ocupa el 31 de julio de 1995 se presentó ante el Instituto Nacional de Ecología dos Informes Preventivos, uno referente al muelle (terminal portuaria) y otro referente a la marina turística. Sin embargo, el 27 de octubre del mismo año, Pedro Álvarez de Icaza en su calidad de Director General de Normatividad Ambiental del Instituto Nacional de Ecología, mediante oficio N° D.O.O.DGNA 04905, determinó que era necesario la presentación de una Manifestación de Impacto Ambiental en su Modalidad Intermedia la cual debería incluir de manera conjunta los proyectos del muelle (terminal portuaria), marina, escolleras y/o cualquier otra obra que se pretendiera realizar en dicho proyecto. Señalando, además, que dicha manifestación debería incluir la información referente a la importancia biológica del área marina en donde se realizarían las obras, así como lo referente a las corrientes, mareas y transporte de litoral en la zona en donde se construirían las obras de protección.

Aunque en su momento ya se sabía que las obras y actividades de la marina ameritaban una Manifestación de Impacto Ambiental, la presentación de dos Informes Preventivos obedeció a que, de acuerdo la percepción que se tuvo en su momento, sería más sencillo y podían iniciar las obras del muelle (terminal portuaria), mucho antes de realizar una Manifestación de Impacto Ambiental que incluyera todo el Proyecto que nos ocupa en conjunto. Cuando fue recibido el oficio señalado en el párrafo anterior, se le solicitó a Luis Miguel del Villar Ponce, mediante oficio de fecha 15 de noviembre de 1995, reconsiderara la posición adoptada por el Instituto Nacional de Ecología, no obstante, ésta no cambió y si por el contrario en oficio N° D.O.O.DGNA 05226 de fecha 17 de noviembre de 1995, les remitió al oficio señalado en el párrafo anterior y cita el artículo 7° del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente en Materia de Impacto Ambiental que a la letra decía:

"Cuando quien pretenda realizar una obra o actividad de las que requieran autorización previa conforme a lo dispuesto por el artículo 5° del Reglamento, considere que el impacto ambiental de dicha obra o actividad ***no causará desequilibrio ecológico, ni rebasará los límites y condiciones señalados en los reglamentos y normas técnicas ecológicas*** *emitidas por la Federación para proteger al ambiente, antes de dar inicio a la obra o actividad de que se trate podrá presentar a la Secretaría un Informe Preventivo para los efectos que se indican en este artículo.*
"Una vez analizado el Informe Preventivo, la Secretaría comunicará al interesado si procede o no la presentación de una Manifestación de Impacto Ambiental, así como la modalidad conforme a la que deba formularse, y le informará de las normas

[44] *Ibídem.* pp. 23-24.

técnicas ecológicas aplicables, para la obra o actividad de que se trate".[45]

Aunado a lo anterior, de la presentación de la Manifestación de Impacto Ambiental en su modalidad Intermedia, incluyendo en su conjunto todo el Proyecto que nos ocupa, solicitó que se anexará la siguiente información:

- *"Aerofotografía en color señalando la batimetría del área afectada, anexando al mismo, el área que ocuparán el muelle, la escollera y la marina, a escala.*
- *"Descripción detallada de la biodiversidad existente en el área acuática de influencia del muelle.*
- *"Descripción a detalle de la vinculación del proyecto que se pretende realizar con las Políticas de Ordenamiento Ecológico del Corredor Turístico Tijuana-Ensenada, asimismo, se deberá contemplar la concordancia del mismo con el Uso de Suelo permitido en la zona y con los planes o programas de Desarrollo Urbano vigentes para el Municipio y Centro de Población, incluyendo la autorización del Municipio de Playas de Rosarito respecto a los Usos del Suelo del sitio.*
- *"Modelo de simulación Hidrodinámica actual proyectada del área de influencia del proyecto (marina y muelle), considerando en el mismo posibles situaciones por casos de derrame accidental de hidrocarburos, grasas y aceites.*
- *"Descripción e interpretación del patrón de corrientes y aporte de litoral, actual y proyectadas durante la operación del proyecto a corto, mediano y largo plazo.*
- *"Descripción a detalle de las actividades y servicios que se pretende brindar a los visitantes y usuarios del proyecto.*
- *"Descripción a detalle de las características de la Marina, Muelle y Escollera".*[46]

Y aunque ya ha habido modificaciones a la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente su Reglamento en Materia de Impacto Ambiental sigue señalando lo siguiente:

"Artículo 5o.- *Quienes pretendan llevar a cabo alguna de las siguientes obras o actividades, requerirán previamente la autorización de la Secretaría en materia de impacto ambiental:*
"…
"B) VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN:
"Construcción de carreteras, autopistas, puentes o túneles federales vehiculares o ferroviarios; ***puertos,*** *vías férreas, aeropuertos, helipuertos, aeródromos e infraestructura mayor para telecomunicaciones que afecten áreas naturales protegidas o con vegetación forestal, selvas, vegetación de*

[45] *Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente en Materia de Impacto Ambiental.* **Diario Oficial de la Federación**. 7 de junio de 1998. p. 57.
[46] Oficio N° D.O.O.DGNA 05226 de fecha 17 de noviembre de 1995, Biol. Luis Miguel del Villar Ponce. Director de Impacto y Riesgo Ambiental. Dirección Genera de Normatividad Ambiental. Instituto Nacional de Ecología.

zonas áridas, ecosistemas costeros o de humedales y cuerpos de agua nacionales,

"…

"Q) DESARROLLOS INMOBILIARIOS QUE AFECTEN LOS ECOSISTEMAS COSTEROS:

"Construcción y operación de hoteles, condominios, villas, desarrollos habitacionales y urbanos, restaurantes, instalaciones de comercio y servicios en general, ***marinas, muelles, rompeolas,*** *campos de golf, infraestructura turística o urbana, vías generales de comunicación, obras de restitución o recuperación de playas, o arrecifes artificiales, que afecte ecosistemas costeros,"*[47]

Así como ha habido modificaciones a la Ley y su Reglamento también se han actualizado los programas de desarrollo urbano y ordenamiento ecológico del Estado y Municipio por tal motivo del procedimiento derivado de la presentación del Informe Preventivo se puede observar lo siguiente:

"Artículo 29.- *La realización de las obras y actividades a que se refiere el artículo 5o. del presente reglamento requerirán la presentación de un informe preventivo, cuando:*

"I.- Existan normas oficiales mexicanas u otras disposiciones que regulen las emisiones, las descargas, el aprovechamiento de recursos naturales y, en general, todos los impactos ambientales relevantes que las obras o actividades puedan producir;

"II.- Las obras o actividades estén expresamente previstas por un plan parcial o programa parcial de desarrollo urbano o de ordenamiento ecológico que cuente con previa autorización en materia de impacto ambiental respecto del conjunto de obras o actividades incluidas en él, o"[48]

"Artículo 30.- *El informe preventivo deberá contener:*

"I. Datos de Identificación, en los que se mencione:

"a) El nombre y la ubicación del proyecto;

"b) Los datos generales del promovente, y

"c) Los datos generales del responsable de la elaboración del informe;

"II. Referencia, según corresponda:

"a) A las normas oficiales mexicanas u otras disposiciones que regulen las emisiones, las descargas o el aprovechamiento de recursos naturales, aplicables a la obra o actividad;

"b) Al plan parcial de desarrollo urbano o de ordenamiento ecológico en el cual queda incluida la obra o actividad, o

"c) A la autorización de la Secretaría del parque industrial, en el que se ubique la obra o actividad, y

---

[47] *Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente en Materia de Impacto Ambiental.* **Diario Oficial de la Federación**. 30 de mayo de 2000. pp. 2-7.

[48] *Ibídem.* p. 11

"III. La siguiente información:
"a) La descripción general de la obra o actividad proyectada;
"b) La identificación de las sustancias o productos que vayan a emplearse y que puedan impactar el ambiente, así como sus características físicas y químicas;
"c) La identificación y estimación de las emisiones, descargas y residuos cuya generación se prevea, así como las medidas de control que se pretendan llevar a cabo;
"d) La descripción del ambiente y, en su caso, la identificación de otras fuentes de emisión de contaminantes existentes en el área de influencia del proyecto;
"e) La identificación de los impactos ambientales significativos o relevantes y la determinación de las acciones y medidas para su prevención y mitigación;
"f) Los planos de localización del área en la que se pretende realizar el proyecto, y
"g) En su caso, las condiciones adicionales que se propongan en los términos del artículo siguiente".[49]

Dicha opción podría incentivar a que los accionistas del Proyecto retomen el mismo y puedan cumplir con dicho requerimiento en lo que se refiere a la marina, toda vez que en lo relativo al muelle (terminal portuaria) ya ha sido subsanado como se verá más adelante en este mismo apartado.

Es de esperar que la reactivación del trámite deba ser mediante una Manifestación de Impacto Ambiental y no mediante la presentación del Informe Preventivo, por lo que, de acuerdo a lo estipulado en el artículo 3 de la misma Ley establece que "*este es el documento mediante el cual se da a conocer, con base en estudios, el impacto ambiental, significativo y potencial que generaría una obra o actividad, así como la forma de evitarlo o atenuarlo en caso de que sea negativo"*[50], sobre este particular han variado sus tipos señalando su Reglamento a la letra lo siguiente:

"Artículo 10.- *Las manifestaciones de impacto ambiental deberán presentarse en las siguientes modalidades:*
"I. Regional, o
"II. Particular."[51]

"Artículo 12.- *La manifestación de impacto ambiental, en su modalidad particular, deberá contener la siguiente información:*
"I. Datos generales del proyecto, del promovente y del responsable del estudio de impacto ambiental;
"II. Descripción del proyecto;

---

[49] *Ídem.*
[50] *Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente en Materia de Impacto Ambiental.* **Diario Oficial de la Federación**. 30 de mayo de 2000. p. 4.
[51] *Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente en Materia de Impacto Ambiental.* **Diario Oficial de la Federación**. 30 de mayo de 2000. p. 8.

"III. Vinculación con los ordenamientos jurídicos aplicables en materia ambiental y, en su caso, con la regulación sobre uso del suelo;
"IV. Descripción del sistema ambiental y señalamiento de la problemática ambiental detectada en el área de influencia del proyecto;
"V. Identificación, descripción y evaluación de los impactos ambientales;
"VI. Medidas preventivas y de mitigación de los impactos ambientales;
"VII. Pronósticos ambientales y, en su caso, evaluación de alternativas, y
"VIII. Identificación de los instrumentos metodológicos y elementos técnicos que sustentan la información señalada en las fracciones anteriores".[52]

A pesar de que en el oficio del Instituto Nacional de Ecología se menciona que era necesario la presentación de una Manifestación de Impacto Ambiental en su modalidad Intermedia, esta modalidad está en desuso y fue sustituida por la Modalidad General, la cual, de acuerdo con el artículo 10 del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente en Materia de Impacto Ambiental tampoco existe, por lo que sería aplicada la modalidad Particular. Sobre esta Manifestación de Impacto Ambiental (para el caso del rompeolas, escollera, espigón y marina) se han hecho aproximaciones para dar cumplimiento a dicho requerimiento, se desarrolló una simulación del comportamiento de mareas y transporte de litoral y la recopilación de diverso material solicitado en la misma, entre la que destaca el estudio de batimetría del área concesionada, no obstante el estudio de Impacto Ambiental no ha sido finiquitado y con ello falta darle cumplimiento como una de las condiciones de la Concesión otorgada por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

En lo que se refiere al muelle (terminal portuaria), el 13 de febrero de 1997 la Dirección General de Ordenamiento Ecológico e Impacto Ambiental del Instituto Nacional de Ecología mediante oficio D.OO.DGOEIA.-00644 emitió un acuerdo en el cual se le facultaba a *"las Delegaciones Federales para realizar las funciones de evaluación y dictaminación de los Informes Preventivos de Proyectos de competencia Federal",* que se pretendían realizar en sus áreas de adscripción, por tal motivo, volvió a separarse el proyecto en Muelle y Marina, presentándose sólo el caso del muelle (terminal portuaria), que en su momento era prioritario para, por un lado obtener la *Concesión para el uso y aprovechamiento de bienes del dominio público de la Federación, consistentes en zona federal marítima para la construcción y operación de una marina y muelle de pesca deportiva de uso particular, un rompeolas y espigón*, y por el otro para la pronta puesta en marcha y operación de la terminal portuaria, con la cual se comenzaría a capitalizar el mismo proyecto.

Por tal motivo, mediante oficio DFMARNAP*EDA.-1169/97 de 19 de agosto de 1997, la Delegación Federal en el Estado de Baja California, dependiente de la

---

[52] *Ídem.*

Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, autorizó a Inversiones Rosarito, S.A. de C.V., exclusivamente, para ejecutar la construcción del proyecto relativo al muelle de pesca deportiva y embarcadero (terminal portuaria).

Por último, sólo valdría hacer la mención que, ya sea el Informe Preventivo o la Manifestación de Impacto Ambiental, deberán ser ahora dirigidos a la Dirección General de Riesgo e Impacto Ambiental, toda vez que el Instituto Nacional de Ecología dejo de ser un órgano normativo, convirtiéndose sólo en informativo y de investigación.

2.7. Constitución de las nuevas empresas participantes.

Tal y como se mencionó en el subcapítulo 2.3, había un acuerdo verbal que Manuel Gamboa, buscaría los medios necesarios para llevar a buen término la obtención de la concesión, con la finalidad de que una nueva embarcación llegara a las instalaciones marítimo portuarias que se lograran con dicha concesión. Dichos acuerdos quedarían plasmados en los Contratos de Asociación en Participación que se analizarán en el Capítulo 3, sin embargo, la empresa que había sido creada para este objeto, Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., en la cual formaban parte el mismo Manuel Gamboa, a través de su Madre, Felicitas Gamboa (Q.E.P.D.) por ser de nacionalidad mexicana, Alfonso Bustamante y Hugo Torres Chabert, ya no era idónea para continuar con dicho trabajo.

Primero porque Alfonso Bustamante, había desistido de continuar con el proyecto por dedicarse a asuntos personales y Hugo Torres decidió que no era conveniente que una empresa en la cual él formaba parte y de la que era socio mayoritario, firmara un Contrato de Asociación en Participación, el motivo era que fiscalmente podrían decidir las autoridades fiscales que había “Partes Relacionadas”, lo cual implicaría que cada contrato que decidiera realizar Rosarito Marina Resort S.A. de C.V. con Inversiones Rosarito S.A. de C.V., debería presentarse, entre muchas otras cosas, estudios de precios de mercado para corroborar que no se estaba favoreciendo a la primera en el otorgamiento de dicho contratos, así como la justificación de diversas actividades que realizara esta última y que deberían ser aclarados en sus Estados Financieros, como se verá en el inciso 3.1.1.

Por tal motivo y para evitar problemas de carácter fiscal a la segunda de estas empresas se decidió crear primero a Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V. la cual sería la primera asociada de Inversiones Rosarito S.A. de C.V. a lo largo de su historia, y después Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., debido nuevamente a las “Partes Relacionadas” y a cuestiones operativas, tal y como lo veremos en el capítulo 3.

2.7.1. Promociones Turísticas de Rosarito S.A de C.V.

El 16 de junio de 1998 ante la Fe del Notario Público N° 1 de la Ciudad de Playas de Rosarito, Baja California, Lic. Luis Armando Durazo Bazua, en escritura pública N° 857, Volumen 9, fue constituida la Empresa Promociones Turísticas de

Rosarito S.A. de C.V., inscrita en el Registro Público de la Propiedad y el Comercio mediante partida 5150885, y en el Registro Federal de Contribuyentes con la clave PTR980626C31, obteniendo de la Secretaria de Relaciones Exteriores el Permiso para la cláusula de Exclusión de Extranjeros mediante permiso 02001334 con folio 2075. Nombrándose como socio mayoritario Manuel Gamboa, quien había adquirido la doble nacionalidad mexicana, con el 95% del capital accionario, teniendo por objeto social el siguiente:

- *"Importar, exportar, arrendar, subarrendar, comercializar administrar, comprar, mantener en posesión, construir y mantener en propiedad bienes muebles e inmuebles y establecimientos relacionados con la prestación de servicios turísticos marinos tales como marinas, muelles, escolleras, rampas, botaderos clubes, restaurantes, bares, expendios de combustible y lubricantes, talleres de reparación, embarcaciones turísticas y/o deportivas, barcos, yates, barcazas y demás equipo marítimo, arrendamiento y la compraventa de vehículos náuticos, licencias de pesca, así como la adquisición y comercialización de toda clase de materiales de construcción, y los demás inherentes al desarrollo de sus actividades marcadas en su objeto social".*[53]

- *"Usar, aprovechar, administrar, operar y explotar puertos, recintos portuarios, terminales, marinas, embarcaderos, atracaderos, rampas, botaderos, instalaciones portuarias y demás vías navegables que reciban embarcaciones turísticas, pesca, carga y recreativas, cuya navegación las clasifica como embarcaciones de altura, cabotaje y de navegación interior, así como dar mantenimiento a los puertos, recintos portuarios, terminales, marinas e instalaciones portuarias, dragado de canales, ayudas a la navegación, señalamiento marítimo, espigones y demás que hayan sido concesionados por la autoridad correspondiente".*[54]

- *"Operar mantener, administrar, explotar terminales y prestar los servicios portuarios y conexos por si o a través de terceros, mediante el contrato respectivo, de pilotaje; atraque; acarreo; alijo; almacenaje; carga; estiba y remolque a las embarcaciones que arriben a las instalaciones concesionadas; mantenimiento, reparación preventiva y correctiva de embarcaciones de pesca, recreativas y cruceros turísticos, así como a cualquier otro tipo de embarcación que así lo solicite; avituallamiento de agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales; servicios de maniobras y navegación interna para la transferencia de personas, bienes o*

---

[53] Acta Constitutiva de la Empresa Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V., del 16 de junio de 1998 ante la Fe del Notario Público N° 1 de la Ciudad de Playas de Rosarito, Baja California, Lic. Luis Armando Durazo Bazua, en escritura pública N° 857, Volumen 9, inscrita en el Registro Público de la Propiedad y el Comercio mediante partida 5150885, y en el Registro Federal de Contribuyentes con la clave PTR980626C31. pp. 1-2.

[54] *Ibídem.* p. 2.

mercancías, tales como el pilotaje, carga, descarga, remolque, amarre de cabos, lanchaje, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto y las demás actividades marcadas por la ley, así como celebrar concursos para el otorgamiento de contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios fijando los compromisos e instrumentos necesarios para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación vigente en la materia".[55]

- *"Adquirir bienes inmuebles o de derechos de fideicomisario, para la realización de proyectos turísticos de todo género y especialmente para el desarrollo, construcción, operación y explotación de instalaciones portuarias, marina turística, terminales marítimas, sean estas de tipo público o privado así como el otorgar las facilidades turísticas apropiadas".*[56]

- *"Operar y explotar embarcaciones propias o bajo su posesión, las cuales se encargará de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad".*[57]

- *"Obtener permisos, autorizaciones y concesiones para la navegación y prestación de servicios en vías generales de comunicación por agua".*[58]

- *"Abanderar, matricular y registrar como mexicanas embarcaciones y artefactos navales de su propiedad o en posesión".*[59]

- *"Llevar a cabo las actividades como Administrador Portuario de acuerdo a lo que marca la ley en la materia y la elaboración de sus políticas y normas internas".*[60]

- *"Mantener y dar servicio a la zona marítima terrestre concesionada a esta y que ha sido determinada por la Secretaria de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca"*[61].

- *"Facilitar la infraestructura, instalaciones, mobiliario y equipo a las autoridades competentes, para que su personal pueda llevar a cabo sus actividades para el óptimo funcionamiento de las instalaciones materia de las concesiones otorgadas por parte de los gobiernos federal, estatal y municipal".*[62]

---

55 *Ibídem*. pp. 2-3.
56 *Ibidem*. p. 3.
57 *Idem.*
58 *Idem.*
59 *Idem.*
60 *Ídem.*
61 *Ídem.*
62 *Ídem.*

- *“Prestar el servicio de transporte marítimo de pasajeros, turístico náutico, carga, recreo, pesca, deportivas, dragas, remolcadores, artefactos navales, buques y demás embarcaciones de su propiedad o que se encuentren en su posesión, así como a través de terceros de acuerdo a lo estipulado por la legislación en la materia”.*[63]

- *“Usar, aprovechar, explotar y percibir ingresos, por los servicios a las embarcaciones y cruceros turísticos, en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el titulo de concesión, por el volúmenes de energéticos, agua, combustibles, uso portuario y marítimo y demás servicios e insumos que hayan consumido de acuerdo a las tarifas marcadas por la autoridad y vigentes en cada uno de los productos y servicios que se hayan prestado, así como por la celebración de contratos, por los servicios que presten directa o indirectamente, así como por las demás actividades comerciales que realicen”.*[64]

- *“Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, embarcaciones, recintos portuarios, terminales, marinas y demás instalaciones portuarias”.*[65]

- *“Formular las reglas de operación del puerto, que incluirán, entre otros, los horarios del puerto; asignación de posiciones de atraque; vigilancia y control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario; requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y, previa opinión del comité de operación, someterlas a la autorización de las Secretarías de Estado y demás autoridades federales, estatales y municipales autorizadas en la materia, así como constituir y presidir el Comités de Operación cuyo funcionamiento se ajustará a un reglamento interno que se incluirán en las reglas de operación del puerto, marina y demás instalaciones”.*[66]

- *“Coadyuvar en la integración del Programa Maestro de Desarrollo Portuario, definiendo los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto o grupo de ellos, la justificación de los mismos, así como las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte, así como, proporcionar la información estadística portuaria”.*[67]

---

[63] *Ibidem*. pp. 3-4.
[64] *Ibídem.* p. 4.
[65] *Ídem.*
[66] *Ídem.*
[67] *Ibídem.* pp. 4-5.

- *"Todas las demás actividades relacionadas con el objeto social de la empresa que sean permitidas por las leyes y normatividad vigentes en la materia".*[68]

Esta empresa se volvió socio de la Empresa Inversiones Rosarito S.A. de C.V. y de la empresa CORONADO SEAS, empresa naviera que eventualmente traería un crucero turístico a la nueva terminal portuaria a construirse y que será desglosado en el Capítulo 3.

2.7.2. Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V.

La empresa fue constituida ante la Fe del Notario Público N° 1 de la Ciudad de Playas de Rosarito, Lic. Luis Armando Durazo Bazua, el 15 de febrero de 1999, mediante la escritura pública N° 1,460 Volumen 16, inscrita en el Registro Público de la Propiedad y el Comercio del Estado de Baja California con la partida N° 5166954, y en el Registro Federal de Contribuyentes con la clave PRM 990215EX7.

Está inscrita en el Registro Público Marítimo Nacional como Agente Naviero Consignatario con el Folio 1,897 del Ramo de Empresas partida N° 4015 y como Empresa Naviera con el Folio 1,898 del Ramo de Empresas partida N° 4016. Asimismo está inscrita al Padrón de Importadores como Prestadora de Servicios Turísticos Marinos con número de folio 239681 y cuenta con el registro N° PRM 990215EX7EF231005 como Empresa de la Frontera en la Región Fronteriza. Está afiliada a la Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo de Baja California, Delegación Playas de Rosarito, Baja California.

El Objeto Social de esta empresa es el mismo que el de Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V., la cual terminaría siendo socio de Inversiones Rosarito S.A. de C.V., sin embargo, por cuestiones fiscales basada en las "Partes Relacionadas" y el Joint Venture a firmar con Commodore Cruise Lines, quien no quería que una empresa con la cual estuvieran asociados cumpliera funciones operativas que eventualmente pudieran complicarles su actividad en la terminal portuaria, se decidió constituir esta empresa que a la postre se convertiría en la que mayor actividad ejecutora tendría. (Ver inciso 4.5.1.)

2.8. Trámites ante los Gobiernos Locales previo a la operación.

2.8.1. Estatal.

Para el caso de concesiones como la que nos ocupa en el presente estudio, no se requiere solicitar ningún permiso o trámite ante la autoridad estatal, no obstante, por deferencia a dichas autoridades se hizo la presentación del Proyecto ante el entonces Gobernador del Estado Héctor Terán Terán (QEPD), de quién se recibió su apoyo a través de la promoción que pudiera realizar la Secretaría de Turismo Estatal, encabezada en ese entonces por Juan Tintos Funcke.

---

[68] *Ibídem.* p.5

En un evento público, celebrado el 26 de marzo de 1998, el Gobernador de la Entidad se comprometió a dar su respaldo al proyecto, el cual mencionó *"será un detonador de la actividad turística de la región y se congratuló con la obtención de la concesión y eventual operación del mismo"*[69]

De la Secretaría de Turismo Local, como de la Federal lo que siempre han recibido los operadores Turísticos, son buenos deseos, así ha sucedido con las diferentes administraciones Estatales que le sucedieron al Gobernador Terán quien a su muerte fue sustituido por Alejandro González Alcocer, posteriormente Eugenio Elourduy Walter y actualmente José Guadalupe Osuna Millán, siempre han mostrado sus buenas intenciones para con el Proyecto.

2.8.2. Municipal.

En materia municipal, para el caso que nos ocupa, sólo se tramitó el permiso de construcción de la parte de la terminal portuaria que se encontraba en la propiedad privada del Hotel, recordemos que ésta tiene acceso directo a las instalaciones del mismo. Dicho permiso N° LC/061/98, no presentó mayor contratiempo y sólo fue necesario presentar copia de los planos estructurales, uso de suelo (otorgado por el entonces mismo Concejo Municipal y que ya había sido autorizado mediante oficio N° DDU/1202/98), proyecto ejecutivo, carta responsiva del Ingeniero de la Obra y Pago de Derechos.

En esas fechas Hugo Torres Chabert, propietario del Inmueble, fungía como Presidente del Concejo Municipal del recientemente formado Quinto Municipio de Baja California, por lo que tenía mucho interés en que se cumpliera al pie de la letra con los trámites que sobre el particular marcaba la Ley ya que como se verá en el inciso 4.3.1., hubieron voces locales que criticaban la construcción de la terminal portuaria, pensando que era un proyecto que desarrollaba el Gobierno Federal para favorecerlo y no como lo que era, una inversión privada.

2.9. Obtención de la Concesión.

De cara al nuevo siglo la empresa deseaba fortalecer su presencia y convertirse una vez más en el promotor del desarrollo económico de la región, al haber logrado de las autoridades federales, la "*Concesión para el Uso y Aprovechamiento de Bienes del Dominio Público de la Federación, consistentes en Zona Federal Marítima para la construcción y operación de una Marina y Muelle de Pesca Deportiva de uso particular, un Rompeolas y Espigón"* los cuáles se constituirían en la terminal marítima más cercana a los Estados Unidos de Norteamérica. Por lo que el 12 de marzo de 1998 el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorga dicha concesión, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de marzo de 1998. (Ver Anexo 9. Concesión del 12 de marzo de 1998)

El proyecto del Muelle y marina turística del Hotel Rosarito se encuentra inmerso de facto en el Programa del Gobierno Federal de crear y consolidar la escalera náutica

---

[69] *Invierten 400 millones en Muelle de Pesca Deportiva.* **El Sol de Tijuana. Primera Sección.** 27 de marzo de 1998. México. p. 1.

nacional la cual fue prioritaria durante los Gobiernos de Ernesto Zedillo, Vicente Fox y en menor medida el de Felipe Calderón, de fortalecer las actividades del Corredor Turístico Tijuana-Rosarito-Ensenada, en tal virtud se comprometieron en invertir, durante la primera fase del proyecto, alrededor de $9’500,000.00 (Nueve millones quinientos mil dólares 00/100 MEUA), la cual incluye la terminal portuaria y la construcción de la Escollera Norte y parte del Rompeolas Poniente, los cuales en conjunto se erigirían como el área de desembarque del crucero turístico que arribaría a sus instalaciones.

Se tenía contemplado ofrecer, entre otros servicios, disponibilidad de embarcaciones en las cuáles los turistas puedan practicar la pesca deportiva en las aguas del Océano Pacífico, contaría con barcos recreativos en las cuáles los turistas podrán avistar a las ballenas en su recorrido hacía el sur donde realizan sus alumbramientos y apareamientos, así como visitar las Islas Coronado.

3. DETERMINACIÓN DE LA ASOCIACIÓN.

3.1. Inversiones Rosarito S.A. de C.V. – Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V.

Tal y como se ha mencionado a lo largo del presente estudio, se decidió dar formalidad al acuerdo entre Manuel Gamboa y Hugo Torres Chabert, a través de una Asociación en Participación, en donde ambas partes obtuvieran beneficios económicos de la actividad Marítimo-Portuaria que se pretendía iniciar una vez obtenida la Concesión el 12 de marzo de 1998 y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de marzo de 1998.

Se había conformado una empresa denominada Rosarito Marina Resort, S.A. de C.V., de la cual ambos eran socios, sin embargo, debido a situaciones fiscales como lo eran las "Partes Relacionadas" ésta no cumpliría con el objetivo sin el menoscabo de los intereses de Inversiones Rosarito S.A. de C.V., por tal motivo se creó Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V. quien sería la Asociada de la anterior.

La figura de las Partes Relacionadas se daba principalmente porque ambos habían acordado que Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., sería la encargada de administrar y operar todas las actividades Marítimo-Portuarias, por lo que al prestar esos servicios la ahora Concesionaria a través de otra empresa se prestaría a la interpretación de esa figura Fiscal.

Para dejar constancia de la problemática a la que se enfrentaban señalaremos de manera general en qué consisten estas dos figuras, las Partes Relacionadas y cómo se concretaría la Asociación en Participación entre ambas, sin pretender que este análisis sea exhaustivo y sí ilustrativo de la experiencia arrojada durante dichas negociaciones.

3.1.1. Partes Relacionadas

"Se entiende por ésta cuando se encuentran presentes vínculos, relaciones o condiciones que ocasionan de forma directa o indirecta de manera significativa en la toma de decisiones en la operación, administración o en la consecuencia de sus intereses u objetivos".[70]

La figura de las Partes Relacionadas se da cuando se cumplen algunos de las siguientes características:

- *"Una empresa y sus filiales o subsidiarias; asociadas, accionistas gerencias, propietarios principales y miembros familiares inmediatos de accionistas y ejecutivos forman parte de la otra".*[71]
- *"Empresa que tiene uno o varios accionistas o propietarios principales comunes".*[72]

---

[70] *Partes Relacionadas*. http://www.monografias.com/trabajos14/transaccpartes/transaccpartes.shtml#ejem#ejem
[71] *Ídem.*
[72] *Ídem.*

- *"Empresas que registran su inversión por el método de participación patrimonial, sabiendo que dicho método se refiere a que en su aplicación el valor en libros de la inversión es aumentado o disminuido con la participación en las utilidades o perdidas netas de la Compañía".*[73]
- *"Empresas con ejecutivos o gerencias comunes; aquí tenemos por ejemplo presidente u otros miembros de la Junta Directiva. Este constituye un punto preponderante; puesto que, es importante saber que algunas veces dos o más entidades existen bajo control común, pero no realizan transacciones entre ellas mismas, pero sin embargo, la sola presencia de gerencia en las partes implicadas da lugar a que pueda influir en los resultados de sus operaciones o en posiciones financieras significativamente diferentes de aquellas que se hubiesen obtenido, si las entidades fueran autónomas. Por ejemplo, dos o más entidades con la misma línea de negocios pueden ser controladas comúnmente por alguien con poder para incrementar o reducir el volumen de los negocios de cada uno de ellos. Consecuentemente, debe ser revelada la naturaleza del control común".*[74]

Los últimos cuatro párrafos del artículo 215 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, señala lo siguiente:

> ***"Artículo 215.-…***
> *"Se considera que dos o más personas son partes relacionadas, cuando una participa de manera directa o indirecta en la administración, control o capital de la otra, o cuando una persona o grupo de personas participe directa o indirectamente en la administración, control o capital de dichas personas. Tratándose de asociaciones en participación, se consideran como partes relacionadas sus integrantes, así como las personas que conforme a este párrafo se consideren partes relacionadas de dicho integrante.*
> *"Asimismo, se consideran partes relacionadas de un establecimiento permanente, la casa matriz u otros establecimientos permanentes de la misma, así como las personas señaladas en el párrafo anterior y sus establecimientos permanentes.*
> *"Salvo prueba en contrario, se presume que las operaciones entre residentes en México y sociedades o entidades sujetas a regímenes fiscales preferentes, son entre partes relacionadas en las que los precios y montos de las contraprestaciones no se pactan conforme a los que hubieran utilizado partes independientes en operaciones comparables.*
> *"Para la interpretación de lo dispuesto en este Capítulo, serán aplicables las Guías sobre Precios de Transferencia para las*

[73] *Ídem.*
[74] *Ídem.*

Empresas Multinacionales y las Administraciones Fiscales, aprobadas por el Consejo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico en 1995, o aquéllas que las sustituyan, en la medida en que las mismas sean congruentes con las disposiciones de esta Ley y de los tratados celebrados por México".[75]

Sobre éste artículo al haber sido, Hugo Torres Chabert, socio mayoritario de la Empresa Rosarito Marina Resort S.A. de C.V. y firmar un contrato de Asociación en Participación con Inversiones Rosarito S.A. de C.V., era muy claro que hubiera partes relacionadas, aún cuando este vendiera, cediera o renunciara a sus acciones en la primera, una auditoria podría determinar dicha relación entre las empresas y poder calificarlas como tales. Por su parte el artículo 216 de la misma Ley establece a la letra lo siguiente:

"Artículo 216. *Para los efectos de lo dispuesto por el artículo 215 de esta Ley, los contribuyentes deberán aplicar los siguientes métodos:*

"I. Método de precio comparable no controlado, que consiste en considerar el precio o el monto de las contraprestaciones que se hubieran pactado con o entre partes independientes en operaciones comparables.

"II. Método de precio de reventa, que consiste en determinar el precio de adquisición de un bien, de la prestación de un servicio o de la contraprestación de cualquier otra operación entre partes relacionadas, multiplicando el precio de reventa, o de la prestación del servicio o de la operación de que se trate por el resultado de disminuir de la unidad, el por ciento de utilidad bruta que hubiera sido pactado con o entre partes independientes en operaciones comparables. Para los efectos de esta fracción, el por ciento de utilidad bruta se calculará dividiendo la utilidad bruta entre las ventas netas.

"III. Método de costo adicionado, que consiste en determinar el precio de venta de un bien, de la prestación de un servicio o de la contraprestación de cualquier otra operación, entre partes relacionadas, multiplicando el costo del bien, del servicio o de la operación de que se trate por el resultado de sumar a la unidad el por ciento de utilidad bruta que hubiera sido pactada con o entre partes independientes en operaciones comparables. Para los efectos de esta fracción, el por ciento de utilidad bruta se calculará dividiendo la utilidad bruta entre el costo de ventas.

"IV. Método de partición de utilidades, que consiste en asignar la utilidad de operación obtenida por partes relacionadas, en la proporción que hubiera sido asignada con o entre partes independientes, conforme a lo siguiente:

"a) Se determinará la utilidad de operación global mediante la suma de la utilidad de operación obtenida por cada

[75] *Ley del Impuesto sobre la Renta.* **Diario Oficial de la Federación.** 7 de diciembre de 2009. p. 176.

una de las personas relacionadas involucradas en la operación;

"b) La utilidad de operación global se asignará a cada una de las personas relacionadas considerando elementos tales como activos, costos y gastos de cada una de las personas relacionadas, con respecto a las operaciones entre dichas partes relacionadas.

"V. Método residual de partición de utilidades, que consiste en asignar la utilidad de operación obtenida por partes relacionadas, en la proporción que hubiera sido asignada con o entre partes independientes conforme a lo siguiente:

"a) Se determinará la utilidad de operación global mediante la suma de la utilidad de operación obtenida por cada una de las personas relacionadas involucradas en la operación,

"b) La utilidad de operación global se asignará de la siguiente manera:

"1. Se determinará la utilidad mínima que corresponda en su caso, a cada una de las partes relacionadas mediante la aplicación de cualquiera de los métodos a que se refieren las fracciones I, II, III, IV y VI de este artículo, sin tomar en cuenta la utilización de intangibles significativos.

"2. Se determinará la utilidad residual, la cual se obtendrá disminuyendo la utilidad mínima a que se refiere el apartado 1 anterior, de la utilidad de operación global. Esta utilidad residual se distribuirá entre las partes relacionadas involucradas en la operación tomando en cuenta, entre otros elementos, los intangibles significativos utilizados por cada una de ellas, en la proporción en que hubiera sido distribuida con o entre partes independientes en operaciones comparables.

"VI. Método de márgenes transaccionales de utilidad de operación, que consiste en determinar en transacciones entre partes relacionadas, la utilidad de operación que hubieran obtenido empresas comparables o partes independientes en operaciones comparables, con base en factores de rentabilidad que toman en cuenta variables tales como activos, ventas, costos, gastos o flujos de efectivo.

"De la aplicación de alguno de los métodos señalados en este artículo, se podrá obtener un rango de precios, de montos de las contraprestaciones o de márgenes de utilidad, cuando existan dos o más operaciones comparables. Estos rangos se ajustarán mediante la aplicación de métodos estadísticos. Si el precio, monto de la contraprestación o margen de utilidad del contribuyente se encuentra dentro de estos rangos, dichos precios, montos o márgenes se considerarán como pactados o utilizados entre partes independientes. En caso de que el contribuyente se encuentre fuera del rango ajustado, se

considerará que el precio o monto de la contraprestación que hubieran utilizado partes independientes, es la mediana de dicho rango.

"Los contribuyentes deberán aplicar en primer término el método previsto por la fracción I de este artículo, y sólo podrán utilizar los métodos señalados en las fracciones II, III, IV, V y VI del mismo, cuando el método previsto en la fracción I citada no sea el apropiado para determinar que las operaciones realizadas se encuentran a precios de mercado de acuerdo con las Guías de Precios de Transferencia para las Empresas Multinacionales y las Administraciones Fiscales a que se refiere el último párrafo del artículo 215 de esta Ley.

"Para los efectos de la aplicación de los métodos previstos por las fracciones II, III y VI de este artículo, se considerará que se cumple la metodología, siempre que se demuestre que el costo y el precio de venta se encuentran a precios de mercado. Para estos efectos se entenderán como precios de mercado, los precios y montos de contraprestaciones que hubieran utilizado con o entre partes independientes en operaciones comparables o cuando al contribuyente se le haya otorgado una resolución favorable en los términos del artículo 34-A del Código Fiscal de la Federación. Asimismo, deberá demostrarse que el método utilizado es el más apropiado o el más confiable de acuerdo con la información disponible, debiendo darse preferencia a los métodos previstos en las fracciones II y III de este artículo.

"Para los efectos de este artículo y del artículo 215 de esta Ley, los ingresos, costos, utilidad bruta, ventas netas, gastos, utilidad de operación, activos y pasivos, se determinarán con base en los principios de contabilidad generalmente aceptados."[76]

Este aspecto cobró mayor importancia, toda vez que se pretendía que Rosarito Marina Resort S.A. de C.V. fuera la prestadora de los servicios portuarios, empresa Naviera y Agente Naviero Consignatario, luego entonces debería por un lado considerar los Métodos de precio comparable no controlado, precio de reventa, de costo adicionado, de partición de utilidades, residual de partición de utilidades y de márgenes transaccionales de utilidad de operación, lo cual fiscalmente complicaba mucho la operación de la asociación, debido a la tramitología que debería seguirse en casi cada operación que realizara la segunda de éstas.

Además de que se había acordado que los recursos del Hotel no serían trastocados por Manuel Gamboa, así como tampoco Hugo Torres, recibiría un beneficio económico directo de la operación portuaria y marítima, sólo en el caso de las personas que arribaran y desearan hacer uso de los servicios del mismo serían ingresos y beneficios para este último. Por tal motivo al poder caer en esta clasificación cada cierre de ejercicio fiscal deberían sumarse y repartirse las ganancias de dicho ejercicio de ambas empresas de acuerdo al capital accionario que tuviera cada uno en las respectivas empresas.

---

[76] *Ibídem.* pp.176 – 178.

Como ejemplos de transacciones que crearían interrogantes con respecto a su esencia y forma legal, en las cuales podrían dar lugar a partes relacionadas; tenemos:

- Préstamos sin intereses o a tasas de interés significativamente altas o bajas con respecto al mercado.
- Venta de propiedades a precios que difieren considerablemente de su valor actual.
- Intercambio de propiedades similares en una transacción no monetaria.
- Préstamos sin establecer condiciones de vencimientos.

Las anteriores son algunas de las actividades en donde los Auditores ponen especial cuidado además que buscan transacciones ficticias en las que se cancelan bienes y/o servicios sin que realmente hayan sido otorgados. Como pudiese ser que se valoren los bienes o servicios por encima del valor con respecto a un tercero y por ende se traduciría en un aumento de la utilidad para una empresa y para la otra en una pérdida.

Este tema de las "Partes Relacionadas" es casi tema Tabú, para los auditores, ya que pudiera prestarse a manipulación fiscal que inclusive podría caer en el lavado de dinero y como el Proyecto, materia de estudio, lo que menos deseaba era despertar suspicacias y generar desconfianza se decidió, crear una nueva empresa Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V. en la cual no apareciera por ningún lado el nombre Hugo Torres Chabert.

3.1.2. Asociación en Participación.

"Se entiende por asociación, en su sentido genérico, al conjunto de personas reunidas con objeto de lograr un fin común. Se entiende a su vez por Participar, el dar parte, notificar, comunicar, recibir parte de algo; y por participación, la acción de participar y su resultado".[77]

"La Asociación en Participación es un contrato por medio del cual, una persona denominada asociado (Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V.), *otorga dinero, bienes o servicios, a otra denominada asociante* (Inversiones Rosarito S.A. de C.V.), *para la realización de un negocio mercantil; a cambio de que el asociante le participe en las utilidades o pérdidas del negocio".*[78] Sobre el particular del estudio que nos ocupa, la primera aportaría capital para la construcción de la terminal portuaria, con lo cual obtendría el beneficio de recibir los ingresos que por los servicios que dicha terminal prestara serían para ésta, beneficiándose la segunda con los turistas que arribaran en los cruceros turísticos y que hicieran uso de sus instalaciones.

De esta definición podemos resaltar la existencia de un asociante, a diferencia de lo que ocurre en los contratos asociativos; en donde todos los que intervienen son asociados entre sí, y no existe esta figura. En este tipo de

---

[77] *Contrato de Asociación en Participación*. http://www.monografias.com/trabajos12/regfisc/regfisc.shtml
[78] *Ídem.*

contrato, el asociante es el dueño del negocio en el que otorga participación al asociado, mediante una aportación que éste efectúa, pero sin que por esto se llegue a constituir una relación jurídica en la que en la dirección y manejo de ésta, puedan intervenir directamente las partes. Sobre este particular destaca las condiciones de la Concesión en las cuales no se podía ceder o traspasar los derechos y obligaciones que de esta emanan, por lo que Inversiones Rosarito S.A. de C.V. seguiría siendo la que ante la autoridad federal quien respondiera por dicha concesión recibiendo de su asociada todos lo recursos para hacer frente a los pagos que por dicha Concesión se generaran (Seguros, Fianzas, Contraprestación, Mantenimiento, etc.)

El objeto que se persigue con la celebración de este contrato, es la realización de un negocio mercantil, de cuyo resultado participará el asociado. Al contrato de asociación en participación, también se le conoce con los nombres de "*contrato de participación y contrato de cuentas en participación"*.[79]

Encontramos que la asociación en participación puede ser singular, o de un sólo negocio, y plural, cuando se trata de varios negocios. La asociación plural podrá ser parcial, cuando se dé alguno de los negocios de la empresa asociante, o total, cuando los comprenda todos; es decir, cuando el asociante comparta con el asociado, la empresa en su totalidad. Para este caso sólo se daría en la Actividad Marítima-Portuaria.

Respecto del concepto de asociación, encontramos que el Código Civil Federal, en su artículo 2670 señala *"Cuando varios individuos convinieren reunirse, de manera que no sea enteramente transitoria, para realizar un fin común que no esté prohibido por la Ley y que no tenga carácter preponderantemente económico, constituyen una asociación".*[80] Ahora bien, de lo anterior, se concluye que Asociación en Participación, es el conjunto de personas, reunidas para llevar a cabo una actividad común, participando los integrantes en el resultado de dicha actividad.

Como todos los contratos, el de Asociación en Participación, debe reunir ciertos requisitos a efecto de ser legal. En este caso, es la Ley General de Sociedades Mercantiles, la encargada de regular este tipo de contratos; la que en su artículo 252, señala que: *"La asociación en participación es un contrato por el cual una persona concede a otras que le aporten bienes o servicios, una participación en las utilidades y en las pérdidas de una negociación mercantil o de una o varias operaciones de comercio.".*[81] El análisis de tal precepto, reviste especial importancia, toda vez que de él emana la esencia del contrato de Asociación en Participación. De la lectura al numeral citado, se desprenden varios conceptos que se analizarán a continuación, a efecto de dar una explicación amplia del citado artículo.

Lo primero a resaltar, es que en este contrato, una persona se obliga con otra u otras, a participarles de las utilidades de un resultado. Para ello, él ha de recibir bienes o servicios de estos últimos, con el propósito de llevar a cabo una o

---

[79] *Ídem.*
[80] *Código Civil Federal*. **Diario Oficial de la Federación.** 31 de diciembre de 2004. p. 245.
[81] *Ley General de Sociedades Mercantiles*. **Diario Oficial de la Federación.** 2 de junio de 2009. p. 37.

varias negociaciones mercantiles. Lo anterior tiene como consecuencia, que el motivo para la celebración de estos contratos, invariablemente será de naturaleza mercantil; respecto de lo que el Código de Comercio, de aplicación supletoria, señala en su artículo 75, todos aquellos actos o actividades consideradas por la Ley, como actos de comercio.

De igual forma, el propio artículo señala que las partes en dicho contrato, son personas encargadas de una negociación mercantil o acto de comercio, que participan a otras, que a su vez les otorgan bienes y/o servicios, de sus utilidades. A propósito de las partes que intervienen en el contrato el Código Civil Federal, reconoce o clasifica a las personas en dos categorías: Físicas y Morales.

Asociante	Asociado
Persona Física	Persona Física
Persona Física	Persona Moral
Persona Moral	Persona Moral
Persona Moral	Persona Física

Para el caso de estudio nos abocamos a lo que dicen, los artículos 25 del Código Civil Federal señala quienes son considerados como personas morales y así tenemos, que:

"Artículo 25.- *Son personan morales:*

- *"La Nación, los Estados y los Municipios;*
- *"Las demás corporaciones de carácter público reconocidas por la ley;*
- *"Las sociedades civiles o mercantiles;*
- *"Los sindicatos, las asociaciones profesionales y las demás a que se refiere la fracción XVI del artículo 123 de la Constitución Federal;*
- *"Las sociedades cooperativas y mutualistas;*
- *"Las asociaciones distintas de las enumeradas, que se propongan fines políticos, científicos, artísticos, de recreo o cualquiera otro fin lícito, siempre que no fueren desconocidas por la ley;*
- *"Las personas morales extranjeras de naturaleza privada, en los términos del artículo 2736".*[82]

Ahora bien, como el motivo de esta Asociación es realizar actos de comercio, el artículo Tercero del Código de Comercio, señala quienes pueden ejercer actos de comercio, y menciona:

"***Artículo 3o.-****Se reputan en derecho comerciantes:*

- *"Las personas que teniendo capacidad legal para ejercer el comercio, hacen de él su ocupación ordinaria;*

[82] *Código Civil Federal*. **Diario Oficial de la Federación.** 31 de diciembre de 2004. p. 4.

- *"Las sociedades constituidas con arreglo a las leyes mercantiles;*
- *"Las sociedades extranjeras o las agencias y sucursales de éstas, que dentro del territorio nacional ejerzan actos de comercio".*[83]

Continuando con la regulación de la Ley General de Sociedades Mercantiles, en el artículo 253, señala que "*la Asociación en Participación, no tiene personalidad jurídica, ni Razón o Denominación".*[84] Por tal motivo, no puede ser clasificada como una persona moral, sino como una entidad jurídica sin personalidad propia y como ya se ha mencionado anteriormente, una Asociación nace del acuerdo de voluntades.

Diferencias entre una Sociedad Mercantil y una Asociación en Participación[85]:

Concepto	Sociedad Mercantil	Asociación en Participación
Personalidad Jurídica Propia	Sí	No
Patrimonio Propio	Sí	No
Razón o Denominación Social	Sí	No
Nacionalidad	Sí	No
Inscripción al Registro Público de Comercio	Sí	No
Permiso de la Secretaría de Relaciones Exteriores	Sí	No
Objeto económico, comercial y lucro	Sí	Sí

"Lo anterior nos lleva a concluir indubitablemente, que la Asociación en Participación es un contrato; es un acuerdo de voluntades entre personas físicas y/o morales, que en sí misma constituye un acto de comercio por su naturaleza y finalidad y que por lo tanto, carece de personalidad propia, ya que no es más que el resultado del actuar de otras personalidades. La Asociación en Participación es un simple contrato y por lo tanto, una fuente que genera derechos y obligaciones para sus partes".[86]

Los artículos 254 al 259 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, la cual nos señala:

> ***"Artículo 254.-*** *El contrato de asociación en participación debe de constar por escrito y no estará sujeto a registro".*[87]

---

83 *Código de Comercio.* **Diario Oficial de la Federación.** 26 de enero de 2006. p. 1.
84 *Ley General de Sociedades Mercantiles*. **Diario Oficial de la Federación.** 2 de junio de 2009. p. 37.
85 *Contrato de Asociación en Participación*. http://www.monografias.com/trabajos12/regfisc/regfisc.shtml
86 *Ídem.*
87 *Ley General de Sociedades Mercantiles*. **Diario Oficial de la Federación.** 2 de junio de 2009. p. 37.

"Artículo 255.- *En los contratos de asociación en participación se fijarán los términos, proporciones de interés y demás condiciones en que deban realizarse".*[88]

"Artículo 256.- *El asociante obra en nombre propio y no habrá relación jurídica entre los terceros y los asociados".*[89]

"Artículo 257.- *Respecto a los terceros, los bienes aportados pertenecen en propiedad al asociante, a no ser que por la naturaleza de la aportación fuere necesaria alguna otra formalidad, o que se estipule lo contrario y se inscriba la cláusula relativa en el Registro Público de Comercio del lugar donde el asociante ejerce el comercio. Aun cuando la estipulación no haya sido registrada, surtirá sus efectos si se prueba que el tercero tenía o debía tener conocimiento de ella".*[90]

"Artículo 258.- *Salvo pacto en contrario, para la distribución de las utilidades y de las pérdidas se observará lo dispuesto en el artículo 16. Las pérdidas que correspondan a los asociados no podrán ser superiores al valor de su aportación".*[91]

"Artículo 259.- *Las asociaciones en participación funcionan, se disuelven y liquidan, a falta de estipulaciones especiales, por las reglas establecidas para las sociedades en nombre colectivo, en cuanto no pugnen con las disposiciones de este capítulo".*[92]

Encontramos dos partes en el Contrato de Asociación en Participación los cuales tienen los siguientes derechos y obligaciones:

Asociado[93]	
Derechos	***Obligaciones***
Participar en las utilidades que se obtengan	Entregar la aportación convenida
Conservar la propiedad de los bienes aportados	De acuerdo a lo convenido soportar la pérdida en su caso
Exigir que la aportación se utilice para los fines de la asociación.	
Recibir información sobre las operaciones realizadas.	

[88] *Ídem.*
[89] *Ídem.*
[90] *Ídem.*
[91] *Ídem.*
[92] *Ídem.*
[93] *Contrato de Asociación en Participación*. http://www.monografias.com/trabajos12/regfisc/regfisc.shtml

Asociante[94]	
Derechos	***Obligaciones***
Recibir las aportaciones estipuladas en el contrato.	Actuar en nombre propio
Dirigir, gestionar y ejecutar los actos encaminados al cumplimiento del objeto del contrato.	Asumir las responsabilidades inherentes a la actividad materia del contrato frente a terceros.
Otorgar poderes a quien considere conveniente	Desarrollar la negociación mercantil ó el acto de comercio.
	Reintegrar a cada asociado su aportación.
	Distribuir las utilidades obtenidas a los asociados, de acuerdo a lo contratado.
	Rendir cuentas a los asociados en los tiempos pactados.

Cabe mencionar que el asociante tiene responsabilidad ilimitada, en tanto que a diferencia de los asociados, si estos últimos son capitalistas, responden hasta el monto de su aportación y si son industriales, simplemente no reportan pérdidas. Al momento de celebrar el contrato de Asociación en Participación, debe plasmarse de manera clara y precisa la calidad y valor de las aportaciones, pudiendo utilizarse para ello, el valor de mercado, el que convengan las partes o bien, valuar las aportaciones mediante perito. Lo anterior será de gran relevancia, al momento de finiquitar el contrato, o bien tratándose de bienes muebles en el caso de que estos sufran algún daño. Por ultimo, repercute de igual manera para efectos de conocer la parte proporcional de las utilidades que se distribuirán entre los asociados, en caso de haberse pactado un rendimiento con relación al monto aportado.

Los bienes que los asociados aporten se considerarán en principio, aportados en propiedad al asociante, lo cual sucedió en el Proyecto materia de estudio, toda vez que se aportaron recursos económicos para la construcción de la terminal portuaria, la cual por las condiciones de la Concesión no podían ser enajenadas, traspasadas, cedidas o donadas a terceros, por lo que los bienes son propiedad en primera instancia del Asociante y al término de la Concesión pasarían a ser propiedad de la Federación

Si no se hubiere pactado forma especial para repartir las utilidades y las pérdidas, el reparto se hará en proporción a lo que cada participante haya aportado en el negocio correspondiente; pero las pérdidas del asociado no podrán ser superiores al valor de su aportación.

Como se pudo observar a lo largo del presente subcapítulo, a pesar de que la figura de la Asociación en Participación encajaba perfectamente en el cumplimiento de las voluntades de Manuel Gamboa (Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V.) y Hugo Torres Chabert (Inversiones Rosarito S.A. de C.V.)

[94] *Ídem.*

la carga legal y fiscal era muy alta para el segundo de estos como Asociante en dicho Contrato, aunado a las obligaciones emanadas de la Concesión otorgada por el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por tal motivo se optó porque la primera de ellas se convirtiera en socio de la segunda mediante una compra directa de acciones que denominaron Tipo M, mediante la aportación del capital equivalente a lo requerido para la construcción, puesta en marcha y operación de la terminal portuaria, por lo que Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V., es dueña del cuatro por ciento de las acciones de Inversiones Rosarito S.A. de C.V.

Cabe resaltar en este punto que aunado a la problemática observada en este apartado fue también factor determinante las negociaciones del Joint Venture que firmó Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V. con la Naviera "COMMODORE CRUISE LINES, LTD", toda vez que ésta puso como condición de que su nueva asociada debería tener participación en las decisiones que tomara Inversiones Rosarito S.A. de C.V. en relación con la actividad de la terminal portuaria y que mejor que Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V. formara parte de la empresa titular de la Concesión materia de este estudio.

3.2. Búsqueda de la Naviera.

Paralelo a los trabajos de evaluación y eventual análisis de la Asociación en Participación entre Inversiones Rosarito S.A. de C.V. y Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V., se requería que esta última contara con el interés de alguna empresa naviera que decidiera arribar a dichas instalaciones por lo que, después de realizar una evaluación de las alternativas posibles se eligió firmar un contrato o una asociación con la empresa ""COMMODORE CRUISE LINES, LTD"", la cual era dirigida por Jeff Binder y Fred Mayer. Además dicha empresa debería aceptar un esquema similar de Asociación en Participación para obtener un beneficio del arribo de la embarcación en la nueva terminal portuaria. Es decir, Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V., debería participar como asociado de la Naviera que pretendiera llegar a las instalaciones Portuarias que se construyeran en el frente costero del Hotel Rosarito.

Las características por las cuales se decidió signar dicho contrato fueron, entre otras, el hecho de que ""COMMODORE CRUISE LINES, LTD"", era una empresa de viejo cuño fundada en 1961, lo cual la convierte en una compañía con experiencia en el sector y que garantizaría el arribo cotidiano de su embarcación, asimismo, no tenía o había tenido ninguna relación comercial con el Puerto de Ensenada, con lo cual se estaría generando un nuevo mercado real, sin menoscabo de la actividad que realizaba exitosamente en ese entonces, el Puerto de Ensenada.

Desde las primeras pláticas, los directivos de la empresa naviera mostraron su interés por participar en el proyecto, debido a las bondades del mismo, como ya lo hemos mencionado, su cercanía con la Unión Americana, poder realizar dos viajes diarios desde el Puerto de San Diego, la exclusividad de arribo, como los principales bondades de dicha sociedad. Por lo que había que definir como se daría la asociación en participación sin poner en riesgo los intereses de su compañía.

3.3. Desarrollo de las Negociaciones con “COMMODORE CRUISE LINES, LTD”

El proceso de negociación con esta empresa naviera fue largo y en su momento fructífero para ambas partes, de él se obtuvo fortaleza en su relación comercial y sobre todo se logró consolidar un compromiso a largo plazo que le diera la posibilidad de amortizar la cuantiosa inversión que se pretendía llevar a cabo en el proyecto.

Debido a que en su momento se contempló, que la figura más adecuada para llevar a cabo el acuerdo entre Inversiones Rosarito S.A. de C.V. y Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V. era la Asociación en Participación, se buscó una figura similar en la Unión Americana que permitiera la asociación de la segunda con la Naviera “COMMODORE CRUISE LINES, LTD”, dicha figura en Estados Unidos de Norteamérica es el “Joint Venture”.

El Joint Venture es un tipo de acuerdo comercial de inversión conjunta a largo plazo entre dos o más personas (normalmente personas morales o físicas). No tiene por qué constituir una compañía o entidad legal separada. En castellano, *Joint Venture* significa, literalmente, "aventura conjunta" o "aventura en conjunto". Sin embargo, en el ámbito de lo jurídico no se utiliza ese significado, se utilizan, por ejemplo, términos como *alianza estratégica* y *alianza comercial*, o incluso el propio término en inglés. El Joint Venture también es conocido como "riesgo compartido" donde dos o más empresas se unen para formar una nueva en la cual se usa un producto tomando en cuenta las mejores tácticas de mercadeo.

El objetivo de un Joint Venture puede ser muy variado, desde la producción de bienes o la prestación de servicios, a la búsqueda de nuevos mercados o el apoyo mutuo en diferentes eslabones de la cadena de un producto. Se desarrollará durante un tiempo limitado, con la finalidad de obtener beneficios económicos.

Para la consecución del objetivo común, dos o más empresas se ponen de acuerdo en hacer aportaciones de diversa índole a ese negocio común. La aportación puede consistir en materia prima, capital, tecnología, conocimiento del mercado, ventas y canales de distribución, personal, financiamiento o productos, o, lo que es lo mismo: capital, recursos o el simple “*know-how”*, o como en este caso el compromiso entre Inversiones Rosarito S.A. de C.V. (C.P. Hugo Torres Chabert) y Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V. (Manuel Gamboa) de tener la operación Marítimo-Portuaria del Hotel Rosarito. Dicha alianza no implicará la pérdida de la identidad e individualidad como persona jurídica.

No existen requisitos sobre la forma de actuar conjuntamente. Las empresas pueden firmar un contrato de colaboración, o incluso una sociedad en la que participan ambas partes, la cual fue adoptada en este caso, conformándose la empresa “CORONADO SEAS, LLC”. Es necesario, un compromiso a largo plazo, y también es característica de la Joint Venture el que las empresas sigan siendo independientes entre sí (no existe ni fusión ni absorción).

En un Joint Venture los socios suelen seguir operando sus negocios o empresas de manera independiente. El Joint Venture supone un negocio más, esta vez con un socio, cuyos beneficios o pérdidas reportarán en la cuenta de resultados de cada uno en función de la forma jurídica con la que se haya estructurado el propio Joint Venture.

Hay muchas ventajas que contribuyen a convencer a las compañías para realizar un Joint Venture. Estas ventajas incluyen el compartir costos y riesgos de los proyectos que estarían más allá del alcance de una sola empresa. Son muy importantes los Joint Venture, en aquellos negocios en los que hay necesidad de fuertes inversiones iniciales para comenzar un proyecto que reportará beneficios a largo plazo (como es el caso de la construcción, puesta en marcha y operación de la terminal portuaria).

Para las firmas pequeñas y medianas, el Joint Venture ofrece una oportunidad de actuar de forma conjunta para superar barreras, incluyendo barreras comerciales en un nuevo mercado o para competir más eficientemente en el actual. Es muy habitual, por tanto, encontrar la creación de Joint Venture, para acceder a mercados extranjeros que requieren de importantes inversiones y de un *know-how* específico del país en el que se intenta entrar (para lo cual uno de los socios suele ser una empresa nacional que conozca el mercado, y el otro aquel que pretende introducir sus productos o hacer la aportación de capital para la realización del Negocio).

La negociación se dividió en dos fases: la primera de ellas entre Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V. y Commodore Cruise Lines LTD, en la cual la primera se comprometía con la segunda a dar la exclusividad de uso de la terminal portuaria siempre y cuando la segunda garantizara un mínimo de arribos al año durante el tiempo que durara la asociación entre ambos, aportara los recursos necesarios para la construcción, puesta en marcha y operación de la terminal portuaria, dicha inversión sería un préstamo a Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V. y para el pago de Derechos, Seguros, Fianzas y Servicios que generaría la operación de la misma. El préstamo que sería otorgado a Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V. para la mencionada construcción, puesta en marcha y operación sería descontado de las utilidades que generara su asociación, los demás serían pagos que se realizarían de la misma operación de la embarcación y que serían desglosados en un contrato de atraque que se firmaría para dicho efecto. Sobre el particular, es importante acotar que Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V. terminaría ingresando dicho capital a Inversiones Rosarito S.A. de C.V., mediante la compra directa de acciones de esta empresa para evitar cualquier suspicacia o problema de carácter fiscal.

Una vez que se llegó al acuerdo entre las partes señaladas en el párrafo anterior, se sumó a las negociaciones Inversiones Rosarito S.A. de C.V., para avalar los acuerdos de Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V. y como titular de la Concesión y Propietaria de las instalaciones a donde arribaría eventualmente la embarcación materia de las negociaciones. “COMMODORE CRUISE LINES, LTD”, quería tener la seguridad de exclusividad de arribo, tener la representatividad en la toma de decisiones referentes a la actividad marítima portuaria del Hotel Rosarito, a través de su nuevo asociado y corroborar que la terminal portuaria cumpliera con la calidad estructural y operativa para que arribara la embarcación.

De esta experiencia y compromiso “COMMODORES CRUISE LINES, LTD”, urgió para que, por un lado las condiciones de calado para el arribo de su embarcación se garantizaran de acuerdo a lo que se tenía contemplado de manera original, toda vez que ellos requieren de una profundidad de por lo menos ocho metros referida al nivel de bajamar medio inferior (NBMMI), para que dicha embarcación arribara, de igual forma se coincidió en que debería buscarse la posibilidad de que la terminal portuaria

permitiera el mayor número de atraques al año y que sobre todo garantizaran la seguridad tanto de las embarcaciones como de los pasajeros, asimismo, se requería de otro tipo de amarre para garantizar un adecuado desembarco de pasajeros, debido principalmente a las características de la embarcación que operaría de San Diego a Rosarito, la cual, en términos generales se tenía contemplado que fuera de 450 pies de eslora, con un arqueo bruto de 7,500 toneladas y una capacidad de transporte de 800 pasajeros por cada arribo que realizaría. Sin embargo, las dimensiones y capacidad de la embarcación variaron como se verá más adelante.

Ante tales requerimientos existió la necesidad de realizar nuevos estudios y trámites ante las diferentes instancias del Gobierno Federal para modificar parcialmente el objetivo en la primera fase del proyecto, la cual a pesar de dichos cambios, no era excluyente de lo que en el mediano plazo se tenía contemplado llevar a cabo, es decir la construcción de la escollera norte y rompeolas poniente, las cuales permitirán albergar una embarcación con las dimensiones y calado mencionado anteriormente, garantizar el mayor número de arribos de la embarcación al año, una mayor seguridad para la embarcación y sobre todo de los pasajeros que en ella arriben, lo cual analizaremos con más detalle en el inciso 3.3.1.

Dicha modificación requerirá una mayor inversión a la originalmente proyectada y que en términos generales ascendería, como ya se mencionó anteriormente, a aproximadamente $9’500,000.00 (Nueve Millones Quinientos Mil Dólares Americanos 00/100 USC), dichos recursos serían cubiertos, en la fase de construcción de la terminal portuaria, mediante el préstamo otorgado por “COMMODORE CRUISE LINES, LTD”, a Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V., y el grueso de estos para la construcción de la Escollera y Rompeolas serían aportados una vez que iniciara la operación marítima de la embarcación.

Durante las negociaciones se plantearon varias fechas para el inicio de operaciones, por lo que se fijó como fecha tentativa para que la embarcación arribaría a partir del 17 de marzo de 2000, la cual al final también sería modificada, dicho navío llegaría de manera cotidiana a las nuevas instalaciones, pretendiendo que desembarcaran 1,500 personas aproximadamente en dos arribos diarios, representando en promedio 400,000 visitantes anuales, que serían recibidos por el personal del hotel y los turistas que deseen alargar su estancia podrán hospedarse en las instalaciones del mismo. El precio programado inicialmente del pasaje sería de $49.00 (dólares americanos) por adulto y de $39.00 para personas de la tercera edad. Más adelante se tenía contemplado un arribo más, procedente de la Cd. de Los Ángeles, California, el cual, nunca se llegó a concretar dicho contrato.

Con la realización de dicha terminal portuaria, Playas de Rosarito se incorporaría al inventario marítimo de manera decidida, ubicándose a escasas 16 millas náuticas de la frontera norte de nuestro país, favoreciendo la actividad turística, no sólo de las instalaciones del Hotel Rosarito, sino de los negocios relacionados con el sector que ya se encontraban establecidos y que contaban con una gran trayectoria y vocación de servicio en la localidad, toda vez que dicha terminal se constituiría en una nueva atracción que favorecería la actividad económica en general de la región.

Ante esta perspectiva se pretendía, además, la ampliación del Hotel y la construcción de un nuevo Hotel del tipo Gran Turismo (Ver. Anexos 4. “Nuevo Hotel.

Rosarito Marina Resort", 5.- "Acceso Principal" y 6 "Jardines") y una sustancial modificación y mejoramiento de las instalaciones con que contaba, para poder captar la demanda de servicios que solicitaran los turistas, con lo cuál se generarían nuevas plazas permanentes y se promocionarían una importante cantidad de empleos impactando positivamente la economía de la región.

Una vez culminadas las negociaciones entre las empresas participantes, destacaron los siguientes puntos de acuerdo de dicha negociación:

- *"Aportación de recursos a través del préstamo de "COMMODORE CRUISE LINES, LTD" a Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V. y de ésta hacia Inversiones Rosarito S.A. de C.V.*
- *"Determinación de los requerimientos mínimos de calado que debería contar la terminal portuaria.*
- *"Elaboración de los Estudios correspondientes para garantizar la estabilidad de la terminal portuaria, entre los que destacan la elaboración de la batimetría y mecánica de suelos en aguas marítimas en donde se instalaría la terminal portuaria.*
- *"Corroboración del Contrato de Construcción entre la empresa Concesionaria (Inversiones Rosarito S.A. de C.V.) y la Constructora (Estructuras y Puertos S.A. de C.V.)"*[95]

Entonces se procedió a determinar las actividades y responsabilidades de cada una de las empresas participantes las cuales son desglosadas por empresa a continuación:

"Empresas Participantes. Definición de Actividades y Responsabilidades

Inversiones Rosarito S.A. de C.V.

- *Titular de la Concesión para el uso y aprovechamiento de bienes del dominio público de la Federación, consistentes en Zona Federal Marítima para la construcción y operación de una Marina y Muelle de Pesca Deportiva de uso particular, un Rompeolas y Espigón, localizados en el Puerto de Rosarito, B.C., a través del Poder otorgado por el Grupo Financiero Bital.*
- *Titular de la concesión de la Zona federal Marítimo Terrestre, tanto para construcción, en 540 mts.^{2} de Muelle de Pesca Deportiva de uso particular, como para jardinería y ornato en el resto de su frente costero.*
- *Asociada por la venta de acciones con la empresa Promociones Turísticas de Rosarito, S.A. de C.V.*
- *Responderá ante la SCT de todos los derechos y obligaciones.*
- *Llevará a cabo única y exclusivamente a las actividades Hotelera y Restaurantera dentro de las instalaciones del Hotel Rosarito Beach.*
- *Delegará las funciones de administración de las actividades portuarias y marítimas.*
- *Efectuará los pagos por concepto de contraprestación de las concesiones*

[95] Puntos de Acuerdo de la Minuta celebrada en el Hotel Rosarito el 15 de julio de 1999.

Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V.

- *Socio de la empresa Inversiones Rosarito, S.A. de C.V.*
- *Encargada, de todas y cada una de las actividades conferidas en la concesión de fecha 12 de marzo de 1998, otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.*
- *Mantendrá y fortalecerá una adecuada relación institucional con las diferentes dependencias de los tres niveles de Gobierno.*
- *Encargada de verificar el adecuado funcionamiento de todas y cada una de las actividades que se realicen en las instalaciones portuarias y marítimas.*
- *Coordinará el Programa Maestro de Desarrollo y Operación del Muelle (Terminal Portuaria) y Marina Turística.*
- *Encargada de celebrar los contratos con aquellas empresas que juzgue pertinente para el adecuado funcionamiento de las instalaciones marítimas y portuarias.*
- *Captará los recursos provenientes de la actividad portuaria y marítima*
- *Proporcionará los recursos necesarios para el adecuado cumplimiento de las obligaciones de las concesiones.*

Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V.

- *Empresa Naviera y Prestadora de Servicios Portuarios tales como el lanchaje, amarre de cabos, mantenimiento, servicio a embarcaciones, rampas y demás enunciados en las Leyes de Puertos y Navegación y Marina Mercante así como en sus respectivos Reglamentos, y en la demás legislación referente a la materia.*
- *Administrará las actividades de esparcimiento marítimo, tales como barcos de pesca deportiva, de buceo, vista de ballenas, Jet Ski y demás que se efectúen en el frente costero del Hotel Rosarito Beach.*
- *Propietaria de las embarcaciones que presten los diversos servicios portuarias.*
- *Llevará a cabo las labores de Agencia Consignataria por si o a través de terceros.*
- *Proporcionará los servicios portuarios que le sean solicitados.*
- *Contratará y capacitará al personal necesario para el adecuado desarrollo de sus funciones.*
- *Efectuará las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo de las instalaciones portuarias y marítimas.*

Joint Venture ("CORONADO SEAS, LLC".)

- *Empresa Norteamericana, dedicada al uso y operación de cruceros Turísticos.*
- *Arribará por lo menos en 600 ocasiones al año, a las instalaciones marítimas ubicadas en el frente costero del Hotel Rosarito Beach.*
- *Pagará por derecho de uso de las instalaciones portuarias de esta última, los suficientes recursos para que las empresas Inversiones Rosarito S.A. de C.V., Promociones Turísticas de Rosarito, S.A. de C.V. y Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., hagan frente a sus compromisos y obligaciones, tanto ante las autoridades de los tres niveles de gobierno, de mantenimiento y operatividad de las instalaciones, así como ante los empleados que estas contraten para el adecuado funcionamiento de las mismas.*
- *Promocionará y desarrollará las actividades inherentes a su objeto social.*
- *Cumplirá con lo establecido con las Leyes de Puertos así como la de Navegación y Comercio Marítimo, sus Reglamentos y el Programa Maestro de Desarrollo Portuario.*

- *Mantendrá vigentes sus seguros para que en cualquier eventualidad pueda responder de los daños perjuicios que ocasionará a las instalaciones y portuarias, así como a los pasajeros que transporte".*[96]

3.3.1.- Determinación de la Obra.

Durante la concepción del Proyecto se contempló que la terminal portuaria quedara ubicada en el rompeolas poniente (Ver Anexo 1 Perspectiva Aérea), sin embargo, por los montos a realizar y el tiempo empleado para su conclusión, se tomó en consideración la construcción de una estructura más ligera que permitiera el amarre de la embarcación sin contar con la infraestructura de protección. Dicha posición fue avalada por diversos Ingenieros Marítimos que opinaron que esta opción, mediante la ubicación del barco en la posición mediterránea, permitiría fácilmente el arribo de un crucero turístico sin poner en riesgo ni al artefacto naval como tampoco a los pasajeros que en ella viajaran, aunque se tendría un menor número de arribos por la falta de protección.

Durante las negociaciones con "COMODORE CRUISE LINES LTD" se contempló la construcción de ésta opción y más adelante se llevaría a cabo la construcción de la infraestructura de protección, la cual una vez culminada se obtendría por lo menos una posición más de atraque, hubo un punto en donde la naviera posiblemente reconsideró su posición y solicitó una cotización más (Ver Anexo 18 "Cotización para la Construcción de Escollera") a la ya existente de Estructuras y Puertos S.A. de C.V., quien era la constructora con la que se había firmado el contrato de construcción de la estructura ligera de la terminal portuaria.

Con tal determinación se contravenían disposiciones en materia del *"Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de Buques 1973 y su Protocolo de modificación de 1978"*, Convenio MARPOL 73/78 y del que México es parte, y que en términos generales se refieren infraestructura con que debería contar la terminal portuaria y que no sería llevada a cabo en la primera etapa como lo eran:

a. Tanques de recepción de materias oleosa y aguas del achique de sentinas.
b. Tanque de recepción para bultos contaminantes.
c. Tanques de recepción de aguas sucias del buque, y
d. Tanques de recepción de basura.

Los cuales se comprometió la naviera que serían depositados en el Puerto de San Diego, ya que el recorrido era de 8 horas a lo sumo, viaje redondo, lo cual no rebasaría la capacidad de almacenamiento del crucero y fácilmente podrían llevarse en el puerto origen de la embarcación, sin que dichos residuos fueran vertidos al mar lo cual ésta regulado por el Convenio MARPOL 73/78 y por la legislación mexicana.

En lo referente al manejo de las aguas sucia de los buques se menciona en el anexo IV del Convenio MARPOL 73/78 cuales serían las características que

[96] Puntos de Acuerdo de la Minuta celebrada en el Hotel Rosarito el 15 de julio de 1999. Delimitación de Responsabilidades.

deberían de contar las instalaciones de recepción para el manejo de dichas aguas y que están contempladas en las reglas 10 y 11 de éste anexo y que a la letra menciona:

"ANEXO IV
"REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LAS AGUAS SUCIAS DE LOS BUQUES

"Regla 10. Instalaciones de recepción.

"1. Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se establecen instalaciones de recepción de aguas sucias con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.

"2. Los Gobiernos de las Partes notifican a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones establecidas en cumplimiento de esta Regla les parezcan inadecuadas. [97]

"Regla 11. Conexión universal a tierra.

Para que sea posible acoplar el conducto de las instalaciones de recepción con el conducto de descarga del buque, ambas estar n provistos de una conexión universal cuyas dimensiones se ajustarán a las indicadas en la siguiente tabla:

"Dimensionado universal de bridas para conexiones de descarga.

"La brida estar proyectada para acoplar conductos de un diámetro interior máximo de 10 milímetros y será de acero u otro material equivalente con una cara plana.

"La brida y su empaquetadura se calcularán para una presión de servicio de 6 kg/cm2.

"Para los buques cuyo puntal de trazado sea igual o inferior a 5 metros, el diámetro interior de la conexión de descarga podrá ser de 389 milímetros". [98]

Por lo que se refiere al manejo y recepción de basura en las terminales portuarias se encuentra establecido en el anexo V del Convenio MARPOL73/78 y que señala en su regla 7 lo siguiente:

"ANEXO V.
"REGLAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR BASURAS DE LOS BUQUES.

"Regla 7. Instalaciones y servicios de recepción.

"1. Los Gobiernos de las Partes en el Convenio se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales se establecen instalaciones y servicios de recepción de basuras con capacidad adecuada para que los buques que las utilicen no tengan que sufrir demoras innecesarias.

---

[97] *Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 2 de noviembre de 1973. (Convenio MARPOL) Protocolo de Londres de 17 de febrero de 1978 y enmiendas posteriores.* **Organización Marítima Internacional (OMI).** p. 74.

[98] *Ibídem.* pp. 74-75.

"2. Los Gobiernos de las Partes notifican a la Organización, para que ésta lo comunique a las Partes interesadas, todos los casos en que las instalaciones y servicios establecidos en cumplimiento de esta Regla les parezcan inadecuados".[99]

La legislación mexicana es muy general en lo referente al manejo de ambos residuos que desean desechar las embarcaciones, así como en las instalaciones que debería contar la terminal portuaria, de hecho, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante no solicitó un proyecto detallado de tales instalaciones en tierra para el manejo de los mismos.

En la Ley de Puertos se determina en su artículo 22 que los concesionarios que se encuentran fuera de recinto portuario, que es nuestro caso de estudio, podrán prestar por sí mismos los servicios portuarios y a la letra señala:

"ARTÍCULO 22.- *Todas las concesiones a que se refiere esta ley, así como los permisos establecidos en el párrafo segundo del artículo 20 de este ordenamiento, incluirán la prestación de los servicios portuarios correspondientes, por lo que no se requerirá de permiso específico para tal efecto".*[100]

En el capítulo VI "Operación Portuaria", artículo 44 de la misma Ley se mencionan cuales serán esos servicios y que a letra menciona:

"ARTÍCULO 44.- *La utilización de los bienes y la prestación de los servicios portuarios constituyen la operación portuaria.*
Los servicios portuarios se clasifican en:
"I. Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje;
"II. Servicios generales a las embarcaciones, tales como el avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales, y
"III. Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto".[101]

Para nuestro caso de estudio la infraestructura con la que debería contar la terminal portuaria era lo referido en la fracción II del artículo anterior referente a los servicios generales a las embarcaciones que es detallado en el Título Segundo *"Servicios Portuarios"*, Capítulo IV *"Servicios Generales a Embarcaciones"* del Reglamento de la Ley de Puertos en sus artículo 73 al 78 que mencionan:

---

[99] *Ibídem.* p. 78.
[100] *Ley de Puertos.* **Diario Oficial de la Federación.** 19 de Julio de 1993. p. 5.
[101] *Ibídem*. pp. 10-11.

"TÍTULO SEGUNDO
"SERVICIOS PORTUARIOS
"CAPÍTULO IV
"SERVICIOS GENERALES A EMBARCACIONES

"ARTÍCULO 73. *Son servicios generales a embarcaciones: el avituallamiento que comprende la entrega de provisiones a los buques; el de agua potable; combustible y lubricantes; comunicación telefónica, facsimilar o telex; energía eléctrica al barco y a las áreas de maniobras de las mercancías que cargue o descargue; la recolección de basura y desechos; la eliminación de aguas residuales; lavandería, las reparaciones a flote y los demás que la Secretaría determine en el acuerdo correspondiente que se publicará en el Diario Oficial de la Federación".*[102]

"ARTÍCULO 74. *Los servicios a que se refiere el artículo anterior serán prestados por personas físicas o morales a quienes les otorgue permiso la Secretaría o tengan celebrado el contrato respectivo con el administrador portuario. El avituallamiento y lavandería podrá realizarlos directamente el naviero o capitán de la embarcación".*[103]

"ARTÍCULO 75. *El administrador señalará el lugar o lugares donde se prestarán los servicios a embarcaciones referidos en los artículos anteriores, sin perjuicio de los que establezcan las autoridades competentes".*[104]

"ARTÍCULO 76. *Para la recolección de basura, desechos y la eliminación de aguas residuales, el prestador deberá acreditar ante la Secretaría o ante el administrador portuario, que tiene capacidad técnica para cumplir con las disposiciones aplicables sobre la materia del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y el Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias, según sea el caso, y que cuenta con las autorizaciones correspondientes del municipio y de las autoridades competentes en materia de contaminación y protección del ambiente".*[105]

Éste último artículo es bastante cuestionable, ya que por un lado el artículo 22 de la Ley de Puertos, establece que el mismo concesionario podrá prestar dichos servicios portuarios, por otro le exige contar con la capacidad técnica para cumplir con las aplicaciones en la materia, las cuales como es costumbre en nuestro país, deberá iniciar una curva de aprendizaje a contramarea para dar cumplimiento con dichas disposiciones. Por otro lado nos remite al Convenio MARPOL 73/78, en donde si se especifica con detalle como deberá llevarse a cabo la disposición de dichos residuos así como las instalaciones en tierra con que se debería contar.

---

[102] *Reglamento de la Ley de Puertos*. **Diario Oficial de la Federación**. 8 de Agosto de 2000. p. 14.
[103] *Ídem.*
[104] *Ídem.*
[105] *Ídem.*

Por lo que se refiere al *Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias,*[106], y corresponderá su aplicación a la Secretaría de la Marina Armada de México, el evitar en la medida de lo posible el vertimiento de cualquier sustancia que pudiera poner en peligro el ecosistema del mar, así como de la vida humana y solo en caso de que no hubiera alguna otra opción se permitirá dicha descarga.

> ***"ARTÍCULO 77.*** *El transporte de basura, desechos y aguas residuales, deberá hacerlo el prestador de servicios correspondiente en vehículos, embarcaciones o recipientes cerrados y cumplir con todas las medidas de seguridad, cuando sean tóxicos, explosivos, corrosivos o contaminantes, en los términos del reglamento respectivo".*[107]
> ***"ARTÍCULO 78.*** *El prestador del servicio no podrá dejar camiones o envases que contengan basura, desechos o aguas residuales dentro del recinto portuario, por más tiempo del estrictamente necesario para su carga y transporte fuera de dicho recinto".* [108]

Tal y como señalamos anteriormente, que debido a la falta de la infraestructura para el manejo de dichos residuos la naviera se comprometió a realizar el manejo y desecho de los mismos en el puerto de San Diego y que no realizaría ningún vertimiento en el mar y una vez que fueran realizadas las obras de protección en ella se instalaría la infraestructura necesaria para llevarlos a cabo.

Por lo que se refiere a la autoridad portuaria, ésta no hizo ninguna observación al respecto como se desprende de la autorización del inicio de la construcción de la terminal portuaria, que analizaremos en el subcapítulo 3.5 y del inicio de operaciones que será explicado a detalle en el inciso 4.5.2.

3.3.2.- Selección de la Embarcación.

Otro aspecto que fue vital durante las negociaciones fue el conocer de parte de la naviera las características de la embarcación que haría el recorrido desde el Puerto de San Diego a la terminal portuaria del Hotel Rosarito. La naviera seleccionaría la embarcación de acuerdo a su experiencia y a la disposición de que contará entre sus embarcaciones, no obstante como todas las tenía ocupadas en diversas rutas fletó una embarcación con bandera de Bahamas denominada "STENA ARCADIA", a la cual se le cambiaría el nombre para que coincidiera con los demás de su flota y se le denominó "ENCHANTED SUN" (Ver Anexo 15. "Características y Certificados de la Embarcación"), la cual a pesar de ser una embarcación bastante antigua fue seleccionada por la naviera quien determinó que operaría de manera adecuada en la zona.

---

[106] *Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias.* **Diario Oficial de la Federación.** 23 de enero de 1979
[107] *Reglamento de la Ley de Puertos*. **Diario Oficial de la Federación**. 8 de Agosto de 2000. p. 14.
[108] *Ídem.*

A pesar de que la naviera estaba consiente de que, para salir del puerto de San Diego, le exigirían que la embarcación contara con todos los certificados de seguridad, durante las negociaciones se hizo hincapié en que se diera cumplimiento a lo establecido en los Convenios Internacionales y en la Legislación Mexicana, en materia de seguridad de los pasajeros, es en relación a los primeros de estos que se le solicitó diera cumplimiento a lo establecido en el "*Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974 y su protocolo de 1978",* que para el caso de buques de pasaje establece en su capítulo I, parte B *"Reconocimiento y Certificados",* regla 7, las características con que debería cumplir la embarcación para prestar dicho servicio y que a la letra señala:

"Capítulo I: Disposiciones generales
"Parte B

"Reconocimientos y certificados

"Regla 7
"Reconocimientos de buques de pasaje*

"a) Los buques de pasaje serán objeto de los reconocimientos indicados a continuación:
"i) un reconocimiento inicial antes de que el buque entre en servicio;
"ii) un reconocimiento de renovación, realizado cada 12 meses, salvo en los casos en que sean aplicables los párrafos b), e), f) y g) de la regla 14;
"iii) reconocimientos adicionales, según convenga.

"b) Los citados reconocimientos se realizarán del modo siguiente:
"i) el reconocimiento inicial comprenderá una inspección completa de la estructura, maquinaria y equipo del buque, incluidos la obra viva del buque y el interior y el exterior de las calderas. Este reconocimiento se realizará de modo que garantice que la disposición, los materiales y los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, la instalación eléctrica, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, los dispositivos de prevención de incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, los dispositivos y medios de salvamento, los aparatos náuticos de a bordo, las publicaciones náuticas, los medios de embarco para prácticos y demás equipo, cumplen con todas las prescripciones de las presentes reglas y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración para los buques que realicen el servicio a que el buque en cuestión esté destinado. El reconocimiento será también de tal índole que garantice que la calidad y la terminación de todas las partes del buque y de su equipo

son satisfactorias en todo respecto y que el buque está provisto de luces, marcas y medios de emitir señales acústicas y de señales de socorro, tal como se prescribe en las disposiciones de las presentes reglas y en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor;

"ii) el reconocimiento de renovación comprenderá una inspección de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión, las máquinas y el equipo, incluida la obra viva del buque. El reconocimiento se realizará de modo que garantice que, por lo que se refiere a la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, la instalación eléctrica, las instalaciones radioeléctricas, incluidas las utilizadas en los dispositivos de salvamento, los dispositivos de prevención de incendios, los sistemas y dispositivos de seguridad contra incendios, los dispositivos y medios de salvamento, los aparatos náuticos de a bordo, las publicaciones náuticas, los medios de embarco para prácticos y demás equipo, el buque se encuentra en estado satisfactorio y es adecuado para el servicio a que está destinado, y que cumple con las prescripciones de las presentes reglas y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración. Las luces, marcas, medios de emitir señales acústicas y las señales de socorro que lleve el buque serán también objeto del mencionado reconocimiento a fin de garantizar que cumplen con lo prescrito en las presentes reglas y con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor;

"iii) también se efectuará un reconocimiento adicional, ya general, ya parcial, según dicten las circunstancias, después de la realización de reparaciones a que den lugar las investigaciones prescritas en la regla 11, o siempre que se efectúen a bordo reparaciones o renovaciones importantes. El reconocimiento será tal que garantice que se realizaron de modo efectivo las reparaciones o renovaciones necesarias, que los materiales utilizados en tales reparaciones o renovaciones y la calidad de éstas son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple totalmente con lo dispuesto en las presentes reglas y en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor, y con las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones promulgados en virtud de dichas reglas por la Administración.

"c) i) Las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones mencionados en el párrafo b) de la presente regla serán

tales que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, garanticen en todos los sentidos que el buque es idóneo para realizar el servicio a que se le destina;

ii) entre otras cosas, tales leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones sentarán las prescripciones que procederá observar en las pruebas hidráulicas iniciales y ulteriores, o en otras pruebas aceptables, a que habrá que someter las calderas principales y auxiliares, las conexiones, las tuberías de vapor, los recipientes de alta presión y los tanques de combustible de los motores de combustión interna, así como los procedimientos de prueba que hayan de seguirse y los intervalos que mediarán entre pruebas consecutivas.[109]

De igual forma debería cumplir con lo establecido en el capítulo III *"Dispositivos y Medios de Salvamento"*, Sección II *"Buques de Pasaje"* en lo establecido de la Regla 21 a la 30[110], de las cuales destacan para nuestro caso de estudio que en la regla 21 que establece las características y cantidad de *"Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate"*, que deberá traer a bordo el crucero turístico para darle certeza de seguridad a los pasajeros que en ella viajen, las cuales incluyen balsas salvavidas inflables o rígidas los cuales en conjunto deberán dar cabida por lo menos al 25% del número total de personas que vayan a bordo, así como las características en que deberán ser puestas a flote por cada banda del crucero turístico, lo cual debería darse en un máximo de 30 minutos una vez que haya sido dada la voz de alerta.

Ésta misma regla 21[111] establece que para los buques de pasaje, con arqueo bruto superior a las 500 toneladas, que es la que nos ocupa en nuestro caso de estudio, debería contar a cada banda con un bote de rescate el cual podría ser adaptado de un bote salvavidas con la salvedad de que debería cumplir con las características de uno de rescate, previstas en el Convenio SOLAS.

La regla 22[112] establece las características de los *"Dispositivos Individuales de Salvamento"*, estableciendo que para el caso de la embarcación que nos ocupa debería contar con al menos 18 aros salvavidas; chalecos salvavidas para el 5% al menos del número total de las personas que vayan a bordo, dichos chalecos irían provisto de una luz; y en cada bote salvavidas deberá incluir al menos tres trajes de inmersión.

La regla 23[113] menciona los *"Medios de Embarco en las Embarcaciones de Supervivencia y en los Botes de Rescate",* para lo cual los medios de embarco a dichos artefactos de supervivencia deberán ser abordados desde su lugar de estiba, pudiendo también contar con balsas salvavidas de pescante, las cuales se

[109] *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974 y su protocolo de 1978*. **Organización Marítima Internacional (OMI).** pp. 23-25
[110] *Ibídem.* pp. 358-368.
[111] *Ibídem.* p. 360.
[112] *Ibídem.* pp. 360-362.
[113] *Ibidem.* p. 362.

pondrán a flote desde un lugar contiguo a su posición de estiba y por último podrá contar con botes que puedan ser embarcados y ponerlos a flote desde la cubierta de embarco.

En la regla 24 *"Estiba de las Embarcaciones de Supervivencia"*, se señala que "*En el caso de una embarcación de supervivencia de pescante, la altura desde la cabeza del pescante, con la embarcación de supervivencia en la posición de embarco, hasta la línea de flotación no será superior, en la medida de lo posible, a 15 m cuando el buque está en la flotación de navegación marítima con calado mínimo"*[114], lo cual aplica para la embarcación de nuestro caso de estudio.

La Regla 25 *"Puestos de Reunión*" señala que estos deberán estar en "*las proximidades de los puestos de embarco y permitan que los pasajeros tengan fácil acceso a los mismos, a menos que ambos puestos estén en el mismo lugar; y que tengan espacio suficiente para concentrar a los pasajeros y darles instrucciones, esto es 0,35 m2 por persona como mínimo"*[115]*.* Las reglas 26 y 28 no aplican a nuestro caso de estudio, toda vez que se refieren a transporte de pasajeros en buques de transbordo rodado, que no es el caso de la embarcación que arribaría a la terminal portuaria del Hotel Rosarito.

Por su importancia en el manejo de pasajeros la regla 27 establece la *"Información sobre los Pasajeros",* que viajan en el crucero turístico, y debido al interés de salvaguardar su integridad física se puso especial atención a dicha regla y que a la letra señala:

> ***"Regla 27***
> ***"Información sobre los pasajeros***
> *"1. Se contarán antes de la salida todas las personas que vayan a bordo de todo buque de pasaje.*
> *"2. Se registrarán los pormenores de las personas que hayan declarado que precisan asistencia o cuidados especiales en situaciones de emergencia y se dará parte al capitán antes de la salida.*
> *"3. Además, a efectos de búsqueda y salvamento, desde el 1 de enero de 1999 a más tardar se llevará un registro en el que se hagan constar el nombre y sexo de las personas que vayan a bordo y se indique si se trata de adultos, niños o lactantes.*
> *"4. La información prescrita en los párrafos 1, 2 y 3 se conservará en tierra y se pondrá rápidamente a disposición de los servicios de búsqueda y salvamento cuando la necesiten.*
> *"5. Las administraciones podrán eximir a los buques de pasaje del cumplimiento de lo prescrito en el párrafo 3 si los viajes regulares de tales buques no permiten en la práctica el mantenimiento de esos registros".*[116]

[114] *Ibidem.* pp. 362-363.
[115] *Ibidem.* p. 363.
[116] *Ibidem.* p. 366.

Dicha lista de pasajeros debería ser enviada por la naviera al Agente Consignatario, el cual además de hacer llegar una copia a la Capitanía de Puerto, debería conservar una para en caso de algún incidente poder llevar a cabo el recuento efectivo de los supervivientes a dicho percance. Aunado a lo anterior, una vez que se efectuara el desembarco de pasajeros dicho listado debería ser actualizado para saber que pasajeros desembarcaron y que otros regresaron en dicho crucero, actualizando el listado con dicho movimiento de pasajeros.

La regla 29 referente al *"Sistema de ayuda para la toma de decisiones por los Capitanes de los Buques de Pasaje"* señala:

> ***"Regla 29***
> ***"Sistema de ayuda para la toma de decisiones por los capitanes de los buques de pasaje***
> *"1. Esta regla es aplicable a todos los buques de pasaje. Los buques de pasaje construidos antes del 1 de julio de 1997 cumplirán las prescripciones de la presente regla a más tardar en la fecha del primer reconocimiento periódico posterior al 1 de julio de 1999.*
> *"2. En el puente de navegación de todos los buques de pasaje habrá un sistema de ayuda para la gestión de emergencias.*
> *"3. Dicho sistema consistirá, por lo menos, en uno o varios planes de emergencia impresos. Las situaciones previsibles de emergencia de a bordo incluirán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes categorías:*
> *3.1. incendio;*
> *3.2. avería del buque;*
> *3.3. contaminación;*
> *3.4. actos ilícitos que pongan en peligro la seguridad del buque, de sus pasajeros o de la tripulación;*
> *3.5. accidentes del personal;*
> *3.6. accidentes relacionados con la carga; y*
> *3.7. ayuda de emergencia a otros buques.*
> *"4. Los procedimientos de emergencia que se establezcan en los planes de emergencia constituirán una ayuda para la toma de decisiones por los capitanes en cualquier combinación de situaciones de emergencia.*
> *"5. Los planes de emergencia tendrán una estructura uniforme y serán fáciles de utilizar. Cuando proceda, el estado de carga real calculado para determinar la estabilidad del buque durante la travesía se utilizará para la lucha contra averías.*
> *"6. Además de los planes de emergencia impresos, la Administración podrá aceptar la utilización de un sistema informatizado de ayuda para la toma de decisiones en el puente de navegación que agrupe toda la información contenida en los planes de emergencia, los procedimientos, las listas de comprobación, etc., y que pueda presentar una*

lista de las medidas recomendadas para los casos de emergencia previsibles".[117]

En la regla 30 *"Ejercicios Periódicos"*[118]se establece que los simulacros deberán realizarse una vez por semana el ejercicio de abandono de buque y un ejercicio de lucha contra incendio por parte de la tripulación y que se alentará a los pasajeros a que asistan a dichos ejercicios periódicos, sin embargo, la invitación a los pasajeros podemos mencionar que era casi imposible que se diera por lo corto del trayecto entre San Diego y Rosarito, el cual duraría en promedio tres horas, por lo que casi todo el trayecto se la pasarían en dicho simulacro sin permitirles divertirse en el crucero, como tampoco participar en el Casino, el cual se convertía en el negocio principal de dicho crucero.

Por lo que se refiere a la legislación nacional en lo concerniente a la certificación de embarcaciones establecía en su título tercero *"De la Navegación",* capítulo VI *"Inspección Naval"* de la Ley de Navegación abrogada, que fue la que estaba vigente al momento de las negociaciones con la naviera, en su artículo 58 lo siguiente:

Título tercero: de la navegación
Capítulo VI
Inspección naval

"Artículo 58.- *La Secretaría expedirá a las embarcaciones y artefactos navales los certificados de seguridad de navegación correspondientes como constancia de que se han efectuado todas las pruebas, inspecciones y verificaciones iniciales, periódicas o extraordinarias, prescritas para certificar que reúnan las condiciones técnicamente satisfactorias para la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar, de acuerdo a los tratados internacionales y al reglamento respectivo.*
"Se presume, salvo prueba en contrario, que una embarcación con un certificado de seguridad vigente puede zarpar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorias.
"La autoridad marítima llevará a cabo el reconocimiento de certificados de seguridad a las embarcaciones extranjeras, en los términos de los tratados internacionales. [119]

Como puede observar nuevamente, la legislación mexicana es muy general en lo referente a la inspección y certificación de los buques y nos remite de manera general a los tratados internacionales y a un reglamento, que al momento de la negociación que nos ocupa, no existía, inclusive Antelmo Cruz Cerecedo, quién para esa fecha se desempeñaba como Jefe el Departamento de Inspección de la Capitanía de Puerto de Ensenada, B.C., nos comentaba que solo llevaban a cabo la certificación e inspección de navíos mexicanos y que el 99.9%, por no decir que el total, de las embarcaciones que arribaban a ese puerto contaban con todos los certificados emitidos por compañías certificadoras y clasificadoras internacionales, como "Det Norske Veritas"o "Bureau Veritas", por lo

[117] *Ibídem.* p. 367.
[118] *Ibídem.* p. 368.
[119] *Ley de Navegación*. **Diario Oficial de la Federación**. 4 de enero de 1994. p. 12

que al contar las embarcaciones internacionales con dichos certificados, únicamente cotejaban la documentación con que se acompañaban dichos navíos extranjeros.

La misma Ley de Navegación abrogada, solo se refería a la seguridad de los pasajeros en lo establecido en el título quinto *"De los Contratos de Explotación de Embarcaciones"* en su capítulo III *"Contrato de transporte de pasajeros por agua"*, señalando en su artículo 107 lo siguiente:

Título quinto: De los contratos de explotación de embarcaciones
Capítulo III

Contrato de transporte de pasajeros por agua

Artículo 107.- *El transportista es responsable de la muerte o lesiones de los viajeros por daños causados con motivo de la prestación del servicio, salvo que pruebe que el accidente no le es imputable.*
El transportista es responsable de los equipajes registrados como si se tratara de transporte de mercancías, así como de los efectos personales y de los equipajes de cabina, si se prueba que la pérdida o avería se debe a falta suya o de sus empleados.
El transportista se obliga a contratar un seguro con cobertura suficiente para cubrir su responsabilidad, en los términos del reglamento respectivo.[120]

Sin el ánimo de ser reiterativos, vemos una vez más la pobreza de la legislación nacional en la materia y dado que era necesario darle certeza a los usuarios del crucero turístico que arribaran a la terminal portuaria del Hotel Rosarito se le pidió a la naviera que ésta contara con los seguros de vida para pasajeros, de responsabilidad ante terceros y demás necesarios para darle certidumbre a los usuarios del mismo, a lo cual no hubo objeción por parte de la misma, sabedora de que una demanda en los Estados Unidos podría costarle su patrimonio para poder sufragarlas.

Tal y como ya mencionamos en el inciso anterior, la terminal portuaria del Hotel Rosarito, además de no contar con las obras de protección, tampoco contaba con la infraestructura para recibir las aguas sucias y basura que trajera a bordo el navío, por tal motivo se le reitero a la naviera que debería cumplir con lo establecido en el "*Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 2 de noviembre de 1973. (Convenio MARPOL) Protocolo de Londres de 17 de febrero de 1978 y enmiendas posteriores",* referente a éste tipo de residuos y que en materia de aguas sucias queda establecido en la regla 8 del Anexo IV *"Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los Buques"* de éste Convenio Internacional y que a la letra señala lo siguiente:

"Aguas Sucias
"Regla 8. Descarga de aguas sucias.

[120] *Ley de Navegación*. **Diario Oficial de la Federación**. 4 de enero de 1994. pp. 20-21.

"1. A reserva de las disposiciones de la Regla 9 del presente Anexo, se prohíbe la descarga de aguas sucias en el mar a menos que se cumplan las siguientes condiciones:

"a) Que el buque efectúe la descarga a una distancia superior a 4 millas marinas de la tierra más próxima si las aguas sucias han sido previamente desmenuzadas y desinfectadas mediante un sistema homologado por la Administración, de acuerdo con la regla 3. 1 a), o a distancia mayor de 12 millas marinas si no han sido previamente desmenuzadas ni desinfectadas.

En cualquier caso, las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los tanques de retención no se descargarán instantáneamente, sino a un régimen moderado, hallándose el buque en ruta navegando a velocidad no menor de 4 nudos.

Dicho régimen de descarga será aprobado por la Administración basándose en normas elaboradas por la Organización, o

"b) Que el buque utilice una instalación para el tratamiento de las aguas sucias que haya sido certificada por la Administración en el sentido de que cumple las prescripciones operativas mencionadas en la regla 3 1 a) i), del presente Anexo, y.

"i) Que se consignen en el certificado de prevención de la contaminación por aguas sucias (1973) los resultados de los ensayos a que fue sometida la instalación;

"ii) Que, además, el efluente no produzca sólidos flotantes visibles, ni ocasione decloración, en las aguas circundantes, o

"c) Que el buque se encuentre en aguas sometidas a la jurisdicción de un Estado y esté descargando aguas sucias cumpliendo prescripciones menos rigurosas que pudiera implantar dicho Estado.

"2. Cuando las aguas sucias estén mezcladas con residuos o aguas residuales para los que rijan prescripciones de descarga diferentes, se les aplicarán las prescripciones de descarga más rigurosas".[121]

La naviera se comprometió a cumplir a cabalidad con dicha regla y ya que realizaba navegación costanera dentro de las 4 millas náuticas debería contar con lo establecido en el párrafo 1 a), sin embargo, a lo largo de la operación del navío siempre se desecharon en el puerto de San Diego, California.

La excepción a que se menciona la regla 8 se refiere a la descarga de las aguas sucias menciona a la letra lo siguiente:

"Regla 9. Excepciones.

[121] *Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 2 de noviembre de 1973. (Convenio MARPOL) Protocolo de Londres de 17 de febrero de 1978 y enmiendas posteriores.* **Organización Marítima Internacional (OMI).** pp. 73-74

"La Regla 9 del presente Anexo no se aplica:

"a) A la descarga de las aguas sucias de un buque cuando sea necesaria para proteger la seguridad del buque y de las personas que lleve a bordo, o para salvar vidas en el mar.

"b) A la descarga de aguas sucias resultantes de averías sufridas por un buque, por sus equipos, siempre que antes y después de producirse la avería se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal descarga".[122]

Por lo que se refiere a la basura, el Anexo V, "Reglas para prevenir la contaminación por basuras de los buques" del mismo Convenio MARPOL, señala a la letra:

"Basura

"Regla 9. Rótulos, planes de gestión de basuras y mantenimiento de registros de basuras.

"1. a) En todo buque de eslora igual o superior a 12 metros, se colocarán rótulos en los que se notifiquen a la tripulación y a los pasajeros las prescripciones sobre eliminación de basuras que figuran en las reglas 3 y 5 del presente anexo, según proceda;

"b) los rótulos estarán redactados en el idioma oficial del Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar, y, en el caso de que los buques que realicen viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otras partes en el Convenio, en francés o inglés.

"2. Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más tendrá un plan de gestión de basuras que la tripulación deberá cumplir.

Dicho plan incluirá procedimientos escritos para la recogida, almacenamiento, el tratamiento y la evacuación de basuras, incluida la manera de utilizar el equipo de a bordo. También se designará en él a la persona encargada de su cumplimiento.

Dicho plan se ajustará a las directrices que elabore la organización y estará escrito en el idioma de trabajo de la tripulación.

Todo buque de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas y todo buque que esté autorizado a transportar 15 personas o más, que realice viajes a puertos o terminales mar adentro que estén bajo la jurisdicción de otras partes en el Convenio, y toda plataforma fija o flotante empleada en la exploración y explotación del fondo marino llevará un libro registro de basuras. Este libro, sea o no sea parte del diario oficial de

---

[122] *Ibídem*. p. 74

navegación, se ajustará al modelo especificado en el apéndice del presente anexo".[123]

La legislación mexicana es menos precisa en ese sentido, pero nos refiere a lo antes señalado al mencionar en la Ley de Navegación abrogada en su título III *"De la Navegación",* en el capítulo VII *"Prevención de la Contaminación Marina"*, en su artículo 65 y 66 lo siguiente:

"Capítulo VII
"Prevención de la contaminación marina

"Artículo 65.- *Queda prohibido a toda embarcación arrojar lastre, escombros, basura, derramar petróleo o sus derivados, aguas residuales de minerales u otros elementos nocivos o peligrosos, de cualquier especie que ocasionen daños o perjuicios en las aguas de jurisdicción mexicana.*

"Artículo 66.- *En las aguas de jurisdicción mexicana, la Secretaría será la encargada de hacer cumplir las obligaciones y prohibiciones establecidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, incluyendo su protocolo, enmiendas y los demás tratados internacionales, en la materia, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.*

"En los casos de descargas y derrames accidentales, la Secretaría se podrá coordinar con la de Marina.

"La Secretaría de Marina hará cumplir en las aguas de jurisdicción mexicana, lo relativo a vertimientos deliberados y las medidas preventivas que se establezcan en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias".[124]

La futilidad que se menciona en ambos artículos confió en que no se deba a un dislate de nuestros legisladores y que sea por falta de tiempo al atender sus respectivos distritos electorales que no tengan el cuidado de ser más específicos y hacer referencias a los artículos, acuerdos, reglas o párrafos cuando se refieren a los acuerdos y tratados internacionales y sigan haciendo las generalidades como siempre nos refieren en las diferentes leyes que hemos visto y que serán el común denominador a lo largo del presente estudio.

Un aspecto que me llama la atención, en materia de vertimientos que hacía el mar se hagan por parte de embarcaciones que naveguen por los mares nacionales, la región no ha sido un ejemplo a seguir, toda vez que la Comisión Estatal de Servicios Públicos de Tijuana, que también opera en el municipio de Rosarito, durante mucho tiempo vertió al mar todas las aguas del drenaje provenientes de los hogares y el pluvial, sin que recibieran ningún tipo de tratamiento, para que no impactarán de manera negativa a la flora y fauna marítimas, llegó a tal grado el problema, que los Estados Unidos decidió construir una planta de tratamiento en San Isidro para tratar, aunque usted no lo crea, las

---

[123] *Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 2 de noviembre de 1973. (Convenio MARPOL) Protocolo de Londres de 17 de febrero de 1978 y enmiendas posteriores.* **Organización Marítima Internacional (OMI).** pp. 78-79

[124] *Ley de Navegación*. **Diario Oficial de la Federación**. Diario Oficial de la Federación. 4 de enero de 1994. p. 13.

aguas residuales del municipio de Tijuana, por lo que a la fecha existe un conector de Tijuana a San Diego para procesar dichos vertimientos y después enviarlos al mar, Rosarito no es la excepción, y los arroyos Huacuatay y Rosarito, se han convertido en canales de aguas negras, los cuales llevan al mar todo los desechos orgánicos e inclusive basura, por lo que me salta una pregunta ¿cómo podemos ser tan estrictos en algunas actividades, siendo que en donde es más sencillo llevar a cabo una efectiva supervisión y medidas de mitigación no lo hacemos?

Por lo que se refiere a la vigilancia que debería realizar la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, parece una burla, ya que ésta dependencia no cuenta con embarcaciones para llevara a cabo dicha actividad y por lo que se refiere a la Secretaría de Marina, respecto a los vertimientos deliberados, por lo menos en la experiencia de nuestro caso de estudio, solo ha quedado en buenas intenciones, quienes al contar con solo unas pocas embarcaciones para llevar a cabo las funciones de vigilancia de una gran extensión de nuestros litorales de la región los realizan muy a medias, sin que se note una presencia efectiva en la zona y en la actualidad cuando los han involucrado en la “lucha o guerra contra el crimen organizado” dicha presencia y vigilancia ha disminuido al trasladarlos a entidades del centro de la república a llevar actividades policiales en dicha guerra.

3.4. Cambio de la Dirección Geográfica de la Terminal Portuaria.

Como se decidió por la construcción de la estructura ligera, sin protección, siempre existieron dos posibilidades para su construcción, ambas tenían sus pros y contras: uno era la estructura de acero y la otra de concreto; la primera de ellas tenía a favor la rapidez en su construcción, sin embargo, el mantenimiento es bastante costoso, en el segundo de los casos es más lenta su construcción debido al tiempo de fraguado del concreto, no obstante, el mantenimiento es casi nulo.

En el momento de las negociaciones entre las empresas participantes siempre estuvo presente el retorno de capital de la inversión que se haría, por tal motivo se optó por la estructura de acero lo cual permitiría cumplir en términos generales con la fecha tentativa que se había planteado. Durante las rondas de negociaciones, también estuvo presente la cuestión de seguridad de pasajeros y de mayor número de arribos, los cuales, como ya se mencionó anteriormente, se podrían garantizar casi en un 100% con la construcción de la escollera poniente, recordemos que las instalaciones se encuentran en mar abierto, por lo que esta obra de protección daría certeza al proyecto.

En caso de que no se realizara la obra de protección de manera inmediata, la terminal portuaria estaba concebida para que fuera orientada en la posición 270° dirección Oeste, la cual es la orientación que tiene la marea dominante en el área, dicha orientación permitiría hacer el amarre de la embarcación en lo que se denomina la “Posición Mediterránea”, es decir la proa de la embarcación apuntando hacia la marea dominante, con lo cual el desplazamiento que hiciera la ola sería absorbido a lo largo de la eslora de la embarcación.

Esta “Posición Mediterránea” fue sugerida por ingenieros marítimos, quienes, de acuerdo a su experiencia, garantizaban un buen número de arribos a mar abierto, bajo las condiciones de la región y sobre todo garantizando la seguridad de la embarcación

y de los pasajeros que en ella arribarían. De haber continuado con dicha “Posición Mediterránea”, podrían garantizarse el amarre de dos embarcaciones de manera simultánea, una por el lado sur y otra por el lado norte de la terminal portuaria, sin que ninguna de las dos entorpeciera la operación de la otra.

Sin embargo, el Cap. Rodolfo Spinelli, Director de Operación Marítima, de la Naviera “COMMODORE CRUISE LINES, LTD”, se opuso a que la embarcación hiciera el amarre en la posición señalada, argumentando que el farallón que se encuentra en el frente costero del Hotel Rosarito, impediría una adecuada maniobra para la embarcación (Ver Anexo 10. Vista Aérea y Lateral del Farallón), además de que ellos pretendían que la embarcación hiciera su amarre en la “Posición Convencional” que consiste en que la embarcación eslore paralelo a la Costa. En su momento se le hizo saber de las opiniones vertidas por expertos en la materia, sin embargo, su posición no varió y sí la dirección geográfica que debería seguir la terminal portuaria.

Además existieron dos argumentos que en su momento tuvieron el peso suficiente para cambiar el rumbo de la terminal portuaria, el primero de ellos era en lo referente a la experiencia al referirse número de embarcaciones que tenía Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V., ahora asociada de “COMMODORE CRUISE LINES, LTD”, a lo que la primera de ellas respondió que esta sería su primera embarcación, ellos en cambio tenían 10 embarcaciones alrededor del mundo. La segunda de sus argumentaciones fue el hecho de que la Naviera no invertiría en un proyecto en donde supiera que no iba a funcionar, es decir si él no tuviera la certeza de que la embarcación podría amarrarse paralelo a la playa no harían la aportación de los recursos a Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V. para que éste a su vez lo ingresara a Inversiones Rosarito S.A. de C.V. vía la compra de acciones, para la construcción de dicha terminal portuaria.

Ambos razonamientos tuvieron el suficiente peso para que se cambiara el rumbo geográfico de la terminal portuaria, además la premura de tiempo, por el compromiso de que la embarcación llegara en la fecha pactada, así como por el interés por parte de las partes involucradas de que el negocio se diera lo antes posible impidió corroborar con algunos otros expertos la opinión vertida por el Cap. Rodolfo Spinelli, en quien recayó la determinación del arribo de la embarcación, así como el tipo de amarre que se pretendía hacer. No cabe duda que lo urgente siempre sustituye a lo importante y la toma de esta decisión cambiaría no sólo el rumbo de la terminal portuaria, sino también del negocio que se pretendía llevar a cabo y que analizaremos con mayor detalle en el inciso 4.5.3.

3.5. Proceso de Construcción Terminal Portuaria.

El artículo 11 de la Ley de Puertos del 19 de julio de 1993, nos remite al Reglamento de esta Ley para todo lo relacionado con la construcción, operación y explotación de las obras que integren puertos, así como de terminales, marinas e instalaciones portuarias, sin perjuicio de las específicas que se determinen en los programas maestros de desarrollo portuario, en las concesiones, permisos o contratos respectivos, en las normas oficiales mexicanas y en las reglas de operación del puerto.

En tal virtud el Capítulo II de dicho Reglamento publicado el 21 de noviembre de 1994 en su artículo 8 establecía que la solicitud para ejecutar obras debería ir acompañado de:

> ***"Artículo 8.-*** *Las solicitudes para ejecutar obras deberá ser acompañadas de:*
> *"I.- Los proyectos generales y ejecutivos*
> *"II.- El programa de ejecución respectivo*
> *"III.- Los aspectos relativos a las técnicas de construcción y*
> *"IV.- Los montos de inversión".*[125]

En las reformas del 8 de agosto de 2000, la cual no aplicó al proyecto, se solicitaba ahora:

> ***"Artículo 8o.*** *Las solicitudes para ejecutar obras, deberán contener los requisitos establecidos en las fracciones I a IV y VI del artículo 17 de este Reglamento, además de lo siguiente:*
>
> *"I.- Los montos de inversión;*
> *"II.- Título de concesión, en su caso, de la zona federal marítimo terrestre o zona federal terrestre, y*
> *"III.- Autorización en materia de impacto ambiental para realizar la obra. La Secretaría deberá dar respuesta a las solicitudes en un plazo que no exceda de cuarenta y cinco días naturales contados a partir de la recepción de la misma".*[126]

El contenido en las fracciones II y III de este artículo, así como las fracciones solicitadas del artículo 17 ya habían sido requeridos al momento de presentar la solicitud de la concesión, por lo que me parece ocioso volverlos a solicitar si estos deben obrar en el expediente que sobre la concesión existe en la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

De los artículo 10 al 15 del Capítulo II relativo a las Obras, no sufrieron modificaciones respecto del Reglamento de 1994 y la modificación del 8 de agosto de 2000, el artículo 10 establecía a la letra lo siguiente:

> ***"Artículo 10.*** *Las obras deberán cumplir con los proyectos técnicos y con las especificaciones de las normas respectivas, así como con la aprobación, en su caso, de la autoridad competente, por lo que se refiere al impacto ambiental.*
> *"En caso de incumplimiento, la Secretaría podrá ordenar su corrección, demolición o retiro inmediato por cuenta del infractor, sin perjuicio de aplicar las sanciones que correspondan".*[127]

Dicho artículo es reiterativo a lo especificado en el artículo 8 del Reglamento de 1994, sin embargo, en la reforma de 2000, como habían desaparecido las características técnicas y de los proyectos general y especifico de las obras a realizar,

---

[125] *Reglamento de la Ley de Puertos.* **Diario Oficial de la Federación.** 21 de noviembre de 1994. p. 110.
[126] *Reglamento de la Ley de Puertos.* **Diario Oficial de la Federación.** 8 de agosto de 2000. p. 2.
[127] *Ibídem.* p. 10.

parece que los legisladores le dan coherencia a lo exigido para la realización de dichas obras, ya que ese artículo no sufrió modificación alguna.

Dentro de las Negociaciones celebradas entre las empresas participantes se determinó que debería haber una enmienda al contrato de construcción firmado entre Inversiones Rosarito S.A. de C.V. y Estructuras y Puertos S.A. de C.V., debido a que éste ya no respondía a las necesidades del proyecto y habían fenecido los tiempos del mismo, había que tomar en consideración las necesidades derivadas de la certeza de la cota a la cual debería llegar la embarcación, así como los estudios que se deberían realizar para dar las garantías necesarias de que se cumpliría con todo lo estipulado en los requerimientos de la Naviera.

Una vez determinada la nueva dirección que debería tener la dirección de la terminal portuaria, y habiendo efectuado los estudios batimétricos y de mecánica de suelos del área, se procedió a dar inicio la construcción de la misma tomando la decisión de que esta fuera de acero con dos Duques de Alba en el área de atraque-amarre y que, por el momento, no contaría con la escollera poniente como obra de protección, la cual se llevaría a cabo una vez que se iniciaran las operaciones del proyecto y comenzará a haber recursos generados de la misma operación.

La Dirección General de Puertos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, mediante oficio N° 115.655.98 del 29 de mayo de 1998, había otorgado su permiso para el inicio de la construcción de las obras del muelle (terminal portuaria), el cual tuvo que ser prorrogado debido a las negociaciones que se llevaban a cabo entre las partes involucradas en el proyecto y que ya han sido mencionadas. Sin embargo, se debió de notificar a la mencionada Dirección General de conformidad con lo expresado con el artículo 12 del Reglamento de la Ley de Puertos ya que éste establece lo siguiente:

> ***"Artículo 12.*** *Los concesionarios y permisionarios empezarán y concluirán las construcciones dentro de los plazos que señalen los permisos o títulos de concesión respectivos. En caso de retraso, se deberá informar a la Secretaría de las circunstancias que lo justifiquen, en cuyo defecto se aplicarán las sanciones conducentes y la revocación, en su caso, de los títulos o permisos".*[128]

Dicha prorroga fue otorgada por la mencionada Dirección General de Puertos y aprobadas las modificaciones de la dirección que ahora tomaría la terminal portuaria, así como el reforzamiento de los Duques de Alba.

3.5.1. Contrato de Construcción y su Primera Enmienda.

Tal y como se ha mencionado en los párrafos que precedieron al presente, uno de los aspectos que cobró importancia fue el hecho del Contrato de Construcción, en donde la Naviera "COMMODORE CRUISE LINES, LTD", quería tener la certeza de que, por un lado la Constructora "Estructuras y Puertos S.A. de C.V.", tuviera la experiencia necesaria para poder llevar a cabo

[128] *Reglamento de la Ley de Puertos.* **Diario Oficial de la Federación. 21 de noviembre de 1994.** p. 111.

una obra de tal envergadura, contara con la maquinaría y equipo necesario para dicha obra y que previo al inicio de la construcción se cotejaran los estudios de batimetría y de mecánica de suelos que garantizaran tanto la estabilidad de la terminal portuaria como que esta tuviera en su parte de amarre el calado suficiente para el arribo de su embarcación. Asimismo, debería presentar la logística de arribo de materiales usados en la construcción como sería el acero y madera que serían utilizados.

Además la constructora debía proporcionar los seguros (daños a terceros, responsabilidad civil, etc.) y fianzas (calidad y culminación de obra) por el monto suficiente para garantizar el volumen de inversión de la obra. Además el contrato original de obra había fenecido, debido a que por las negociaciones que se celebraban entre los diferentes actores, la construcción de la terminal portuaria fue suspendida de manera provisional.

La Naviera, por su cuenta, contrato los servicios de una compañía de Ingeniería Marítima, de la Cd. de Miami, Florida, la cual sería la encargada de auditar la obra y presentar un informe semanal tanto del avance de la obra como de las posibles anomalías que ésta pudiera encontrar como podrían ser vicios ocultos o fallas estructurales que impactarían de manera negativa en la misma obra.

A pesar de que, parecería ser que el Contratista se vería en serias dificultades para culminar y que aparentaba ser medio leonina la primera enmienda a favor de la Propietaria, el primero de ellos cumplió en tiempo y forma de la obra de la ahora terminal portuaria, y la fecha de culminación varió del 18 de marzo al 5 de abril de 2000, fecha en que la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante levanto el "*Acta Circunstanciada de Inspección Final de Obra Terminada del Muelle de Pesca Deportiva*" y dio su autorización para el inicio de operaciones el 6 de junio de 2000, tal y como lo establece el artículo 11 del Reglamento de la Ley de Puertos que a la letra especifica lo siguiente:

> ***"Artículo 11.*** *Para que las obras entren en operación, total o parcialmente, deberá notificarse por escrito a la Secretaría para que ésta, después de las verificaciones que procedan, autorice su funcionamiento. Se excluyen de esta regla las obras menores y las de mantenimiento.*
> *"La Secretaría deberá dar respuesta en un plazo que no exceda de treinta días naturales contado a partir de la notificación a que se refiere el párrafo anterior y, en caso de no hacerlo se considerará otorgada la autorización".*[129]

Motivo por el cual ninguna de las fianzas y seguros solicitadas al Contratista fue aplicada en su perjuicio. Dicho Acta fue firmada por Gildo Medina Vidaurri, Subdirector de Planeación y Normas de la Dirección de de Obras Marítimas, de la Dirección General de Puertos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes,

[129] Ídem.

así como por el Cap. de Mar. Cristóbal González Flores, Capitán de Puerto de Rosarito, B.C.

La variación de fecha, que durante todo el proceso de construcción fue acordada entre las partes, se debió a cuestiones invocadas en los respectivos contratos, como lo fue la falta de material, principalmente madera para el piso de la terminal portuaria y a cuestiones climatológicas no imputables al Contratista, aunado a ello la Naviera no había finiquitado una serie de remodelaciones en la embarcación, así como a la solicitud por parte de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante que se fortalecieran los Duques de Alba.

3.5.2. Flujo de Recursos

Una vez firmados, la Primera Enmienda del Contrato de Construcción, el flujo de recursos se dio de manera ininterrumpida hasta su culminación, ya que la Constructora iba cumpliendo en tiempo y forma con dicha construcción y salvo las eventualidades que se presentaron durante su construcción fueron analizadas por las partes y acordaban lo conducente en la materia, como lo fue el hecho de la falta de madera para el piso del muelle, en cuyo caso se dejaban huecos en los módulos para garantizar el transito de los trabajadores pero no para personas ajenas a la construcción que por el desearan transitar, cuando se presentaban condiciones de mal tiempo las partes se notificaban sobre esta eventualidad y se recorría el calendario haciendo los ajustes necesarios para la puesta en operaciones, en el caso particular del fortalecimiento de los Duques de Alba solicitado por la Dirección General de Puertos todos estuvieron de acuerdo de su necesidad por lo que se le otorgó un plazo de gracia a la Constructora para llevar a cabo dichos refuerzos y la modificación de precios que fue acordada de manera económica sin que existiera la necesidad de elaborar una segunda enmienda al contrato de construcción.

Durante esta fase de construcción se generaron aproximadamente 100 empleos directos y 300 indirectos y se tenía contemplado que una vez que este entrara en operación el número de empleos directos sería del mismo orden incrementándose a 500 en el rubro de indirectos. Sin embargo, la derrama que generaría a los negocios de la región sería de gran calado, debido a la llegada de un nuevo mercado de turistas al centro de población.

3.6. Contrato de Atraque

Como ya se mencionó, “COMMODORE CRUISE LINES, LTD”, quien fungía como Presidente de “CORONADO SEAS, LLC”, amarró por todos los medios posibles la exclusividad de operación de la embarcación que arribaría a la nueva terminal portuaria, además su preocupación por contar con dicha exclusividad durante todo el tiempo que durara la concesión materia del presente estudio, y su eventual ampliación, pretendían garantizar sus ganancias e impedir que cualquiera de los participantes dieran cabida a otra empresa Naviera que deseara participar en el proyecto. La experiencia a la firma del presente contrato mostró como siempre la visión que tienen los americanos al firmar un convenio con alguna empresa mexicana en donde siempre buscan obtener el mayor beneficio haciendo patente una vez más el adagio de que los americanos no tienen amigo, tienen intereses. Nunca pensó la Naviera que ellos serían

los que incumplirían con este contrato y si cualquiera de las otras partes que en el participaban, pero esto será analizado en el inciso 4.5.4.

Dicho contrato fue registrado ante la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de conformidad con lo dispuesto en los artículos 36 fracciones XIX y XX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 10 fracción II de la Ley de Puertos y 52 fracción I de la Ley de Vías Generales de Comunicación y de conformidad con la Condición undécima del Titulo de Concesión, siendo aprobado dicho registro mediante oficio de la Dirección General de Puertos N° 115.366.99/3059 de fecha 29 de marzo de 1999.

3.7. Incorporación de Viejas Casino.

Una vez culminada la negociación entre la empresa Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V. con la empresa "COMMODORE CRUISE LINES, LTD", y habiendo firmado el Contrato de Asociación, estos últimos propusieron la incorporación como un tercer socio al Joint Venture "CORONADO SEAS, LLC", que sería la Reservación de Nativos Americanos denominada "Viejas", la cual contaba con una concesión para operar un Centro de Juego en los terrenos de dicha reservación, los argumentos que utilizaron fue principalmente el hecho de que contaban con experiencia en el manejo de casinos en la Zona, contaban con una base de datos que incluía a sus mejores jugadores y además de hacer una aportación económica al proyecto, promocionarían en sus instalaciones al Crucero que saldría todos los días de San Diego con destino final a las instalaciones que se estaban construyendo en Playas de Rosarito, B.C., dándolo a conocer a la población Sandieguina el 22 de julio de 1999.[130]

A pesar de que Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V., tenía sus reservas sobre el ingreso de este nuevo socio, pudieron más los argumentos de "COMMODORE CRUISE LINES, LTD", y éste fue aceptado como socio, quien además controlaría las actividades de juego que se darían en el Crucero, reportando a sus socios de manera mensual, mediante las juntas de Consejo que para tal efecto se llevarían a cabo.

La Reservación Viejas es una tribu reconocida por el Gobierno Federal de los Estados Unidos de América, como parte de los Indios *"Kuemayaay",* que a veces son conocidos también como "Indios de la Misión". En 1875, la tribu, junto con el *"Barona Group of Capitan Grande Band of Mission Indians",* controlaban la *"Capitan Grande Reservation",* que consistía en su mayoría por tierras montañosas inhabitables y estériles. Sin embargo, contaban con un embalse acuático denominado *"The Capitan Reservoir",* motivo por el cual las dos tribus fueron desplazadas por el agua para surtir a la Cd. de San Diego, dicho reservorio es actualmente utilizado como reserva ecológica de la zona.

Después de que la Reservación fue desplazada de Capitán Grande, esta nueva reservación fue creada por orden ejecutiva del Gobierno Federal de los Estados Unidos de América en 1934. La Reservación Viejas es de aproximadamente 1,609 hectáreas. También es conocida como *Baron Long Reservation*, esta ubicada en el Condado de

[130] *Viejas Indians set course for gaming al Sea. Tribe will be a partner in San Diego-to-Rosarito Cruise*. **San Diego Union.** 23 de julio de 1999, San Diego, California. EUA. p. 1 y p. A17

San Diego, en la Cd. de Alpine. Aproximadamente 289 de los 394 miembros inscritos viven en ella. El nombre de "Viejas" viene del nombre en español "El Valle de Las Viejas" o "El Valle de la Vieja".

Cuando se planteó su incorporación al Joint Venture ""CORONADO SEAS, LLC"", comenzaba el desarrollo económico de la Reservación, sin embargo, ni por asomo era lo que hoy representa en recursos económicos, si bien es cierto que ya era, a finales del siglo pasado, uno de los Casinos mas fuertes de la región, sus instalaciones parecían más bien las de una feria, bien montada, pero al fin y al cabo una feria, nada que ver con lo que hoy son. Y ese desarrollo se dio, una vez aprobada la Resolución 1A de la cual mencionaremos en el subinciso 4.5.4.1.

Se rigen por un gobierno elegido democráticamente, de siete personas que conforman el Consejo Tribal, que son electos por los 394 miembros de la Tribu por periodos de dos años. Su administración actual es la siguiente:

- Presidente: Bobby L. Barrett
- Vicepresidente: Robert Welch, Jr.
- Secretario: Diana L. Aguilar
- Tesorero: Juan A. Christman
- Concejal: Virginia Christman
- Concejal: Greybuck S. Espinoza
- Concejal: Tim Bactad

La tribu es propietaria y opera el "*Casino Viejas"*, los Restaurantes "*Grove Steakhouse"*, el,"*Deli Mezz*", "*Sunrise Dinner", "Harvest Buffet", "V Lounge", "Dream Catcher Lounge", el "China Camp"* y 57 almacenes del "*Viejas Outlet Center"*.

También son dueños, como los primeros nativos de América de un banco en California, Borrego Springs Bank, NA, con sucursales en Alpine, Borrego Springs, y La Mesa. Tienen dos parques de vehículos recreativos. Otra empresa es, *Viejas Entertainment* la cual ofrece conciertos al aire libre en un espacio para 1,500 personas y también es promotor artístico en otros casinos tribales en todo el país. La tribu es propietaria del 50% de la *Broadcast Company of the Americas,* que opera una estación de deportes, *The Mighty* 1090-AM en San Diego.

Viejas se asoció con el condado de *Forest Potawatomi Comunidad de Wisconsin*, la *"Oneida Tribe of Indians of Wisconsin"* y el *"San Manuel Bando of Mission Indians"* de California, para crear "*Cuatro Fuegos, Llc"*, un grupo de desarrollo económico. Un proyecto similar al que ya tenían que es "*Tres Fuegos, Llc"*, es compartida entre Viejas, y la tribu de los indios Oneida de Wisconsin y la de San Manuel Band de Mission Indians. La tribu está pagando a la Universidad Estatal de San Diego $6 millones de Dólares para nombrar los derechos de la Arena de la Universidad como la *"Arena Viejas",* lo cual se ha vuelto una práctica común en la Unión Americana de poner nombres de marcas reconocidas a los estadios o arenas deportivas para promocionar su actividad comercial.

De acuerdo con su página oficial señalan que los juegos de azar en las Reservaciones de los Nativos Americanos es ahora una industria de $ 17 mil millones de dólares creando puestos de trabajo, incrementando la actividad económica y generando ingresos fiscales, tanto dentro como fuera de las reservaciones. Como se

mencionó anteriormente, los gobiernos tribales, como Viejas, están utilizando el producto del juego para diversificar sus economías mediante la inversión en otras empresas.

Viejas Casino, en 2006, empleaba a 2,300 personas, pagando una nómina de $ 80 millones de dólares y compró otro tanto en bienes y servicios, principalmente de San Diego, muchas de las cuales son pequeñas y medianas empresas que les proveen de bienes y servicios que ellos requieren. De los beneficios netos de Viejas Casino, el 34% se utiliza para pago de salarios y el pago de impuestos federales y estatales Los ingresos que por concepto de juego hicieron posible que el Consejo Tribal de Gobierno de Viejas pudiera invertir $ 53 millones para construir el *Viejas Outlet Center,* que ha generado cientos de puestos de trabajo. Los comerciantes de esta plaza comercial generan un estimado de $ 4 millones en el pago de impuesto sobre los ingresos por ventas para apoyar los programas gubernamentales estatales.

3.8.- Marco Legal para la Participación de Extranjeros en el Proyecto.

A estas alturas del Proyecto ya habían sido determinadas las acciones y responsabilidades que deberían cumplir cada uno de los actores que participaban en el mismo, No obstante, vale la pena destacar que tanto la Naviera "COMMODORE CRUISE LINES, LTD", como la Reservación de Nativos Americanos Viejas, sólo tenían interés en el negocio del Crucero Turístico y nunca plantearon su disposición de participar como socios de las instalaciones marítimo portuarias a desarrollar en el Hotel Rosarito. Recordemos que la primera de estas otorgó un préstamo a Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V., para que se convirtiera en Socio de Inversiones Rosarito S.A. de C.V., y dichos recursos serían utilizados en la construcción de la terminal portuaria y por ese hecho estaría encargada de la toma de decisiones que sobre las actividades marítimo portuarias se dieran.

Además existen una serie de limitaciones para permitir la participación de extranjeros en éste tipo de actividades tal y como lo señala el artículo 7° de la Ley de Inversión Extranjera que señala:

> ***"Artículo 7o.-*** *En las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación la inversión extranjera podrá participar en los porcentajes siguientes:*
> *"…*
> *"III.- Hasta el 49% en:*
> *"…*
> *"t) Administración portuaria integral;*
> *"u) Servicios portuarios de pilotaje a las embarcaciones para realizar operaciones de navegación interior en los términos de la Ley de la materia;* [131]

Sobre éste artículo habría que hacer algunas consideraciones, el inciso t) se refiere a las Administraciones Portuaria Integrales, lo cual no es el caso para fines de nuestro estudio. El inciso u) es contradictorio con lo que establecían los artículos 49 y 50 de la Ley de Navegación derogada y que señalaban:

[131] *Ley de Inversión Extranjera.* **Diario Oficial de La Federación.** 27 de diciembre de 1993. p. 4.

> *"**Artículo 49.-** El servicio de Pilotaje se prestará por Pilotos de Puerto. Para ello se requerirá permiso otorgado por la Secretaría o contrato celebrado con la administración portuaria integral para el Puerto respectivo, de conformidad con lo establecido con la Ley de Puertos".*[132]
>
> *"**Artículo 50.-** Para ser Piloto de Puerto se requiere ser mexicano por nacimiento y contar con el correspondiente título profesional de marino y certificado de competencia, otorgado por la Secretaría, que lo acredite para el puerto respectivo, conforme a los requerimientos que señale el reglamento.*
> *"El piloto de puerto, cuando se encuentre dirigiendo la maniobra a bordo, será responsable de los daños y perjuicios que cause a las embarcaciones e instalaciones portuarias, salvo caso fortuito o de fuerza mayor.*
> *"El cargo de piloto de puerto será incompatible con cualquier empleo o comisión, directa o indirectamente, en las empresas navieras o agencias navieras, así como en sus empresas filiales o subsidiarias".*[133]

Ahora bien en la reforma de la misma Ley del 1 de junio de 2006, el artículo 57 establece lo siguiente:

> ***"Artículo 57.-** Para ser piloto de puerto se deberán cubrir como mínimo los siguientes requisitos:*
> *"I. Ser mexicano por nacimiento y no adquirir otra nacionalidad;*
> *"II. Contar con título profesional de una escuela náutica acreditada ante la Secretaría;*
> *"III. Contar con el certificado de competencia para el puerto respectivo, expedido por la Secretaría; y*
> *"IV. Certificado de competencia, por el que la Secretaría autoriza la prestación del servicio de pilotaje.*
> *"La Secretaría estará facultada para implementar programas de certificación continua de pilotos de puerto.*
> *"El cargo de piloto de puerto será incompatible con cualquier empleo, cargo o comisión, directo o indirecto, en las empresas de navieros o agencias navieras usuarias del servicio de pilotaje, así como en sus empresas filiales o subsidiarias".*[134]

Surgen en este sentido dos preguntas, cual es la primacía de la Ley ya que por un lado se señala en la de Navegación y Comercio Marítimo que para ejercer como Piloto de Puerto deberá ser mexicano por Nacimiento, ¿como entonces un extranjero puede prestar ese servicio? Y la segunda, suponiendo que la empresa extranjera aglutinara a Pilotos de Puerto que estuvieran registrados ante la Secretaría para prestar ese servicio, por lo menos en la experiencia de la región, ¿convencer a los Pilotos de Puerto para que fueran parte de esa empresa extranjera? Toda vez que

---

[132] *Ley de Navegación*. **Diario Oficial de la Federación** 4 de enero de 1994. p. 27.
[133] *Ídem.*
[134] *Ley de Navegación y Comercio Marítimos.* **Diario Oficial de la Federación**. 1 de junio de 2006. p. 31.

estos están aglutinados en el “Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto” y que dudo mucho que se quedarían con lo brazos cruzados para permitir que un extranjero venga a desarrollar la actividad que durante mucho tiempo han monopolizado.

Aunado a lo anterior tanto en la Ley derogada como en la vigente se establece claramente que su cargo de piloto no podrá ser compatible con cualquier empleo cargo o comisión, directo o indirecto en las empresas de navieros o agencias navieras, por lo que para nuestro caso de estudio es totalmente incompatible. En lo referente a la fracción v) del mismo artículo 7° señala:

> *“…*
> *“v) Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria;* [135]

Para nuestro caso de estudio la Naviera únicamente participaría en el arribo de un crucero Turístico lo cual es excepción de la misma fracción, por lo que tampoco lo regularía la Ley de Inversión Extranjera. Y en lo referente a la fracción w) que señala:

> *“w) Suministro de combustibles y lubricantes para embarcaciones y aeronaves y equipo ferroviario,…”* [136]

Al momento de las Negociaciones con la Naviera no se contemplaba la construcción de una terminal de combustible, la cual sería construida en la marina turística, por lo que a pesar de que podría participar en dicha sociedad no considero que ellos lo tuvieran como parte importante para la proyección de sus negocios.

El artículo 8° de la Ley de Inversión Extranjera señala:

> ***“Artículo 8o**.- Se requiere resolución favorable de la Comisión para que la inversión extranjera participe en un porcentaje mayor al 49% en las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación:*
> *“I. Servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior, tales como el remolque, amarre de cabos y lanchaje;*
> *“II.- Sociedades navieras dedicadas a la explotación de embarcaciones exclusivamente en tráfico de altura”;*[137]

Para el caso de la fracción I, tal y como lo señalamos anteriormente los servicios portuarios serían prestados por la empresa Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., por lo que tampoco era de su interés participar en dicha actividad, en lo referente a la explotación de embarcaciones en trafico de altura, la embarcación “ENCHANTED SUN” que arribó a la terminal portuaria contaba con bandera de conveniencia y mientras la legislación mexicana en materia de juego no cambie es muy poco probable

---

[135] *Ley de Inversión Extranjera.* **Diario Oficial de La Federación.** 27 de diciembre de 1993. p. 4.
[136] *Ídem.*
[137] *Ley de Inversión Extranjera.* **Diario Oficial de La Federación.** 27 de diciembre de 1993. pp. 4-5.

que empresas extranjeras puedan matricular como mexicanas a embarcaciones que cuenten con casinos a bordo de las mismas.

La otra posibilidad de participar como socios en las instalaciones Marítimo Portuarias, que no se presentó pero que esta contemplada en la Ley de Inversión Extranjera es lo estipulado en sus artículos 10 y 11, así como el 10 de su Reglamento, referente a los Fideicomisos y que desarrollaremos con mayor amplitud en el subinciso 4.6.2, sólo baste decir que en dichos artículos hacen referencia a la que señala la fracción I del artículo 27 constitucional que a la letra dice los siguiente:

> ***"Artículo 27.- …***
> *"I. Sólo los mexicanos por nacimiento o por naturalización y las sociedades mexicanas tienen derecho para adquirir el dominio de las tierras, aguas y sus accesiones o para obtener concesiones de explotación de minas o aguas. El Estado podrá conceder el mismo derecho a los extranjeros, siempre que convengan ante la Secretaría de Relaciones en considerarse como nacionales respecto de dichos bienes y en no invocar por lo mismo la protección de sus gobiernos por lo que se refiere a aquéllos; bajo la pena, en caso de faltar al convenio, de perder en beneficio de la Nación, los bienes que hubieren adquirido en virtud del mismo. En una faja de cien kilómetros a lo largo de las fronteras y de cincuenta en las playas, por ningún motivo podrán los extranjeros adquirir el dominio directo sobre tierras y aguas"….*[138]

Éste artículo es uno de los pilares de nuestra carta magna y siempre ha sido campo minado para cualquier intromisión de extranjeros en las áreas restringidas, y sólo a través de la figura del Fideicomiso se ha permitido que estos tengan la posesión de los terrenos mas no así su propiedad. Además las empresas extranjeras del "CORONADO SEAS, LLC", (Naviera COMMODORE CRUISE LINES y Viejas Casino) no tenían interés de participar a través de la figura del Fideicomiso en dicho Proyecto.

Debemos ser muy claros en éste sentido, el Joint Venture "CORONADO SEAS, LLC" que se constituyó para participar en el negocio, materia del presente estudio, sólo buscaba la ventaja de contar con un contrato de exclusividad para que su embarcación arribara a las instalaciones que se proyectaban en el frente costero del Hotel Rosarito.

Las empresas mexicanas por su parte tendrían la ventaja de contar con las instalaciones Portuarias a cambio de ese contrato de exclusividad, ya que, a través de "CORONADO SEAS, LLC", se otorgaría el préstamo a Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V., primero para la construcción de la terminal portuaria, en seguida para las obras de protección y más adelante para la construcción de la marina turística. Ambas obras otorgarían beneficios que a la larga aportarían importantes ganancias para las empresas mexicanas como lo comentamos en el inciso 2.4.3 "Pronóstico y Perfil de la Demanda".

---

[138] *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.* **Diario Oficial de la Federación.** 5 de febrero de 1917, reformada el 27 de abril de 2010. p. 20.

4. DESARROLLO Y OPERACIÓN DEL PROYECTO.

4.1. Anuncio de Proyectos importantes detonadores de la Región.

Paralelo al desarrollo de la terminal portuaria y marina turística, inició un proyecto que a la postre le dio reconocimiento internacional a Playas de Rosarito, el cual ha sufrido diferentes modificaciones desde su concepción hasta nuestros días, sin embargo, vale la pena mencionarlo como parte integral del desarrollo regional de la zona.

4.1.1. Estudios Fox.

"Los Estudios cinematográficos norteamericanos de la 20th. Century Fox se hicieron presentes en Rosarito a partir de 1996, cuando se inició la construcción acelerada de las instalaciones necesarias, principalmente acuáticas, para la filmación de una nueva versión de la tragedia del hundimiento del trasatlántico "TITANIC", esta vez dirigida por James Cameron, película que un año después sería calificada como la más exitosa en la historia cinematográfica y premiada con once Oscares"[139].

La cantidad de actores y extras que participaron en dicha película, mostró la incipiente infraestructura con que contaba el municipio, hubo gran demanda de habitaciones de hotel, casas habitación, condominios y demás que hicieran posible el albergue de dicho personal. Aunado a ello funcionarios de los Estudios, cuyo nombre oficial en ese momento era el de "Fox Studios Baja", se acercaron a los desarrolladores del Proyecto Marítimo Turístico, materia de nuestro estudio, para saber el momento del inicio de las operaciones ya que el crucero facilitaría el traslado de personal y en algunos casos de material de una manera más eficiente sin tener que trasladarse por vía terrestre.

Fue tal el éxito de la película el Titanic, que decidieron crear en las mismas instalaciones de los "Fox Studios Baja" un parque temático denominado "Foxploration", el cual es un atractivo más a la región con lo que, personas deseosas de conocerlo podrían hacer la travesía en el Crucero que arribaría a la terminal portuaria y ofrecerles un paquete para que lo disfrutaran a lo largo del día y regresar en el recorrido nocturno que haría la embarcación.

Asimismo, hubo otras películas que se filmaron en dichos Estudios Cinematográficos, algunas más afortunadas que otras entre las que destacan "El Mañana nunca Muere", lo referente a los efectos acuáticos que aparecen en la película de la saga de James Bond; "Ensueños" en la que construyeron una escenografía de diez edificios en donde actualmente se presentan funciones de cine y algunas otras actividades relacionadas con "Foxploration"; "Deep Blue Sea" con Samuel L. Jackson, donde utilizaron tiburones mecánicos de escala real; "The Expendables"; "Double Action Movie"; "The Weigth of Wather": "Pearl

[139] *Acevedo Cárdenas, Conrado.* **Rosarito Ensayo Monográfico.**1ª. ed. Ed. Ediciones ILCSA S.A. de C.V. México. 2001. p. 134.

Harbor" con Ben Affleck, y de las últimas que se realizaron fue "The Far side of the World" con Russell Crowe.[140]

La historia de estos estudios cinematográficos parecía no tener para cuando acabar toda vez que debido a la cercanía con Hollywood, California, los funcionarios de dicha empresa cinematográfica podrían realizar la cantidad de películas que quisieran, sobre todo las relacionadas con aspectos marítimos, ya que dichas instalaciones cuentan con la alberca de agua salada más grande del planeta en la cual fue literalmente hundido el "TITANIC".

Sin embargo, 2004 es el parte aguas de dichos estudios, como siempre, una decisión mal tomada en las rodillas por el Gobierno local puso frente a frente a las autoridades con los funcionarios de la empresa cinematográfica. Resulta que para desfogar el trafico proveniente de Ensenada (sobre todo camiones de carga que se dirigían a la Garita de la Mesa en Tijuana provenientes del Puerto de Contenedores de ese Puerto) y que pasaban todo el tiempo por el centro de Tijuana, decidieron hacer una nueva carretera que denominaron Corredor 2000, el cual cruza hacia el oriente de la carretera libre y de cuota Tijuana-Ensenada.

Los funcionarios tomaron la decisión de hacer ese entronque casi a la entrada de los estudios de filmación, por lo que al conocer dicha decisión los directivos de la empresa se pusieron en contacto con el Gobernador para persuadirlo ya que en la filmaciones nocturnas que se estuvieran realizando la luz que reflejarán los camiones que bajaban del Oriente hacia el Poniente podrían interferir con las filmaciones, por lo que le solicitaron al Jefe del Ejecutivo Estatal que moviera dicho entronque un par de Kilómetros al Sur o al Norte para evitar dicho contratiempo a lo que las autoridades se negaron y "Fox Studios Baja" decidió cambiarse a otra locación.

En 2007 se venden los estudios a empresarios mexicanos, quienes han hecho diversos intentos por atraer a Estudios Cinematográficos a que realicen grandes filmaciones como cuando inicio dicho proyecto, inclusive se anunció con bombo y platillo que se filmarían la saga de las películas de "Las Crónicas de Narnia" y "El Capitán Nemo: 20,000 Leguas Bajo el Mar", sin embargo, ambos proyectos fueron cancelados en 2009 y en 2010 no se tenía contemplado nada en concreto. Se han hecho algunos doblajes y pequeñas producciones inclusive para televisión tanto nacional como norteamericana pero nada más.[141]

Recientemente Felipe de Jesús Calderón Hinojosa, se apersonó en Rosarito para dar a conocer un *"Programa de Apoyo a la Industria Cinematográfica y Audiovisual de Alto Impacto el cual consiste en otorgar estímulos fiscales consistentes en la devolución de hasta el 17.5% del costo de una película siempre y cuando este sea de por lo menos 70 millones de pesos en el caso de producción o de 20 millones de pesos en el ámbito de postproducción".*[142] Dicha propuesta fue recibida con reservas ya que en otras ciudades del mundo se otorgan estímulos de mayor importancia como es el caso de Canadá que ofrece devoluciones de hasta el 22.5%, Australia que ofrece la

---

[140] *Ídem.*
[141] *Resisten el hundimiento.* **Periódico Reforma***,* Sección Gente. 5 de julio de 2010. p.1.
[142] *Ídem.*

devolución del 10% del costo total de la película, o Nueva York quien ofrece los servicios de la Ciudad de forma gratuita: policía, bomberos, limpieza, etc., además de agilizar cualquier solicitud de rodaje.

A pesar de que nadie ha echado las campanas al vuelo, tanto los desarrolladores del Proyecto Rosarito Marina Resort, como los demás empresarios turísticos ven con aliento la posibilidad de que regresen las magnas filmaciones a la región y coadyuven en el desarrollo de sus respectivos proyectos al demandar de los servicios que ofrecen.

4.1.2. Escalera Náutica del Mar de Cortés.

Otro proyecto que contaba con todos los elementos necesarios para ser un detonador económico de la Región fue el anunciado por Vicente Fox, el 21 de febrero de 2001, en el cual mencionó que después de 19 años de que FONATUR no había desarrollado ningún proyecto en el Sector, ahora se comprometían a llevar a cabo una obra de gran envergadura como lo sería la Escalera Náutica del Mar de Cortés, mencionó en ese evento que este proyecto sería un *"pasaporte a la modernidad el cual representaba un megaproyecto crucial y estratégico para el desarrollo del país, potencializando el desarrollo turístico de la Región Norte del País"*[143].

El proyecto Escalera Náutica del Mar de Cortés fue formalizado el 21 de febrero de 2001 en la Paz Baja California Sur, con la firma del convenio entre el entonces Presidente Vicente Fox, la Secretaria de Turismo Leticia Navarro, el Director del FONATUR John McCarthy y los gobernadores de Sonora, Baja California, Baja California Sur y Sinaloa.

Según el Gobierno Federal *"la Escalera Náutica era un proyecto de largo plazo, de carácter regional que, a partir del aprovechamiento de lo existente y con inversiones mínimas de desarrollo, brindaría una oferta integral de infraestructura y servicios de apoyo náutico, carretero y aéreo, y generaría sinergias y notables efectos multiplicadores de la inversión, promoviendo con este fin la decidida participación de las Secretarías de Estado con atribuciones en esta materia, de los Gobiernos de los Estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa, de trece municipios costeros en esos estados, así como de inversionistas privados y del sector social"*[144].

Con esta estrategia se pretendía estimular el desarrollo regional, apoyándose en las participación e iniciativa de los gobiernos estatales y municipales y del sector privado, para *"impulsar programas que vinculen a los centros turísticos con sus regiones de influencia y extender a las poblaciones los beneficios derivados, en un marco de planeación integral que responda a los criterios de sustentabilidad social, ambiental y económica"*[145].

---

[143] *Escalera Náutica del Mar de Cortés.* http://www.escaleranautica.com/general.html
[144] *Idem.*
[145] *Idem.*

De acuerdo al Ex-Presidente Fox, la puesta en marcha del proyecto representaba la oportunidad de dar un impulso definitivo a la actividad turística de México respondiendo a *"cuatro premisas básicas que según ellos orientaban al Sector:*

- *Diversificación de la oferta turística.*
- *Impulso al desarrollo regional sustentable.*
- *Bajo costo con alta rentabilidad.*
- *Rápida implantación".*[146]

La escalera Náutica del Mar de Cortés consistía básicamente en la construcción y operación de 24 escalas Náuticas, tal y como se muestra en el siguiente gráfico, del proyecto revestía gran importancia el construir una carretera que correría de Sta. Rosaliíta a Bahía de los Ángeles, para aquellos usuarios que llegarán por el Pacífico y desearan cruzar rápidamente al Mar de Cortés, lo cual llama la atención por la logística que debería de existir para trasladar, por ejemplo, veleros, los cuales tienen la quilla demasiado grande y los mástiles de la embarcación y conociendo como proyectan los puentes de las carreteras como se garantizaría un transporte seguro y eficaz.

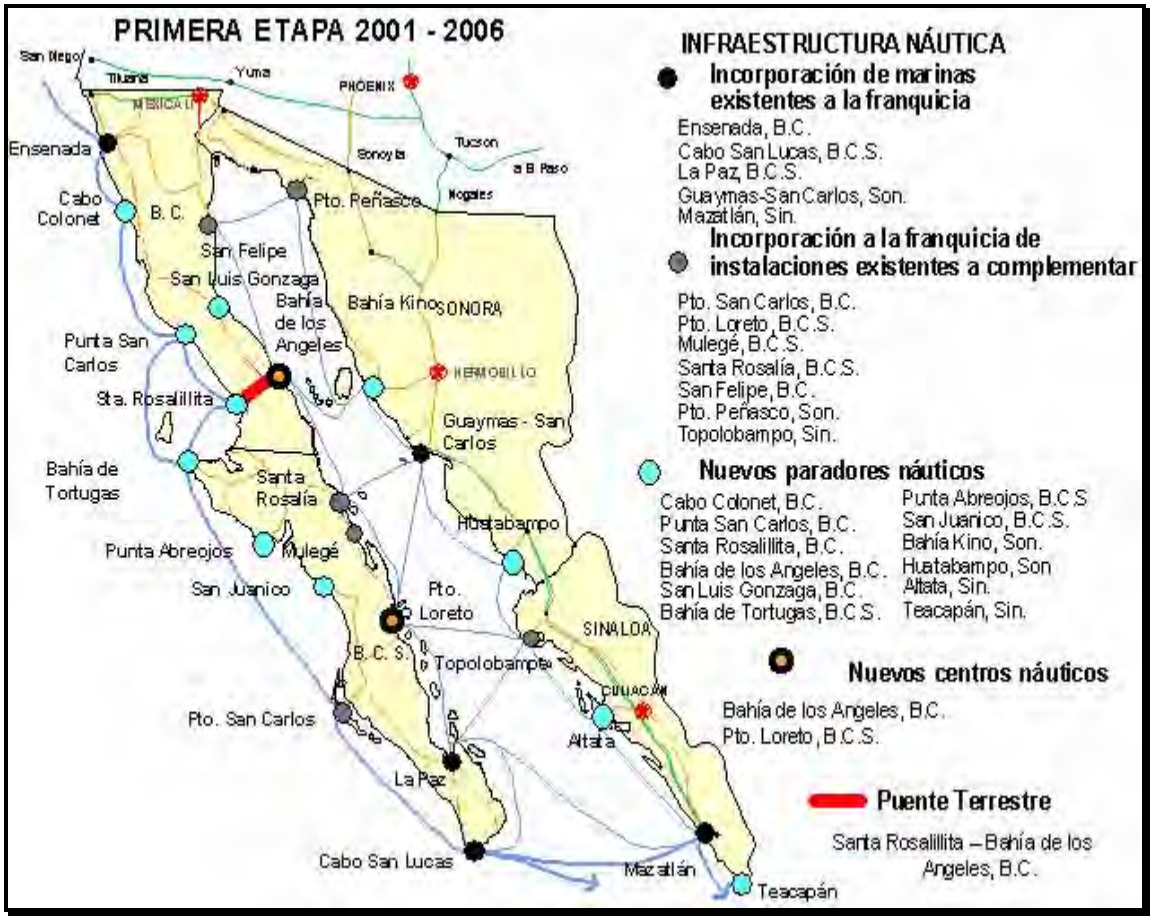
Cuadro 4.- Escalera Náutica del Mar de Cortés. Proyecto a Largo Plazo (*)

(*) Fuente: http://www.escaleranautica.com/ubicacion.html#2

[146] *Ídem.*

Como todo proyecto que anuncia el Gobierno siempre se montan en lo ya existente en un afán de demostrar que las cosas no están tan mal y que no se parte de cero, prueba de ello es el siguiente gráfico en el cual se muestra el avance con instalaciones existentes como parte de la “Escalera Náutica” que fueron incorporados como franquicias.

Cuadro 5.- Escalera Náutica del Mar de Cortés. Primera Etapa 2001-2006 (*)



(*) Fuente: http://www.escaleranautica.com/ubicacion.html#1

El proyecto, en mi experiencia particular, es excluyente toda vez que ni siquiera se tomó en consideración el Proyecto, materia de estudio, como una marina en proceso y terminal portuaria en operación, inclusive como el término “Escalera Náutica” es una Franquicia de FONATUR, para poder acceder a ser considerado como un peldaño de dicha escalera se debía pagar una cuota que variaba de acuerdo a la infraestructura con que contará dicha instalación, entonces nos preguntamos ¿cual fomento a la actividad turística?

Algo que no cuadraba mucho en dicho proyecto era el hecho de que los peldaños o escalones de la Escalera Náutica del Mar de Cortés, se encontraban muy alejados entre ellos, debido principalmente a lo poco poblado de la Península y por ende la falta de servicios e infraestructura en dichos puntos. En mi experiencia particular, eran muy pocos los yates que hacían recorridos entre San Diego y Ensenada, el cual, de acuerdo al gráfico siguiente, tiene una distancia de 62 millas náuticas, ¿como pretendía la autoridad federal que alguien se atreviera a hacer un recorrido mayor a ese? si entre cualquier otro punto al

Sur de Ensenada, por ejemplo, no había quien lo pudiera auxiliar en caso de alguna emergencia.

A pesar de todo lo anterior los inversionistas del Proyecto de estudio seguían viendo con gran expectativa la concreción de este proyecto, ya que, a pesar de no estar incluidos de manera formal en dicha escalera náutica, de facto eran el primer peldaño de dicha escalera, la terminal portuaria más al norte de la República Mexicana y la primera terminal portuaria privada con acceso directo a una instalación hotelera, por lo que sabían que dicho proyecto les traería beneficios en el corto y mediano plazos.

Cuadro 6.- Escalera Náutica del Mar de Cortés. Distancia entre Peldaños (*).

(*) Fuente: http://www.escaleranautica.com/ubicacion.html#1

No obstante su optimismo el proyecto se fue apagando y nunca llegó a despegar como se esperaba, de hecho continuamente aparecía en los medios de comunicación masiva que el Proyecto podría ser aplazado e inclusive cancelado y por fin el 29 de octubre de 2009, fue publicado en el Diario Oficial de la Federación las bases de la licitación de la “Escalera Náutica del Mar de Cortés”.

La Escalera Náutica, llevaba hasta el momento de su licitación una inversión, de acuerdo a lo publicado por el Gobierno Federal, de mil 400 millones de pesos el paquete estaba integrado por ocho escalas, de las cuales señalan que siete ya se encontraban en operación y una todavía estaba en proceso de

construcción, lo anterior fue dado a conocer por Juan Manuel Galarza, director general del Fondo Nacional de Fomento al Turismo Operadora Portuaria[147].

Justificaron dicha licitación diciendo que FONATUR inicia con la construcción de un proyecto de infraestructura en una zona que se identifica con alto potencial turístico y, una vez que se pone la semilla, siempre se traspasa al sector privado, las instalaciones que formaban parte de esta licitación son:

Cuadro 7.- Escalas Licitadas (*).

Escala	Entidad	Superficie (m^2)	Inversión[2] (****)
Santa Rosaliíta (***)	B.C.	240,520.9	124.9
San Blas	Nayarit	70,127.1	158.6
La Paz	B.C.S.	69,693.7	157.7
Mazatlán	Sinaloa	17,652.6	128.6
Guaymas	Sonora	4,962.1	251.3
Puerto Peñasco	Sonora	3,012.2	55.9
San Felipe	B.C.	1,178.0	48.9
Santa Rosalía	B.C.S.	No Aplica (**)	88.6
Topolobampo[1] (***)	Sinaloa	52,600	149.1

(**) No tiene reserva territorial
(***) En proceso de construcción
(****) Millones de Pesos.
1. Incluida en mayo de 2010 en el proceso de invitación.
2. Información obtenida en el Documento FONATUR Presentación Escalera Náutica del Mar de Cortés
(*) Fuentes: Diario Oficial de la Federación y Documento FONATUR Presentación Escalera Náutica del Mar de Cortés

Hasta finales de julio de 2010 no se tenía conocimiento sobre la suerte que había corrido la Escalera Náutica del Mar de Cortés o sí se había declarado desierta la licitación, por lo menos no fue consignada por los medios de comunicación masiva, como tampoco en su página de Internet http://www.escaleranautica.com/general.html.

El 3 de agosto de 2010, pudimos contactar a Sonia Figueroa, Gerente de Comunicación Social, FONATUR quien nos puso en contacto con Haydee Martínez López, Líder de Proyectos Especiales, FONATUR Operadora Portuaria, S.A. de C.V., quien nos informó que en enero de 2010, se declaró desierta la licitación, debido a que, de acuerdo a sus consideraciones, se habían ofrecido las marinas en paquete, por lo que hicieron una invitación a los inversionistas que habían participado en el proceso de Licitación inicial, a que participaran nuevamente en el proceso de puja individual, sin embargo, en mayo de 2010, cuando se celebró dicha invitación, tampoco hubo interés de parte de dichos inversionistas para adjudicarse de manera individual dichas instalaciones marítimas, cabe resaltar que en esta última invitación incluyeron la marina de Topolobampo, la cual también se encuentra en proceso de construcción.

[147] *Licita el Gobierno Escalera Náutica.* **Periódico Reforma. Sección Negocios.** 27 de noviembre de 2009. México. p. 1.

De acuerdo a consideraciones de la funcionaria de FONATUR Operadora Portuaria S.A. de C.V., cree que la falta de interés se debe a que los inversionistas posiblemente no estén ávidos en la adquisición de los terrenos colindantes con las obras marítimas, los cuales esta considerado que sean utilizados para centros comerciales y desarrollo inmobiliario los cuales, al parecer, encarecen el precio mínimo solicitado por FONATUR.

Sin embargo, tal vez la aseveración de la funcionaria de FONATUR no sea tan cierta si observamos el documento "FONATUR Presentación Escalera Náutica del Mar de Cortés", resalta que en promedio están ofreciendo 22 posiciones de atraque por marina, lo cual es bastante limitado, resaltando Puerto Peñasco con 11 como la que menos posiciones tiene y La Paz y Santa Rosaliíta con 39 como las más desarrolladas, esta última en proceso de construcción, esto requiere de una inversión considerable, además sólo en el caso de La Paz y San Blas se menciona que puede haber un crecimiento de 100 posiciones en la primera y de 49 posiciones en la segunda, lo cual las constituiría en las marinas más grandes de la oferta con 139 slips para la primera y 69 para la segunda, lo cual considero que no hace viable un negocio como fue anunciado, "Escalera Náutica", sino más bien un negocio inmobiliario, por lo tanto pienso, que dadas las condiciones actuales, el proceso de venta seguirá sin que alguien se llegue a interesar como negocio marítimo, posiblemente una constructora para desarrollo inmobiliario, pero habría que ver los costos de marcado de los terrenos caso por caso. Sobre el particular de la capacidad de las marinas ofertadas, contrastan las marinas de la Salina y Coral en Ensenada cuyas capacidades son de 212 y 373 respectivamente y ambas fueron rebasadas en su demanda desde antes de la culminación de su construcción.

Ahora bien, aún en el aspecto inmobiliario la "Asociación Mexicana de Profesionales Inmobiliarios (AMPI)", en voz de su representante en Huatulco, señaló, el pasado 12 de octubre de 2010, que "*hacer un trámite con el Fondo Nacional de Turismo (FONATUR), para obtener un permiso de construcción resulta tan tardado, que compradores de vivienda han optado por cambiar sus inversiones. Agrego que FONATUR es un mal necesario; nos brinda toda la infraestructura y los servicios públicos, pero los trámites son tremendos"*[148], la Burocracia que afecta, tanto a este Fondo Público, como a otras áreas del Gobierno Federal, hacen poco viables negocios Turísticos, sean o no estos relacionados con las actividades marítimas.

Ahora bien, en una charla con José Eusebio Salgado y Salgado comenta que la "Escalera Náutica del Mar de Cortés" ofrece un gran peligro para México por las siguientes razones:

> *"1. La contaminación marítima, con el agravante de que el Golfo de California es un mar semicerrado, es decir que no es fácilmente reciclable a la contaminación por lo que debe cuidarse extremadamente, por la fauna y flora marina existentes en el lugar".*

[148] *Critican trámites ante el Fonatur.* **Periódico Reforma.** Sección Negocios. Martes 12 de octubre de 2010. México. p. 5.

"2. El apoderamiento de las tierras por norteamericanos a través de interpósitas personas o fideicomisos, violando así la constitución en su artículo 27".

"3. No se ha declarado el Golfo de California, Mar de Cortés o Mar Bermejo, bahía turística a lo que México tiene derecho por los antecedentes históricos de la región y previstos en el Artículo 10 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de Montego Bay del 10 de diciembre de 1982, pues esparte del territorio nacional".

"4. La zona del Golfo es propensa a los accidentes por el tráfico marítimo".

Los comentarios vertidos por José Eusebio Salgado, tienen el sustento y bases sólidas para hacer sus comentarios, en el primer punto dicho mar ha sido considerado el acuario del mundo, en el conviven especies únicas y efectivamente al ser un mar semicerrado es susceptible a que cualquier agente contaminante pueda impactar de manera desfavorable el ecosistema que ahí se presenta.

Su segunda aseveración es el quehacer cotidiano en materia de la tenencia de la tierra en la región, ya que han sido los americanos quienes se han asentado en gran parte de la Baja California o "Baja" como ellos comúnmente la llaman, utilizando sobre todo la figura del fideicomiso para tener la posesión de dichos predios, nuevamente se presenta aquí la supremacía de la Ley, ya que si bien es cierto el Artículo 27 de nuestra Carta Magna, en el subcapítulo 4.6.2, haremos un breve análisis de dicha figura contemplado en el capitulo II de la Ley de Inversión Extranjera, del 27 de diciembre de 1993, así como en el Titulo Segundo del Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversión Extranjera, del 8 de septiembre de 1998.

Por lo que se refiere a su tercera aseveración ésta ha sido fuertemente peleada por la diplomacia mexicana, no obstante, no se le ha reconocido dicha categoría como Bahía Histórica y que en esta contemplado en el la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de Montego Bay, en su Artículo 10, que a la letra señala:

"Artículo 10
"Bahías

"1. Este artículo se refiere únicamente a las bahías cuyas costas pertenecen a un solo Estado.

"2. Para los efectos de esta Convención, una bahía es toda escotadura bien determinada cuya penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca, es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de ésta. Sin embargo, la escotadura no se considerará una bahía si su superficie no es igual o superior a

la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha escotadura.

"3. Para los efectos de su medición, la superficie de una escotadura es la comprendida entre la línea de bajamar que sigue la costa de la escotadura y una línea que una las líneas de bajamar de sus puntos naturales de entrada. Cuando, debido a la existencia de islas, una escotadura tenga más de una entrada, el semicírculo se trazará tomando como diámetro la suma de las longitudes de las líneas que cierran todas las entradas. La superficie de las islas situadas dentro de una escotadura se considerará comprendida en la superficie total de ésta.

"4. Si la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada de una bahía no excede de 24 millas marinas, se podrá trazar una línea de demarcación entre las dos líneas de bajamar y las aguas que queden así encerradas serán consideradas aguas interiores.

"5. Cuando la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada de una bahía exceda de 24 millas marinas, se trazará dentro de la bahía una línea de base recta de 24 millas marinas de manera que encierre la mayor superficie de agua que sea posible con una línea de esa longitud.

"6. Las disposiciones anteriores no se aplican a las bahías llamadas "históricas", ni tampoco en los casos en que se aplique el sistema de las líneas de base rectas previsto en el artículo 7".[149]

Por lo que se refiere a la última aseveración de Salgado y Salgado sobre que el Mar de Cortés es propensa a los accidentes por el tráfico marítimo, podría ser, con todo respeto, la que tuviera menor fortaleza, toda vez que el proyecto de escalera náutica se referiría básicamente a embarcaciones menores recreativas, las cuales, si bien es cierto, pudieran ser afectadas por algún tipo de incidente, éste podría considerarse como mínimo, a pesar de ello, se deberá estar atento a posibles accidentes y su eventual mitigación.

4.2. Marco Legal. Operación del Proyecto.

Si bien es cierto que estudiosos del Derecho Marítimo mencionan que casi todas las Secretarías de Estado del Gobierno Mexicano intervienen en la operación de las instalaciones Portuarias, salvo la Secretaría de la Reforma Agraria. Sin embargo, por cuestiones prácticas y a fin de no hacer demasiado pesada la lectura del presente inciso sólo señalaremos las que, a nuestro juicio, son más significativas en este sentido.

[149] *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.* **Organización de las Naciones Unidas.** Montego Bay. 10 de diciembre de 1982. pp. 33-34.

4.2.1. Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

Esta Secretaría a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, son los encargados de regular la actividad que se realice en los puertos, terminales portuarias, marinas e instalaciones portuarias, así como regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la Marina Mercante Mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo, para ello cuenta con las Leyes de Puertos y de Navegación y Comercio Marítimos, así como sus respectivos reglamentos para normar dichas actividades.

Además tienen la encomienda de regular su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios. De conformidad con el artículo 3° de la Ley de Puertos se establece que:

> ***"Artículo 3o.-*** *Todo lo relacionado con la administración, operación y servicios portuarios, así como con las demás actividades conexas a éstos, estará sujeto a la competencia de los poderes federales.*
> *Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta ley y de la administración y operación portuaria, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones legales aplicables, las partes se sometan al procedimiento arbitral"*[150].
>
> ***"Artículo 4o.*** *A falta de disposición expresa en esta ley (de Puertos) o en los tratados internacionales, se aplicarán:*
> *"I.- Las leyes de Navegación y Comercio Marítimos, de Vías Generales de Comunicación, General de Bienes Nacionales;*
> *"II.- El Código de Comercio, y*
> *"III.- Las disposiciones de la legislación común"*[151].

A pesar de que la concesión otorgada es para una terminal portuaria de uso particular, y en el artículo 1° de la Ley de Puertos y su respectivo Reglamento establece que su objetivo es regular las actividades entre otras de las terminales previstas en la Ley de Puertos, no existe un capítulo especifico en lo relativo a las de tipo privado y sólo se ha utilizado de manera supletoria lo establecido en el Capítulo de Marinas, por lo que la normatividad hacia este tipo de instalaciones se encuentra en el limbo legal y sólo el criterio y experiencia de las Capitanías de Puerto y la relación que tenga el concesionario con ésta autoridad es el que en estricto sentido opera.

Para el caso de estudio resalta que, los servicios portuarios el concesionario podría prestarlos por si o a través de terceros, sin que para ello exista permiso previo de la Secretaría, por ser concesionario además de una marina en las mismas instalaciones portuarias y dentro de la misma concesión, eximiéndolos de lo establecido en el artículo 65 fracción III, donde la Secretaría

---

[150] *Ley de Puertos.* **Diario Oficial de la Federación.** 19 de julio de 1993. p. 2.
[151] *Ídem.*

sancionará con mil a cincuenta mil salarios mínimos a quien preste servicios portuarios sin el permiso correspondiente sobre el particular el Reglamento de la Ley de Puertos tanto el abrogado del 21 de noviembre de 1994, como el vigente especifica en el mismo artículo lo siguiente:

> ***"Artículo 46.*** *El titular de la concesión podrá operar la marina directamente o a través de terceros.*
>
> *"La prestación de servicios portuarios en las mismas podrá efectuarse directamente por el titular, o por terceros que lo hagan por cuenta y orden de aquél, sin que se requiera de permiso específico para el servicio o servicios de que se trate, sin perjuicio de que el titular de la concesión siga siendo el responsable ante autoridades, usuarios y prestadores de servicios"*[152]*.*

La autoridad portuaria es ejercida por la Capitanía de Puerto quien de acuerdo con el artículo 17 de la Ley de Puertos será la encargada de ejercer dicha autoridad y le corresponderá:

> *"I.- Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones;*
> *"II.- Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad;*
> *"III.- Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación;*
> *"IV.- Coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones y en los recintos portuarios;*
> *"V.- Actuar como auxiliar del ministerio público, y*
> *"VI.- Las demás que las leyes y los reglamentos le confieran*
> *"Las capitanías de puerto contarán con los elementos de vigilancia e inspección que se determinen".*[153]

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, complementa en su artículo 9° las atribuciones otorgadas a dichas Capitanías siendo estas:

> *"I.- Abanderar y matricular las embarcaciones y los artefactos navales, así como realizar la inscripción de actos en el Registro Público Marítimo Nacional;*
> *"II.- Otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico dentro de las aguas de su jurisdicción, con embarcaciones menores, de acuerdo al reglamento respectivo;*
> *"III.- Autorizar arribos y despachos de las embarcaciones y artefactos navales;*

---

[152] *Reglamento de la Ley de Puertos.* **Diario Oficial de la Federación.** 8 de agosto de 2000. p. 11.
[153] *Ley de Puertos.* **Diario Oficial de la Federación.** 19 de julio de 1993. p. 4.

"IV.- "Vigilar que la navegación, las maniobras y los servicios portuarios a las embarcaciones se realicen en condiciones de seguridad, economía y eficiencia;

"V.- Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y control de tráfico marítimo en su caso, y de ayudas a la navegación;

"VI.- Requerir los certificados e inspeccionar a cualquier embarcación, de conformidad con lo establecido en las fracciones XIII y XIV del artículo anterior;

"VII.- Certificar las singladuras, expedir las libretas de mar e identidad marítima del personal embarcado de la marina mercante mexicana;

"VIII.- Ordenar las maniobras que se requieran de las embarcaciones cuando se afecte la eficiencia del puerto; turnar a la Secretaría las quejas que presenten los navieros en relación con la asignación de posiciones de atraque y fondeo, para que ésta resuelva lo conducente;

"IX.- Coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones en las aguas de su jurisdicción;

"X.- Dirigir el cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior;

"XI.- Realizar las investigaciones y actuaciones de los accidentes e incidentes marítimos, portuarios, fluviales y lacustres relativos a embarcaciones que se encuentren en el ámbito de su jurisdicción, de conformidad con las disposiciones aplicables de esta Ley, y actuar como auxiliar del Ministerio Público para tales investigaciones y actuaciones;

"XII.- Recibir y tramitar ante las autoridades correspondientes las reclamaciones laborales de los tripulantes y los trabajadores de las embarcaciones, en el término establecido en la fracción II del artículo 35 de esta Ley;

"XIII.- Imponer las sanciones en los términos de esta Ley; y

"XIV.- Las demás que las leyes le confieran.

"Las policías federales, estatales y municipales, auxiliarán a la capitanía de puerto cuando así lo requiera, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia. En uso de sus facultades, el capitán de puerto es la máxima autoridad por lo que le estará prohibido someter sus decisiones al criterio de las administraciones portuarias".[154]

El Capitán de Puerto podrá auxiliarse, cuando así lo requiera, de la Marina Armada de México quien es la encargada de ejercer la soberanía en los mares nacionales, territoriales, zona económica exclusiva y plataforma continental y solo auxiliara en cuestiones de ayuda y salvamento, por lo que se refiere a las corporaciones Federales, Estatales y Municipales de seguridad pública estas se

[154] *Ley de Navegación y Comercio Marítimos.* **Diario Oficial de la Federación.** 1 de junio de 2006. pp. 3-4.

encargaran de preservar el orden y la seguridad de la terminal portuaria, además se coordinarán con las autoridades aduanales, migratorias y sanitarias para que cada una ejerza las funciones que por Ley les corresponde a cada una de ellas.

Durante la operación de la terminal portuaria existió una perfecta coordinación entre el Titular de la Capitanía de Puerto Cap. Cristóbal González y las autoridades aduanales y migratorias, las autoridades sanitarias señalaron que serían representadas por la Aduana Marítima de Ensenada y que como sólo se daría el transporte de pasajeros, no era necesaria una revisión tan exhaustiva de su parte. Dicha actitud es cuestionable por parte de la autoridad Sanitaria, ya que podrían darse el caso de ingreso de alguna plaga, epidemia o enfermedad, lo cual veremos a detalle en el inciso 4.2.5.

De todas las atribuciones conferidas a la Capitanía de Puerto destaca para la operación de la terminal portuaria el relativo a la fracción I del artículo 17 de la Ley de Puertos y a la fracción III del artículo 9° de la Ley de Navegación abrogada, en lo relativo a los arribos y despachos de las embarcaciones que amarraran en la terminal portuaria que en su capitulo II establece lo conducente en la materia:

> ***"Artículo 38.-*** *Se considera arribada, la llegada de una embarcación al puerto o a un punto de las costas o riberas, procedente de un puerto o punto distinto, independientemente de que embarque o desembarque personas o carga, y se clasifica en:*
> *"I.- Prevista: la consignada en el despacho de salida del puerto de procedencia;*
> *"II.- Imprevista: la que ocurra en lugares distintos al previsto en el despacho de salida, por causa justificada debidamente comprobada; y*
> *"III.- Forzosa: la que se efectúe por mandato de ley, caso fortuito o fuerza mayor en lugares distintos al previsto en el despacho de salida.*
> *"Se deberán justificar ante la autoridad marítima las arribadas forzosas e imprevistas de las embarcaciones"*[155]*.*

Este artículo pasó a ser el numeral 45 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos reformada el 1 de junio de 2006, sin que haya sufrido modificación alguna en su texto. Para nuestro caso de estudio existía un calendario de arribos, previamente entregado al Capitán de Puerto quien conocía del itinerario de la embarcación que arribaba a la terminal portuaria del Hotel Rosarito, por lo que todas y cada uno de los arribos caen en lo previsto en la fracción I de este artículo, además siempre fue entregado el despacho de salida debido a que no era obligatorio el embarque o desembarque de pasajeros, como señala el mismo artículo.

Vale hacer aquí una acotación, el Código de Comercio de 1889, contemplaba en su *"Libro Tercero Del Comercio Marítimo"*[156] lo relativo a dicha

---

[155] *Ley de Navegación.* **Diario Oficial de la Federación.** 4 de enero de 1994. p. 22.

actividad y estaba contemplado entre los artículos 641 al 944, hoy derogados, contenía, por ejemplo en su *"Titulo Cuarto De los Riesgos, Daños y Accidentes del Comercio Marítimo"* Capitulo II siete artículos, del 894 al 900, solo para tratar lo relativo a *"De las Arribadas Forzosas"*[157], otro ejemplo en el *"Título Tercero De los Contratos Especiales del Comercio Marítimo"*, en su *"Capítulo V De los Pasajeros en los Viajes por Mar"*[158] se desglosaba en 13 artículos, del 768 al 780, las responsabilidades entre la naviera y los pasajeros durante el viaje. Es por la perdida de todo este bagaje que los especialistas de Derecho Marítimo, con justa razón, muestren su inconformidad ante la pobreza de la Legislación vigente en la materia, entre ellos Salgado y Salgado.

Volviendo a nuestro caso de estudio encontramos lo estipulado para autorizar el arribo a Puerto a las embarcaciones, que estaba expuesto en el artículo 39 de la Ley de Navegación abrogada, ahora contemplado en el Reglamento de esta Ley vigente en su artículo 66, que exigía en sus fracciones lo siguiente:

I. "En Navegación de Cabotaje:
a) Despacho de salida del Puerto de Origen.
b) Manifiesto de carga y declaración de mercancías peligrosas.
c) Lista de tripulantes y, en su caso, de pasajeros, y
d) Diario de Navegación.

II.- "En Navegación de Altura, además de los documentos señalados en la fracción anterior:
"a) Autorización de la Libre Plática.
"b) Patente de Sanidad.
"c) En su caso lista de pasajeros que habrán de internarse en el país y de los que volverán a embarcar.
"d) Certificado de arqueo.
"e) Declaración General.
"f) Declaración de Provisiones a bordo, y
"g) Declaración de efectos y mercancías de la tripulación.

"En el caso de embarcaciones menores, se establecerá un régimen simplificado en el reglamento específico".[159] *y* [160]

Para el caso de estudio se entregó todo lo relativo a los incisos a), c) y d) de la fracción I y d), e), f), y g) de la fracción II, en lo que se refiere a las fracciones a), b) y c) de esta última fracción cabría destacar que la autorización de la Libre Plática se daba como buena, ya que el único que pudo embarcarse fue el Piloto de Puerto, en lo referente a la Patente de Sanidad la otorgó el Puerto de San Diego, pero nunca fue corroborada por una autoridad Sanitaria en la terminal portuaria toda vez que le cedió su actuación a la Aduana Marítima de Ensenada y en el caso particular de la lista de pasajeros que decidieran

---

[156] *Código de Comercio del 7 de octubre de 1889, reformada el 26 de enero de 2006.* **Diario Oficial de la Federación.** 26 de enero de 2006. pp. 58-72.
[157] *Ibídem.* p. 70.
[158] *Ibídem.* pp. 64-65.
[159] *Ley de Navegación.* **Diario Oficial de la Federación.** 4 de enero de 1994. p. 23.
[160] *Reglamento de la Ley de Navegación.* **Diario Oficial de la Federación.** 8 de agosto de 2000. p. 186.

internarse a territorio nacional, cabe destacar que dentro de la franja fronteriza la autoridad migratoria no les requiere de esa información a los turistas extranjeros.

Cobró mucha importancia el hecho de que por aquellas fechas inició la intención de que se les cobraría a los extranjeros que arribaran a territorio nacional a través de aviones o embarcaciones, deberían pagar un Impuesto por Internación, del cual fue exento tanto Rosarito como Ensenada por ser considerados terminales fronterizas y que la estadía de dichos turistas no sería de mas de 72 horas, como tampoco el hecho de que continuarían su recorrido a otro destino nacional, si se diera el segundo caso, internación, se debería notificar a la autoridad migratoria para aplicar dicho cobro, pero como ningún pasajero desembarco en las instalaciones del Hotel Rosarito, dicho supuesto nunca se llevó a cabo.

Por lo que se refiere a los Despachos de salida de las embarcaciones el artículo 41 de la Ley abrogada y ahora contemplado en el artículo 66B de la Ley vigente establecía lo siguiente:

> ***"Artículo 41.-*** *Conforme se establezca en el reglamento respectivo, para hacerse a la mar, las embarcaciones requerirán de un despacho del puerto que expedirá la autoridad marítima, para lo cual se les exigirá:*
> *"I.- Patente de Sanidad.*
> *"II.- Certificado de no adeudo o garantía de pago por el uso de infraestructura o daños causados a ésta;*
> *"III.- Certificados de seguridad que demuestren el buen estado de la embarcación, y*
> *"IV.- Cálculo y plan de estiba de la carga.*
> *"Los despachos quedarán sin efecto si no se hiciere uso de ellos, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a su expedición".* [161] [162]

El documento que se menciona en el artículo anterior, es requisito indispensable para que el crucero turístico que arribó a la terminal portuaria, pudiera ser recibido nuevamente en el Puerto de San Diego, y a pesar de que sólo cuatro personas desembarcaron en la terminal portuaria (ver inciso 4.5.5.) la capitanía de Puerto siempre obsequió dicho despacho, además el supuesto de la fracción II, estaba garantizado en el Contrato de Atraque entre la Naviera y la Empresa Inversiones Rosarito S.A. de C.V., los certificados de seguridad tanto de la Embarcación como de seguridad de la Vida en la Mar, habían sido entregados en cada uno de los arribos a la Capitanía de Puerto. Y lo estipulado en el último párrafo del artículo anterior nunca se dio debido a que la embarcación sólo duró tratándose de amarrar a la terminal portuaria no más de una par de horas. (ver inciso 4.5.3.)

Es importante destacar que el artículo 41 de la Ley abrogada, hacía referencia al Reglamento de esta Ley, sin embargo, dicho Reglamento entró en vigor el 8 de agosto de 2000, por lo que durante el tiempo que arribó la

[161] *Ley de Navegación.* **Diario Oficial de la Federación.** 4 de enero de 1994. p. 24.
[162] *Reglamento de la Ley de Navegación.* **Diario Oficial de la Federación.** 8 de agosto de 2000. pp. 187-188.

embarcación a la terminal portuaria, se trabajó sin dicha normatividad en la materia. Lo relativo al despacho de salida de embarcaciones es ahora contemplado en el artículo 48 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 2006.

En lo referente a la Negativa de la Autoridad Portuaria, para otorgar el Despacho de salida, estaba estipulado en el artículo 42 de la Ley de de Navegación y Comercio Marítimo abrogada, en la cual se señalaba lo siguiente:

> ***"Artículo 42.-*** *El despacho de embarcación podrá negarse por:*
> *"I.- Orden de autoridad judicial o tribunal laboral;*
> *"II.- Orden de las autoridades administrativas federales;*
> *"III.- La presentación incompleta de la documentación exigida en este capítulo, y*
> *"IV.- Existir peligro para la embarcación si se hace a la mar, de acuerdo al informe oficial meteorológico".*[163]

Dicha negativa de la expedición del despacho de salida ahora es contemplada en el artículo 49 de la Ley reformada, la cual en su fracción I ya fue incorporada la jurisdicción federal ya que como vimos no se mencionaba en ningún momento de la competencia de este nivel de gobierno pudiendo quedar abierta a la interpretación de la competencia de la autoridad judicial y laboral local, lo cual contravenía el espíritu de la misma Ley. Por lo que corresponde a la fracción IV además de la seguridad en la navegación incorpora la vida humana en el mar, así como la prevención de la contaminación marina y si agrega tres fracciones más que a la letra dicen:

> ***"Artículo 49.- ….***
> *"…*
> *"V.- Por falta del número, calificación o certificación de los tripulantes según el certificado de dotación mínima;*
> *"VI.- Por tener conocimiento de algún accidente, incidente o situación de riesgo de importancia para la seguridad de los tripulantes, sucedida a la embarcación y de conformidad con las disposiciones de esta Ley en materia de investigación de accidentes marítimos, a menos que se haya acreditado fehacientemente la compostura correspondiente a la embarcación, de acuerdo con el criterio de la autoridad marítima, cuando la reparación no sea de importancia y mediante la certificación de la casa clasificadora cuando la reparación sea mayor; y*
> *"VII.- En el caso de las embarcaciones extranjeras, por lo dispuesto en el artículo 264 de esta Ley".*[164]

Para nuestro caso de estudio, nunca se cayó en ninguno de esos supuestos y lo referente a la fracción IV, relativo al peligro por cuestiones climatológicas, se encontraba tan cercano el puerto de salida, San Diego, que

---

[163] *Ley de Navegación.* **Diario Oficial de la Federación.** 4 de enero de 1994. p. 24.
[164] *Ley de Navegación y Comercio Marítimos.* **Diario Oficial de la Federación.** 1 de junio de 2006. p. 30.

difícilmente autorizarían la salida del crucero sí existieran condiciones adversas para la navegación, por lo que era muy poco probable que esto se diera.

Sin embargo, en el Reglamento de la Ley de Navegación ahora ya esta considerada este último supuesto que a la letra dice:

> ***"Artículo 66-C.*** *Cuando el despacho implicare peligro para las embarcaciones mayores según el informe meteorológico oficial, la autoridad marítima podrá permitir que se hagan a la mar si los capitanes de aquéllas lo solicitan mediante carta responsiva redactada en español y ratificada ante la propia autoridad, en la cual manifiesten que tienen pleno conocimiento de los informes meteorológicos; que, dadas las características de seguridad y navegabilidad de sus embarcaciones, las condiciones de la zona en que navegarán y sus planes de navegación, garantizan que no existe peligro para las embarcaciones y sus bienes, ni para sus tripulaciones y pasajeros; y que asumen, bajo su exclusivo riesgo, la absoluta responsabilidad por cualquier daño que pudiere sobrevenir".*[165]

Recordemos que la terminal portuaria, no cuenta con obras de protección por lo que es mucho más seguro, en caso de que existiera esta poco probable situación, que el Capitán de la embarcación sortearía el mal tiempo mar adentro que en las cercanías de la terminal o de las costas.

En lo referente a la entrada y salida de embarcaciones el artículo 45 de la Ley del 4 de enero de 1994, señalaba que todas las maniobras de fondeo, atraque, alijo y amarre dentro de las instalaciones portuarias quedarán sujetos a las prioridades que se establecieran en las reglas de operación del puerto, lo cual ahora es contemplado en artículo 51 de la Ley reformada, habría que retomar lo establecido en el inciso 3.6., en el cual se firmó un contrato de exclusividad por lo que la terminal portuaria del Hotel Rosarito, trabajaba de manera exclusiva para la naviera "CORONADO SEAS, LLC"

Un aspecto que cobra importancia es el Servicio de Pilotaje, sobre el particular Raúl Cervantes Ahumada, en su libro Derecho Marítimo, en la Sección Cuarta "El Derecho Marítimo Mercantil" señala que:

> *"Los Pilotos de Puerto o Prácticos son miembros de la Marina Mercante Nacional, que, previa la comprobación de las condiciones técnicas que fija el Reglamento son nombrados por la Secretaría de Marina para pilotear embarcaciones dentro de los puertos, canales y lagunas de la República… Estos pilotos deberán guiar a los buques en la entrada o salida de los puertos… La presencia del piloto de puerto a bordo del Buque no menoscabará la autoridad del capitán, quien será siempre el responsable de la seguridad de la nave".*[166]

---

[165] *Reglamento de la Ley de Navegación.* **Diario Oficial de la Federación.** 8 de agosto de 2000. p. 188.
[166] *Dr. Raúl Cervantes Ahumada.* **Derecho Marítimo.** Ed. Porrúa. México. pp. 819-820.

Sobre el tema de los Pilotos de Puerto, Salgado y Salgado, es muy enfático al señalar que “Piloto es el Primer Oficial de la Tripulación y es el que suple al Capitán en sus ausencias”, además hace referencia a lo estipulado en el artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que a la letra señala:

> ***“Artículo 32.*** *La Ley regulará el ejercicio de los derechos que la legislación mexicana otorga a los mexicanos que posean otra nacionalidad y establecerá normas para evitar conflictos por doble nacionalidad.*
>
> *“El ejercicio de los cargos y funciones para los cuales, por disposición de la presente Constitución, se requiera ser mexicano por nacimiento, se reserva a quienes tengan esa calidad y no adquieran otra nacionalidad. Esta reserva también será aplicable a los casos que así lo señalen otras leyes del Congreso de la Unión.*
>
> *“En tiempo de paz, ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública. Para pertenecer al activo del Ejército en tiempo de paz y al de la Armada o al de la Fuerza Aérea en todo momento, o desempeñar cualquier cargo o comisión en ellos, se requiere ser mexicano por nacimiento.*
>
> *“Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practicaje y comandante de aeródromo.*
>
> *“Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones de gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano”.*[167]

Lo cual le da toda la razón a Salgado y Salgado ya que el mencionar que Piloto y Práctico sean sinónimos carece de veracidad e inclusive es violatorio de la Constitución, no obstante, y después de darle la razón a éste, debemos continuar nuestro análisis de nuestro caso de estudio, no sin antes volver a recalcar que la falta de conocimiento de parte de nuestros legisladores en la materia, hace caer en errores que no responden a la experiencia en la misma y a una realidad internacional de muchos años en Derecho Marítimo. Inclusive el Sindicato de Pilotos de Puerto, que aglutina a los Prácticos, por lo menos de la

[167] *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos del 5 de febrero de 1917. Reformada el 27 de abril de 2010.* **Diario Oficial de la Federación.** 27 de Abril de 2010. pp. 26 – 27.

región, debería cambiar su razón social, ya que esta no responde a la actividad que prestan y su denominación es violatoria de lo que se expresa en nuestra Carta Magna.

El mal llamado servicio de Pilotaje estaba considerado en el Capitulo III de la Ley de Navegación de 1994, el cual decía a la letra lo siguiente:

> ***"Artículo 48.-*** *El servicio de pilotaje consiste en conducir una embarcación mediante la utilización, por parte de los capitanes de los buques, de un piloto de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos, y tiene como fin garantizar y preservar la seguridad de la embarcación e instalaciones portuarias.*
> *"La Secretaría determinará, con base en criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos, embarcaciones, áreas de fondeo, de seguridad y vías navegables, respecto de los cuales sea obligatoria la utilización de este servicio, que será prestado en la forma que prevengan su reglamento y las reglas de operación de cada puerto.*
> *"La autoridad marítima podrá exceptuar de la obligación de utilizar servicio de pilotaje, a las embarcaciones, bajo el mando de un mismo capitán, piloto o patrón que acredite su capacidad y se dedique a:*
> *"I.- La realización de trabajos de construcción de infraestructura portuaria y dragado; en el mismo puerto, durante el período en que ejecuten los trabajos; y*
> *"II.- La navegación interior y de cabotaje, cuando se realice de manera regular en un mismo puerto, y no transporten petróleo o sus derivados o mercancías peligrosas.*
> *"El servicio de pilotaje se prestará a toda embarcación que arribe o zarpe de un puerto y que esté legalmente obligada a utilizar este servicio, así como a las demás que lo soliciten".*[168]
>
> ***"Artículo 49.-*** *El servicio de pilotaje se prestará por pilotos de puerto. Para ello se requerirá permiso otorgado por la Secretaría o contrato celebrado con la administración portuaria integral para el puerto respectivo, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos".*[169]
>
> ***"Artículo 50.-*** *Para ser piloto de puerto se requiere ser mexicano por nacimiento y contar con el correspondiente título profesional de marino y certificado de competencia, otorgado por la*

[168] *Ley de Navegación.* **Diario Oficial de la Federación.** 4 de enero de 1994. p. 26.
[169] *Ibídem.* p. 27.

Secretaría, que lo acredite para el puerto respectivo, conforme a los requisitos que señale el reglamento.
"El piloto de puerto, cuando se encuentre dirigiendo la maniobra a bordo, será responsable por los daños y perjuicios que cause a las embarcaciones e instalaciones portuarias, salvo caso fortuito o fuerza mayor.
"El cargo de piloto de puerto será incompatible con cualquier empleo o comisión, directa o indirectamente, en las empresas de navieros o agencias navieras, así como en sus empresas filiales o subsidiarias".[170]

"Artículo 51.- *La presencia de un piloto de puerto a bordo de una embarcación, no exime al capitán de responsabilidad, pues éste conserva toda la autoridad de mando, sin perjuicio de los derechos de repetición del capitán frente al piloto. El capitán tendrá la obligación de atender las indicaciones del piloto de puerto si en su concepto no expone la seguridad de la embarcación; en caso contrario, deberá relevar de su cometido al piloto de puerto, quien queda autorizado para dejar el puente de mando de la embarcación, dando ambos cuenta de ello a la autoridad marítima correspondiente, para los efectos que procedan, y deberá sustituirse por otro piloto de puerto, si las condiciones de la maniobra lo permiten".*[171]

Este Capítulo de la Ley sufrió serias modificaciones en la Ley Reformada el 1 de junio de 2006 y en su Reglamento ocupa todo el Titulo VI con cinco Capítulos (de los Permisos; de los Pilotos de Puerto; de la Prestación del Servicio; de las Maniobras de Pilotaje, y de la Contratación del Servicio), y 37 artículos del 89 al 125, por lo que sólo mencionaremos los que a nuestro parecer cobran mayor relevancia, tanto para la Ley como para su Reglamento.

El Capítulo III de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente, sigue contemplando el Servicio de Pilotaje, lo que contemplaba el artículo 48 de la Ley abrogada, ahora se encuentra en el artículo 55 de la Ley vigente, se reconoce a los Pilotos de Puerto con su sinónimo, utilizado en el Derecho Marítimo como Prácticos, además el interés público del Servicio, reconoce que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinará "*la asignación de pilotos, con base en el reglamento correspondiente y en las reglas de operación de pilotaje de cada puerto"*[172]*.* Se incorpora la obligatoriedad de la utilización del servicio de pilotaje a toda embarcación mayor que arribe o zarpe de un Puerto, menciona que el pago de las tarifas por dicho servicio se hará de acuerdo a lo autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Se eliminan las excepciones de la utilización del Servicio de Pilotaje para los casos de trabajos de construcción de infraestructura portuaria y dragado contemplados en la

[170] *Ídem.*
[171] *Ídem.*
[172] *Ley de Navegación y Comercio Marítimos.* **Diario Oficial de la Federación.** 1 de junio de 2006. p. 31.

fracción I del artículo 48 de la Ley abrogada, así como la fracción II referente a la navegación interior y de cabotaje cuando se realizan de manera regular y que no transporten petróleo o mercancías explosivas. Ahora se habla de un Reglamento de Operación de Pilotaje para cada puerto, en el cual se mencionarían entre otras cosas los supuestos en los cuales se eximiría de la obligatoriedad del servicio de Pilotaje, sin embargo, para el caso de nuestro estudio, no se dio dicha excepción y fue prestado por el "Sindicato de Pilotos de Puerto de Rosarito, B.C.", los cuales daban servicio a los Buques Tanque que arribaban a la terminal de PEMEX asentada en el Municipio, los cuales se aseguran a la "mono boya" donde iniciaban el bombeo a los depósitos en tierra principalmente de gasolina y combustóleo, éste último utilizado por la termoeléctrica "Benito Juárez" de la CFE ubicada a un costado de dichas instalaciones.

Lo relativo al artículo 48 de la Ley abrogada, prácticamente paso a ser el 89 del Reglamento de la Ley de Navegación del 8 de agosto de 2000. Se incorpora en el artículo 56 de la Ley vigente, lo relativo al Reglamento de Operación de Pilotaje de cada Puerto, el cual de conformidad con lo establecido en el citado artículo 89 del Reglamento menciona que dichos reglamentos serían publicados en el Diario Oficial de la Federación, previo análisis con los usuarios de cada puerto, cosa que hasta 2007, no había sucedido con el Hotel Rosarito como eventual usuario del Servicio de Pilotaje.

Por lo que toca a lo establecido en el artículo 50 de la Ley abrogada, es ahora contemplado en el artículo 57 de la Ley vigente y se establece de manera más puntual lo relativo a los requisitos para ser piloto de puerto, en lo relativo a la responsabilidad del piloto de puerto. De los daños que pudiera ocasionar durante la maniobra tanto de embarcaciones como de las instalaciones portuarias, ahora esta contemplado en el artículo 58, en donde se señalan algunas de las responsabilidades de carácter contractual entre los pilotos de puerto y sus usuarios.

En lo referente a la definición de la terminal portuaria privada, un punto que cobra especial atención en el contenido del Titulo Sexto del Reglamento de Ley de Puertos, es que nuevamente no aparece esta figura, como es el caso que nos ocupa, únicamente se hace mención en cuestiones de operación a la Administración Portuaria Integral y las Terminales bajo Administración Federal.

Tal y como lo hemos citado en múltiples ocasiones, a lo largo del presente estudio, como es que existe un vacío legal en lo referente a este tipo de terminales portuarias y en muchos de los casos es el criterio del Capitán de Puerto el que impera para la aplicación de las Leyes aplicables en la materia.

Por último, nos referiremos al señalamiento marítimo, requisito indispensable para el arribo y zarpe de las embarcaciones que utilizarían las

instalaciones portuarias del Hotel Rosarito, lo cual esta contemplado en el mismo Capitulo V de la Ley de Navegación abrogada y reformada.

Un aspecto que cobra especial atención y que los teóricos y especialistas de Derecho Marítimo, hacen mucho hincapié, es el relativo a nuestro mar territorial, en el cual deberá cumplirse con las Leyes vigentes en el territorio nacional, como una parte del mismo, no obstante, durante la operación del crucero turístico se constató que dicho principio es letra muerta, toda vez que la autoridad mexicana no tiene ni la capacidad, ni los recursos para hacerla cumplir, y toda vez que, en nuestro país esta prohibido el juego de casino, por lo que en nuestro mar territorial debería hacerse cumplir dicha Ley, la embarcación debería cerrar dicho casino una vez entrando a las "*12 millas marinas a partir de la línea recta de base"*[173], pero, durante todo el tiempo que estuvo operando el Crucero de "CORONADO SEAS, LLC", éste cerraba las instalaciones del Casino, una vez que arribaban a las 3 millas náuticas, las cuales son reconocidas por el Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica y que son cumplidas cuando entraban y salían de San Diego y llegaban o salían de Rosarito.

Como ya se mencionó en anteriores párrafos el único que subió a la embarcación, fuese autoridad o prestador de servicios en aguas mexicanas, fue el Piloto de Puerto de Rosarito, lo cual hacía dentro de las tres millas náuticas, próximo a las inmediaciones de la terminal portuaria. Es romántico pensar en el respeto de nuestra soberanía, sin embargo, mientras no contemos con los recursos, voluntad y ganas de hacer las cosas es muy poco probable que esto suceda, amén de que Estados Unidos no ha reconocido esta anchura del mar territorial, con lo cual es virtualmente imposible que podamos hacerlo respetar, mucho menos la zona contigua y el mar patrimonial.

Como corolario de lo aseverado en el párrafo anterior, cobra especial importancia la operación de embarcaciones de pesca deportiva que zarpan de San Diego, para traer a pescadores a aguas nacionales mexicanas para efectuar la pesca deportiva, existiendo paquetes de uno o varios días, que se internan en nuestro territorio para realizar dicha actividad. Cabe hacer mención que al contratar el servicio respectivo de pesca, los operadores de dichas embarcaciones establecidos en San Diego, les cobran por un permiso de pesca, el cual supuestamente es pagado al Gobierno Mexicano, en particular a la Subsecretaría de Pesca de la SAGARPA, no obstante, dicha información no hemos podido constatarla, ni tenemos una cifra de cuanto es lo que supuestamente ingresa a las arcas mexicanas por este concepto, además, la Delegación de Pesca en Baja California, no cuenta con los recursos materiales para efectuar las revisiones correspondientes de dichos permisos y que efectivamente hayan sido expedidos por la autoridad en la materia, por lo que una vez mas constatamos la falta de supervisión por parte del Gobierno Federal por hacer respetar el imperio de la Ley.

---

[173] *Cervantes Ahumada, Raúl.* **Derecho Marítimo**, 1ª. ed. Reformada, 1ª. Reimpresión. Ed. Herrero, S.A.; México, 1989. p. 98

4.2.2. Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Requisito indispensable para el proyecto era la autorización por parte de la Administración General de Aduanas del Sistema de Administración Tributaria, para que en la nueva terminal portuaria se prestaran los servicios de Aduana Marítima, dicha autorización debería ser previa al arribo de embarcaciones por lo que el 4 de febrero de 2000, se iniciaron gestiones primero ante la Aduana Marítima de Ensenada encabezada, en ese entonces, por Efrén Patiño Navarrete. Administrador de la Aduana Marítima; Hermenegildo López Estrada, Subadministrador Aduana Marítima y Catalina Olvera Zanabria. Coordinadora de Sistemas Aduana Marítima.

Ellos se comprometieron a promocionar ante el entonces Administrador General de Aduanas, Omar Fayat Meneses, el otorgamiento del permiso correspondiente para que sea la Aduana Marítima de Ensenada la encargada de recibir a las embarcaciones que arribarían a las instalaciones marítimas del frente costero del Hotel Rosarito Beach.

Además fijaron los siguientes puntos de acuerdo:

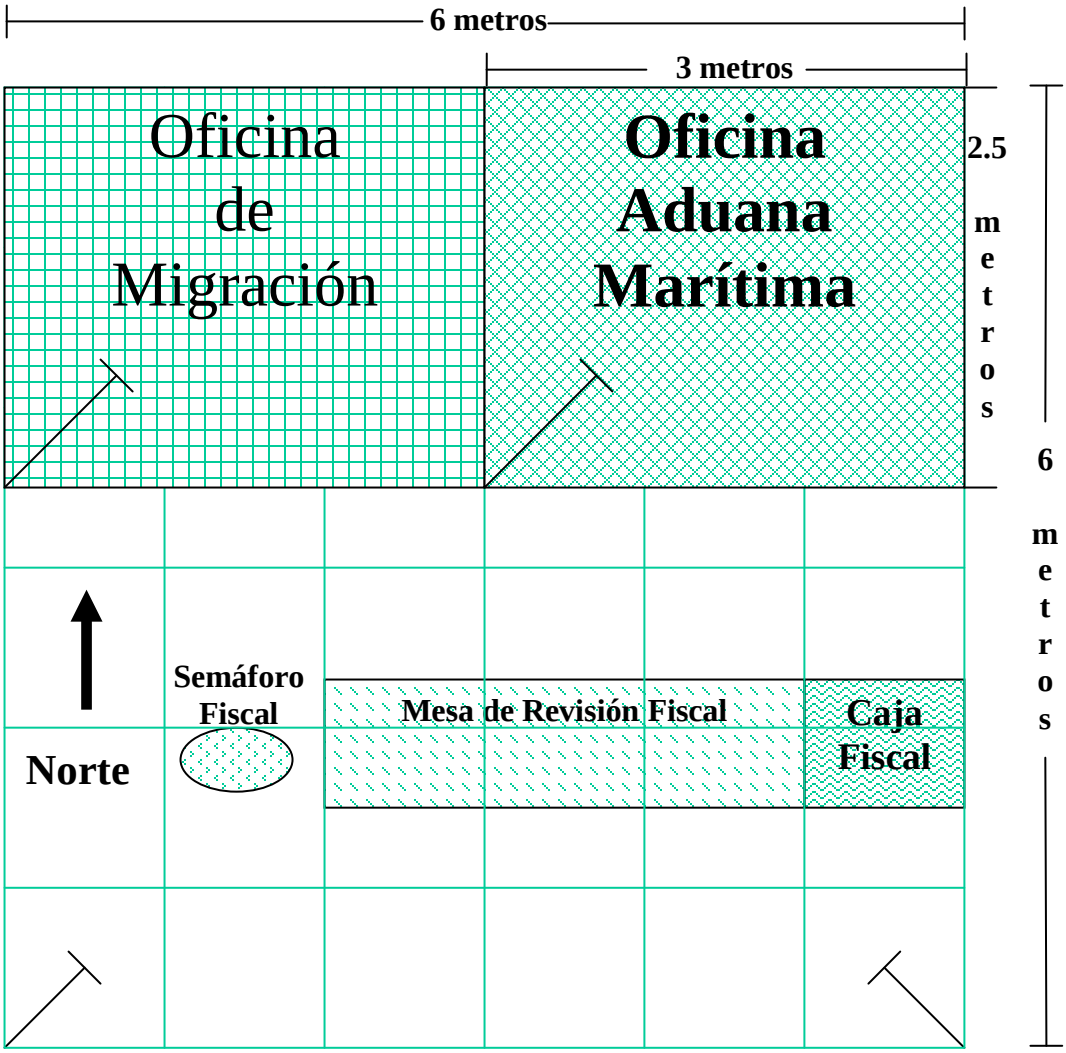
- El sistema de recepción de pasajeros se haría de una manera ágil y se determinaría más adelante si sólo se llevaría a cabo la revisión de aquellos pasajeros que arribaran con equipaje.

- Se instalaría un semáforo fiscal para agilizar el trámite de revisión de los pasajeros.

- Se instalaría una caja de recaudación fiscal para que, en aquellos casos en que el pasajero excediera la franquicia, a la cual tiene derecho, efectúen el pago correspondiente a los impuestos que por este concepto le corresponden.

Estaban conscientes de la premura del tiempo para echar a andar dicho proyecto, por lo que consideraron que, aproximadamente, en un plazo de un mes podrían estar en condiciones de recibir al pasaje que por este medio arribe a Rosarito.

Compromiso que cumplieron y mediante oficio número 326-SAT-1-2-226 del 3 de marzo de 2000, la Administración Central de Planeación Aduanera manifestó no tener inconveniente en autorizar la prestación de los servicios aduaneros que se requieren en el puerto de Rosarito para el embarque y desembarque de pasajeros que arriben en el crucero de la empresa “CORONADO SEAS, LLC”, siempre que se proporcione a la autoridad aduanera las instalaciones que cumplan con los requerimientos mínimos para estar en posibilidad de prestar el servicio aduanero, por lo que se presentó un croquis de las instalaciones aduaneras y migratorias que se pretendían construir en dicha terminal a fin de cumplir con el requerimiento antes solicitado.



Altura Propuesta 3 metros. Techo dos Aguas con teja

Asimismo, se recibieron los oficios N° 326-SAT-09-700-VI-B-3-2-2131 del 17 de abril de 2000 de la Administración General de Informática y el N° 326-SAT-02-712-1217 del 12 de abril de 2000, girado por el Administrador de la Aduana de Ensenada, mediante los cuales se manifiesta que no existe inconveniente para que se presten los servicios de aduana marítima en las instalaciones marítimo-portuarias del Hotel Rosarito dotándolo del Semáforo Fiscal con número de serie 197129.

El contar con la autorización de la Administración General de Aduanas esta establecido en el artículo 4° de la Ley Aduanera que a la letra dice lo siguiente:

> *"**Artículo 4°.-** Las personas que operen o administren puertos de altura, aeropuertos internacionales o presten los servicios auxiliares de terminales ferroviarias de pasajeros y de carga, deberán cumplir con los lineamientos que determinen las autoridades aduaneras para el control, vigilancia y seguridad del*

recinto fiscal y de las mercancías de comercio exterior, para lo cual estarán obligadas a":[174]

Y el requerimiento de contar con las instalaciones para la adecuada operación de la Aduana Marítima esta contemplado en la fracción I del mismo artículo el cual establece lo siguiente:

"I.- Poner a disposición de las autoridades aduaneras en los recintos fiscales las instalaciones adecuadas para las funciones propias del despacho de mercancías y las demás que deriven de esta Ley, así como cubrir los gastos que implique el mantenimiento de dichas instalaciones.
"Las instalaciones deberán ser aprobadas previamente por las autoridades aduaneras y estar señaladas en el respectivo programa maestro de desarrollo portuario de la Administración Portuaria Integral o, en su caso, en los documentos donde se especifiquen las construcciones de las terminales ferroviarias de pasajeros o de carga, así como de aeropuertos internacionales."[175]

A raíz del atentado a las Torres Gemelas del 11 de septiembre de 2001, la psicosis generada en el pueblo norteamericano obligó a los países que mantenían una relación comercial importante con ellos a acatar con una serie de medidas en materia de seguridad que, previo a dicho atentado, no se habían dado, como es el caso del proyecto que nos ocupa, toda vez que nunca fue solicitado que se instalaran todos o algunos de los requerimientos planteados en la fracción II del mismo artículo y que para el Proyecto destacan los siguientes:

II.- "Adquirir, instalar, dar mantenimiento y poner a disposición de las autoridades aduaneras, el siguiente equipo:
"a) De rayos "X", "gamma" o de cualquier otro medio tecnológico, que permita la revisión de las mercancías que se encuentren en los contenedores, bultos o furgones, sin causarles daño, de conformidad con los requisitos que establezca el Reglamento.
"b) De pesaje de las mercancías que se encuentren en camiones, remolques, furgones, contenedores y cualquier otro medio que las contenga, así como proporcionar a las autoridades aduaneras en los términos que el Servicio de Administración Tributaria establezca mediante reglas de carácter general, la información que se obtenga del pesaje de las mercancías y de la tara.
"c) De cámaras de circuito cerrado de video y audio para el control, seguridad y vigilancia.
"d) De generación de energía eléctrica, de seguridad y de telecomunicaciones que permitan la operación continua e ininterrumpida del sistema informático de las aduanas,

---

[174] *Ley Aduanera.* **Diario Oficial de la Federación.** 2 de febrero de 2006. p. 3.
[175] *Idem.*

de conformidad con los lineamientos que el Servicio de Administración Tributaria señale mediante reglas de carácter general.

"e) De sistemas automatizados para el control de las entradas y salidas del recinto fiscal de personas, mercancías y medios de transporte, así como los demás medios de control, autorizados previamente por las autoridades aduaneras".[176]

De igual forma ahora el primer párrafo del artículo 7° de la misma Ley específica que:

> ***"Artículo 7°.-*** *Las empresas aéreas, marítimas y ferroviarias que efectúen el transporte internacional de pasajeros, deberán transmitir electrónicamente al Servicio de Administración Tributaria, la información relativa a los pasajeros, tripulación y medios de transporte, en los términos y con la oportunidad que señale el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas".*[177]

Aspecto que nunca fue solicitado por la Administración General de Aduanas y que de ponerse en marcha nuevamente el Proyecto Marítimo Portuario del Hotel Rosarito, deberá ser tomado en consideración.

El artículo 10 de la misma Ley Aduanera ratifica lo que disponen los artículos que hemos venido mencionando y que fue solicitado por la autoridad aduanera en el sentido de que:

> ***"Artículo 10°.-*** *…el embarque y desembarque de pasajeros y la revisión de sus equipajes deberá efectuarse por lugar autorizado, en día y hora hábil. Quienes efectúen su transporte por cualquier medio, están obligados a presentar dichas mercancías ante las autoridades aduaneras junto con la documentación exigible".*[178]

Lo relacionado a la mercancía que pudieran traer los pasajeros que arribaran en el Crucero Turístico esta contemplado en el artículo 50 de la Ley Aduanera que a la letra señala:

> ***"Artículo 50.-*** *Tratándose de importaciones y exportaciones de mercancías que efectúen los pasajeros y cuyo valor no exceda del que para tales efectos establezca la Secretaría mediante reglas, no será necesario utilizar los servicios de agente o apoderado aduanal.*
> *"Cuando las mercancías a que se refiere el párrafo anterior estén sujetas a regulaciones y restricciones no arancelarias, tampoco será necesario utilizar los servicios de agente o apoderado aduanal en los casos que señale la Secretaría mediante reglas.*

---

[176] *Ley Aduanera.* **Diario Oficial de la Federación.** 2 de febrero de 2006. p. 3.
[177] *Ibídem.* p.4.
[178] *Ibídem.* p.10.

"Los pasajeros están obligados a declarar si traen consigo mercancías distintas de su equipaje. Una vez presentada la declaración y efectuado el pago de las contribuciones determinadas conforme al procedimiento simplificado a que se refiere el artículo 88 de esta Ley, los pasajeros podrán optar por lo siguiente:

"I. Solicitar que la autoridad aduanera practique el reconocimiento de las mercancías.

"II. Activar el mecanismo de selección automatizado que determine si el reconocimiento a que se refiere la fracción anterior debe practicarse.

"Las empresas que presten el servicio internacional de transporte de pasajeros tendrán la obligación de proporcionarles la forma oficial de declaración señalada en este artículo".[179]

Por lo que se refiere al avituallamiento de la embarcación y al equipaje que los mismos pasajeros pudieran traer consigo el artículo 61 fracciones IV y VI respectivamente señala, para el caso particular de nuestro estudio lo siguiente:

"Artículo 61. *No se pagarán los impuestos al comercio exterior por la entrada al territorio nacional o la salida del mismo de las siguientes mercancías:*

"…

"IV. Las nacionales que sean indispensables, a juicio de las autoridades aduaneras, para el abastecimiento de los medios de transporte que efectúen servicios internacionales, así como las de rancho para tripulantes y pasajeros, excepto los combustibles que tomen las embarcaciones de matrícula extranjera.

"VI. Los equipajes de pasajeros en viajes internacionales".[180]

En el probable caso de que los pasajeros arribaran con mercancías diferentes a su equipaje, y de conformidad con lo pactado con la Aduana Marítima de Ensenada, en relación al procedimiento simplificado el artículo 88 establece lo conducente en la materia:

"Artículo 88. *Los pasajeros podrán optar por determinar y pagar las contribuciones por la importación o exportación de mercancías distintas de su equipaje, mediante el procedimiento simplificado, caso en el que aplicarán el factor que publique la Secretaría, sobre el valor en aduana de las mercancías o sobre el valor comercial, según corresponda, utilizando la forma oficial aprobada por dicha dependencia. Este factor se calculará considerando la tasa prevista en el artículo 1o. de la Ley del Impuesto al Valor Agregado; la correspondiente a los derechos de trámite aduanero y la mayor de las cuotas de las tarifas de las leyes de los impuestos generales de importación o de*

---

[179] *Ley Aduanera.* **Diario Oficial de la Federación.** 2 de febrero de 2006. p. 25.
[180] *Ibídem.* p. 62.

exportación, según se trate, sobre las bases gravables de las contribuciones mencionadas.
"No se podrá ejercer la opción a que se refiere el párrafo anterior, tratándose de mercancías que estén sujetas a regulaciones y restricciones no arancelarias, con excepción de las que señale la Secretaría mediante reglas o que por su importación o exportación se causen además de las contribuciones antes citadas, otras distintas. El pasajero pagará las contribuciones correspondientes antes de accionar el mecanismo de selección automatizado.
"Las personas que realicen exportaciones o importaciones de mercancías cuyo valor no rebase al que se refiere la fracción IX del artículo 160 de esta Ley, podrán optar por determinar y pagar las contribuciones en los términos a que se refiere el primer párrafo de este artículo, cuando dichas mercancías no estén sujetas a regulaciones y restricciones no arancelarias o cuando por su importación o exportación no se causen además de las contribuciones antes citadas, otras distintas, siempre que presenten el pedimento correspondiente por conducto de agente o apoderado aduanal. En el caso a que se refiere este párrafo no será necesario clasificar arancelariamente las mercancías.
"Las importaciones o exportaciones de los pasajeros a que se refiere el artículo 50 de esta Ley, no serán deducibles para los efectos de la Ley del Impuesto sobre la Renta, cuando gocen de la franquicia a que se refiere el artículo 61, fracción VI de esta Ley o cuando se opte por el procedimiento simplificado a que se refiere el primer párrafo de este artículo. Tampoco serán deducibles las importaciones y exportaciones que realicen las empresas de mensajería a través de agente o apoderado aduanal en aquellos pedimentos que utilicen el procedimiento simplificado que establezca la Secretaría".[181]

Un punto que llama la atención es la clasificación que hace el Reglamento de la Ley Aduanera del 28 de octubre de 2003, cuando en su artículo 11 se refiere a la clasificación del Tráfico Marítimo, en el cual, en su fracción I, menciona que se entiende por tráfico de Altura:

"Artículo 11. *El tráfico marítimo puede ser de altura, cabotaje o mixto.*
"I. Se entiende por tráfico de altura:
"a) El transporte de mercancías que lleguen al país o se remitan al extranjero, y
"b) La navegación entre un puerto nacional y otro extranjero o viceversa;"[182]

Parece ser que el transporte de pasajeros en dicho transito esta excluido de dicho tipo de tráfico, pudiendo haber quedado más claro si se incluía en el

[181] *Ley Aduanera.* **Diario Oficial de la Federación.** 2 de febrero de 2006. p. 48.
[182] *Reglamento de la Ley Aduanera.* **Diario Oficial de la Federación.** 28 de octubre de 2003 p. 3.

inciso *a) el transporte de pasajeros y mercancías que lleguen al país o se remitan al extranjero.*

Para el caso del arribo de la embarcación se establece la labor que debe desarrollar el Agente Naviero Consignatario General o de Buques, clasificación que ya hemos citado que es errónea de acuerdo al Derecho Marítimo y a la opinión de especialistas en la materia sin embargo, el artículo 12 del Reglamento de la Ley establece que:

> ***"Artículo 12.-*** *El agente naviero consignatario general o de buques o los representantes de los navieros mexicanos podrán realizar los trámites ante la autoridad aduanera que correspondan a los capitanes, siempre y cuando se obliguen solidariamente con éstos.*
> *"Cuando la embarcación carezca de agente naviero consignatario general o de buques en el puerto, se tendrá como tal a su capitán o a la persona que éste designe, la cual, de aceptar dicho encargo, lo hará constar expresamente y sólo podrá renunciarlo después de concluidos los trámites del despacho de mercancías que sean consecuencia directa del arribo y antes de que se inicie cualquier trámite relativo a la maniobra de carga o a la salida en lastre de la propia embarcación".*[183]

Contradictorio este último párrafo, toda vez que la Ley de Navegación establece que para prestar los servicios como Agente Consignatario, deberá contar con permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, luego entonces, tal y como lo señala José Eusebio Salgado y Salgado en sus apuntes sobre la cátedra de Derecho Marítimo:

> "…*el Reglamento de la Ley Aduanera va más allá de lo que dispone ésta, con lo que viola el principio reglamentario de una ley, como nos lo señala Gabino Fraga en su tratado de Derecho Administrativo:*
> *"a) La preferencia o primacía de la ley, es decir, que las disposiciones de una ley no pueden ser modificadas por su reglamento. Luego nuestra Ley Aduanera debió disponer cuales son esos otros medios de conducción de manera completa y no como lo hace su Reglamento.*
> "b) *La reserva de la ley, o sea, que de acuerdo con nuestra Constitución Política, hay materias que sólo pueden ser reguladas por una ley"*[184].

Lo relativo al artículo 13 fracciones II y III de este reglamento, eran enviados vía Fax al Agente Consignatario, que en un principio fue la Agencia Gil Ojeda de Ensenada, lo cual se hacia todos los días dos veces al día, mientras duro la operación de la embarcación y que establecen la documentación que

---

[183] *Ibídem.* p. 4.
[184] *Dr. José Eusebio Salgado y Salgado.* **Op. Cit**. p. 9

debería presentar el Capitán de la Embarcación que transportara pasajeros provenientes del extranjero:

> ***"Artículo 13.*** *El capitán de la embarcación que reciba en el extranjero carga o pasajeros para transportarlos al país, presentará a la autoridad aduanera los siguientes documentos:*
> ***"…***
> *"II. Lista, por cada puerto, de los pasajeros que conduzcan, expresando la cantidad y clase de bultos que constituyan el equipaje de cada uno, con excepción de los de mano;*
> *"III. Lista de la tripulación y declaración de sus mercancías, por cada puerto, y"*[185]

Durante la estadía de la embarcación en la terminal portuaria el artículo 16 establece lo siguiente:

> ***"Artículo 16.*** *Son obligaciones de los capitanes de las embarcaciones, mientras permanezcan en puerto:*
> *"I.- Mostrar a la autoridad aduanera los departamentos de la embarcación donde se efectúe o pueda efectuarse la venta de mercancías, incluyendo los camarotes de la tripulación;*
> *"II.- Acatar y hacer cumplir a los miembros de la tripulación, las disposiciones que dicten las autoridades aduaneras en relación con la embarcación y sus operaciones, y*
> *"III.- Atender y ordenar a los tripulantes que acudan al llamado que les hagan las autoridades aduaneras para diligencias administrativas".*[186]

Cosa que no sucedió durante la operación, ya que la embarcación nunca pudo amarrarse a la terminal portuaria y mucho menos realizar el desembarque de pasajeros y el embarque de autoridades para el cotejo de lo señalado en el artículo anterior.

Por último se mencionó en las reuniones con la Aduana Marítima de Ensenada y con la Coordinación General de Aduanas en el Distrito Federal la Posibilidad de instalar un Depósito Fiscal mejor conocido por los viajeros como "Duty Free" con la finalidad de ofrecer un atractivo más a los turistas que arribaran a las instalaciones del Hotel Rosarito lo cual esta contemplado en la fracción I del artículo 121 de la Ley Aduanera:

> ***"Artículo 121.*** *La Secretaría, como excepción a lo dispuesto en el artículo 119 de esta Ley y siempre que se cumplan los requisitos de control que señale el Reglamento, podrá autorizar el establecimiento de depósitos fiscales de conformidad con lo siguiente:*
> *"I. Para la exposición y venta de mercancías extranjeras y nacionales en puertos aéreos internacionales, fronterizos y marítimos de altura. En este caso las mercancías no se*

---

[185] *Reglamento de la Ley Aduanera.* **Diario Oficial de la Federación.** 28 de octubre de 2003 p. 4.
[186] *Ibídem.* pp. 4-5.

sujetarán al pago de impuesto al comercio exterior y de cuotas compensatorias, siempre que las ventas se hagan a pasajeros que salgan del país directamente al extranjero y la entrega de dichas mercancías se realice en los puntos de salida del territorio nacional, debiendo llevarlas consigo al extranjero.

"Cuando la venta se haga a los pasajeros que arriben al país directamente del extranjero en puertos aéreos internacionales y dicha venta así como la entrega de las mercancías se realice en los establecimientos autorizados por el Servicio de Administración Tributaria, cumpliendo los requisitos de control que se establezcan mediante reglas, las mercancías no se sujetarán al pago de impuestos al comercio exterior y de cuotas compensatorias, siempre que se trate de las que comprenden el equipaje de pasajeros en viajes internacionales, de conformidad con lo previsto en el artículo 61, fracción VI, de la Ley y demás disposiciones aplicables.

"Las autoridades aduaneras controlarán los establecimientos mencionados en los dos párrafos anteriores, sus instalaciones, vías de acceso y oficinas.

"La autorización a que se refiere esta fracción sólo se otorgará a personas morales constituidas de conformidad con las leyes mexicanas, siempre que otorguen las garantías y cumplan con los demás requisitos que establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas. Las personas autorizadas responderán directamente ante el Fisco Federal por el importe de los créditos fiscales que corresponda pagar por las mercancías faltantes en sus inventarios, las que hubiesen entregado sin cumplir con los requisitos que establece la Ley.

"En el caso de los aeropuertos, se requerirá que los establecimientos se encuentren ubicados en zonas posteriores al control de acceso de pasajeros internacionales y en el caso de los puertos marítimos y fronterizos, deberán encontrarse en el recinto fiscal o contiguo al mismo. Tratándose de los establecimientos a que se refiere el segundo párrafo de esta fracción, se requerirá que los establecimientos se encuentren en la zona reservada para pasajeros internacionales. Dentro del aeropuerto internacional de que se trate antes de la zona de declaración y revisión aduanal correspondiente. Procederá la autorización de los establecimientos siempre que se encuentren dentro del recinto fiscal o, en el caso de puertos marítimos y fronterizos, contiguo al mismo.

"La autorización podrá otorgarse hasta por un plazo de diez años, el cual podrá prorrogarse por un plazo igual si lo solicita el interesado durante la vigencia de la autorización, siempre que se cumpla con los requisitos que establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas y los

interesados se encuentren al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales.

"Los particulares que obtengan la autorización a que se refiere esta fracción estarán obligados a:

"a) Pagar en las oficinas autorizadas, a más tardar el día diecisiete del mes de que se trate un aprovechamiento del 5% sobre los ingresos brutos obtenidos por la venta de las mercancías en el mes inmediato anterior.

"b) Contar con equipo de cómputo y de transmisión de datos enlazado con el del SAT.

"c) Llevar un registro diario de las operaciones realizadas, mediante un sistema automatizado de control de inventarios, debiendo otorgar a la autoridad aduanera acceso electrónico en línea de manera permanente e ininterrumpida.

"d) Instalar y mantener en funcionamiento permanente un sistema de circuito cerrado a través del cual la autoridad aduanera tenga acceso a los puntos de venta y entrega de la mercancía, así como de los puntos de salida del territorio nacional poniendo a disposición del SAT terminales de monitoreo.

"e) Transmitir al sistema electrónico a cargo de la autoridad aduanera, dentro de los diez días naturales al mes siguiente, la información relativa a la venta de las mercancías realizadas en el mes inmediato anterior, en los términos que se establezcan mediante reglas, especificando cantidades, descripción y código del producto, fracción arancelaria y valor de la venta de la mercancía.

"f) Presentar ante la Administración General de Aduanas la documentación comprobatoria que acredite el pago del aprovechamiento del 5% de sus ingresos brutos obtenido por la venta de mercancías efectuadas mensualmente y la que acredite que se ha efectuado el pago del derecho por el otorgamiento de la autorización del establecimiento respectivo, conforme al artículo 40, inciso k) de la Ley Federal de Derechos.

"g) Cumplir con los mecanismos de control de ventas y entrega de mercancías que se establezcan mediante reglas.

"h) Cumplir con las demás condiciones y lineamientos que establezca el SAT. Procederá la cancelación de la autorización conforme al procedimiento previsto en el artículo 144-A de esta Ley, cuando los locales objeto de la autorización dejen de encontrarse en las zonas establecidas o se incurra en alguna otra causa de cancelación establecida en esta Ley o en la autorización".[187]

[187] *Ley Aduanera.* **Diario Oficial de la Federación.** 2 de febrero de 2006. p. 48.

Los inversionistas deberán tomar en consideración este aspecto como un motivador más de las bondades que pudiera proporcionar el proyecto para el retorno de capital que el mismo les daría en el corto y mediano plazo una vez que hayan concluido con la obra de protección y el reinicio de operaciones de la terminal portuaria.

4.2.3. Secretaría de Gobernación.

Esta Secretaría es quién, a través del artículo 7° de la Ley General de Población, esta facultada para saber acerca de todos los asuntos relacionados con la entrada y salida de extranjeros que pretendan ingresar o salir del territorio nacional, que para tal efecto establece:

> ***"Artículo 7o.-*** *Por lo que se refiere a los asuntos de orden migratorio a la Secretaría de Gobernación corresponde:*
> *"I.- Organizar y coordinar los distintos servicios migratorios;*
> *"II.- Vigilar la entrada y salida de los nacionales y extranjeros, y revisar la documentación de los mismos;*
> *"III.- Aplicar esta Ley y su Reglamento; y*
> *"IV.- Las demás facultades que le confieran esta Ley y su Reglamento así como otras disposiciones legales o reglamentarias".*[188]

La Sección II, del Reglamento de la Ley General de Población, Movimiento Migratorio, establece en el artículo 99 que:

> ***"Artículo 99.-*** *Para los efectos de este capítulo se considera movimiento migratorio el tránsito internacional de extranjeros o nacionales, ya sea de entrada o de salida al o del país.*
> *"La Secretaría establecerá en los puntos que estime convenientes en el territorio nacional, especialmente en fronteras, puertos aéreos y marítimos, la vigilancia que sea necesaria, a través del personal del servicio migratorio y de la Policía Federal Preventiva".*[189]

Para tal efecto determina que existen dos tipos de servicios migratorios los Interiores y los Exteriores, para efectos del presente estudio nos referiremos a los interiores, para lo cual la Ley General de Población en sus artículos 10 y 11 establece que:

> ***"Artículo 10.-*** *Es facultad exclusiva de la Secretaría de Gobernación fijar los lugares destinados al tránsito de personas y regular el mismo, por puertos marítimos, aéreos y fronteras, previa opinión de las Secretarías de Hacienda y Crédito Público, Comunicaciones y Transportes, Salubridad y Asistencia, Relaciones Exteriores, Agricultura y Ganadería y en su caso la de Marina; asimismo consultará a las demás dependencias y*

[188] *Ley General de Población*. **Diario Oficial de la Federación.** 17 de abril de 2009. p. 3.
[189] *Reglamento de la Ley General de Población*. **Diario Oficial de la Federación.** 29 de noviembre de 2006. p. 18.

organismos que juzgue conveniente. Las dependencias y organismos que se mencionan, están obligados a proporcionar los elementos necesarios para prestar los servicios que sean de sus respectivas competencias".[190]

***"Artículo 11.-** El tránsito internacional de personas por puertos, aeropuertos y fronteras, sólo podrá efectuarse por los lugares designados para ello y dentro del horario establecido, con la intervención de las autoridades migratorias".*[191]

En este sentido el artículo 100 del Reglamento de la Ley General de Población señala cuales serán las condiciones para establecer o retirar un punto autorizado y a la letra señala:

***"Artículo 100.-** Para establecer o suprimir un lugar destinado al tránsito internacional de personas de conformidad con lo establecido en los artículos 10 y 11 de la Ley, se observará lo siguiente:*

"I. La Secretaría solicitará la opinión de las Secretarías de Relaciones Exteriores; de la Defensa Nacional; de Hacienda y Crédito Público; Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural; de Comunicaciones y Transportes; de Desarrollo Social; Salud; de Turismo, y, en su caso, de Marina;

"II. El acuerdo que autorice o suprima el establecimiento de un lugar para el tránsito internacional de personas se dará a conocer por medio de publicaciones que haga la Secretaría en el Diario Oficial de la Federación;

"III. En la apertura al tránsito internacional de un nuevo lugar, deberá considerarse el establecimiento de los servicios de migración, sanidad y aduanas, y, en su caso, los de las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Marina, y

"IV. En los lugares no autorizados para el tránsito internacional, la Secretaría ejercerá la vigilancia que considere necesaria, a través del personal de servicios migratorios y de la Policía Federal Preventiva".[192]

Para el caso que no hubiera autoridad migratoria en el artículo 92 fracción II del Reglamento de la Ley General de Población establece que se consideran auxiliares de la Secretaría de Gobernación:

"II.- A los servidores públicos de la Secretaría de Salud, de las Aduanas y de las Capitanías de Puerto, si en el lugar no hubiere una autoridad de la Secretaría.

"Los auxiliares del servicio tendrán la competencia y funciones que les asigne la Secretaría y las instrucciones respectivas se

---

[190] *Ley General de Población*. **Diario Oficial de la Federación.** 17 de abril de 2009. p. 3.
[191] *Ibídem*. p. 4.
[192] *Reglamento de la Ley General de Población*. **Diario Oficial de la Federación.** 29 de noviembre de 2006. pp. 18-19.

les enviarán por conducto de la dependencia a que pertenezcan".[193]

Afortunadamente para le caso de estudio, existía una subdelegación de Servicios Migratorios en la Cd. de Playas de Rosarito, la cual da el servicio, principalmente a los extranjeros que han decidido establecer su residencia permanente en dicho municipio y a los tripulantes de las embarcaciones petroleras que arriban a las instalaciones de PEMEX a descargar combustibles.

El artículo 8° de la Ley General de Población establece que los servicios de Migración son de tipo Interior y Exterior, en el supuesto del primero, queda establecido en el artículo 9°, que estará a cargo de las oficinas establecidas por la Secretaría de Gobernación en el País.

El artículo 90 del Reglamento de la Ley General de Población establece en su fracción I que el servicio interior esta integrado por los servidores públicos del Instituto adscritos a oficinas centrales y a las delegaciones, puertos marítimos, fronterizos y aeropuertos con tránsito internacional.

En el artículo 91 fracción I, inciso B del mismo Reglamento establece cuales son los servicios interiores que se prestan en las Delegaciones, Puertos Marítimos, Fronterizos y Aeropuertos con tránsito internacional a los cuales les corresponde:

"…

"B. Los servicios de delegaciones, puertos marítimos, fronterizos y aeropuertos con tránsito internacional, a los cuales corresponde:

"a) Cumplir y hacer cumplir las disposiciones contenidas en la Ley, este Reglamento y las que dicten las oficinas centrales del Instituto;

"b) Verificar que la entrada y salida de personas al o del país se efectúe de acuerdo con los requisitos legales correspondientes;

"c) Tramitar los asuntos en materia migratoria de acuerdo con las facultades delegadas expresamente por el Comisionado;

"d) Expedir a los extranjeros y extranjeras la documentación migratoria de acuerdo con la normatividad aplicable y las disposiciones que emitan las oficinas centrales del Instituto;

"e) Efectuar la inspección migratoria a los tripulantes y pasajeros de los transportes terrestres, aéreos, marítimos y fluviales, ya sean nacionales o extranjeros que lleguen al país;

"f) Llevar la estadística correspondiente, y

"g) Cumplir los acuerdos y disposiciones que emanen del servicio central".[194]

---

[193] *Ibidem.* p. 17.

[194] *Reglamento de la Ley General de Población*. **Diario Oficial de la Federación.** 29 de noviembre de 2006. pp. 16-17.

En oficio de fecha 4 de mayo de 2000, el Delegado Regional del Instituto Nacional de Migración informa a Simón Vargas Aguilar, Administrador Central de Regulación y Despacho Aduanero de la Dirección General de Aduanas del Servicio de Administración Tributaria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que a partir del 15 de abril de ese año se instruyó a Marco Antonio Cárdenas Martínez, Delegado Local del Instituto Nacional de Migración en el Municipio de Rosarito, B.C., para que dispusiera del personal necesario y proceder a las inspecciones migratorias conducentes, en los desembarques y salidas de turistas extranjeros que utilicen como puerto de entrada y salida el muelle ubicado en las instalaciones del Hotel Rosarito.

Esta Ley faculta a la Secretaría para poder cerrar temporalmente los puertos aéreos marítimos y fronteras al transito internacional por causas del interés público. Para poder efectuar dicho ingreso y egreso a territorio nacional los nacionales o extranjeros deberán cumplir con los requisitos establecidos en esta Ley y su Reglamento. El artículo 101 del Reglamento de la Ley General de Población establece que:

> ***"Artículo 101.-*** *El cierre de puertos marítimos y la prohibición del transito de nacionales y extranjeros a que se refiere el artículo 12 de la Ley, podrá decretarse en cualquier tiempo y a partir del momento que determine la Secretaría. Si el cierre fuere por más de veinticuatro horas, la Secretaría dará a conocer su determinación al público por conducto del Diario Oficial de la Federación y por otros medios de difusión pertinentes".*[195]

Esta misma Ley da ahora, prioridad a la Secretaría de Gobernación y a la Policía Federal Preventiva sobre cualquier otra autoridad, salvo las de Sanidad Internacional, como queda patentizado en el artículo 16 de esta misma Ley que señala:

> ***"Artículo 16.-*** *El personal de los servicios de migración dependientes de la Secretaría de Gobernación y la Policía Federal Preventiva tienen prioridad, con excepción del servicio de sanidad, para inspeccionar la entrada o salida de personas en cualquier forma que lo hagan, ya sea en transportes nacionales o extranjeros, marítimos, aéreos o terrestres, en las costas, puertos, fronteras y aeropuertos de la República".*[196]

Para nuestro caso de estudio corresponderá a la naviera cumplir con la siguiente normatividad de la Ley General de Población:

> ***"Artículo 21.-*** *Las empresas de transportes terrestres, marítimos o aéreos, tienen la obligación de cerciorarse por medio de sus funcionarios y empleados de que los extranjeros*

---

[195] *Reglamento de la Ley General de Población*. **Diario Oficial de la Federación.** 29 de noviembre de 2006. p. 19.
[196] *Ley General de Población*. **Diario Oficial de la Federación.** 17 de abril de 2009. p. 4.

que transporten para internase en el país se encuentren debidamente documentados".[197]

"Artículo 22.- *Ningún pasajero o tripulante de transporte marítimo podrá desembarcar antes de que las autoridades de Migración efectúen la inspección correspondiente".*[198]

"Artículo 23.- *Los tripulantes extranjeros de transportes aéreos, terrestres o marítimos, sólo podrán permanecer en territorio nacional el tiempo autorizado. Los gastos que origine su expulsión o salida del país, serán cubiertos por los propietarios o representantes de dichos transportes, ya sean empresas, sociedades de cualquier índole o personas individuales".*[199]

"Artículo 24.- *Los pilotos de aerotransportes, capitanes de buques y conductores de autotransportes deberán presentar a las autoridades de Migración, en el momento de efectuar la inspección de entrada o salida, lista de los pasajeros y tripulantes, así como todos los datos necesarios para su identificación".*[200]

"Artículo 25.- *No se autorizará el desembarco de extranjeros que no reúnan los requisitos fijados por esta Ley y su Reglamento, salvo lo dispuesto por el artículo 42, fracción X, de esta Ley".*[201]

"Artículo 26.- *Los extranjeros que encontrándose en tránsito desembarquen con autorización del servicio de Migración en algún puerto nacional y permanezcan en tierra sin autorización legal por causas ajenas a su voluntad después de la salida del buque o aeronave en que hacen la travesía, deberán presentarse inmediatamente a la oficina de Migración correspondiente. En este caso dicha oficina tomará las medidas conducentes a su inmediata salida".*[202]

"Artículo 27.- *Los extranjeros cuya internación sea rechazada por el servicio de migración, por no poseer documentación migratoria o por no estar ésta en regla, así como los polizones, deberán salir del país por cuenta de la empresa de transportes que propició su internación sin perjuicio de las sanciones que les correspondan de acuerdo con esta Ley".*[203]

"Artículo 28.- *Ningún transporte marítimo podrá salir de puertos nacionales antes de que se realice la inspección de salida por*

---

[197] *Ídem*.
[198] *Idem.*
[199] *Ibidem*. p. 5.
[200] *Idem.*
[201] *Idem.*
[202] *Idem.*
[203] *Idem.*

las autoridades de Migración y de haberse recibido de éstas la autorización para efectuar el viaje, salvo casos de fuerza mayor de acuerdo con las disposiciones de la Secretaría de Marina y de las autoridades competentes".[204]

"Artículo 29.- *El Reglamento respectivo determinará las normas a que quedará sujeta la vigilancia de tripulantes extranjeros en transportes marítimos de cualquier nacionalidad surtos en puertos nacionales; igualmente fijará los requisitos para permitir la visita o internación al país de los mismos tripulantes".*[205]

"Artículo 30.- *No se permitirá la visita a ningún transporte marítimo en tránsito internacional, sin la autorización previa de las autoridades de Migración y las Sanitarias".*[206]

Este último artículo resalta, para el caso de estudio, toda vez que la autoridad Sanitaria delegó en la Aduana Marítima la responsabilidad de efectuar las funciones que por Ley le corresponden absteniéndose de enviar un propio para que efectuara dicha supervisión.

"Artículo 31.- *Las empresas de transportes responderán pecuniariamente de las violaciones que a la presente Ley y su Reglamento, cometan sus empleados, agentes o representantes, sin perjuicio de la responsabilidad directa en que incurran las personas mencionadas".*[207]

Para el caso particular de nuestro estudio destaca lo establecido en el siguiente artículo que a la Letra dice:

"Artículo 42.- *No Inmigrante es el extranjero que con permiso de la Secretaría de Gobernación se interna en el país temporalmente, dentro de alguna de las siguientes características:*

"I.- TURISTA.- Con fines de recreo o salud, para actividades artísticas, culturales o deportivas, no remuneradas ni lucrativas, con temporalidad máxima de seis meses improrrogables.

"…

"IX.- VISITANTES LOCALES.- Las autoridades de Migración podrán autorizar a los extranjeros a que visiten puertos marítimos o ciudades fronterizas sin que su permanencia exceda de tres días".[208]

El supuesto establecido en la fracción IX de este artículo se cumple en los dos aspectos, toda vez que toda la Baja California es considerada como Zona Fronteriza, por lo que en su momento quedó exenta del cobro por derecho de

---

[204] *Ídem*.
[205] *Idem.*
[206] *Idem.*
[207] *Idem.*
[208] *Ibidem*. pp. 7-8.

internación, de los pasajeros que arribaban a la terminal portuaria del Hotel Rosarito.

Además debemos destacar que era práctica común, para la zona fronteriza, que los visitantes de la Unión Americana la única prueba de nacionalidad que portaban era su tarjeta de identificación (ID) o su licencia de conducir, cosa que cambio a partir de junio de 2009, y no por que lo solicitará la autoridad mexicana, sino porque ahora para poder regresar a los Estados Unidos de Norteamérica, sus ciudadanos deberán mostrar pasaporte que los acredite como tales.

Para el caso del Reglamento de la Ley General de Población establece en la Sección III para el caso del Transporte lo siguiente:

> ***"Artículo 115.-*** *Las empresas que presten servicio de transporte internacional tendrán las siguientes obligaciones:*
>
> *"I. Se abstendrán de conducir a territorio nacional o de transportar desde éste, con destino a otro país, a extranjeros y extranjeras que carezcan de documentación migratoria o la tengan irregular;*
> *"II. Cuidarán que los tripulantes extranjeros no permanezcan o transiten en territorio nacional sin la debida autorización de las autoridades migratorias;*
> *"III. Serán responsables solidarios por la indebida o inexacta aplicación de la Ley y este Reglamento, por sus funcionarios y empleados;*
> *"IV. Responderán de los gastos que se originen con motivo de la devolución de pasajeros que fueren rechazados por carecer de la documentación vigente que les corresponda. También responderán de los gastos y sanciones ocasionados por la situación ilegal de los extranjeros que formen parte de su tripulación, incluida su conducción por territorio nacional.*
> *Los agentes navieros generales y navieros consignatarios de buques de las empresas de transporte tendrán en lo conducente las mismas obligaciones y serán solidariamente responsables con las propias empresas;*
> *"V. Facilitarán transporte a las autoridades migratorias, cuando así lo requiera el cumplimiento de sus funciones.*
> *No se cubrirán los gastos de transporte a la empresa, cuando la prestación del servicio migratorio implique la necesidad de viajar, y*
> *"VI. Otorgarán facilidades a las autoridades migratorias para la prestación del servicio".*[209]

[209] *Reglamento de la Ley General de Población*. **Diario Oficial de la Federación.** 29 de noviembre de 2006. pp. 21-22.

"Artículo 116.- *Para la revisión de la documentación migratoria de personas a la llegada de transportes marítimos, se observará lo siguiente:*

"I. Los agentes navieros generales y navieros consignatarios, de buques que hagan navegación de altura, deberán comunicar la llegada de las embarcaciones a su consignación, a la oficina de migración del puerto, especificando su procedencia, matrícula, número de pasajeros y tripulantes, y el tiempo aproximado de permanencia, con una anticipación de veinticuatro horas, salvo casos de fuerza mayor;

"II. El jefe de la oficina de migración, designará al personal que deba practicar la visita, así como el que hará el servicio de vigilancia en la embarcación mientras ésta permanezca en puerto;

"III. La revisión a la llegada de los transportes marítimos se hará a bordo de los mismos y sólo se autorizará el desembarco de pasajeros y tripulantes hasta que aquélla haya sido practicada;

"IV. En los casos en que las autoridades sanitarias no se presenten oportunamente a practicar la visita que les corresponde en las embarcaciones, las de migración están obligadas a aguardar la presencia de aquéllas; pero después de esperar un término razonable, pondrán el caso en conocimiento de la Secretaría por la vía más rápida, para que ésta requiera a la Secretaría de Salud a fin de que se practique dicha visita;

"V. El capitán de la embarcación, por sí o por conducto del agente naviero consignatario, está obligado a presentar a las autoridades migratorias, por triplicado y con los datos necesarios para su identificación, una lista de los tripulantes y otra de los pasajeros cuando los haya, para que conforme a las mismas se haga la revisión correspondiente;

"VI. Las autoridades migratorias solicitarán la presencia de la tripulación a bordo de la embarcación, a fin de revisar su documentación, con excepción de los tripulantes que imprescindiblemente deban permanecer en sus puestos y a quienes la revisión será practicada con posterioridad;

"VII. La revisión de la documentación de pasajeros, deberá practicarse de manera individualizada haciéndose las anotaciones correspondientes;

"VIII. El resultado de la revisión se consignará en acta, en la que se harán constar todos los incidentes que hubieren ocurrido, haciendo especial referencia en los casos de extranjeros que llegaren sin documentación o la trajeren irregular o vencida, especificando la nacionalidad, calidad y característica migratorias de los pasajeros admitidos y de los rechazados. A la propia acta, que firmará el capitán o

el agente naviero consignatario, se adjuntará un tanto de la lista de pasajeros y tripulantes;

"IX. Durante la revisión no se permitirá la entrada de personas a bordo de las embarcaciones, a excepción de los representantes de las autoridades que la practiquen, de los agentes navieros generales y navieros consignatarios de buques y de sus empleados autorizados, de los representantes consulares del país a donde pertenezca la matrícula de la embarcación, y del personal que efectúe las maniobras de alijo y el movimiento de la correspondencia y el equipaje;

"X. El desembarco temporal o definitivo de pasajeros y tripulantes deberá realizarse con la documentación migratoria correspondiente, y

"XI. Cuando el servicio de sanidad rechace a algún extranjero, informará inmediatamente a las autoridades migratorias para los efectos de su vigilancia".[210]

"Artículo 117.- *Los extranjeros y extranjeras que viajen en embarcaciones y arriben a puertos nacionales que no sean los de su destino, podrán bajar a tierra para visitar dichos puertos. La autoridad migratoria les recogerá sus documentos de identificación, debiendo los capitanes de las naves proveerlos de tarjetas que los acrediten como pasajeros. El jefe del servicio podrá concederles autorización para pernoctar en el puerto, atendiendo a las circunstancia del caso. Para trasladarse al interior de la República deberán documentarse conforme a las instrucciones que, en su caso, emita la Secretaría.*

"En el caso de que un extranjero o extranjera deba desembarcar y permanecer en el país a causa de un requerimiento judicial, o por razones de salud, la empresa marítima o los agentes navieros generales y navieros consignatarios de buques quedan obligados a sufragar sus gastos de permanencia y de salida".[211]

"Artículo 118.- *En la inspección de personas en la salida de embarcaciones, se observarán además de lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley, las disposiciones siguientes:*

"I. Los agentes navieros generales y navieros consignatarios de buques o el capitán de la embarcación, deberán solicitar la revisión de salida con una anticipación no menor de doce horas, salvo casos de fuerza mayor debidamente justificados;

"II. La autoridad migratoria cotejará la lista proporcionada por el capitán, en la que consten los nombres de los pasajeros y tripulantes, cerciorándose de que se hayan satisfecho los requisitos de Ley para salir, así como de la presencia de los rechazados en su caso;

---

[210] *Reglamento de la Ley General de Población*. **Diario Oficial de la Federación.** 29 de noviembre de 2006. pp. 22-23.
[211] *Ibidem*. p. 23.

"III. Ningún capitán de embarcación podrá ordenar que ésta se haga a la mar sin antes haber recibido autorización de la autoridad migratoria, la cual debe autorizar la lista de pasajeros y tripulantes y realizar el despacho migratorio para la salida;

"IV. Si al efectuar la revisión de pasajeros y tripulantes extranjeros, faltara alguno que deba salir en la embarcación, se levantará un acta haciendo constar esta circunstancia. No se autorizará la salida de la embarcación mientras no se deposite por parte del agente naviero consignatario o la empresa de transporte, ambos solidariamente responsables, el importe correspondiente a los gastos de repatriación de las personas de quienes se trate;

"V. Una vez que la autoridad migratoria haya autorizado la salida de la embarcación, se regresará al capitán la documentación recogida a su entrada, extendiendo y firmando el despacho migratorio en el documento en que se haya solicitado de la Capitanía del Puerto el permiso para salir, y

"VI. Ninguna empresa marítima, agentes navieros generales y navieros consignatarios de buques o capitán de la embarcación, podrá autorizar que se reciban a bordo pasajeros que pretendan salir de puertos mexicanos rumbo al extranjero, sin contar con la documentación migratoria correspondiente.

"Los capitanes o pilotos navales de las embarcaciones que hagan navegación de altura y arriben a puertos nacionales, están obligados por sí, o por conducto de sus agentes navieros consignatarios, a dar aviso en forma inmediata a la autoridad migratoria de toda deserción o ausencia que se registre en dichos puertos entre los tripulantes o pasajeros extranjeros, y la embarcación sólo podrá salir hasta que exhiba el depósito mencionado en la fracción IV de este artículo.

"En el caso anterior, cuando se trate de tripulantes, éstos quedarán impedidos para internarse o visitar el país, y sólo podrán ser admitidos por acuerdo expreso del Secretario, del Subsecretario o del Comisionado".[212]

"Artículo 119.- *Las embarcaciones nacionales que hagan navegación de altura serán siempre inspeccionadas y en cuanto a las de cabotaje, deberán serlo solamente en aquellas zonas del país en que, por circunstancias especiales, las autoridades migratorias lo consideren necesario.*

"La Secretaría girará las instrucciones correspondientes, con el fin de facilitar la revisión de la llegada o salida de pasajeros y tripulantes, en el tránsito de embarcaciones turísticas de cabotaje.

---

[212] *Reglamento de la Ley General de Población*. **Diario Oficial de la Federación.** 29 de noviembre de 2006. pp. 23-24.

"Para el caso del párrafo anterior y tratándose de embarcaciones de carácter privado, que no realicen transporte de pasajeros con fines comerciales o de lucro, la documentación de los tripulantes deberá quedar comprobada con el listado que el capitán de la embarcación presente a las autoridades migratorias en el momento de la revisión correspondiente".[213]

"Artículo 120.- *Cuando la presencia en un puerto nacional de una embarcación en navegación de altura, sea por arribada forzosa o arribada imprevista, el personal del servicio de migración procederá a levantar el acta correspondiente, haciendo constar la causa que haya motivado el arribo y someterá el caso al dictamen de la Capitanía del Puerto. Las propias autoridades migratorias establecerán eventualmente las condiciones del desembarco, de acuerdo a lo establecido por la Ley y este Reglamento".*[214]

"Artículo 121.- *Los permisos para visitar las embarcaciones serán expedidos por los agentes navieros generales y navieros consignatarios de buques correspondientes y se presentarán para su autorización a las autoridades migratorias, las cuales podrán negarlos fundadamente".*[215]

Aún y cuando el supuesto del artículo 119 de este Reglamento no es el caso de nuestro estudio, lo sometemos a la consideración del lector, toda vez que existía la posibilidad de que embarcaciones que pudieran ser adquiridas o rentadas por Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., pudieran haber prestado el servicio de pasaje en navegación de altura en casos excepcionales, pero durante la operación del proyecto esto no sucedió y en el supuesto de al artículo 120 era poco probable que se diera el arribo forzoso ya que no se contaba con obras de protección a donde pudieran llegar embarcaciones en busca de protección o auxilio, por lo que se refiere al arribo imprevisto también era poco probable ya que todos los arribos eran programados con anticipación por parte de la naviera, ya que había compromisos comerciales con los pasajeros que compraban con anticipación sus boletos de los viajes ya programados.

4.2.4. Secretaría de Seguridad Pública.

El artículo 9° de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en donde se determinan las atribuciones de las Capitanías de Puerto establece en su penúltimo párrafo que "*las policías federales, estatales y municipales, auxiliarán a la capitanía de puerto cuando así lo requiera, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia".*[216]

---

[213] *Ibidem.* p.24.
[214] *Idem.*
[215] *Ídem.*
[216] *Ley de Navegación y Comercio Marítimos.* **Diario Oficial de la Federación**. Sección Primera. 1 de junio de 2006. p. 20.

De igual forma la Ley General de Población en su artículo 73 establece que "*las autoridades que por ley tengan a su mando fuerzas públicas federales, locales o municipales, prestarán su colaboración a las autoridades de migración cuando éstas lo soliciten, para hacer cumplir las disposiciones de esta Ley".*[217]

Por lo que se refiere al Reglamento de la Ley General de Población en su artículo 98 señala que "*el requerimiento del auxilio de la fuerza pública por parte de los servicios de migración en los casos a que se refiere el artículo 73 de la Ley, podrá ser verbal cuando la urgencia del caso lo amerite, seguido de confirmación escrita. Las autoridades deberán facilitar de inmediato la ayuda que se les solicite. Cuando se niegue este auxilio o no se cumplan las medidas de control y aseguramiento dictadas por los mismos servicios, éstos deberán comunicar inmediatamente los hechos a su superior jerárquico para que resuelva lo conducente".*[218]

En este orden de ideas la Ley de la Policía Federal, establece en su artículo 8, las obligaciones y atribuciones de la Policía Federal entre las que destacan para cuestiones de nuestro estudio las siguientes fracciones:

> *"I. Prevenir la comisión de delitos y las faltas administrativas que determinen las leyes federales;*
> *"II. Intervenir en materia de seguridad pública, en coadyuvancia con las autoridades competentes, en la observancia y cumplimiento de las leyes;*
> *"III. Salvaguardar la integridad de las personas, garantizar, mantener y restablecer el orden y la paz públicos, así como prevenir la comisión de delitos, en:*
> *"a) Las zonas fronterizas y en la tierra firme de los litorales, la parte perteneciente al país de los pasos y puentes limítrofes, las aduanas, recintos fiscales, secciones aduaneras, garitas, puntos de revisión aduaneros, los centros de supervisión y control migratorio, las carreteras federales, las vías férreas, los aeropuertos, los puertos marítimos autorizados para el tráfico internacional, el espacio aéreo y los medios de transporte que operen en las vías generales de comunicación, así como sus servicios auxiliares.*
> *"La Policía Federal actuará en los recintos fiscales, aduanas, secciones aduaneras, garitas o puntos de revisión aduaneros, en auxilio y coordinación con las autoridades responsables en materia fiscal o de migración, en los términos de la presente Ley y las demás disposiciones legales aplicables;*
> *"b) Los parques nacionales, las instalaciones hidráulicas y vasos de las presas, los embalses de los lagos y los cauces de los ríos;*

[217] *Ley General de Población*. **Diario Oficial de la Federación.** 17 de abril de 2009. p. 13.
[218] *Reglamento de la Ley General de Población*. **Diario Oficial de la Federación.** 29 de noviembre de 2006. p. 18.

“c) Los espacios urbanos considerados como zonas federales, así como en los inmuebles, instalaciones y servicios de entidades y dependencias de la federación;

“d) Todos aquellos lugares, zonas o espacios del territorio nacional sujetos a la jurisdicción federal, conforme a lo establecido por las leyes respectivas, y

“e) En todo el territorio nacional en el ámbito de su competencia.

“…

“XIII. Recibir las denuncias sobre hechos que puedan ser constitutivos de delitos, en términos de lo dispuesto por el artículo 3 del Código Federal de Procedimientos Penales y las demás disposiciones aplicables; (en los casos de Flagrancia de algún delito).

“…

XXVI. “XXIV.- Colaborar, cuando así lo soliciten otras autoridades federales, para el ejercicio de sus funciones de vigilancia, verificación e inspección que tengan conferidas por disposición de otras leyes;

“…

“XXXIII.- Vigilar e inspeccionar, para fines de seguridad pública, la zona terrestre de las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas;

“…

“XXXVI.- Ejercer, para fines de seguridad pública, la vigilancia e inspección sobre la entrada y salida de mercancías y personas en los aeropuertos, puertos marítimos autorizados para el tráfico internacional, en las aduanas, recintos fiscales, secciones aduaneras, garitas y puntos de revisión aduaneros; así como para los mismos fines sobre el manejo, transporte o tenencia de dichas mercancías en cualquier parte del territorio nacional.

“La Policía Federal actuará en los recintos fiscales, aduanas, secciones aduaneras, garitas o puntos de revisión aduaneros, en auxilio y coordinación con las autoridades responsables en materia fiscal o de migración, en los términos de la presente Ley y las demás disposiciones legales aplicables;

“…

“XXXVIII. Ejercer en el ámbito de su competencia, y en coordinación con el Instituto Nacional de Migración, las facultades que en materia migratoria prescriben la Ley General de Población, su Reglamento y demás disposiciones legales;

“XXXIX. Prestar apoyo al Instituto Nacional de Migración para verificar que los extranjeros residentes en territorio nacional cumplan con las obligaciones que establece la Ley General de Población;

“XL. Apoyar el aseguramiento que realice el Instituto Nacional de Migración y, en su caso, resguardar a

solicitud del Instituto las estaciones migratorias a los extranjeros que violen la Ley General de Población, cuando el caso lo amerite;"[219]

Es importante acotar que durante la operación de la embarcación en la terminal portuaria del Hotel Rosarito, la Policía Federal hizo presencia discreta, lo cual se le agradeció, ya que existía un ámbito de psicosis por parte de los Turistas, por tantos retenes policiales y militares que había en la región y el incremento de la delincuencia en la misma, cosas poco favorables en el animo de los mismos que visitan la zona, ya que los medios de comunicación norteamericanos se han encargado de hacer una campaña de desprestigio, tal vez con algo de razón, de lo que se vivía en los municipios de Tijuana y Rosarito, lo cual impactaba de manera negativa en el desarrollo del proyecto.

4.2.5. Secretaría de Salud.

A pesar de la preeminencia que tiene esta Secretaría sobre cualquier otra en la revisión de pasajeros y embarcaciones que arriben a territorio nacional, emanado de la legislación en la materia y de los acuerdos y tratados internacionales de los cuales nuestro país es miembro, la Secretaría de Salud ha omitido darle la importancia requerida, tal vez por falta de recursos humanos para llevarla a cabo o peor aún por falta de voluntad.

Para el caso de nuestro estudio, el 30 de marzo de 2000, se envió una solicitud a Jorge Cárdenas Morales, que fungía como Director General de Inspección Fitosanitaria de la Comisión Nacional de Sanidad Agropecuaria, quien de conformidad con el artículo 65 del Reglamento de la Ley General de Salud en materia de Sanidad Internacional establece que "*la vigilancia sanitaria se llevará a cabo mediante visitas de inspección a cargo de la persona designada por la Secretaría, quien deberá realizar las respectivas diligencias de conformidad con las prescripciones de la Ley y de este Reglamento"*[220]. Dicha Comisión era la responsable, en el Puerto de Ensenada, de llevar a cabo, además de sus funciones de Sanidad Agropecuaria, las inspecciones de Sanidad Internacional.

El representante de la Comisión juzgó pertinente, a su vez, delegar la responsabilidad de llevar a cabo la Inspección Sanitaria de la embarcación que arribaría a las instalaciones del Hotel Rosarito, a través del personal de la Aduana Marítima, toda vez que no contaba con el personal suficiente para enviar un propio en cada arribo que hiciera el crucero a las citadas instalaciones portuarias. Su decisión la basó en el hecho de que la embarcación provenía de los Estados Unidos de Norteamérica, la cual estaba libre de las enfermedades expresadas en el artículo 12 del citado reglamento que son:

"Artículo 12.- *Las enfermedades objeto de control sanitario internacional son las siguientes:*
"I.- Cólera;

[219] *Ley de la Policía Federal*. **Diario Oficial de la Federación.** Primera Sección. 1 de junio de 2009. pp. 10-13
[220] *Reglamento de la Ley General de Salud en Materia de Sanidad Internacional.* **Diario Oficial de la Federación**. 10 de junio de 1985. p. 11.

"II.- Fiebre Amarilla;
"III.- Peste, y
"IV.- Cualquier otra que determine la Organización Mundial de la Salud".[221]

Así como las que clasifica como de riesgo objeto de vigilancia epidemiológica internacional, expresadas en el artículo 13 del mismo Reglamento y que están expresadas en sus siguientes fracciones:

"Artículo 13.- *Las enfermedades y riesgos objeto de vigilancia epidemiológica internacional son las siguientes:*
"I.- Influenza;
"II.- Paludismo;
"III.- Poliomielitis;
"IV.- Tifo transmitido por piojo;
"V.- Fiebre recurrente transmitida por piojo;
"VI.- Enfermedades exóticas, considerándose como tales cualquier enfermedad nueva o no existente en el país, cuando represente un riesgo para la salud de la población;
"VII.- Accidentes y desastres, cuando a juicio de la Secretaría afecten la sanidad internacional, y
"VIII.- Cualquier otra que determine la Organización Mundial de la Salud o los tratados y convenciones internacionales".[222]

Luego entonces, se decidió aplicar lo que ahora determina el artículo 363 del Capitulo III de la Ley General de Salud, referente a la Sanidad Marítima, Aérea y Terrestre, en el cual establece:

"Artículo 363*.- La autoridad sanitaria otorgará libre plática a las embarcaciones cuando, de acuerdo a los informes que éstas faciliten antes de su llegada, juzgue que el arribo no dará lugar a la introducción o a la propagación de una enfermedad o daño a la salud".*[223]

En este mismo orden de ideas el Reglamento de la Ley General de Salud en materia de Sanidad Internacional, es una copia fiel del artículo anterior de la misma Ley, si no ¡ véanlo !:

"Artículo 29.- *La Secretaría otorgará libre plática a las embarcaciones cuando, de acuerdo a los informes que éstas faciliten antes de su llegada, juzgue que el arribo no dará lugar a la introducción o a la propagación de una enfermedad o daño a la salud".*[224]

Tal vez los Legisladores pensaron que al ser reiterativos quedaría más claro ¿o no? En la Ley General de Salud, la cual es más reciente que el

---

[221] *Ibídem*. p. 4.
[222] *Ibidem.* pp. 4-5.
[223] *Ley General de Salud***. Diario Oficial de La Federación**. 27 de abril de 2010. p. 109.
[224] *Reglamento de la Ley General de Salud en Materia de Sanidad Internacional.* **Diario Oficial de la Federación**. 10 de junio de 1985. p. 7.

Reglamento, lo cual analizaremos más adelante, ahora se inserta el término Autoridad Sanitaria, supliendo el de Secretaría ya que en la última reforma del 27 de abril de 2010, de conformidad al artículo 4° de la citada Ley señala lo siguiente:

> ***"Artículo 4o**.- Son autoridades sanitarias:*
> *"I. El Presidente de la República;*
> *"II. El Consejo de Salubridad General;*
> *"III. La Secretaría de Salud, y*
> *"IV. Los gobiernos de las entidades federativas, incluyendo el del Departamento del Distrito Federal".*[225]

Durante la operación del Proyecto, materia de nuestro estudio, esto no era así, para el caso de la Sanidad Internacional, y lo ejercía directamente la Secretaría de Salud Federal, sin embargo, en la actualidad dicha función le ha sido delegada al Gobierno de Baja California, el cual en su tradicional actitud no ha ejercido esta función lo cual puede ser constatado en su pagina Web, http://www.saludbc.gob.mx/ que no contempla por ningún lado esta materia tan importante para el tráfico de pasajeros y contando con la garita internacional con mayor tráfico de personas en el mundo como lo es "Puerta México", en Tijuana, B.C. y el Puerto de Altura de Ensenada, B.C.

El Titulo Décimo Quinto de la Ley General de Salud es donde se encuentra plasmado lo referente a la Sanidad Internacional, no obstante, como muchas de las leyes mexicanas, son letra muerta, por qué la autoridad no ejecuta lo que a la letra se dice, por ejemplo, el artículo 335 de la Ley señala que la Secretaría de Salud formulará una lista de los puertos marítimos abiertos al tránsito internacional, en donde llevará a cabo la vigilancia sanitaria, de igual forma el artículo 10 del multicitado Reglamento señala que cada año se publicará en el Diario Oficial de la Federación y en la Gaceta Sanitaria la lista de Puertos Marítimos de Altura, donde se lleve a cabo la vigilancia Sanitaria Internacional, tratamos de localizar esta lista en su página Web http://www.salud.gob.mx/ no existe nada al respecto, solicitamos información a la Dirección de Comunicación Social de esta Secretaría y hasta el momento de la presentación de este proyecto no hemos recibido respuesta, de igual forma investigamos en el Diario Oficial de la Federación y no ha sido publicado ningún listado a que hace referencia el citado artículo.

Otro ejemplo lo representa el artículo 357 de la misma Ley, el cual establece que "*la Secretaría de Salud podrá restringir la salida de todo tipo de vehículos, personas, animales, objetos o substancias que representen un riesgo para la salud*"[226] dicho precepto carece de veracidad en la experiencia propia cuando hemos visto que por tránsito terrestre en la Garita de San Isidro circulan diariamente cientos de miles de personas, sin que exista un punto de revisión por parte de la autoridad sanitaria que por lo menos este verificando dicho paso de personas. El puerto de Ensenada observa el mismo comportamiento, de realizar una revisión de los pasajeros que regresan a las embarcaciones para continuar su recorrido por mar, ya que muchos de ellos llegan momentos antes

[225] *Ley General de Salud***. Diario Oficial de La Federación**. 27 de abril de 2010. p. 3.
[226] *Ley General de Salud***. Diario Oficial de La Federación**. 27 de abril de 2010. p. 108

de que se retiren las rampas de acceso a la embarcación y de llevarla a cabo muchos de ellos perderían su viaje, luego entonces ¿como podrá restringir la salida sin haber hecho una revisión para poder evaluar un posible riesgo a la salud?

Podríamos continuar con esta serie de ejemplos pero considero que sería ocioso y cansaría al lector con lo mismo, sin embargo, para terminar con la Ley General de Salud, resalta un aspecto que considero importante, toda vez que uno de los aspectos que ha cobrado mayor relevancia durante la administración de Felipe Calderón, ha sido el actuar de Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios (COFEPRIS), la cual ha actuado de manera decidida, por ejemplo, en materia de publicidad en productos como el caso del tabaco, en la venta de antibióticos y que al parecer cuenta con la estructura para llevar a cabo atribuciones de regulación, control y fomento sanitarios como lo establece la fracción IX del artículo 17 bis, en la cual compete a la COFEPRIS

> *"IX. Ejercer las atribuciones que esta Ley y sus reglamentos le confieren a la Secretaría de Salud en materia de sanidad internacional, con excepción de lo relativo a personas";*[227]

Luego entonces dicha supervisión sigue quedando al garete y más ahora que ha sido delegada a los gobiernos estatales y al Distrito Federal llevar a cabo tal actividad en materia de Sanidad Internacional, destaca sobre el particular la labor desarrollada por el Gobierno del D.F. quien lleva dicha labor en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez en donde, de acuerdo con su página Web http://www.aicm.com.mx/Dependencias/SANIDADINTERNACIONAL/ se menciona desde el responsable de dicha actividad, ubicación, teléfonos, recomendaciones para los pasajeros, funciones, misión, el fundamento legal, objetivo y orientación sobre hospitales en donde podrían ser vacunados sobre enfermedades que pudieran presentarse en los lugares de su destino.

Un aspecto que cobra importancia, para nuestro caso de estudio, es el hecho de que si en las Administraciones Portuarias Integrales y en las Federales, es relativa la labor que realiza la Secretaría de Salud en materia de Sanidad Internacional, lo es aún más en las terminales portuarias privadas como es el caso, y como ha sido el caso de casi toda la legislación en la materia como lo hemos observado en los párrafos anteriores.

Cuando estuvo en operación la terminal portuaria, los socios del proyecto decidieron instalar un área de servicios médicos para cumplir lo establecido en las siguientes fracciones del artículo 27 del Reglamento en el cual se establece que todos los puertos de altura abiertos al tránsito internacional, deberán reunir los siguientes requisitos sanitarios:

> ***"Artículo 27.-*** *Todos los puertos de altura, los aeropuertos y puestos fronterizos abiertos al tránsito internacional, deberán reunir como mínimo los siguientes requisitos sanitarios.*

[227] *Ibídem*. p. 9

"I.- Servicio médico sanitario, al que deberán estar adscritos, por lo menos, un médico y un promotor de salud;
"II.- Local para examen médico;
"…
"V.- Medios necesarios para transportar, aislar y tratar a pasajeros infectados o sospechosos de padecer alguna enfermedad infectocontagiosa;
"…
"VII.- Agua potable;
"VIII. Alimento en condiciones sanitarias adecuadas";[228]

No se llevó a cabo lo establecido en las siguientes fracciones:

"III.- Laboratorio o equipo para obtención y envío de muestras;
"IV.- Dosis individuales de vacuna antiamarílica necesaria para el servicio;
"…
"VI.- Equipo y medios necesarios para la efectiva desinfección, desinsectación, desratización y detección de radiactividad;
"…
"IX.- Sistema adecuado para eliminación de excretas y desechos;
"X.- En el caso de aeropuertos, zona de tránsito directo, y
"XI.- Los demás que fije la Secretaría".[229]

El caso de Laboratorio, se consideró excesivo, no obstante, estaban dispuestos a instalarlo en caso de requerirlo, las dosis de vacunas para fiebre amarilla tampoco por que los pasajeros que arribaran vendrían de un país en donde esta erradicada, los medios para llevar a cabo actividad de sanidad en la embarcación también eran innecesarios, toda vez que la embarcación contaba con su Patente de Sanidad emitida por la autoridad americana, tampoco en lo relativo a la eliminación de excretas y desechos ya que esto se realizaba en el Puerto de San Diego.

Un aspecto que a pesar de que es considerado en el artículo 28 y que, para el caso de estudio suena ridículo, es el hecho de que este establece los requisitos sanitarios mínimos que debería cumplir el Crucero y que son:

"Artículo 28.- *Las aeronaves y embarcaciones que realicen un viaje internacional, deberán contar a bordo con los siguientes requisitos sanitarios mínimos:*
"I.- Agua potable;
"II.- Alimentos en condiciones sanitarias adecuadas;
"III.- Botiquín de primeros auxilios;
"IV.- Depósitos de bolsas sanitarias para desechos, y
"V.- Los demás que determinen las disposiciones internacionales aplicables".[230]

---

[228] *Reglamento de la Ley General de Salud en Materia de Sanidad Internacional.* **Diario Oficial de la Federación**. 10 de junio de 1985. p. 6.
[229] *Idem.*
[230] *Reglamento de la Ley General de Salud en Materia de Sanidad Internacional.* **Diario Oficial de la Federación**. 10 de junio de 1985. pp. 6-7.

Ahora bien casi en toda la Ley y Reglamento siempre se establecen las demás disposiciones que establezcan acuerdos, disposiciones, prácticas, etc. en materia internacional, tal pareciera que nuestros legisladores desconocen de la materia cuando se están preparando los proyectos de las respectivas Leyes y Reglamentos y para que no sean señalados siempre entra esta última fracción de seguridad y escape.

En lo referente al artículo 359 de la Ley General de Salud que establece lo siguiente:

> ***"Artículo 359**.- La Secretaría de Salud notificará a la Organización Mundial de la Salud de todas las medidas que haya adoptado, de modo temporal o permanente, en materia de sanidad internacional. Asimismo, informará a esta misma organización y con la oportunidad debida, sobre cualquier caso que sea de interés en la vigilancia epidemiológica de las enfermedades que se citan en el Reglamento Sanitario Internacional, las que puedan originar epidemias o cualesquiera otras que considere de importancia notificar".*[231]

Aquí valdría recordar que en abril de 2009, con el brote de influenza AH1N1, nuestro país estuvo en la mira de los demás países para observar el comportamiento de dicha epidemia, las reformas a la Ley General de Salud son posteriores a dicho brote, por lo que ahora se incluye lo estipulado en dicho artículo.

El Reglamento de la Ley General de Salud en Materia de Sanidad Internacional es de fecha 18 de febrero de 1995, el cual es obsoleto a la nueva Legislación en la materia, además en este artículo se hace mención del Reglamento Sanitario Internacional (Ver Anexo 11. Reglamento Sanitario Internacional, en lo relativo al Proyecto que nos ocupa), que fue adoptado por la 58ª Asamblea Mundial de la Salud el 23 de mayo de 2005 y entró en vigor el 15 de junio de 2007, el cual fue firmado y ratificado por nuestro país sin ninguna reserva por lo que debería de haberse comenzado a aplicar a partir de la fecha señalada.

Además de lo estipulado en la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos en sus artículos 79 y 89 en materia de ratificación y firma de Tratados Internacionales, respectivamente, el artículo 351 de la Ley General de Salud establece:

> ***"Artículo 351**.- Los servicios de sanidad internacional se regirán por las disposiciones de esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas que emita la Secretaría de Salud, así como*

[231] *Ley General de Salud***. Diario Oficial de La Federación**. 27 de abril de 2010. p. 108.

por los tratados y convenciones internacionales en los que los Estado Unidos Mexicanos sean parte y que se hubieren celebrado con arreglo a las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos".[232]

En mayo de 2007, la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Salud dio a conocer un documento denominado *"Implicaciones Jurídicas y el Alcance que el Reglamento Sanitario Internacional tendrá sobre nuestra Legislación"*[233], en el se señalaban las obligaciones que se derivaban de dicho Reglamento para los Estados miembros de la Organización Mundial de la Salud y que son:

"• *Evaluar el sistema existente de salud pública en cada Estado Miembro y mejorar su capacidad de detección, notificación, evaluación de riesgo y respuesta a los eventos de salud pública.*
"• *Establecer un Centro Nacional de Enlace para el Reglamento Sanitario Internacional.*
"• *Dar respuesta a solicitudes de información hechas llegar por la Organización Mundial de la Salud.*
"• *Notificar a la OMS de todos los eventos que puedan constituir una emergencia de salud pública de importancia internacional, dentro del tiempo y forma que dicho ordenamiento establece.*
"• *Asignar recursos económicos y humanos para hacer frente a los compromisos que derivan del Reglamento Sanitario Internacional, y*
"• *Adecuar la legislación nacional conforme a lo dispuesto en el Reglamento Sanitario Internacional".*[234]

En dicho documento se menciona que el Reglamento de la Ley General de Salud en materia de Sanidad Internacional requiere ser modificado tomando en cuenta que solo regula principalmente tres enfermedades infecciosas:

- *Cólera*
- *Peste*
- *Fiebre Amarilla*

Siendo que el Reglamento Sanitario Internacional incluye:

- *Otras enfermedades, independientemente de su origen y fuente, que causen un daño significativo a los seres humanos.*
- *Nuevas obligaciones a los Estados Miembros.*

Además existen varias Normas Oficiales Mexicanas, que pudieran ser aplicadas en nuestro estudio y que están vinculadas con los temas que se

---

[232] *Ley General de Salud***. Diario Oficial de La Federación**. 27 de abril de 2010. p. 107.
[233] http://www.cenavece.salud.gob.mx/emergencias/descargas/rsi/RSI-RAM-JURIDICO.pdf
[234] *Ídem.*

abordan en el Reglamento Sanitario Internacional, y que son susceptibles de ser revisadas y en su caso modificadas entre ellas:

- Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-006-SSA2-1993, Para la prevención y control de la tuberculosis en la atención primaria a la salud. (D.O.F. 2 Sep. 2004).
- Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-010-SSA2-1993, Para la prevención y control de la infección por Virus de la Inmunodeficiencia Humana. (D.O.F. 21 jun. 2000).
- Norma Oficial Mexicana NOM-016-SSA2-1994, para la vigilancia, prevención, control, manejo y tratamiento del cólera. (D.O.F. 5 oct. 2000).
- Norma Oficial Mexicana NOM-017-SSA2-1994. para la vigilancia epidemiológica. (D.O.F. 11 oct. 1999).
- Norma Oficial Mexicana NOM-028-SSA2-1999, para la prevención, tratamiento y control de las adicciones. (D.O.F. 15 sept. 2000).
- Norma Oficial Mexicana NOM-029-SSA2-1999, para la vigilancia epidemiológica, prevención y control de la leptospirosis en el humano. (D.O.F. 2 feb. 2001).
- Norma Oficial Mexicana NOM-032-SSA2-2002, para la vigilancia epidemiológica, prevención y control de enfermedades transmitidas por vector. (D.O.F. 21 jul. 2003).
- Norma Oficial Mexicana NOM-033-SSA2-2002, para la vigilancia, prevención y control de la intoxicación por picadura de alacrán. (D.O.F. 15 sep. 2003).
- Norma Oficial Mexicana NOM-036-SSA2-2002, prevención y control de enfermedades. Aplicación de vacunas, toxoides, sueros, antitoxinas e inmunoglobulinas en el humano. (D.O.F. 11 jun. 2003).
- Norma Oficial Mexicana NOM-039-SSA2-2002, para la prevención y control de las infecciones de transmisión sexual. (D.O.F. 19 sept. 2003).

Dicho documento concluía que el Reglamento Sanitario Internacional tendrá probablemente un impacto en el ámbito de competencia de otras dependencias de la Administración Pública Federal, por lo cual eventualmente tendrán que llevar a cabo la revisión y actualización del marco jurídico aplicable en la materia, en lo que concierne al Reglamento de la Ley General de Salud en materia de Sanidad Internacional, así como las normas oficiales mexicanas, toda vez que la Ley ya ha sido adecuada de conformidad con lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional. Tarea que al parecer no se ha llevado a cabo en el Congreso de la Unión.

Sólo como ejemplo de lo que se vivió durante la operación de la terminal portuaria del Hotel Rosarito, destaca lo ocurrido en el Puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, en el cual un pasante de Medicina llevaba a cabo las labores de Inspección de Sanidad Internacional de los Barcos que arribaban a dicho puerto y que apareció en el periódico La Jornada Michoacán el 10 de octubre de 2008, en el cual dan cuenta de que:

> "…*en la Jurisdicción Sanitaria, pues no se cuenta con personal exclusivo para esta tarea, o bien se extiende el certificado médico con la sola declaración del capitán del barco,*

reconoció el jefe de la jurisdicción, Jesús Cázares Hernández. Reveló además que desde hace más de dos meses no se revisa en el puerto el estado de salud de los tripulantes de los navíos como lo marca la Comisión Federal de Protección contra Riesgos Sanitarios. El funcionario reconoció que quien estuvo encargado de esta función se retiró, pues era un pasante de Medicina que estaba haciendo su trabajo social, además de que para efectos legales un pasante no puede hacer este servicio, y dijo que el indicado es un médico epidemiólogo". [235]

Lo cual demuestra que lo expresado en la Legislación vigente en la materia sólo se cumple, en el mejor de los casos, de manera parcial, por lo que para dar cumplimiento a la Legislación, normatividad y acuerdos internacionales vigentes en la materia, la autoridad en materia de Salud, deberá redoblar esfuerzos para cumplir lo que a la letra dice.

4.2.6. Secretaría de Marina.

Por lo que compete a la Secretaría de Marina el artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal le otorga las siguientes atribuciones en la materia:

"Artículo 30.-…

"IV.- Ejercer:

"a. La soberanía en el mar territorial, su espacio aéreo y costas del territorio;

"b. Vigilancia de las zonas marinas mexicanas, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias, y

"c. Las medidas y competencias que le otorguen los ordenamientos legales y los instrumentos internacionales de los que México sea parte, en la Zona Contigua y en la Zona Económica Exclusiva.

"V.- Ejercer la autoridad para garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas, proteger el tráfico marítimo y salvaguardar la vida humana en la mar, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias.

"…

"VII.- Ejercer funciones de policía marítima para mantener el estado de derecho en las zonas marinas mexicanas;

"VII bis.- Llevar a cabo la búsqueda, rescate, salvamento y auxilio en las zonas marinas mexicanas de conformidad con las normas nacionales e internacionales, en su caso, en coordinación con las demás autoridades competentes;

---

[235] http://www.lajornadamichoacan.com.mx/2008/10/10/index.php?section=municipios&article=014n1mun

"…

"XIX.- Celebrar acuerdos en el ámbito de su competencia con otras dependencias e instituciones nacionales o extranjeras, en los términos de los tratados internacionales y conforme a la legislación vigente;

"…

XXIII.- Prestar los servicios auxiliares que requiera la Armada, así como los servicios de apoyo a otras dependencias federales, de las entidades federativas y de los municipios que lo soliciten o cuando así lo señale el titular del Ejecutivo Federal;

"…".[236]

En la fracción IX del artículo 8 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en donde se establecen las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sin perjuicio de las que correspondas a otras dependencias de la Administración Pública Federal, establece:

"IX.- Regular y vigilar la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar, así como auxiliar a la Secretaría de Marina dentro de sus respectivos ámbitos de competencia";[237]

Ese ámbito de competencia de la Secretaría de Marina queda estipulado en el artículo 2 de la Ley Orgánica de la Armada de México, en la cual se establecen, para fines de nuestro estudio, las siguientes atribuciones:

"…

"II. Cooperar en el mantenimiento del orden constitucional del Estado Mexicano;

"III. Realizar acciones para salvaguardar la soberanía y defender la integridad del territorio nacional en el mar territorial, zona marítimo-terrestre, islas, cayos, arrecifes, zócalos y plataforma continental; así como en aguas interiores, lacustres y ríos en sus partes navegables, incluyendo los espacios aéreos correspondientes, así como vigilar los derechos de soberanía en la zona económica exclusiva;

"IV. Proteger el tráfico marítimo, fluvial y lacustre, en el área de jurisdicción federal y donde el Mando Supremo lo ordene y, en coordinación con otras autoridades competentes mediante convenios, establecer por instrucción del Mando Supremo las áreas de control al mismo, incluidos los respectivos espacios aéreos;

"V. Salvaguardar la vida humana en la mar y en las aguas interiores, mediante operaciones de búsqueda, rescate y salvamento en las aguas marinas nacionales e

---

[236] *Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.* **Diario Oficial de la Federación**, 17 de junio de 2009. pp. 9-10.

[237] *Ley de Navegación y Comercio Marítimos.* **Diario Oficial de la Federación.** Primera Sección. 1 de junio de 2006. p. 19.

internacionales y en todas aquellas en las que el Mando Supremo lo ordene;

"VI. Proteger instalaciones estratégicas del país en su área de jurisdicción y donde el Mando Supremo lo ordene;

"…

"VIII. Proteger los recursos marítimos, fluviales y lacustres nacionales;

"IX. Garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas por sí o coadyuvando con las autoridades competentes en el combate al terrorismo, contrabando, piratería en el mar, robo de embarcaciones pesqueras, artes de pesca o productos de ésta, tráfico ilegal de personas, armas, estupefacientes y psicotrópicos, en los términos de la legislación aplicable;

"…

"XI. Intervenir, sin perjuicio de las atribuciones de las dependencias del Ejecutivo, en la prevención y control de la contaminación marítima, así como vigilar y proteger el medio marino dentro del área de su responsabilidad, actuando por sí, o en colaboración con otras dependencias e instituciones nacionales o extranjeras;

"…

XIII. Realizar levantamientos topográficos de los mares y costas nacionales y publicar la cartografía náutica, así como la información necesaria para la seguridad de la navegación; y participar y fomentar toda actividad relacionada con el desarrollo marítimo nacional";[238]

Destaca la fracción III en donde elementos de la Armada de México, realizan rondines por la zona federal marítimo terrestre, situación que inhibe la actividad turística, debido a que los visitantes, sobre todo extranjeros, no están acostumbrados a ver soldados armados haciendo labores de patrullaje en áreas de esparcimiento, sin embargo, durante la operación del proyecto su presencia fue modesta y casi imperceptible.

En lo referente a la protección de las zonas marítimas, no quiero ser reiterativo, pero el ejemplo que aporte en el inciso 4.2.1., respecto a la vigilancia de embarcaciones americanas que realizan labores de pesca deportiva en aguas mexicanas, es bastante relativo. Por lo que se refiere a salvaguardar la vida en el Mar, también es algo que en el papel se oye muy bien pero, por lo menos en la zona, no cuentan con las embarcaciones necesarias para garantizarlo, en el caso de que la embarcación, como la que llegó a la terminal portuaria del Hotel Rosario, naufragara ¿tendrían la capacidad para rescatar a aproximadamente 600 pasajeros en promedio que viajarían en ella?

[238] *Ley Orgánica de la Armada de México*. **Diario Oficial de la Federación.** 12 de junio de 2009. p. 1.

Por lo que se refiere a la cartografía náutica al parecer llevan a cabo una labor adecuada en la región y en lo que corresponde a la prevención y control de la contaminación marítima, su actividad es más bien coercitiva toda vez que PROFEPA es quien lleva a cabo estas actividades de supervisión y control y solicita su apoyo para, valga la expresión, intimidar al particular o empresa que haya incurrido en tal ilícito y es esta última quien levanta las actas administrativas de tales daños ecológicos y quienes fijan las medidas de control y mitigación de dicha contaminación, así como las multas a que se hicieron acreedores quienes incurrieron en la falta.

4.3. Impugnaciones al Proyecto.

Previó al inicio de operaciones surgieron voces que se manifestaron en contra de la construcción, puesta en marcha y operación del Proyecto que hemos venido citando en el presente estudio, que si bien es cierto no fueron muchas, por ser algo muy representativo de la idiosincrasia de nosotros los mexicanos, el hecho de no poder ver que alguien destaque a menos de que sea el propio quien lo haga, sólo presentaremos dos, que a nuestro juicio fueron las mas representativas, la primera de ellas en el propio Municipio de Rosarito y la segunda encabezada por el dirigente del Consejo Coordinador Empresarial de Ensenada.

4.3.1. Locales.

Rafael Muñoz Martínez, copropietario y editorialista del Semanario ABC, señaló en dicho medio en la semana del 8 al 14 de abril de 1998[239], que la obra era un actitud “megalomaniaca”(sic) de Hugo Torres Chabert, la nota aparecida en este semanario, obedecía más a problemas de tipo personal que tenía él editorialista con este último, inclusive hacía alusión a que la obra hubiera sido preferible que se realizara en el puerto pesquero de Popotla, el cual se encuentra ubicado a unos cuatro Kilómetros del Hotel Rosarito y que era debido a las relaciones e influencias de Hugo Torres, es que las autoridades habían decidido llevarla a cabo en el frente costero del Hotel Rosarito, cosa que carecía de veracidad, no obstante, la gente pensaba que cualquier obra o infraestructura portuaria sólo era desarrollada por el Gobierno Federal.

Además de tocar algunos otros aspectos que no vienen al caso, mencionaba, para cuestiones de nuestro estudio, que el proyecto no arrojaría ningún beneficio para la región, ya que la mayoría de los turistas que arribaran en el crucero se quedarían en las instalaciones del Hotel, sin que los negocios asentados en el municipio obtuvieran beneficio alguno. Dicha postura era bastante ridícula, acaso pensaría que se les prohibiría la salida de las instalaciones del Hotel, y que ¿acaso los empleos directos e indirectos que se generaran no beneficiarían a la población en general?, amén de los impuestos y

[239] *Otra obra que daña el ambiente nos endilgaran Hugo Torres Chavert y el Gobernador*. **Semanario ABC.** Semana 8 – 14 de abril de 1998. pp. 14 – 15. México.

pago e derechos que se generaran por el arribo de la embarcación ¿no redundarían en mejoras en la infraestructura municipal?

Como esta sólo apareció una más de un columnista de un periódico de Tijuana al cual se le invitó a platicar con Hugo Torres, quien le explicó las metas y alcances del proyecto que en ese momento se estaba llevando a cabo, no hubo una disculpa ni tampoco una nota aclaratoria, simplemente dejo de tocar el tema.

Habría que recordar que al momento que fue otorgada la concesión y se iniciaron las obras de construcción Hugo Torres Chabert, era Presidente del Concejo Municipal de Playas de Rosarito, por lo que estas voces locales comenzaron a manejar en diversos medios de comunicación que debido a su posición política era que se había logrado la obtención de dicha concesión lo cual carecía de veracidad.[240] En esta nota del reportero Jorge Morales Almada, se mencionaba paso a paso cual había sido el proceso para la obtención de la concesión y los trámites que se habían realizado ante las diferentes dependencias del Gobierno Federal, para conocimiento de la Población en general, pero sobre todo para acallar a los enemigos políticos del entonces Munícipe Rosaritense.

Este mismo semanario local[241] sirvió como portavoz del avance del proyecto ya que despertó tanto interés por parte de la población que estaban ávidos de su evolución y de la forma en que se construiría sobre el mar, inclusive cuando se hicieron las maniobras para colocar la grúa sobre los módulos que se encontraban todavía en tierra, existía las preguntas constantes, ¿como van a construir sobre el mar?, ¿como van a llegar 500 metros mar adentro en el mar abierto?, una vez que observaron el sistema de construcción cada vez que podían se hacían presentes, inclusive el día de la Inauguración, el 15 de abril de 2000, fue el evento privado y público, al cual ha asistido mayor número de personas esperando la anhelada llegada del Crucero Turístico.

4.3.2. Ensenada.

Mientras en Rosarito había gran expectativa por la construcción, puesta en marcha y operación del entonces Muelle de Pesca Deportiva y Atracadero, en la Ciudad de Ensenada se empezó a gestar un movimiento encabezado por Andrés Armenta González, quien en ese entonces era el Presidente del Consejo Coordinador Empresarial, había sido también Presidente Nacional del la Cámara de la Industria Pesquera de México y actualmente ocupa la Presidencia del Consejo Consultivo de Ensenada.

---

[240] *Cumplieron Largo Trámite para obtener la Concesión*. **Periódico Ecos de Rosarito. Bisemanario**. México.3 de abril de 1998. p. 20.
[241] *Construirán el Muelle bajo estrictas normas de seguridad*. **Periódico Ecos de Rosarito. Bisemanario.** México. 9 de abril de 1998. pp. 1 y 20.

A pesar de que sus negocios han girado en torno a la Industria Pesquera y en estricto sentido no tenía nada que ver con la industria turística, fuera esta inclusive por vía marítima, fue el quien encabezó el movimiento de protesta en contra del Proyecto Marítimo Turístico de Rosarito, el argumento principal que esgrimía es que no podía autorizarse el arribo de Cruceros Turísticos a un Muelle de Pesca Deportiva, figura que no estaba ni está considerada en la Ley de Puertos como tampoco en la de Navegación y Comercio Marítimos. Esgrimía su estrecha relación con el entonces Presidente de la República Ernesto Zedillo Ponce de León, relación que por ese entonces cualquier bajacaliforniano que se respetara decía contar, ya que el expresidentes había vivido su infancia en Mexicali y al parecer todos los hombres de negocios del estado habían contado con su amistad en sus años mozos.

El asunto no era menor, tenía razón, y a pesar de que, la solicitud de la concesión hecha a las autoridades de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, siempre se había mencionado la llegada de cruceros turísticos y fueron ellos quienes determinaron esta figura sin que hasta el momento se sepa el por qué del otorgamiento de dicha figura en la concesión del 12 de marzo de 1998.

La preocupación de los empresarios ensenadenses era una, muy valida para ellos, y consistía en que creían que una vez que iniciaran las operaciones del Crucero en las instalaciones del Hotel Rosarito disminuiría significativamente el arribo de turistas a Ensenada, además pensaban que otros Cruceros que en ese entonces llegaban a ese puerto podrían optar por cambiar su punto de destino por el de Rosarito. La primera de ellas podría tener cierta validez, sin embargo, como ya vimos en el inciso 2.4.2., los cruceros que arribaban a Ensenada provenían en su gran mayoría del Puerto de Los Ángeles, no era un puerto destino y en algunos casos era puerto de reposicionamiento, luego entonces, no existía la posibilidad de que esto sucediera, ya que el turista que viajaba en dichas embarcaciones tenía como destino final algún otro Puerto.

Aunado a lo anterior habría que recordar que se había firmado un Contrato de Exclusividad para el arribo de la embarcación de la empresa “CORONADO SEAS, LLC” (ver subcapítulo 3.6), pero, tal vez por ese desconocimiento existía tal preocupación. En este mismo orden de ideas recordemos que los socios buscaron la firma con una empresa que no hubiera tenido ninguna relación comercial con el Puerto de Ensenada, a fin de no afectar los intereses turísticos de Ensenada.

4.4. Conversión del Muelle en Terminal Portuaria.

Debido al movimiento de inconformidad encabezado por Andrés Armenta González, el cual se dijo en su momento, había llegado a oídos del Presidente Zedillo, de lo cual no hay constancia, las autoridades de la Coordinación General de Puertos y

Marina Mercante se pusieron en contacto con el concesionario, para buscar una solución y poder dar una salida legal a dicho reclamo.

Ambas partes, Concesionario y Autoridad, sabían que la intención era el arribo de Cruceros Turísticos, además la obra ya había sido autorizada e iniciada y no era una cosa menor lo que se estaba invirtiendo, además ya se habían firmado y registrado ante esa Coordinación, los contratos respectivos para el arribo de dicha embarcación. Luego entonces se procedió a llamar a las cosas por su nombre y de ser Muelle de Pesca Deportiva, paso a ser terminal portuaria.

4.4.1. Modificación de la Concesión

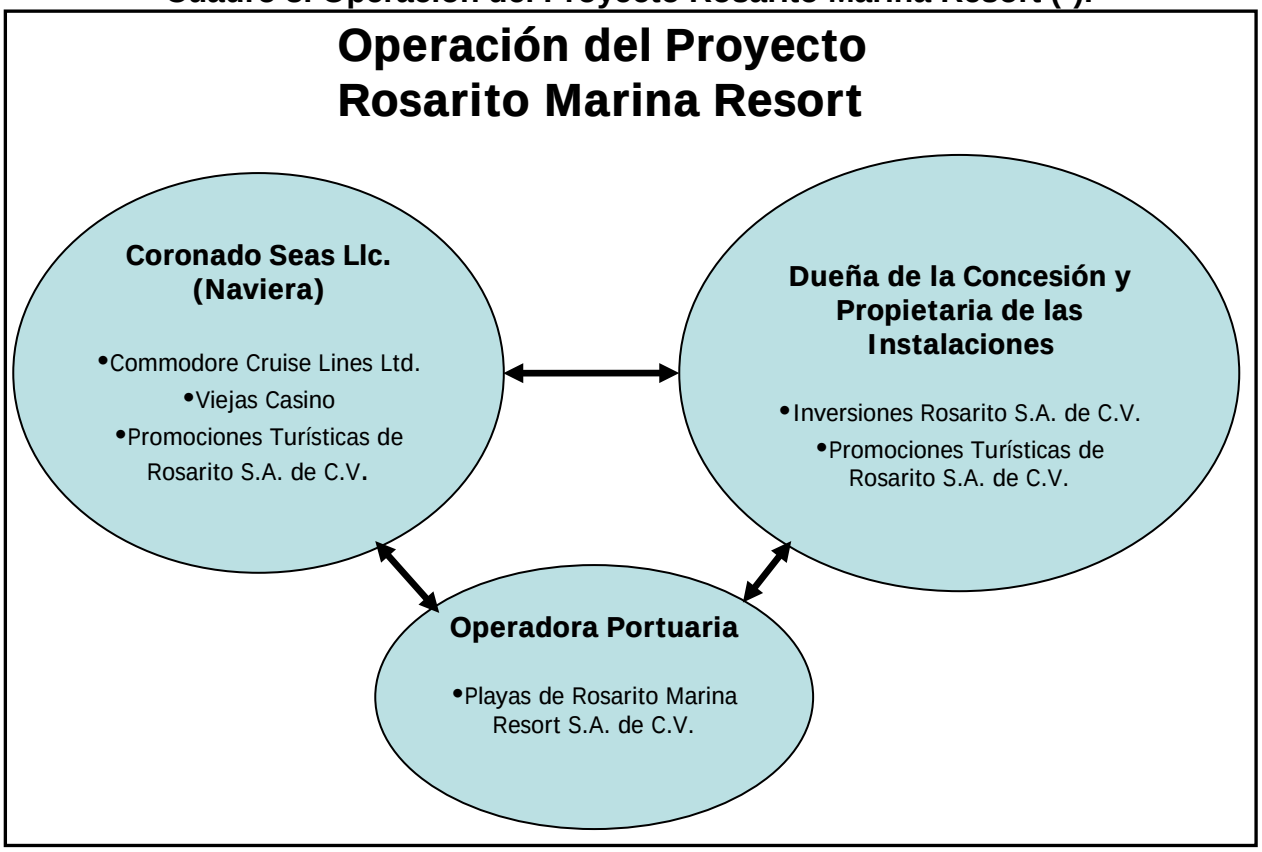
El titulo de Concesión fue entregado el 6 de junio de 2000, tres días después de que dejó de llegar el crucero turístico a la ahora terminal portuaria, caso no excepcional en nuestro país, el problema consistió básicamente en que el entonces Secretario de Comunicaciones y Transportes Carlos Ruiz Sacristán, era hermano de un miembro del Consejo de Administración del entonces Banco Internacional Grupo Financiero Bital, quien es el titular de la concesión materia de nuestro estudio como Institución Fiduciaria, razón por la cual inclusive el titular de la Secretaría no firmó esta modificación sino el entonces Coordinador General de Puertos y Marina Mercante Pedro Pablo Zepeda Bermúdez, potestad conferida con fundamento en las fracciones IX y XVI del artículo 6o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (Ver Anexo 12. Modificación del Titulo de Concesión del 6 de junio de 2000).

Dicha modificación fue hecha ex profeso, toda vez que se autorizaba llegar embarcaciones de hasta de 13,800 toneladas de desplazamiento, justo la embarcación que inició sus operaciones a partir del 15 de abril de 2000 y que dejó de arribar el 3 de junio del mismo año. (Ver inciso 4.5.4.).

4.5. Operación del Proyecto.

Inversiones Rosarito S.A. de C.V., compañía mexicana, promotora de las actividades turísticas, inició la operación de su terminal portuaria el 15 de abril de 2000, pretendiendo con ello recibir a los visitantes que arribarían por vía marítima, Desde el inicio del Proyecto, y como se vio en los Capítulos 3 y lo que va del 4, se contempló por un lado la Asociación en Participación y la firma de un contrato de exclusividad con una línea de cruceros turísticos, con la finalidad de dar certeza a dicha empresa naviera de la recuperación de su inversión, beneficiándose todas las partes, la empresa naviera con la operación del crucero turístico, Promociones Turísticas de Rosarito y Playas de Rosarito Marina Resort con la operación Marítimo-Portuaria y la primera de estas como asociada de la Naviera y de la Concesionaria e Inversiones Rosarito con la llegada de turistas a las instalaciones del Hotel, actualmente en operación, quienes demandarían de los servicios que ahí se prestan, con la consiguiente cogeneración de empleos directos e indirectos y generación de divisas.

Cuadro 8. Operación del Proyecto Rosarito Marina Resort (*).



(*) Fuente: Puntos de Acuerdo entre los Participantes. Noviembre de 1999.

La empresa naviera debería garantizar por lo menos dos arribos cotidianos, los cuales se tenía programado que serían a las 12:30 y 20:00 horas, provenientes de San Diego y más adelante programar otro de Los Ángeles con llegada a la terminal portuaria a las 16:00 hrs. Como opción a los viajantes del primer Crucero provenientes de San Diego, se ofrecería que pudieran arribar en el viaje matutino y regresar el mismo día en el nocturno o bien los viajeros, que así lo deseen podrían hospedarse en las instalaciones del Hotel Rosarito.

Si los pasajeros deseaban regresar en el mismo crucero en el que arribaron al puerto de Rosarito, gozarían de 60 minutos de estancia en dicho puerto en los cuales podrían disfrutar de las actividades en el Hotel Rosarito Beach, Nuevo Hotel y Marina Resort, el cual estaba programado en el corto y mediano plazo, los cuales eran completamente opcionales. O bien, estos podrían permanecer en el barco bailando, o solamente descansando.

Entre los servicios que se anunció pudieran encontrar en el Hotel Rosarito Beach, así como en el nuevo Hotel calidad Gran Turismo, sería el disfrutar de las amplias instalaciones de los mismos, así como bocadillos y bebidas, además disfrutar de la clásica fiesta mexicana, la cual incluye música y los tradicionales bailables o bien hacer un recorrido por el poblado de Playas de Rosarito ya que dichas instalaciones están ubicadas en el centro de dicho poblado el cual cuenta con la infraestructura turística necesaria que pudiera ser atractiva para dichos turistas.

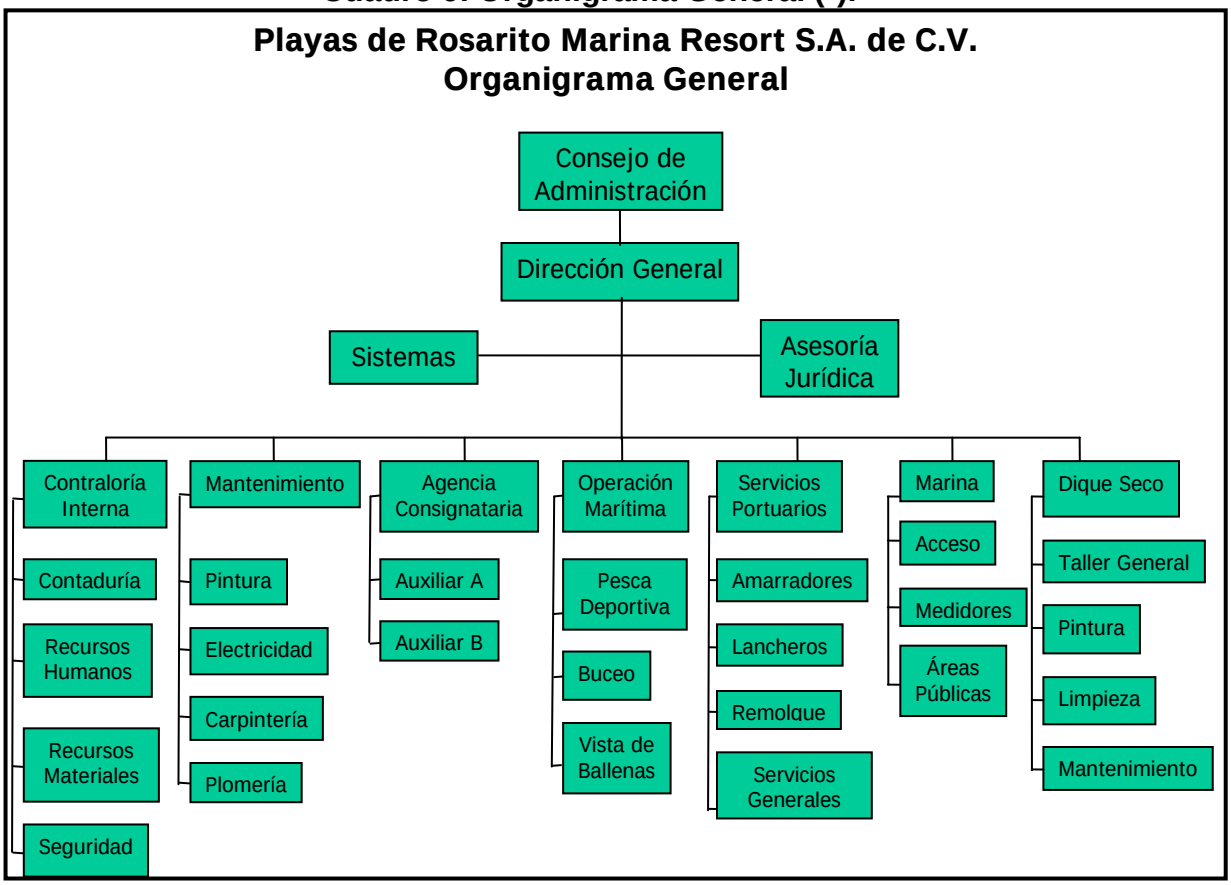
En el corto plazo el hotel podría ofrecer viajes de pesca deportiva, los cuales requerirían que el turista pernoctara en las instalaciones del Hotel para poder

aprovechar el máximo de tiempo en esta actividad deportiva, esto debido a la infraestructura con que contaría, al tener programado adquirir 6 barcos de gran capacidad y velocidad para que sus viajantes pudieran disfrutar al máximo de su deporte favorito, en este sentido se realizarán los trámites conducentes ante la Subsecretaría de Pesca de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), a fin de que se puedan otorgar de manera directa los permisos correspondientes de pesca deportiva y hacerle llegar a la autoridad los ingresos que por concepto de permisos sean retenidos.

4.5.1 Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V.

Esta empresa se constituyó básicamente para ser la empresa operadora de todas y cada una de las actividades Marítimo-Portuarias que se prestarían en las instalaciones concesionadas a Inversiones Rosarito S.A. de C.V. a través de la Institución Fiduciaria Banco Internacional Grupo Financiero Bital, se determinó que estuviera integrada conforme al Organigrama General que se presenta a continuación, aunque los departamentos de Operación Marítima, Marina y Dique Seco, no estaban funcionando en esa fecha si estaban contemplados para que en un futuro cercano pudieran operar.

Cuadro 9. Organigrama General (*).



(*) Fuente: Playas de Rosarito Marina Resort S.A de C.V. Organigrama General. Elaborado por la Dirección General. Diciembre de 1999.

El área que siguió funcionando, a pesar de que dejó de arribar la embarcación citada, fue la de mantenimiento, debido a las características de

construcción de la terminal portuaria, la cual es de acero y requiere que sea pintada con cierta regularidad, se puede decir que casi de manera permanente, ya que una vez que se finalizaba de pintar el mismo, debía iniciarse nuevamente con el proceso en el área en donde se había comenzado, además de las obligaciones emanadas de la condición sexta y la fracción IX de la condición vigésima cuarta, causales de revocación, de la misma concesión en la cual establecen que deberán mantenerse en perfecto estado las áreas concesionadas.

Resaltan las áreas de Agencia Consignataria, Servicios Portuarios y Empresa Naviera, dado a la autorización que se requiere por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para poder llevar a cabo dichos servicios por lo que los analizaremos con mayor detalle en los siguientes subincisos.

4.5.1.1 Prestadora de Servicios Portuarios.

La utilización de los bienes y la prestación de los servicios portuarios constituyen la operación portuaria, de conformidad con lo establecido en el artículo 44 de la Ley de Puertos, la cual clasifica los servicios portuarios en sus tres fracciones de las cuales sólo la I y II son aplicables para nuestro estudio y estas establecen:

> ***"Artículo 44.-*** *La utilización de los bienes y la prestación de los servicios portuarios constituyen la operación portuaria.*
> *Los servicios portuarios se clasifican en:*
> *"I. Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje;*
> *"II. Servicios generales a las embarcaciones, tales como el avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales, y*
> *"III. Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto".*[242]

Por lo que se refiere a los solicitantes de dichos servicios portuarios el artículo 45 de la misma Ley de Puertos establece:

> ***"Artículo 45.*** *En las áreas de uso común de los puertos y en las terminales, marinas e instalaciones públicas, los servicios portuarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y regular; en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio; y por riguroso turno, el cual no podrá ser alterado sino por causas de interés público o por razones de*

[242] *Ibidem*. pp. 10-11.

prioridad establecidas en las reglas de operación del puerto".[243]

Como hemos citado en el inciso 3.6, existía un Contrato de Exclusividad para el uso de la terminal portuaria, y la operación de la misma estaba centrada en prestarle estos servicios a la Naviera "CORONADO SEAS, LLC", más adelante, cuando fuera construida la marina, sí operaba el criterio establecido en dicho artículo y éste se cumpliría a cabalidad.

El Reglamento de la Ley de Puertos del 21 de noviembre de 1994 establecía en su artículo 21 que:

"Artículo 21.- *Para obtener cualquiera de los permisos previstos en la Ley de Puertos, y de acuerdo con la naturaleza de la obra o servicio, el interesado deberá presentar solicitud por escrito a la Secretaría con los requisitos establecidos en las fracciones I a VI del artículo 17 de este, además de los siguientes:*

"I.- Los compromisos de calidad y productividad.

"II.- El titulo de concesión, en su caso, de la zona federal marítimo terrestre, y

"III.- La demás información que el solicitante considere conveniente.

"La Secretaría fijará la garantía para el trámite y podrá, a su vez, requerir información adicional relacionada con la obra o prestación del servicio de que se trate, si fuere necesario". [244]

En el artículo 17 de este Reglamento relativo a las concesiones, establecían de las fracciones I a VI lo siguiente:

"Artículo 17. *Las solicitudes de concesiones sobre bienes del dominio público de la Federación, que se adjudiquen directamente a los propietarios de los terrenos colindantes, deberán contener la siguiente información y documentación:*

"I.- La escritura constitutiva de la persona moral, inscrita en el Registro Público de Comercio o acta de nacimiento de la persona física, según sea el caso. Ambos documentos debidamente certificados;

"II.- Los poderes y nombramientos que haya otorgado el solicitante al que, en su caso, promueva en su nombre;

"III.- La descripción de la obra que se pretende construir;

"IV.- Los proyectos, general y ejecutivos, correspondientes;

"V.- La descripción de los servicios que se pretendan prestar;

---

[243] *Ibidem*. p. 11.

[244] *Reglamento de la Ley de Puertos.* **Diario Oficial de la Federación.** 21 de noviembre de 1994. p. 115.

"VI.-La acreditación de que cuenta con los recursos financieros, materiales y humanos para realizar el proyecto".[245]

Como podrá observarse para el caso de nuestro estudio aplicaban la fracción I y III del artículo 21 y las fracciones I, II, V y VI del artículo 17, sin embargo, al hacer la mezcla de permisos de servicios y de construcción caen en inconsistencias debiendo haber realizado un artículo específico para obras y otro para servicios.

A pesar de las reformas del 8 agosto de 2000, continuaron mezclando en un mismo artículo obras y servicios, aunque estos últimos reciben un trato más particular, además de que los requerimientos del artículo 17 incorporan las fracciones VIII y IX que señalan:

*"**Artículo 17.-** Las solicitudes de concesiones…*
"VIII. La garantía de trámite que fije la Secretaría, y
"IX. La demás información que el solicitante considere conveniente".[246]

Por lo que se refiere al artículo 21, para obtener permiso para prestar los Servicios, deberá presentar la siguiente información:

***"Artículo 21.** Para obtener permiso para construir y usar embarcaderos, …*
Para obtener permiso para prestar servicios portuarios se deberán presentar los documentos señalados en las fracciones I, II, V, VI, VIII y IX del artículo 17, además de lo siguiente:
"I. En todos los casos:
"a) Características técnicas del servicio;
"b) Los compromisos de calidad;
"c) Las metas de productividad calendarizadas;
"d) Montos de inversión; y
"e) Cédula del Registro Federal de Contribuyentes;
"II. Para prestar el servicio de combustibles, además la franquicia de Petróleos Mexicanos;
"III. Para prestar el servicio de suministro de agua potable, además la autorización de la Comisión Nacional del Agua, y
"IV. Para el servicio de recolección de basura y eliminación de aguas residuales, además la autorización de la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca".[247]

***"Artículo 22.** Una vez integrada la información necesaria y efectuados los estudios correspondientes, la Secretaría*

---

[245] *Reglamento de la Ley de Puertos.* **Diario Oficial de la Federación.** 21 de noviembre de 1994. p. 113.
[246] *Ibídem*. p. 4.
[247] *Ibídem*. p. 5.

indicará al solicitante, dentro de los plazos que señala la Ley, si procede o no su solicitud. La Secretaría sólo podrá negar el permiso en los casos siguientes:

"I.- Cuando el solicitante no cumpla los requisitos señalados en el artículo anterior;

"II.- Cuando la calidad o productividad ofrecida no sea la conveniente, según la importancia del puerto, o que no sea;

"III.- Posible alcanzarla con los recursos que se mencionan en la solicitud, y

"IV.- Cuando no sea conveniente técnicamente la construcción de la obra.

"La Secretaría dará tratamiento equitativo a todos los solicitantes".[248]

"Artículo 23. *La Secretaría determinará la vigencia de los permisos con base en el monto de las inversiones, el tiempo necesario para amortizarlas, y la naturaleza de los servicios u obras".*[249]

"Artículo 24. *Cuando por consideraciones técnicas de eficiencia y seguridad sea necesario limitar la entrada de prestadores de servicios, la Secretaría convocará a concurso para el otorgamiento de permisos, conforme al procedimiento del artículo 24 de la Ley".*[250]

"Artículo 25. *Cuando el otorgamiento de los permisos implique la previa concesión para el uso de la zona federal marítimo terrestre, que otorgue la dependencia competente, la vigencia de los permisos expedidos por la Secretaría no podrá ser mayor a la de dicha concesión".*[251]

"Artículo 26. *El permiso deberá contener, según sea el caso, lo siguiente:*

"I.- Los fundamentos legales y los motivos para su otorgamiento;

"II.- La obra o el servicio objeto del permiso;

"III.- El plazo para concluir la obra o iniciar el servicio;

"IV.- La vigencia;

"V.- El lugar o lugares en donde se prestará el servicio;

"VI.- Las características técnicas de la obra o del servicio;

"VII.- Los compromisos de calidad;

"VIII.- Las metas de productividad calendarizadas;

"IX.- Las inversiones comprometidas;

---

[248] *Reglamento de la Ley de Puertos.* **Diario Oficial de la Federación.** 21 de noviembre de 1994. pp. 115-116.
[249] *Ibídem*. p. 116.
[250] *Ídem.*
[251] *Ídem*.

"X.- Los programas de modernización;
"XI.- Los derechos y obligaciones del permisionario;
"XII.- Las bases de regulación tarifaria, en su caso;
"XIII.- La garantía por el cumplimiento del permiso, en el caso de los servicios;
"XIV.- La contraprestación que deba pagarse al Gobierno Federal;
"XV.- Las causas de revocación, y
"XVI.- Lo demás que se considere conveniente".[252]

A pesar de lo descrito en los párrafos anteriores, el Reglamento de la Ley de Puertos del 21 de noviembre de 1994, establecía en su artículo 46, el cual no sufrió modificación en la reforma del 8 de agosto de 2000 lo siguiente:

"Artículo 46.- *El titular de la concesión podrá operar la marina o a través de terceros.*
"La prestación de servicios portuarios en las mismas podrá efectuarse directamente por el titular o por terceros que lo hagan por cuenta y orden de aquél, sin que se requiera de permiso especifico para el servicio o servicios de que se trate, sin perjuicio de que el titular de la concesión siga siendo el responsable ante las autoridades, usuarios, prestadores de servicios".[253]

Además la Ley de Puertos del 19 de julio de 1993 aún vigente establece:

"Artículo 22. *Todas las concesiones a que se refiere esta ley, así como los permisos establecidos en el párrafo segundo del artículo 20 de este ordenamiento, incluirán la prestación de los servicios portuarios correspondientes, por lo que no se requerirá de permiso específico para tal efecto".*[254]

Es en base a estos dos últimos artículos y por no haber un apartado especifico de terminales portuarias privadas, por lo que la autoridad portuaria decidió que no era necesario que la empresa Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., debiera tramitar dicho permiso para la Prestación de Servicios Portuarios, toda vez que la concesionaria Inversiones Rosarito S.A. de C.V. podía prestarlos por si o a través de terceros como se desprende de estos artículos.

---

[252] *Ibídem.* pp. 116-117.
[253] *Ibidem*. pp. 125-126.
[254] *Ley de Puertos.* **Diario Oficial de la Federación.** 19 de julio de 1993. p. 5.

4.5.1.2 Empresa Naviera.

En la obra de Raúl Cervantes Ahumada, Derecho Marítimo define en la Sección Cuarta, "Derecho Marítimo Mercantil", al naviero como:

> *"El Comerciante Marítimo. Tal calidad se adquiere, no por ser propietario de un buque, sino por explotarlo en el tráfico marítimo. El propietario del buque puede no ser comerciante naval, si, por ejemplo, arrienda el buque a un naviero, para que éste realice la explotación del Buque… La calidad de Naviero, esto es, de comerciante marítimo, se adquiere por ser titular de una empresa naval.*[255]

En la Ley de Navegación abrogada, en su artículo 2 no daba una definición de lo que, para ésta Ley se considera como Empresa Naviera o Naviero, sin embargo, en la reforma de junio de 2006 la fracción IX del mismo artículo señala:

> *"…*
> *"IX. Naviero o empresa naviera: Armador o empresa armadora, de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones".*[256]

La fracción anterior estaba contemplada en el artículo 16 de la Ley de Navegación de 1994, en la cual además de lo señalado anteriormente definía en sus dos último párrafos:

> *"El operador es la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él, a su vez, haya contratado*. (Párrafo que paso a ser la fracción X del mismo artículo 2).
>
> *"El propietario es la persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal*".[257] (Este último párrafo paso a ser la fracción VIII).

Es entre la fracción VIII y IX (Propietario y Naviero) donde José Eusebio Salgado y Salgado, menciona en sus Apuntes sobre la Cátedra

---

[255] *Raúl Cervantes Ahumada.* **Derecho Marítimo**. Ed. Porrúa. México, p. 818.
[256] *Ley de Navegación y Comercio Marítimos.* **Diario Oficial de la Federación.** 1de junio de 2006. p. 17.
[257] *Ley de Navegación.* **Diario Oficial de la Federación**. 4 de enero de 1994. p. 12.

de Derecho Marítimo, *"Capítulo VI: El Naviero, la Empresa Naviera, el Armador, la Empresa Armadora y el Operador. El Agente Marítimo"*, señala: "*no es entendible lo que se quiso decir con ambos conceptos, debemos entenderlos como distintos o bien uno y otro son complementarios, y que sucede con el armador y la empresa armadora, pues ya veremos que son cosa distinta, además que se nos quiso decir con la expresión "…y sin que necesariamente constituya su actividad principal,…", ya que precisamente la actividad principal de todo naviero es la explotación marítima y comercial del buque".*[258]

En el mismo documento menciona la diferencia entre Naviero y Armador cuando "*los contratos de utilización de los buques, el arrendamiento, sea este a casco desnudo o bien a casco desnudo con dimisión de bandera, ya que permiten estos contratos que el arrendatario se convierta en el armador o en la empresa armadora del buque aún cuando no sean sus propietarios, ya que la propiedad de la embarcación la sigue teniendo el naviero arrendador*."[259] Para el caso de nuestro estudio no opera el arrendamiento y mucho menos este con dimisión de Bandera, por las características de las embarcaciones que aquí serían utilizadas, las cuales son más bien recreativas.

No obstante que no operaba el arrendamiento, Salgado y Salgado, menciona que *"el naviero es el naviero y el armador es el armador, dos cosas distintas, teniendo nosotros las dos palabras en español, lo cual ayuda a jueces y abogados litigantes, en ingles no lo hay pues solo existe la palabra "shipowner" y ello ha obligado a los jueces a preguntar a los actores del juicio en que calidad operan, sí es shipowner (naviero) o shipowner (armador), para saber a que atenerse al dictar sentencia"*.

Por lo que se refiere al Operador menciona que "*la definición nos parece muy pobre, ya que el operador actuaría en vez del naviero y del armador directamente en la explotación marítima y comercial del buque, por lo mismo él no está contratando con el naviero o armador, sino que está actuando en lugar de cualquiera de ellos".*[260]

> *"Esta figura es utilizada frecuentemente por un banco o institución financiera que ha intervenido la administración del negocio del Naviero o Empresa Naviera o del Armador o Empresa Armadora, para evitar su quiebra y la institución financiera pueda recuperar su dinero invertido"*.[261]

Ahonda más sobre el particular Salgado y Salgado, al mencionar que*: "si el naviero o la empresa naviera propietaria de los buques, desea evitar la intervención del operador de esas instituciones en el buque que ha arrendado al armador o la empresa armadora, puede liquidar los*

---

[258] *José Eusebio Salgado y Salgado.* **Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo. *"Capítulo VI: El Naviero, la Empresa Naviera, el Armador, la Empresa Armadora y el Operador. El Agente Marítimo"*.** México. p.7.
[259] *Ibídem*. p. 9
[260] *Ibídem.* p. 12.
[261] *Ídem.*

créditos debidos y recuperar su o sus buques para evitar perderlo, guardando su derecho de repetir en contra del o los responsables.[262]

De conformidad con lo establecido en el artículo 20 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos para actuar como Naviero se requiere:

"I.- "Ser mexicano o sociedad constituida conforme a la legislación mexicana;
"II.- Tener domicilio social en territorio nacional;
"III.- Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional; y
"IV.- Ser propietario o poseedor de una o varias embarcaciones cuyo tonelaje total sea de un mínimo de 500 toneladas de registro bruto.

"El requisito señalado en la fracción IV, no será exigible a quienes manifiesten que sus embarcaciones estarán destinadas a la navegación interior para prestar servicios de transporte de pasajeros o pesca, o que se dedicarán a la operación de servicios de turismo náutico con embarcaciones menores de recreo y deportivas".[263]

Esta última fracción se agregó en la reforma del 1 de junio de 2006, la cual no estaba obligada a cumplir la empresa, debido a lo estipulado en el último párrafo de dicho artículo, que es la actividad preponderante del proyecto materia de estudio, ya que las embarcaciones que estuvieran en propiedad o posesión de Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., se dedicarían básicamente a actividades recreativas y de navegación interior, las cuales difícilmente llegarían al tonelaje expresado en dicha fracción.

Sobre el particular existe un desacuerdo por parte de estudiosos del Derecho Marítimo, como es el caso de José Eusebio Salgado y Salgado, quien en sus apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo señala que en el Registro Público Marítimo Nacional, existe hoy día un libro de registro para embarcaciones menores a las 500 toneladas de registro bruto, en el cual el tipo de embarcaciones como las que operarían en el Proyecto materia de estudio, debería, con la reforma a la Ley, registrar todas y cada una de sus embarcaciones.

Existe una preocupación, tal y como lo señala Salgado y Salgado en sus mismos apuntes de Derecho Marítimo en el capítulo La Naviera, en lo relativo a la manera como *"se controlarán esas embarcaciones menores, a fin de que se den garantías a sus usuarios, ya que esto es*

---

[262] *Ídem.*
[263] *Ley de Navegación y Comercio Marítimos.* **Diario Oficial de la Federación.** 1 de junio de 2006. p. 22.

responsabilidad del Gobierno Mexicano, el garantizar el bienestar de los mexicanos según se establece en el artículo 4º Constitucional.[264]

Sobre este aspecto, destaca para el caso de nuestro estudio, el hecho de que al tener una relación estrecha con el Hotel Rosarito, este pediría que se contaran con los seguros y fianzas que garantizaran la adecuada operación de dichas embarcaciones, toda vez que al salir, de sus futuras instalaciones, este se vería seriamente afectado ya que en la gran mayoría los usuarios de dichas embarcaciones serían huéspedes del mismo hotel o viajeros que arribaran en el Crucero Turístico.

Continuando con la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se modificó el artículo 18 pasando a ser ahora el numeral 21 en el cual se reconoce la calidad de propietario o copropietario de la embarcación para los navieros o armadores, en caso de que sólo se asuma la operación o explotación de la embarcación que no sea de su propiedad señala que *"deberá declararlo ante la autoridad marítima del Puerto de su matricula la cual se anotará al margen de la inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional, la cual se cancelará una vez que cese esa calidad".*[265]

Sobre éste particular destaca que las embarcaciones que estarían bajo la administración de Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., serían utilizadas, como ya se mencionó, básicamente para actividades recreativas y de navegación interior, la mayoría de ellas serían adquiridas en propiedad para destinarlas a actividades de pesca deportiva, por lo que serían registradas y abanderadas como mexicanas con lo cual se daría cumplimiento a lo expresado en el párrafo anterior.

Vale hacer la observación que para el caso de crucero turístico que arribaría a la terminal portuaria del Hotel Rosarito, éste pertenecía al Joint Venture "CORONADO SEAS" el cual estaba registrado como una empresa americana y la embarcación "ENCHANTED SUN", tenía bandera de Bahamas, la empresa por lo tanto no tenía obligación de cumplir con lo establecido en el numeral 21 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

El 23 de marzo de 2000 mediante oficio 109.204.416-811 el departamento de Registro Público Marítimo Nacional de la Subdirección de Desarrollo, de la Dirección de Registro, Matriculas y Permisos, de la Dirección General de Marina Mercante de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, tuvieron a bien otorgarle a la empresa

---

[264] *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Comentada y concordada*. México, **Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM y Editorial Porrúa,** 2006. Serie A. Fuentes B) Textos y Estudios Legislativos, Núm. 59. Tomo I, p. 70.

[265] *Ley de Navegación y Comercio Marítimos.* **Diario Oficial de la Federación.** 1 de junio de 2006. p. 22.

Playas de Rosarito Marina Resort, S.A. de C.V. el Registro como Empresa Naviera. (Ver anexo 13. Registro Empresa Naviera.)

Un aspecto que cobra importancia para el Agente Naviero lo representa lo establecido en la fracción V del artículo 106 de la Ley Aduanera inciso c) para el uso y explotación de artefactos marítimos que a la letra señalan:

> ***"Artículo 106.*** *Se entiende por régimen de importación temporal, la entrada al país de mercancías para permanecer en él por tiempo limitado y con una finalidad específica, siempre que retornen al extranjero en el mismo estado, por los siguientes plazos:*
> *"…*
> *"V. Hasta por diez años, en los siguientes casos:*
> *"…*
> *"c) Embarcaciones dedicadas al transporte de pasajeros, de carga y a la pesca comercial, las embarcaciones especiales y los artefactos navales, así como las de recreo y deportivas que sean lanchas, yates o veleros turísticos de más de cuatro y medio metros de eslora, incluyendo los remolques para su transporte, siempre que cumplan con los requisitos que establezca el Reglamento.*
> *Las lanchas, yates o veleros turísticos a que se refiere este inciso, podrán ser objeto de explotación comercial, siempre que se registren ante una marina turística".*[266]

Esto es relevante para las actividades de pesca deportiva que se pretendían llevar a cabo en las instalaciones portuarias del Hotel Rosarito, como un atractivo más a los servicios turísticos que ahí se prestan, esta importación temporal permitía adquirir embarcaciones a precios competitivos y su eventual renovación cada 10 años haciendo más atractivo a los turistas el contar con embarcaciones siempre acordes a las exigencias y parámetros de quienes practican este tipo de deporte acuático.

Sobre el particular, destaca la dimisión de bandera, que por lo general sería norteamericana, por el tipo de embarcaciones que se utilizarían y la facilidad de adquirirlas en ese mercado, y arribando a la capitanía de Puerto de Rosarito deberá matricularse[267] y abanderarse como Mexicana, ahora bien, por experiencia en la región, una vez que se hace la dimisión de bandera norteamericana, para este tipo de

[266] *Ley Aduanera.* **Diario Oficial de la Federación.** 2 de febrero de 2006. p. 59-61.
[267] Termino mal usado el cual debería ser sustituido por el término patente de navegación que se definía por el Diccionario Marítimo Español de 1831 como: *"…el documento que se da a un buque para autorizar su bandera y su navegación.*

embarcaciones recreativas, es poco probable que pudiera regresar a los Estados Unidos, ya que no existe interés por adquirir este tipo de artefactos navales en el mercado norteamericano una vez que han salido de su país y han operado fuera de éste.

Debemos recordar en este punto que de conformidad con la Cátedra de Derecho Marítimo impartida por Salgado y Salgado, que el término de matricula y bandera eran incluidos en la patente de navegación, la cual era aplicada desde la época colonial en "*donde debería refrendarla el rey; cuando México alcanzó su independencia se exigió en nuestra legislación que la patente de navegación debería ser refrendada por el Presidente de la República, lo cual se cumplió hasta 1994, ya que la Ley de Navegación de ese año pasó tal atribución a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual no ha sabido controlar debidamente tal función, ya que permite fácilmente y sin un análisis económico-jurídico la dimisión de la bandera de los buques mexicanos, olvidando que la flota mercante del país es un símbolo de su poder soberano en los mares"*[268].

La empresa Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., fue registrada como Empresa Naviera para llevar a cabo actividades Marítimo recreativas como es el caso de la pesca deportiva y avistamiento de ballenas, posiblemente el transporte de pasajeros, en casos excepcionales, pero nunca fue considerada la posibilidad de Matricular y Abanderar un crucero Turístico, debido básicamente a dos poderosas razones, la primera es que al hacerla parte de la flota mexicana, Principio de Jurisdicción del Navío[269], el cual se establece en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de Montego Bay, que:

> *"Artículo 94*
> *"Deberes del Estado del pabellón*
> *"1. Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolen su pabellón.*
> *"2. En particular, todo Estado:*
> *"…*
> *"b) Ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque."*[270]

---

[268] *José Eusebio Salgado y Salgado.* **Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo.** ***"Capítulo VI: El Naviero, la Empresa Naviera, el Armador, la Empresa Armadora y el Operador. El Agente Marítimo"*.** México. pp. 6-7.
[269] *Alejandro Sobarzo***. Régimen Jurídico del Alta Mar.** Ed. Porrúa. México. pp. 339-340.
[270] *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. **Organización de las Naciones Unidas**. Montego Bay. 10 de diciembre de 1982. p. 62.

Por tal motivo si se hubiera matriculado y registrado como mexicana, no se permitiría llevar a bordo actividades de Juego de Casino, lo cual representaba importantes ingresos en la operación del mismo y mientras la legislación mexicana siga impidiendo este tipo de actividad, difícilmente habrá en México Cruceros Turísticos que busquen la patente de navegación como Mexicanos. La segunda lo constituyen los "Pabellones de Conveniencia" en el cual se busca la Patente de Navegación, Matricula y Bandera, en países en los cuales cuentan con regímenes fiscales muy favorables para las Navieras por lo que la flota mexicana seguirá en los niveles con que cuenta en la actualidad.[271]

4.5.1.3 Agente Naviero Consignatario.

Raúl Cervantes Ahumada, en su obra citada, señala que: *"el Agente Marítimo o Consignatario del Buque es un representante de la empresa armadora, que se encarga de atender la recepción y distribución de la carga y, eventualmente, del avituallamiento del buque y de concertar contratos de fletamento, por cuenta del Naviero".*[272]

El artículo 19 de la Ley de Navegación del 4 de enero de 1994 establecía:

> ***"Artículo 19.-*** *El agente naviero general es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende.*
> *"El agente naviero consignatario de buques es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación en el puerto de consignación.*
> *"El agente naviero general o, a falta de éste, el agente naviero consignatario de buques, estará legitimado para recibir notificaciones, aun de emplazamiento en representación del naviero u operador, para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días para contestar la demanda".*[273]

---

[271] *Alejandro Sobarzo*. Op. Cit. p 319.
[272] *Raúl Cervantes Ahumada.* **Derecho Marítimo.** México. p. 818.
[273] *Ley de Navegación*. **Diario Oficial de la Federación.** 4 de enero de 1994. p. 13.

En la Reforma del 1 de junio de 2006, en el artículo 22 de la misma Ley establece a la letra lo siguiente:

> ***"Artículo 22.-*** *El agente naviero es la persona física o moral que está facultada para que en nombre del naviero u operador, bajo el carácter de mandatario o comisionista mercantil, actúe en su nombre o representación como:*
>
> *"I.- Agente naviero general, quien tendrá la facultad de representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías, de arrendamiento y de fletamento; nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomienden, así como todo lo que corresponda al contrato de agencia marítima;*
>
> *"II.- Agente naviero consignatario de buques, quien tendrá la facultad de realizar los actos y gestiones administrativas con relación a la embarcación en el puerto de consignación conforme al artículo 24 de esta Ley; y*
>
> *"III.- Agente naviero protector, quien será contratado por el naviero o por el fletador, según sea el caso, para proteger sus intereses y supervisar el trabajo que efectúe el agente naviero consignatario.*
>
> *"El agente naviero protector, antes de ser admitido, deberá garantizar que el interesado pasará por lo que él haga y pagará lo juzgado y sentenciado. La garantía será calificada por la autoridad bajo su responsabilidad y se otorgará por el agente naviero protector, comprometiéndose con el dueño del negocio a pagar los daños, perjuicios y gastos que se le irroguen a éste por su culpa o negligencia.*
>
> *"Todo agente naviero estará legitimado para recibir notificaciones, aún de emplazamiento, en representación del naviero u operador para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días hábiles para contestar la demanda".*[274]

Salgado y Salgado hace referencia sobre este tema a lo señalado en el artículo 12 del Reglamento de la Ley de Aduanas en donde: "*se refiere a las obligaciones de los consignatarios de las embarcaciones, expresión que ya no se emplea en el ámbito marítimo internacional, pues a los representantes del naviero, empresa naviera, armador, empresa armadora u operador del buque se les llama agentes marítimos, en español; agènt maritime, en francés; agenti maritimi en italiano; y maritime agent en inglés. Habiéndose dejado la expresión de consignatario para la persona que recibe las mercancías, ya que de esa*

[274] *Ley de Navegación y Comercio Marítimos*. **Diario Oficial de la Federación.** Primera Sección. 1 de junio de 2006. p. 23.

manera se evitan las confusiones, al emplear el mismo término para dos personas que desempeñan distintas funciones en el tráfico marítimo".[275]

Menciona que el artículo antes citado comete el mismo error jurídico que el 22 citado anteriormente de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos al clasificar a los representantes del Naviero como sigue:

i) Agente naviero general.
ii) Agente naviero consignatario de buques.
iii) Agente naviero protector.

Menciona en la misma obra que sucede algo que es muy común en el Congreso de la Unión y es "*el desconocimiento de la materia por parte de los Legisladores*" y esto se da no sólo en materia marítima sino en varios aspectos normativos nacionales, además, señala, se deja fuera a los armadores y operadores de buques, algo que ya habíamos señalado en el inciso anterior, pues sin ser agentes del naviero no los pueden representar aunque sean los titulares de la explotación comercial y marítima del buque.

Señala además que *"tanto la doctrina como las legislaciones internacionales estimaron dejar la expresión de consignatario para la persona a que estén destinadas las mercancías a fin de no confundirlo con la persona que a la que se le envían los buques y que no son otros que los agentes marítimos, como antes dejamos dicho".*[276]

> *"Como lo clasificó nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente, el primero, agente naviero general, representa al naviero en la capital de nuestro país, para celebrar por él los actos del comercio marítimo, a su vez el naviero designa, además, al agente consignatario, de buques, en el puerto, para que ahí represente al buque que le envía a su cuidado y atención".*[277]

A lo cual Salgado y Salgado manifiesta que es una aberración ya que *"el propio agente marítimo en la Cd. de México, tiene sus propias oficinas en el puerto respectivo y ahí representa al buque"*.

---

[275] *José Eusebio Salgado y Salgado.* **Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo. Capítulo XIII El Tráfico Marítimo en la Legislación Mexicana.** México. p. 15.
[276] *Ibídem***.** pp. 16-17
[277] *Ídem.*

Una figura que no estaba contemplada en la Ley de 1994 y que fue incorporada en la Reforma de 2006 lo constituye el agente naviero protector lo designa el naviero para que proteja y supervise sus intereses frente al agente naviero consignatario de buques, lo cual, como señala Salgado y Salgado, en la obra citada, "*es francamente una barbaridad, ya que ello quiere decir que el naviero no tiene confianza de la persona que ha designado como agente naviero consignatario de buques, por lo que me pregunto ¿Para qué lo designó entonces?".* [278]

Las funciones que deberá cumplir el Agente Consignatario no sufrieron modificaciones de la Ley de Navegación de 1994 con la reforma de 2006, sólo cambió el numeral siendo que del 18 paso al 24 que a la letra señala:

> ***"Artículo 24.-*** *El agente naviero consignatario de buques actuará como representante del naviero ante las autoridades federales en el puerto y podrá desempeñar las siguientes funciones:*
>
> *"I.- Recibir y asistir, en el puerto, a la embarcación que le fuere consignada;*
> *"II.- Llevar a cabo todos los actos de administración que sean necesarios para obtener el despacho de la embarcación;*
> *"III.- Realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad federal, en el ejercicio de sus funciones;*
> *"IV.- Preparar el alistamiento y expedición de la embarcación, practicando las diligencias pertinentes para proveerla y armarla adecuadamente;*
> *"V.- Expedir, revalidar y firmar, como representante del capitán o de quienes estén operando comercialmente la embarcación, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria, así como entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios;*
> *"VI.- Asistir al capitán de la embarcación, así como contratar y supervisar los servicios necesarios para la atención y operación de la embarcación en puerto; y*
> *"VII.- En general, realizar todos los actos o gestiones concernientes para su navegación, transporte y comercio marítimo, relacionados con la embarcación.*
>
> *"Para operar en puertos mexicanos todo naviero extranjero requerirá designar un agente naviero consignatario de buques en el puerto que opere.*

---

[278] *Ídem.*

"Los navieros mexicanos no están obligados a designar agentes navieros consignatarios de buques en los puertos mexicanos para atender a sus propias embarcaciones, siempre y cuando cuenten con oficinas en dicho puerto, con un representante y se haya dado aviso a la Secretaría".[279]

La necesidad contraída en los contratos y compromisos previamente firmados y convenidos con la Naviera hacían necesario que Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., se convirtiera en Agente Consignatario para auxiliar a la embarcación en lo que fuese necesario y para representar ante las autoridades mexicanas a ésta en todos los actos de autoridad que han sido señalados en los artículos expresados anteriormente.

El 29 de marzo de 2000 mediante oficio 109.204.416 y numeral 000734 el departamento de Registro Público Marítimo Nacional de la Subdirección de Desarrollo, de la Dirección de Registro, Matriculas y Permisos, de la Dirección General de Marina Mercante de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, tuvieron a bien otorgarle a la empresa Playas de Rosarito Marina Resort, S.A. de C.V. el Registro como Agente Naviero Consignatario, inscrito en el Registro Publico Marítimo Nacional con el folio Marítimo N° 1897, partida N° 4015. (Ver anexo 14. Registro Agente Naviero Consignatario.)

4.5.1.4 Plan de Contingencias.

Debido a que la fracción Séptima de la Cláusula Séptima de las Condiciones de la Concesión se establece:

"Séptima. *Medidas de seguridad. La Concesionaria deberá adoptar las medidas conducentes para garantizar la seguridad de las instalaciones portuarias, de las embarcaciones y, en general, de las personas y los bienes, para lo cual se encargará de:*
"…
VII. Contar con un programa para casos de siniestros o emergencias en las áreas concesionadas";[280]

Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., como operadora de las instalaciones Portuarias y Marítimas, fue la encargada de llevar a cabo la

[279] *Ley de Navegación y Comercio y Comercio Marítimo.* **Diario Oficial de la Federación.** Primera Sección.1 de junio de 2006. México. p, 23.
[280] CONCESION otorgada en favor de Banco Internacional, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Bital, para el uso y aprovechamiento de zona federal marítima para la construcción y operación de una marina y muelle de pesca deportiva de uso particular, un rompeolas y espigón, localizados en el puerto de Rosarito, B.C. **Diario Oficial de la Federación.** Primera Sección. 24 de marzo de 1998. México. pp. 13-20.

elaboración y sería el responsable de operar el “Programa Maestro de Seguridad Portuaria” creado por ésta empresa ex profeso para tal efecto. Por tal motivo en caso de alguna eventualidad se instauraron una serie de lineamientos y procedimientos de comunicación, evacuación, coordinación y ejecución. Asimismo, se contempló el coadyuvar en las operaciones de auxilio y rescate ante la, poco probable, eventualidad de que el crucero turístico pudiera tener algún tipo de contingencia, lo cual ha sido contemplado en la última parte de dicho Programa.

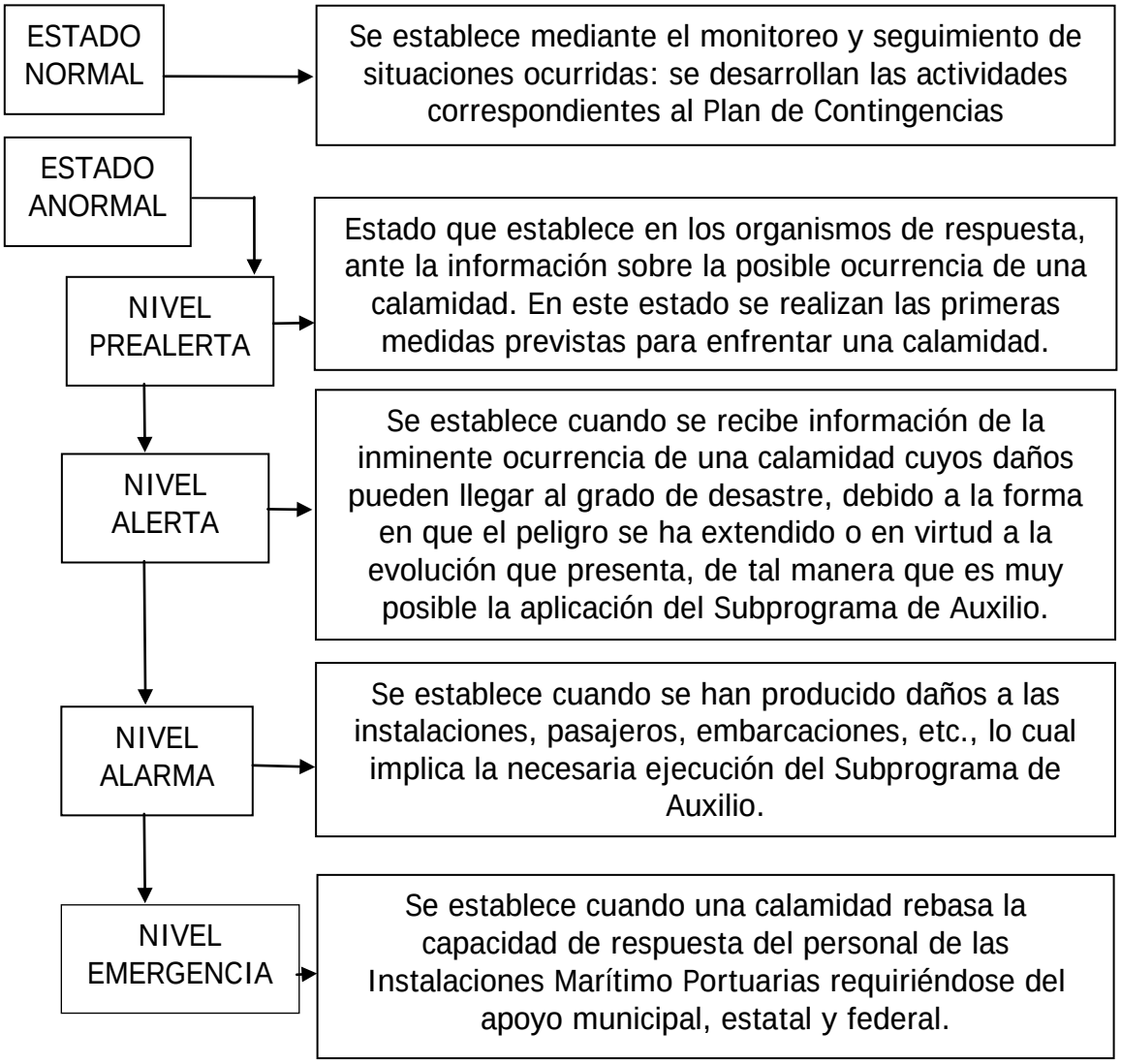
En todo momento se fijo como prioridad el salvaguardar la vida de los usuarios de las instalaciones portuarias y en un segundo nivel la infraestructura, equipos y embarcaciones dentro de la terminal portuaria.

Ante la evidente necesidad de tomar en cuenta todos los fenómenos naturales que puedan afectarlo, como ciclones, terremotos, maremotos e inundaciones, así como las emergencias que se generan por accidentes que escapan al control de las personas como: incendios, derrames de substancias nocivas, escape de gases letales, hundimiento, varada o colisión de buque, y sin dejar de tomar en cuenta los fenómenos sociales, como los bloqueos, huelgas, manifestaciones, e incluso los levantamientos armados y la eventual amenaza de bomba, se hacía imperativa la participación de todos los que intervienen en la operación de la terminal portuaria así como de los mismo vecinos colindantes, a fin de encausar apropiadamente los recursos disponibles, para dar una respuesta oportuna y eficaz a las emergencias que se presentaran, logrando prevenir, combatir y mitigar sus efectos.

Considerando que en la misma medida en que se participe en la consolidación y evolución de este plan, se lograría aumentar el nivel de seguridad dentro de las Instalaciones Portuarias, luego entonces este documento se convierte en un valioso ejercicio cognitivo y de concientización, con el cual se puede asegurar la preservación de la integridad de las personas, equipos e instalaciones.

Para la elaboración del mencionado Plan de Contingencias se tomó mucha de la experiencia del Sistema Nacional de Protección Civil, del cual destacan los siguientes cuadros, el primero de “*Estados y Niveles de Evolución de la Calamidad para las Instalaciones Marítimo Portuarias,* en el cual se establecen los diferentes estados y niveles que se deben evaluar de manera cotidiana para dar una respuesta adecuada a cualquier posible eventualidad, hasta llegar al nivel máximo de emergencia en el que se solicita el apoyo de las autoridades de los tres niveles de Gobierno, para el auxilio e intervención de los mismos en las Instalaciones Marítimo Portuarias del Hotel Rosarito.

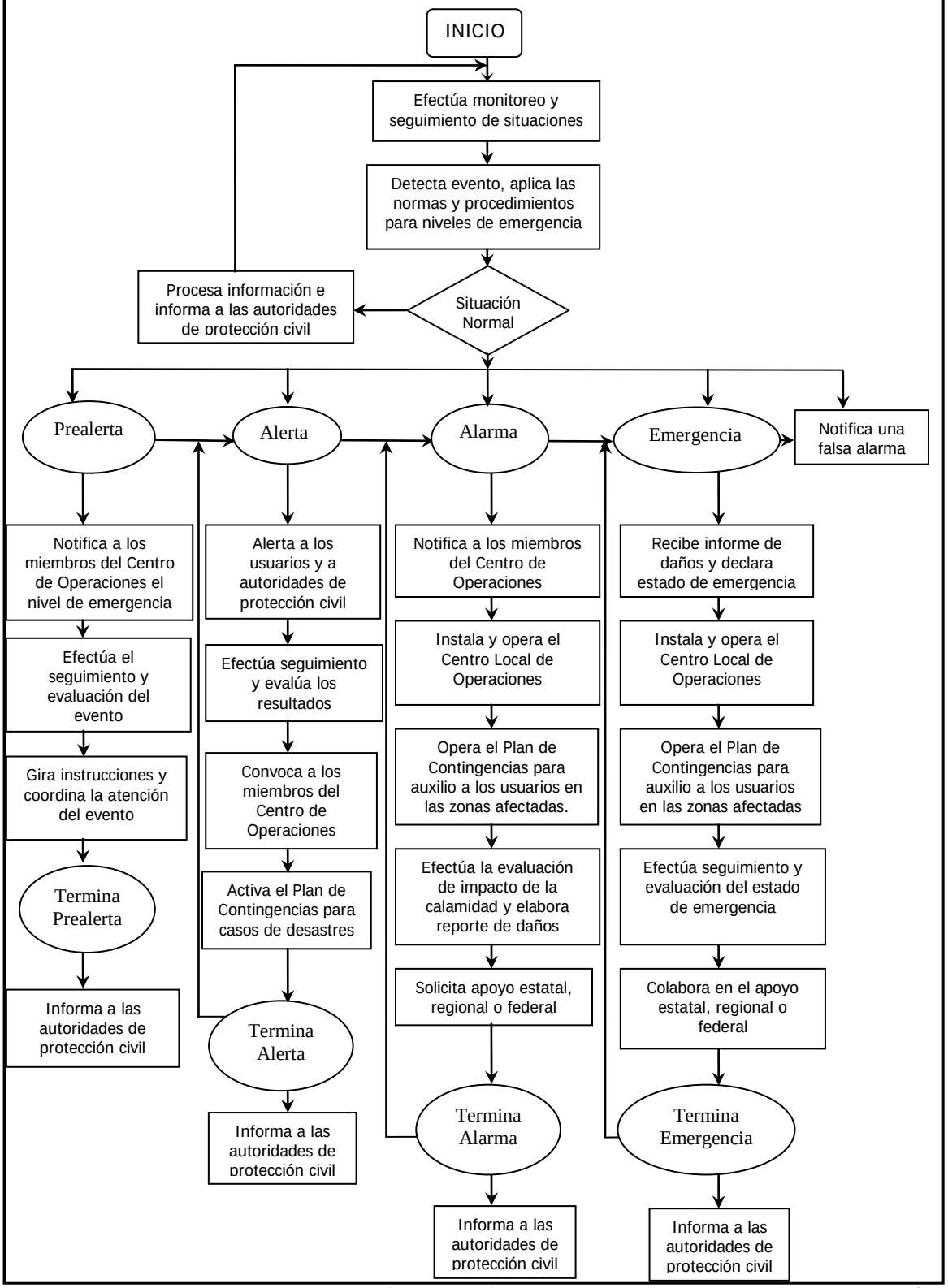
Cuadro 10.- ESTADOS Y NIVELES DE EVOLUCION DE LA CALAMIDAD PARA LAS INSTALACIONES MARÍTIMO PORTUARIAS (*)



(*) Fuente: Adecuado del Manual de Organización y Operación del Sistema Nacional de Protección Civil. *Secretaría de Gobernación. Sistema Nacional de Protección Civil*. **Manual de Organización y Operación del Sistema Nacional de Protección Civil.** Secretaría de Gobernación. México. 1998. p. 102.

Éste, acompañado del "*Modelo General para la Atención de Situaciones de Emergencia en las Instalaciones Marítimo Portuarias*", son de vital importancia en el monitoreo de cualquier actividad o situación que pudiera alterar el adecuado funcionamiento de la terminal portuaria y que al presentarse deben encenderse las voces de alerta al ser detectados los mismos, dependerá del grado de estas lo que determinará las acciones a seguir para su adecuado control y mitigación, recordando en todos los casos que lo más importante es la salvaguarda de la vida de los usuarios de dicha terminal portuaria.

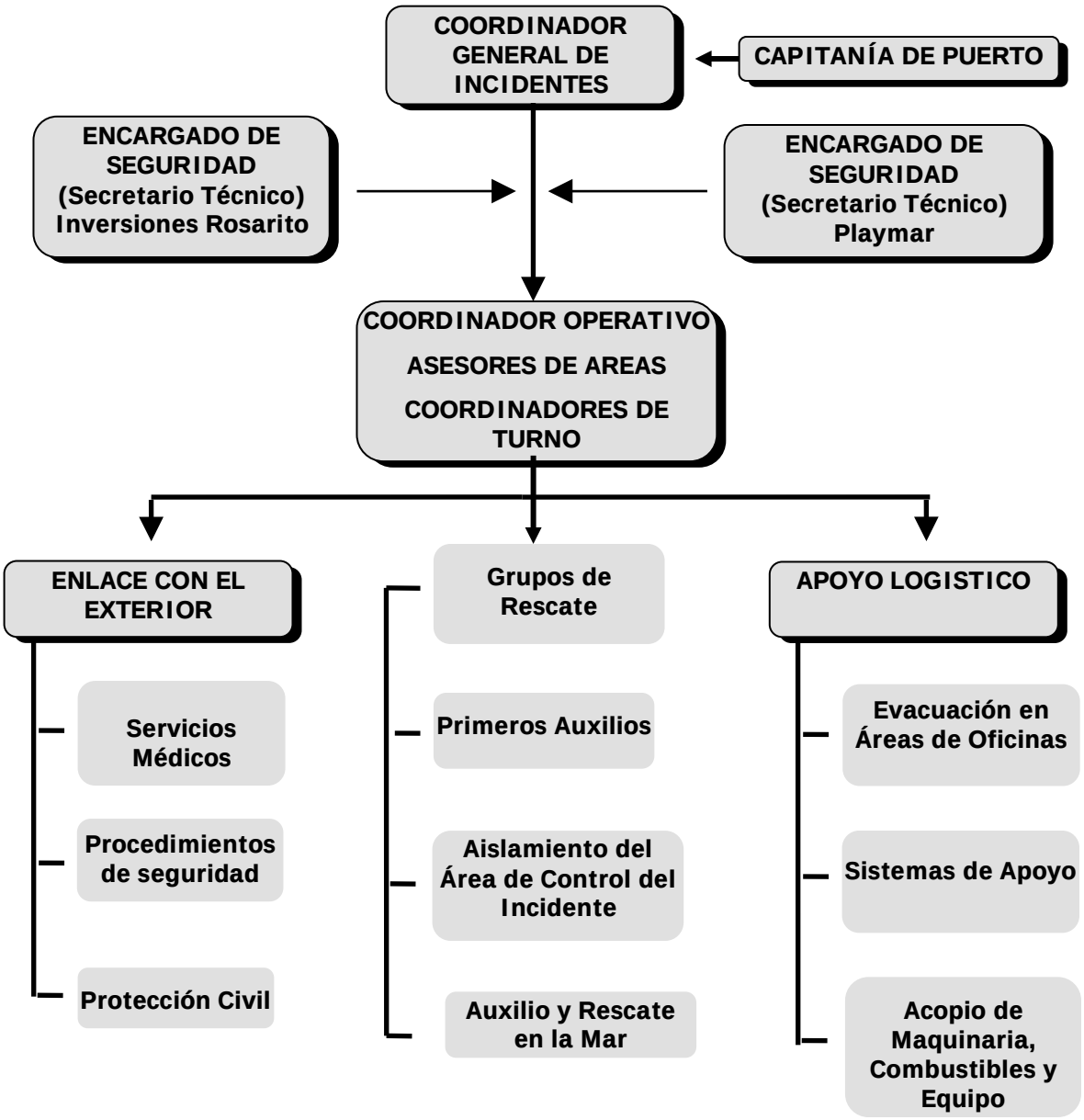
Cuadro 11.- MODELO GENERAL PARA ATENCION DE SITUACIONES DE EMERGENCIA EN LAS



(*) Fuente: Adecuado del Manual de Organización y Operación del Sistema Nacional de Protección Civil. *Secretaría de Gobernación. Sistema Nacional de Protección Civil*. **Manual de Organización y Operación del Sistema Nacional de Protección Civil.** Secretaría de Gobernación. México. 1998. p. 107.

De dicha metodología se propuso la creación de la siguiente estructura del Plan de Contingencias el cual debería ser congruente con el tamaño del Proyecto y la demanda que el mismo tendría.

Cuadro 12.- ESTRUCTURA OPERATIVA DEL PLAN DE CONTINGENCIAS (*)



(*) Fuente: Estructura Operativa del Plan de Contingencias de la Terminal Portuaria del Hotel Rosarito Beach. Abril de 2000.

Para el logro de dicho fin se requiere que todos y cada uno de los miembros de las empresas participantes conozcan los objetivos, alcances y procedimientos descritos en éste mismo, de igual forma, debería llevarse a cabo simulacros de incidentes para comprobar el grado de compenetración, eficacia y eficiencia de los participantes y responsables en la adecuada operación del mismo.

El Plan de Contingencias debería incluir:

- Rutas de evacuación.
- Planeación para el combate de incendios, emergencias por escape de gases, derrame de substancias nocivas, terremotos, maremotos y planes para mitigar efectos catastróficos de cualquier índole, así como de problemas sociales.
- Equipo que tiene en operación y que pueda ayudar al combate de emergencias.
- Equipo vario y material con que pueda apoyar a otras áreas en caso de emergencias.
- Considerar y formar brigadas.
- Contar con lanchas rápidas que puedan llegar en el menor tiempo posible al crucero turístico para poder auxiliarlo ante alguna eventualidad o contingencia.

a) De prevención.
b) De primeros auxilios.
c) De evacuación, búsqueda y rescate.
d) De auxilio y rescate en la mar.
e) De vigilancia, control y enlace.
f) De información.

Para los efectos del plan interno de cada área del Hotel Rosarito y de la Empresa Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., la Administración de ambas deberá nombrar un Coordinador General, cada empresa deberá designar un encargado de seguridad, quien llevará la responsabilidad de desempeñarse como Secretario Técnico de su empresa, la designación de un Coordinador Operativo o al menos un jefe de brigada correrá a cargo de Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., quien es la encargada y responsable operativa de la terminal portuaria.

Directorio

Deberá elaborarse un directorio en el que se anotaran los teléfonos de los integrantes de la unidad de protección civil, a fin de que cada uno de ellos proceda a impartir ordenes a sus unidades de inmediato, contactar al Coordinador General y determinar las acciones a seguir en una situación de emergencia.

Este directorio deberá mantenerse en todo momento accesible para todo el personal y deberá incluir la siguiente lista de teléfonos para la atención de emergencias:

Capitanía de Puerto	612 23 71 612 05 38
Segunda Zona Naval	(646) 177 39 66
Segunda Zona Militar Tijuana	(664) 636 64 27
Policía Federal de Caminos	(664) 682 52 85 682 52 86
Secretaria de Seguridad Pública Municipal	612 71 03 612 58 42 612-7353,
Comandancia Operativa de Seguridad Pública Municipal	612 71 03 612 58 42 612 73 53
Protección Civil Municipal	612 73 03 Ext. 115
Policía Municipal de Rosarito	060
Procuraduría General de Justicia de Baja California. Delegación Rosarito	613 18 98 613 18 99.
Policía Judicial del Estado	613 18 98 613 18 99
Delegación Primo Tapia	614 13 72
Delegación Plan Libertador	100 09 41
Agencia del Ministerio Público Federal	(664) 633 68 02
Cruz Roja Mexicana	066 612 04 14 612 40 68 613 1120
Rescate	612 73 03 Ext. 115
Bomberos	613 11 45 Emergencia: 612-04-15
Servicios Médicos Municipales	100 23 87
I.M.S.S.	612 10 21 y 612 32 20
Hospital General	01 800 026 5980
Centro de Salud	612 2569
Servicio Médico Forense	612-9140
Transporte Médico de Emergencia Bajamedix	613 12 51

¿Qué hacer?

1. **En caso de Incendio**

El Coordinador Operativo se concentrará en el área cercana al siniestro o donde juzgue oportuno, acompañado al menos de un miembro de la Capitanía de Puerto, como apoyo para la comunicación y enlace, procurando que los encargados de la seguridad de las áreas que no estén directamente afectadas, o que no estén en riesgo inminente, lo auxilien en la toma de decisiones, debiendo:

I. Tomar el control de las acciones, disponiendo ampliamente de los recursos humanos y materiales disponibles al momento de la emergencia.
II. Informar al Coordinador General y a los Secretarios Técnicos de la manera más expedita, del desarrollo de los acontecimientos.
III. Evacuar del área siniestrada a todo el personal que no sea requerido para apoyar las operaciones de combate al incendio.
IV. Coordinar las brigadas contra incendio y cuerpo de bomberos, con el encargado de la seguridad del área siniestrada a fin de aprovechar los recursos materiales inmediatamente disponibles para el combate del incendio.
V. Declarar la extinción total del incendio y la finalización de las operaciones de extinción.
VI. Mantener restringido el acceso al área siniestrada hasta que el coordinador General y los Secretarios Técnicos concurran en la decisión de permitir el acceso al personal que se desempeña en esa área.

2. En caso de Sismo

El Coordinador General y los Secretarios Técnicos, se concentrarán en su centro de trabajo reuniendo el personal necesario para permanecer alerta a los acontecimientos, debiendo:

I. Mantener comunicación directa con el Coordinador Operativo.
II. Acordar con el Coordinador de Protección Civil Municipal de las necesidades, auxilio y acciones a seguir tendientes a apoyar las operaciones de asistencia, búsqueda y rescate de víctimas.
III. Notificar a los encargados de la seguridad de todas las áreas del Hotel Rosarito y en particular de la terminal portuaria, a fin de que tomen las precauciones necesarias para prevenir la propagación de incendios y determinar los recursos humanos y materiales disponibles para el apoyo a la emergencia.
IV. Determinar las áreas a evacuar y/o las de acceso restringido.
V. Coordinarse con el Comandante del Cuerpo Municipal de bomberos, del Cuerpo de Rescate y de la Cruz Roja, a fin de canalizar el apoyo suficiente para asistir a las víctimas.
VI. Notificar e instruir al capitán del remolcador para que permanezca en estado de alerta, manteniendo su embarcación y equipos preparados para entrar en operaciones de lucha contra incendio, en caso de que se presentara.
VII. Asistir al Coordinador Operativo con equipo de comunicación, mensajeros, vehículos y elementos del Cuerpo de Seguridad de cada una de las empresas.
VIII. Determinar en base a la información provista por las inspecciones realizadas después del siniestro, el momento de permitir nuevamente el acceso al área afectada.

3. En caso de Ciclón e Inundación

El Coordinador Operativo mantendrá comunicación con las instalaciones del derrotero meteorológico de la Capitanía de Puerto, como apoyo para la comunicación, enlace y atención de llamados, procurando que los encargados de la seguridad de todas las áreas del Hotel Rosarito y de la terminal portuaria sean periódicamente informados de las condiciones meteorológicas previstas para las próximas 6, 12, 18 y 24 horas, debiendo:

I. Informar al Coordinador General y a los Secretarios Técnicos, de manera expedita, del desarrollo de las condiciones atmosféricas.
II. Alertar del peligro a las brigadas de primeros auxilios, de evacuación, búsqueda y rescate, al Cuerpo de Bomberos, al Cuerpo de Rescate, y a la Cruz Roja, a fin de atender oportunamente las emergencias que se presente.
III. Antes y después del siniestro, inspeccionar las áreas propensas a sufrir mayor afectación a fin de informar al Coordinador General y a los Secretarios Técnicos, del estado en que se encuentran.
IV. Mantener restringido el acceso a las áreas siniestradas hasta que, el Coordinador General y los Secretarios Técnicos concurran en la decisión de permitir el acceso al personal que se desempeña en esa área.

El Coordinador General y los Secretarios Técnicos permanecerán alerta a los acontecimientos, debiendo:

a) Mantener comunicación directa con el Coordinador Operativo.
b) Acordar con el Coordinador de Protección Civil Municipal, de las necesidades, auxilio y acciones a seguir tendientes a apoyar la prevención de desastres.
c) Instruir a los encargados de la seguridad de todas las áreas del Hotel Rosarito y de la terminal portuaria, a fin de que tomen las medidas pertinentes y determinar los recursos humanos y materiales disponibles para el apoyo a la emergencia.
d) Determinar las áreas a evacuar y/o las de acceso restringido.
e) Coordinarse con el Coordinador General Municipal de Protección Civil a fin de canalizar el apoyo suficiente para minimizar los efectos del meteoro.
f) Notificar e instruir al capitán del remolcador y de las lanchas rápidas a permanecer alerta, manteniendo su embarcación y equipo listos para atender las emergencias marítimas que se presenten.
g) Asistir al Coordinador Operativo con material, equipo de comunicación, mensajeros, vehículos, y los elementos necesarios del Cuerpo de Vigilancia de la Administración.
h) Determinar en base a la información provista por las inspecciones realizadas, las medidas preventivas extraordinarias requeridas para minimizar los efectos del meteoro.
i) Determinar en base a las inspecciones realizadas después del paso del meteoro, el momento de permitir nuevamente el acceso a las áreas afectadas.

j) Coadyuvar, con el equipo de lanchas rápidas, con la Segunda Zona Naval de la Marina Armada de México en las labores de búsqueda y recate que ésta dependencia realice.

4. En caso de Amenaza de Bomba

Una vez reportada la amenaza de bomba al Coordinador General, el Coordinador Operativo se concentrará en el área cercana al lugar afectado y deberá;

I. Informar al Coordinador General y a los Secretarios Técnicos, de la manera expedita, el desarrollo de los acontecimientos.
II. Verificar que el repliegue o evacuación del personal que se desempeña en el área afectada se realice de forma tranquila y ordenada.
III. Permitir el paso del personal especializado de búsqueda del artefacto y rescate de personas afectadas.
IV. Mantener restringido el acceso a las áreas afectadas hasta que el Coordinador General y los Secretarios Técnicos concurran en la decisión de permitir el acceso al personal que se desempeña en esa área.

El Coordinador General y los Secretarios Técnicos se concentraran en su centro de trabajo reuniendo al personal necesario para permanecer alerta de los acontecimientos, debiendo:

a) Mantener comunicación directa con el Coordinador Operativo.
b) Acordar con el coordinador de Protección Civil Municipal, de las necesidades, auxilio y acciones a seguir tendientes a apoyar las operaciones de asistencia a la emergencia.
c) Notificar a los encargados de la seguridad de todas las áreas del Hotel Rosarito y de la terminal portuaria, a fin de que se tomen las precauciones necesarias y determinar los recursos humanos y materiales disponibles para el apoyo a la emergencia.
d) Determinar las áreas a evacuar y/o las de acceso restringido.
e) Coordinarse con el comandante del Cuerpo Municipal de Bomberos, Cuerpo de Rescate y Cruz Roja, a fin de canalizar el apoyo suficiente para atender la emergencia.
f) Notificar e instruir al capitán del remolcador y de las lanchas rápidas para que permanezcan alerta, manteniendo sus embarcaciones y equipos listos para prestar su asistencia.
g) Asistir al Coordinador Operativo con equipo de comunicación, mensajeros, vehículos y elementos suficientes del Cuerpo de Vigilancia de la Administración.
h) Determinar en base a la información provista por las inspecciones realizadas en el área afectada, el momento de permitir nuevamente el acceso del personal.

5. Aviso Radial

I. Si el siniestro es incendio, explosión o escape de gases nocivos, se avisará por radio VHF canal 14 de la dirección del viento para que las unidades de apoyo, ya sean terrestres o acuáticas puedan acercarse.
II. La Capitanía de Puerto será la encargada de la radio comunicación y difusión de la información meteorológica.
III. Toda persona que tenga a su cargo un equipo de radio VHF marino, se abstendrá de usar este equipo para fines ajenos a la contingencia.
IV. Todo mensaje deberá ser transmitido de manera clara, rápida y precisa.
V. La persona que reciba algún mensaje estará atenta al mismo y tomará conocimiento para que en caso necesario no de enterado, si por la premura de las acciones se requiere celeridad.
VI. Las personas que asistan al Coordinador Operativo, portarán radio VHF y lo tendrán al servicio del Coordinador Operativo.
VII. Si cuenta con Teléfono Celular o Nextel, se dispondrá del mismo auxilio a la comunicación radial, debiendo destacar a una persona en estos sistemas de comunicación que quede pendiente en todo momento, avisando al Coordinador General del número de teléfono y Nextel donde sé esta operando.
VIII. Si existe equipo C.B. portátil o base, también se pondrá a disposición del Coordinador Operativo.

6. Coordinación Municipal

Al recibir el aviso de emergencia, se sugiere que, el coordinador Municipal alertará a las unidades de Bomberos Municipal y de las empresas que operan en el municipio y de acuerdo a las necesidades las desplazará al lugar conveniente, debiendo:

I. Disponer de una ruta idónea en las calles de la ciudad para dejar el tránsito libre a vehículos que transporten ayuda.
II. La ruta deberá ser marcada de antemano para que las corporaciones como Ejército Mexicano, Armada de México, Bomberos, Cruz Roja, etc., puedan tomar esas vías.
III. En las cercanías al Hotel Rosarito, se bloqueará el tránsito regular de las calles.
IV. De acuerdo a las necesidades y comunicados del Coordinador Operativo, procederá a la evacuación de las áreas habitadas, que juzgue estén en riego inminente.
V. Con el Coordinador Operativo acordará la acción para el desalojo de evacuados de la terminal portuaria, por las rutas convenientes, para lo que solicitará el auxilio de las Policías Municipal, Estatal y Federal.
VI. Fuera de la zona de riesgo y lo más cercano al acceso principal del Hotel Rosarito, coordinará que se establezca un módulo de primeros auxilios con personal de la Cruz Roja.
VII. Coordinar que el personal de rescate y ayuda se mantenga lista para asistir, hasta que el Coordinador Operativo lo requiera, esto para evitar que personas no necesarias se mantengan alejadas de las áreas de alto riesgo.

7. Tránsito

El tránsito se tratará de canalizar, para que no haya circulación hacia la entrada del Hotel Rosarito o por el Acceso de “Rosarito Shores”, para lo cual se cerrará además el acceso a la calle, la circulación de vehículos hacia el centro de la ciudad.

I. Con esto, se hará que el área frente a los edificios quede libre para el control de emergencia.
II. En el caso de vehículos que por una u otra razón se desvíen y pasen por el área cerrada, se le conducirá con toda precaución por el área cerrada hasta sacarlo a un lugar no restringido.
III. Como complemento para esta operación, se trazará una ruta de acceso al área de la terminal portuaria, para facilitar el tránsito de vehículos con ayuda para el control de cualquier emergencia.

8. Evacuación

I. El Coordinador Municipal auxiliado con los integrantes de Protección Civil Municipal, se abocará a la protección de la integridad de los evacuados del Hotel Rosarito y de la terminal portuaria, destacando dos auxiliares con el Coordinador General y otro auxiliar con el Coordinador Operativo para el apoyo que se requiera.
II. Las áreas cercanas y que estén habitadas (Rosarito Shores y Colonias Machado y Magisterial) serán alertadas por el coordinador Municipal, disponiendo el traslado de personas hacia zonas de seguridad y albergues, según sea el caso.
III. El Coordinador Municipal deberá contar con el control de autobuses y vehículos para el traslado de trabajadores de áreas alejadas.
IV. El Coordinador Municipal deberá presentar un plan para el tránsito expedito hacia las vías de comunicación, disponiendo de la ayuda que requiera con las fuerzas armadas si no cuenta con el apoyo necesario.

9. Primeros Auxilios

I. Estos se prestarán con la prontitud requerida, debiendo auxiliarse con vehículos marítimos, aéreos y terrestres.
II. Se deberá alertar a los hospitales, IMSS, Cruz Roja, Hospital General, Servicios Médicos Municipales y hospitales particulares para recibir todo tipo de heridos.
III. El personal de Sanidad Internacional, establecerá un módulo de primeros auxilios dentro del área portuaria cercano al acceso que este fuera de la zona de riesgo.
IV. La Cruz Roja se coordinará con el jefe brigadista de primeros auxilios a fin de poder decidir si es necesario la instalación de más puestos de auxilio, deberán reportar al Coordinador General y al Coordinador Operativo del área donde se ubican y donde pretendan ubicar, en caso de ser necesario, otro u otros puestos de socorro.

V. El servicio médico que está establecido en la terminal portuaria, auxiliará en sus instalaciones a los posibles lesionados.
VI. Las Administraciones de ambas empresas, Inversiones Rosarito S.A. de C.V. y Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., proporcionarán sus vehículos para el transporte de lesionados hacia los hospitales, esto en caso de faltar ambulancias.

10. Ayuda Policiaca

I. El Coordinador General solicitará, a través de la Capitanía de Puerto, el apoyo de la Policía Federal, Procuraduría General de la República, Policía Ministerial del Estado y Municipal, para que, de acuerdo a las necesidades controlen el tránsito de vehículos, la vigilancia de las instalaciones marítimo portuarias, integridad de personas y retiro en áreas peligrosas.
II. El apoyo policiaco deberá ser irrestricto y plenamente coordinado con la Capitanía de Puerto, tal como lo plasma la Leyes de Puertos y la de Navegación y Comercio Marítimos; esto es, sin restarles la autoridad con la cual apoyarán en la contingencia.
III. Toda acción dentro de la terminal portuaria se dará a conocer a la Capitanía, quien asumirá el control de las acciones encaminadas a reestablecer la normalidad de las actividades de la terminal portuaria y estará en constante contacto con el Coordinador General.
IV. Los vehículos de los cuerpos policíacos podrán entrar a la terminal portuaria, pero respetarán las áreas que por siniestro sean restringidas primero por el Capitán de Puerto, y luego por el Coordinador General y los Secretarios Técnicos.

11. Accesos

I. El Coordinador Operativo dará la instrucción de la ruta terrestre factible de practicar, para recibir ayuda, los accesos a la terminal portuaria para vehículos de entrada o salida debiendo regular la velocidad en el estacionamiento del Hotel Rosarito y áreas de acceso por Rosarito Shores, de acuerdo a la circunstancia, no permitiendo bajo ningún motivo la circulación lenta o que se obstruya el paso por cualquier vehículo, sobre todo los de emergencia.
II. Las unidades de apoyo terrestre podrán acceder por cualquiera de las entradas que indiquen los Secretarios Técnicos hacia el área de la terminal portuaria
III. Se vigilará por parte del personal de vigilancia de las Administraciones de las empresas que la evacuación de personas se haga de la forma más expedita posible.

12. Remolcador y lanchas rápidas de la Terminal Portuaria

I. La tripulación del remolcador y de las lanchas rápidas, deben mantenerse alerta, ante la posibilidad de que se requieran sus servicios, en caso de que se presente un incendio en un buque o en las instalaciones portuarias, así como en labores de ayuda y rescate en el mar.
II. Al recibir la llamada de emergencia deberán de:

a) Desalojar las cubiertas de cabos y materiales inflamables.
b) Verificar que puertas y ventilas se encuentren cerradas.
c) Verificar que exista presión en las líneas contra incendio, mantener una manguera lista para refrescar mamparos y cubiertas.
d) Preparar los cañones de agua de forma que estos se encuentren en operación antes de acercarse al siniestro.
e) Instruir al encargado de refrescar mamparos y cubiertas la manguera contra incendio para que se mantenga alerta de los operadores de los cañones.
f) Mantener una constante comunicación con el Coordinador Operativo.
g) Los capitanes de las lanchas rápidas deberán mantenerse atentos y prestar las labores de auxilio y rescate de personas que se encuentre en el mar.

13. Alimentación

En los casos de emergencias prolongadas, el área de cocina del Hotel Rosarito deberá de proporcionar agua, alimentos y pertrechos suficientes para sus propios trabajadores y los que laboren en la terminal portuaria.

14. Morgue

En casos de desastre debe considerarse la posibilidad de que se presenten defunciones, para lo cual se debe de prever la necesidad de contar oportunamente con la presencia del servicio médico forense, con la finalidad de dar un oportuno alivio a estas infortunadas situaciones.

15. Información

I. Esta se canalizará al encargado de relaciones públicas del Comité de Protección Civil de Capitanía, quien con el apoyo del Coordinador General, Capitanía, Administración y Staff Operativo, emitirá boletines hacia los medios de comunicación por igual.
II. Cada responsable directo de Inversiones Rosarito S.A. de C.V. y Playas de Rosarito S.A. de C.V. podrán emitir información exclusiva de su área, pero deberá abstenerse de dar opiniones o comentarios de otras áreas.

Procedimientos de enlace con las Autoridades

Con las Autoridades de Seguridad Pública Federal, Estatal y Municipal.

Dar acceso de todo tipo a las autoridades a través del Coordinador General. Será responsabilidad del Coordinador General explicar las características del incidente y de ser necesario precisar las condiciones de protección y seguridad personal requeridas para el ingreso del personal. Advertir de los riesgos de contacto con líquidos o materiales peligrosos como corrosivos, tóxicos, flamables o reactivos, es deseable que se tenga preparado un informe no mayor de una cuartilla con la descripción del incidente y los riesgos asociados.

Con el Departamento de Bomberos

El Coordinador General deberá instruir al personal de vigilancia del Hotel Rosarito y de la terminal portuaria, Secretarios Técnicos, para dar acceso inmediato al personal de bomberos y protección civil, el personal de vigilancia y seguridad deberá poseer la información de seguridad y manejo del material o materiales involucrados con el incidente para proporcionarlos al personal indicado de bomberos. La información necesaria deberá obtenerse de las hojas de datos de seguridad de los materiales del área involucrada, mantenimiento, bombas, y de las propias embarcaciones y, en caso de que esta información se desconozca también hacerlo saber al Comandante de Bomberos. Una vez realizado lo anterior, el equipo de respuesta a emergencias del Hotel y de la terminal portuaria deberán ponerse a las órdenes del Comandante de Bomberos para integrarse al Grupo de Respuesta Conjunta. Es necesario que el personal de bomberos conozca previamente la estructura y operación del grupo de respuesta de ambos, por lo que este programa deberá hacerse del conocimiento de la Dirección Municipal de Bomberos y Protección Civil y mantenerse actualizado al menos cada 6 meses.

Con el Servicio Médico de Emergencia

El responsable de los servicios médicos de la terminal portuaria, será el enlace con los servicios médicos externos que se necesiten, proporcionará el apoyo necesario y comunicará los datos de seguridad de los materiales así como la capacidad logística para atender primeros auxilios con la infraestructura con que cuenta. Ejecutará las primeras acciones de atención médica con los individuos afectados por el incidente y coordinará su transferencia, en caso necesario a las autoridades de salud de la localidad.

Con las Autoridades Ambientales

La gerencia del Hotel Rosarito, como responsable de la Concesión, y con el apoyo de Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., establecerá contacto con la autoridad federal ambiental; en este caso, la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, con el objeto de abrir un canal de comunicación para mantener informada a la autoridad sobre la evolución del incidente y su probable participación para estimar la necesidad de un plan de restauración ambiental.

Paralelamente, Inversiones Rosarito S.A. de C.V. preparará un informe pormenorizado del incidente para su notificación a la Delegación de la SEMARNAP.

Con las Autoridades Viales Terrestres y Marítimas

En caso de que se manifieste un incidente en las vías generales de comunicación, tales como el área de circulación naval o en los caminos viales que comunican las instalaciones portuarias con las instalaciones de tierra o cualquier sección vial, las Empresas deberán estimar la necesidad de solicitar el auxilio de las autoridades de Policía y Tránsito Municipal, Capitanía de Puerto y la Policía Federal. En el caso de que ocurrieran incidentes en las instalaciones portuarias

de la empresa, se deberá dar aviso a la Capitanía de Puerto y esta determinará si se deberá notificar a las autoridades navales.

Es muy importante saber distinguir la magnitud de una contingencia ya que dependiendo de esto se pueden presentar dos situaciones, las cuales podrían resultar riesgosas; por un lado, un evento no debe ser minimizado de manera que se pueda solicitar auxilio oportuno y por el otro, no debe magnificarse ya que se podría provocar la solicitud de auxilio y asistencia innecesarios, lo cual sólo provocaría confusión e incertidumbre.

Acciones Preventivas y Correctivas

Lista de Decisiones.

Propósito.

Establecer los procedimientos básicos para la prevención de accidentes en áreas generales y de trabajo.

A. Información Inmediata Necesaria

1. Plano de Instalaciones Generales.

   Ubicación precisa de los siguientes servicios:

   - Tanques de almacenamiento de combustibles.
   - Tanques de almacenamiento de agua.
   - Parque de maquinaria y equipo.
   - Rutas de evacuación en instalaciones y oficinas.

2. Conocimiento de los Riesgos.

   - Riesgos químicos.
   - Riesgos mecánicos.
   - Riesgos sanitarios.

3. Rutas de Evacuación General y Especificas

   - Plan de evacuación actualizado.

4. Localización de Extinguidores y Sistema contra Incendios

   - Planos de localización.

5. Capacidad de los Tanques de Almacenamiento de Materiales y Sustancias Químicas

   - Listado con las capacidades de cada uno y su contenido actual.

6. Listado de Materiales empleados en las Instalaciones.

   - Hojas de seguridad de los materiales.

7. Identificación de Riesgos en áreas Adyacentes

   - Estudio de Riesgo ambiental.

B. Lista de Acciones Inmediatas

Estas acciones deben ser conocidas por los integrantes del Grupo Operativo en sitio:

- Informar al Coordinador General y Operativo de Emergencias.
- Verificar el estado de las instalaciones colindantes, muros de contención, etc.
- Instrumentar los procedimientos y requerimientos de seguridad que recomienda la guía de respuesta a incidentes por materiales peligrosos publicada por el Departamento de Transporte (D.O.T.) de los Estados Unidos de Norteamérica.
- Relacionar daños en las instalaciones, líneas de electricidad, aire presurizado, gas, combustible, etc.
- Formular un reporte preliminar durante las primeras 24 hrs. posteriores al incidente.
- Informar a las autoridades.

Seguridad básica durante la Contingencia

1. Convocar a los responsables del equipo de respuesta inmediata y verificar el reconocimiento de funciones y responsabilidades a cada miembro.
2. Delimitar el área de riesgo con una línea de seguridad visible, colocada a un metro de altura y asignar la vigilancia de acceso a personal especifico.
3. Identificar y acopiar el equipo de seguridad personal para la atención de la emergencia y establecer un centro de operación donde se instalará al equipo de respuesta inmediata.

Funciones del Equipo de Respuesta a Emergencias

Función del Coordinador Operativo.

1. Supervisar y coordinar todos los trabajos de control del incidente, aislamiento del área, evacuación del sitio, elaborar la lista de los elementos participantes.
2. Establecer y comunicar con claridad las funciones específicas que deberán instrumentar sus elementos de apoyo.
3. Verificar la presencia y función de sus asistentes en sitio y apoyo logístico.
4. Funcionar como enlace interno con las autoridades involucradas en el equipo de respuesta conjunta.

5. Subordinarse al Coordinador de Respuesta Conjunta de Incidente, cuando se forme.

Son asistentes:

A. Asistentes en sitio:

- Grupo de Rescate
- Primeros Auxilios
- Grupo de Aislamiento del Área de Control del Incidente.

B. Asistentes de apoyo:

- Enlace con el exterior
- Apoyo Logístico

Funciones de los Asistentes:

A. Asistentes en sitio

Del Grupo de Rescate:

- Apoyar al coordinador operativo, verificar la formación de los grupos de rescate, establecer las áreas de amortiguamiento, líneas de seguridad y áreas de maniobras de control.
- Verificar las condiciones del equipo, maquinaria e instalaciones de la empresa para la atención del incidente, red contra incendio, extinguidores, mangueras, equipo de bombeo, equipo de protección personal.
- Coordinar la participación de los grupos de rescate, preparar lista de elementos participantes y personal rescatado, instalar la estación del grupo de respuesta inmediata.

De los Primeros Auxilios.

- Coordinar las labores realizadas en los Servicios Médicos de la terminal portuaria.
- Prestar la atención médica de primera instancia a las personas que se han visto afectadas por el incidente.
- Coordinarse con los Servicios Médicos Municipales, IMSS, Cruz Roja y demás servicios médicos para proporcionar la información oportuna y adecuada de los afectados que hayan sido atendidos en primera instancia en los Servicios Médicos de la terminal portuaria.
- Verificar el establecimiento de la estación de primeros auxilios, área de prensa, área de asistencia técnica, combustibles, equipo de protección personal.
- Seguir las indicaciones del Coordinador Operativo y comunicarle logros y fallas.

- Integrarse al equipo de respuesta conjunta cuando éste se forme, bajo las instrucciones de elementos de Protección Civil o la autoridad competente según el caso.

Del Aislamiento del Área de Control del Incidente:

- Establecer la vigilancia de las áreas de seguridad, aislamiento del sitio y manejo de espacios de riesgo.
- Ejecutar las labores de control del incidente, operar la maquinaria y el equipo disponible para la atención del incidente.
- Asegurar la buena marcha del plan, asistir en indicaciones específicas del coordinador operativo.
- Apoyar a los Secretarios Técnicos, asegurar información técnica específica, lista de materiales químicos, riesgos asociados al incidente.

B. Asistentes de Apoyo

Del Enlace con el exterior:

- Establecer el enlace, previo acuerdo con el Coordinador General, con las autoridades locales, preparar los informes de prensa y atender a los medios de comunicación.
- Informar a las Unidad de Protección Civil y Emergencias el estado del incidente y la capacidad de respuesta real de la Empresa ante el incidente.
- Aplicar y supervisar los procedimientos internos de seguridad en el acceso a las instalaciones y comunicarlos a las instituciones o personas autorizadas a ingresar y verificar que se cumplan.

Del Apoyo Logístico:

- Supervisar la evacuación de oficinas, verificar las condiciones de seguridad ante actos de vandalismo, establecer los mecanismos de aseguramiento de bienes en coordinación con el enlace con el exterior.
- Garantizar el acopio de combustibles para las labores de emergencia, equipo de seguridad personal y maquinaria requerida coordinado con el asistente de emergencias.
- Verificar sistemas de apoyo adicionales a través de la participación de otras empresas o instituciones coadyuvantes.

Afortunadamente, durante el tiempo que operó la terminal portuaria, sólo se llevaron a cabo simulacros para verificar el grado de entendimiento y coordinación de los involucrados en llevar a cabo el Plan de Contingencias. La Capitanía de Puerto, a través de su entonces titular, Cap. Cristóbal González, mostró su beneplácito por el grado de coordinación logrado durante dichos simulacros, cabe destacar que el caso del Huracán, es muy poco probable que pudiera afectar a la Región, ya que de acuerdo a información del meteorológico de San Diego, el último Huracán registrado en la zona data del 2 de octubre de 1858[281], por lo que

[281] De acuerdo a datos proporcionados por el Instituto de Oceanografía Scripps de San Diego, California, E.U.A.

en poco más de 150 años la región no se ha visto afectada por este tipo de fenómenos. Cabe destacar que en 1984 se presentaron grandes marejadas destruyendo un buque petrolero de 900 TRB al estrellarse contra la costa, el cual era fletado por PEMEX quien tuvo que pagar el costo de dicha embarcación, por lo que deberá estar muy atento del informe meteorológico para no poner en riesgo alguna embarcación.

Por lo que toca a la amenaza de bomba, también es muy poco probable que sucediera, sin embargo, como la región empezaba a convulsionarse por las pugnas entre bandas rivales del narcotráfico, se decidió incluirlo como medida preventiva, y por supuesto, por sugerencia de la Capitanía de Puerto.

Búsqueda y Rescate.

Un aspecto que cobra vital importancia es la búsqueda y rescate de personas que viajando en el crucero turístico, éste pudiera sufrir algún tipo de eventualidad que pusiera en riesgo la vida de sus pasajeros. Aquí habría que poner mucho cuidado en lo que hablamos, como lo señala Salgado y Salgado en su Cátedra de Derecho Marítimo Capítulo XV *"Los Accidentes Marítimo"* cuando señala:

> *"Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 30 de mayo de 2006, hoy día vigente, hace una confusión con el salvamento marítimo y la búsqueda y rescate de las personas en peligro en el mar, siendo que ambos temas son diferentes, pues como ya dijimos antes, el salvamento marítimo se refiere al buque y a la carga que transporta, pero la búsqueda y rescate se refiere a las personas que se encuentran en peligro en el mar"*.[282]

Para nuestro caso de estudio se considera la búsqueda y rescate, ya que hablamos de personas y no de bienes los que se intenta poner a salvo, y ya que en primera instancia, es función de la Armada de México llevar a cabo dichas actividades de auxilio a las personas, en el Plan de Contingencias se contemplaba la ayuda en dichas labores a las realizadas por la Dependencia Federal, sin entorpecer su función y responsabilidad.

Mencionamos que es función de la Armada de México, ya que lo expresado se encuentra plasmado en la Legislación Nacional y en los Convenios Internacionales de los cuales México forma parte y que analizaremos a continuación.

La "*Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*", en la segunda fracción de su artículo 98 señala lo siguiente:

> *"Artículo 98*
> *"Deber de prestar auxilio*
> *"…*

[282] *José Eusebio Salgado y Salgado.* **Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo. Capítulo XV Los Accidentes Marítimos.** México. p. 38

"2. Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales".[283]

El "*Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar SOLAS",* de 1974 obliga a los Estados partes en su capítulo V, regla 7, a lo siguiente:

"Capítulo V
"…
"Regla 7
"Servicios de búsqueda y rescate:

"1. Todo Gobierno Contratante se obliga a garantizar la adopción de cualquier medida necesaria para mantener las comunicaciones de socorro y la coordinación en su zona de responsabilidad y para salvar a las personas que se hallen en peligro en el mar cerca de sus costas. Dichas medidas comprenderán el establecimiento, la utilización y el mantenimiento de las instalaciones de búsqueda y rescate que se juzguen factibles y necesarias, habida cuenta de la densidad del tráfico marítimo y los peligros existentes para la navegación, y proporcionarán, en la medida de lo posible, medios para la localización y el rescate de tales personas.

"2. Todo Gobierno Contratante se obliga a facilitar a la Organización la información correspondiente a los medios de búsqueda y rescate de que disponga y los planes que pueda tener para modificar los mismos.

"3. Los buques de pasaje a los que sea aplicable el capítulo I tendrán a bordo un plan de colaboración con los servicios pertinentes de búsqueda y rescate en caso de emergencia. El plan se elaborará conjuntamente entre el personal del buque, la compañía, según se define ésta en la regla IX/1, y los servicios de búsqueda y rescate, y en él se incluirán disposiciones relativas a la realización regular de ejercicios con objeto de comprobar su eficacia. El plan se preparará siguiendo las directrices elaboradas por la Organización".[284]

Éste mismo convenio en la parte B: *"Compromisos Contraídos por los Gobiernos Contratantes",* Reglas 5-1 *"Identidades del Sistema Mundial de Socorro, y Seguridad Marítimos"* en su párrafo 2 establece:

"Regla 5-1.

---

[283] *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. **Organización de las Naciones Unidas**. Montego Bay. 10 de diciembre de 1982. pp. 71-72.

[284] *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar SOLAS 1974, y su Protocolo de 1988: artículos, anexos y certificados.* **Organización Marítima Internacional** Londres, 2002. pp. 398-399.

"2 Todo Gobierno Contratante se compromete a garantizar que se toman medidas adecuadas para registrar las identidades del Sistema de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) y para que los centros coordinadores de salvamento puedan obtener información sobre dichas identidades durante las 24 horas del día. Cuando proceda, las organizaciones internacionales que mantengan un registro de las identidades serán notificadas por los Gobiernos Contratantes de tales asignaciones".[285]

Por su parte el "*Convenio internacional sobre Búsqueda y Rescate Marítimos"* de 1979 (Convenio SAR) estipula en su párrafo 2.1.1, que:

"2.1.1 Las Partes harán que se tomen las medidas necesarias para la creación de servicios adecuados de búsqueda y rescate de personas que se hallen en peligro cerca de sus costas, en el mar".[286]

Para tal efecto el párrafo 1.3.2 establece con que deberán contar las partes para efectuar dicha función y que a la letra señala:

"1.3.2 "Centro coordinador de salvamento". Centro encargado de promover la buena organización de servicios de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una búsqueda y salvamento".[287]

Asimismo, señala la manera en que podrá apoyarse para llevar las actividades de búsqueda y rescate que en su párrafo 2.4 señala:

"2.4 Designación de unidades de salvamento.
"2.4.1 Las Partes designarán:
"2.4.1.1 como unidades de salvamento, a servicios estatales u otros servicios públicos o privados apropiados o a servicios privados, que se encuentren debidamente situados y equipados, o a partes de los mismos, o bien,
"2.4.1.2 como elementos de la organización de Búsqueda y salvamento, a servicios estatales o a otros servicios públicos o privados apropiados o a elementos de los mismos que aún no resultando adecuados para ser designados como unidades de salvamento puedan participar en operaciones de búsqueda y salvamento, y definirán las funciones de estos elementos".[288]

Ahora bien existen dos Acuerdos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de Norteamérica sobre búsqueda y rescate, el

---

[285] *Ibídem.* p. 376
[286] *Convenio Internacional sobre Búsqueda y Rescate Marítimos SAR 1979.* **Diario Oficial de la Federación**. 20 de junio de 1986. p. 7.
[287] *Ibidem.* p. 6
[288] *Ibidem.* p. 9

primero de ellos: *"Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América para el envío de barcos con fines de Auxilio y Salvamento"*[289] que data de de 1936, aún vigente y el *"Acuerdo de cooperación entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de America sobre Búsqueda y Rescate Marítimo"*[290] fechado en 1989 y aprobado el 1991. Ambos mencionan, en términos generales, la voluntad de ambos países por preservar la seguridad de los navíos que naveguen por sus mares y como preservar su seguridad y la vida de sus pasajeros, delegando en la Secretaría de Marina y en el Coast Guard dicha función. El propósito de éstos es establecer las normas para la cooperación entre las autoridades de búsqueda y rescate marítimo de los Gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos y de los Estados Unidos de América, advirtiendo que podrán coadyuvar en las funciones de búsqueda y rescate cualquier embarcación que se encuentre cercana en dicho auxilio, no importando que alguna embarcación de la nacionalidad que fuere, pudiera navegar por sus mares para efectuar dichas labores.

Por lo que se refiere a la Legislación Mexicana, en ella se establece, en materia de búsqueda y rescate, primero en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su artículo 30, las atribuciones que deberá cumplir la Secretaría de la Marina Armada de México y que a la letra señalan:

> ***"Artículo 30.-*** *A la Secretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos:*
> ***"…***
> *"IV.- Ejercer:*
> *"a. La soberanía en el mar territorial, su espacio aéreo y costas del territorio;*
> *"b. Vigilancia de las zonas marinas mexicanas, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias, y*
> *"c. Las medidas y competencias que le otorguen los ordenamientos legales y los instrumentos internacionales de los que México sea parte, en la Zona Contigua y en la Zona Económica Exclusiva.*
> *"V.- Ejercer la autoridad para garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas, proteger el tráfico marítimo y salvaguardar la vida humana en la mar, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias.*
> *"…*
> *"VII.- Ejercer funciones de policía marítima para mantener el estado de derecho en las zonas marinas mexicanas;*
> *"VII bis.- Llevar a cabo la búsqueda, rescate, salvamento y auxilio en las zonas marinas mexicanas de conformidad con las normas nacionales e*

[289] *Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América para el envío de barcos con fines de Auxilio y Salvamento.* **Diario Oficial de la Federación**. 30 de marzo de 1936. pp. 1-2.

[290] *Acuerdo de cooperación entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de America sobre Búsqueda y Rescate Marítimo.* **Diario Oficial de la Federación.** 8 de Agosto de 1991. pp. 1-7.

internacionales, en su caso, en coordinación con las demás autoridades competentes;

"…

"XIX.- Celebrar acuerdos en el ámbito de su competencia con otras dependencias e instituciones nacionales o extranjeras, en los términos de los tratados internacionales y conforme a la legislación vigente;

"…".[291]

En su propia Ley Orgánica de la Armada de México se establece en su artículo 2 fracción V, lo siguiente:

"Artículo 2.- *Son atribuciones de la Armada de México, las siguientes:*

"…

"V. Salvaguardar la vida humana en la mar y en las aguas interiores, mediante operaciones de búsqueda, rescate y salvamento en las aguas marinas nacionales e internacionales y en todas aquellas en las que el Mando Supremo lo ordene";

"…"[292]

Por lo que se refiere a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, establece en su Título Sexto, *"De los Riesgos y Accidentes de la Navegación",* en su capítulo III, *"Búsqueda, Rescate y Salvamento",* que va del artículo 161 al 166 lo relativo a dicha actividad que a la letra señala:

"TÍTULO SEXTO DE LOS RIESGOS Y ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN
"CAPÍTULO III BÚSQUEDA, RESCATE Y SALVAMENTO

"Artículo 161.- *Por operación de salvamento se entenderá toda actividad realizada con el propósito de auxiliar a una embarcación, o bien para salvaguardar otros bienes que se encuentran en peligro en vías navegables o en otras zonas marinas, en términos de lo dispuesto por el Convenio de Salvamento Marítimo de 1989.*

"Por operación de búsqueda y rescate se entenderá toda actividad realizada con el propósito de rastrear y liberar a las personas que se encuentren en cualquier situación de peligro en el mar o en otras aguas.

"Cuando se lleven a cabo operaciones de búsqueda, rescate o salvamento, deberá hacerse del conocimiento de la autoridad marítima de inmediato mediante los medios

---

[291] *Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.* **Diario Oficial de la Federación**, 17 de junio de 2009. pp. 9-10.

[292] *Ley Orgánica de la Armada de México.* **Diario Oficial de la Federación**. 30 de diciembre de 2002, última reforma publicada DOF 12 de junio de 2009. p. 2

electrónicos disponibles y por escrito en el primer puerto de arribo dentro de las veinticuatro horas siguientes de la llegada de éste.

"Artículo 162.- *Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, estarán obligados a prestarles auxilio con el fin de efectuar su rescate, y sólo estarán legitimados a excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o para su propia vida.*

"Las consecuencias por el incumplimiento de esta obligación se regirán de acuerdo a lo dispuesto por el Código Penal Federal. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento de la misma.

"Artículo 163.- *La organización y dirección del servicio de búsqueda, rescate y salvamento marítimos corresponderá a la autoridad marítima conforme a lo dispuesto por el artículo 7 de esta Ley, la cual deberá determinar las estaciones de salvamento que deban establecerse en los litorales. La Secretaría estará facultada para autorizar a los particulares a establecer estaciones de salvamento de conformidad con lo dispuesto por el reglamento respectivo.*

"Artículo 164.- *La búsqueda, rescate y salvamento de las personas y embarcaciones dentro de la jurisdicción de la capitanía de puerto serán coordinados por su titular, quien estará facultado para utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del propietario o naviero, por el tiempo necesario que dure la operación.*

"Artículo 165.- *El salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses.*

"Artículo 166.- *Las operaciones de búsqueda, rescate y salvamento, así como las responsabilidades, derechos y obligaciones de las partes, se regirán respectivamente por los convenios internacionales en la materia.*

"Las partes de una operación de salvamento estarán legitimadas para celebrar contratos de salvamento mediante pólizas internacionales estandarizadas, mismas que serán reconocidas por las autoridades competentes en tanto no se

viole lo dispuesto por el tratado internacional de referencia". [293]

Aunado a lo expuesto en la legislación mexicana, El 10 de Septiembre de 1996, se creó la Comisión Intersecretarial de Seguridad y Vigilancia Marítima y Portuaria (CONSEVI), integrada por las secretarias de: Turismo (SECTUR), Energía (SENER), Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), Marina (SEMAR) y Comunicaciones y Transportes (SCT), con la finalidad de coordinar y supervisar las funciones ó actividades en materia de seguridad y vigilancia marítima, portuaria, pesquera, turística náutica y energética. Dicha Comisión, debería de sesionar trimestralmente, y fijar distintas normas para mejorar la seguridad tendientes a preservar la vida en el mar, no obstante, solicitamos información y buscamos en las páginas Web de las respectivas dependencias sin que encontráramos información referente a los alcances y logros de dichas reuniones, esperemos que no sea otra buena intención del Gobierno Federal.

Por último el 3 de Septiembre de 2007, se firmó el *"Acuerdo de Colaboración SEMAR-SCT, para garantizar la protección, seguridad y prosperidad Marítima y Portuaria",* El objetivo principal de este acuerdo es el de crear y determinar la forma en que operarán los Centros Unificados para la Atención de Incidentes Marítimos y Portuarios (CUMAR), en donde ambas Secretarías establecen los mecanismos de coordinación con las demás autoridades que tienen ámbitos territoriales de concurrencia en recintos portuarios y vías generales de comunicación por agua.

Para nuestro caso de estudio la Ley de Navegación abrogada, que era la que regulaba éste tipo de actividad, no hacía referencia a la búsqueda y rescate, por lo que fue por motu propio y de conformidad con lo establecido en el *"Convenio Internacional sobre Búsqueda y Rescate Marítimos, SAR"*, de 1979, que los inversionistas decidieron tener en consideración la adquisición de lanchas rápidas que permitieran el eventual rescate de los usuarios del crucero turístico, a pesar de que éste cumplía con todos los requisitos establecidos en el "*Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar SOLAS"* y bajo el cual se había obtenido el registro respectivo como lo vimos en el inciso 3.3.2.

Además debemos recordar que la Estación Naval de Búsqueda y Rescate (ENSAR) más cercana se encuentra en Ensenada, por lo que su capacidad de respuesta sería menos oportuna, por ejemplo, que la del Guarda Costas de los Estados Unidos de América, ya que la cercanía operativa de la terminal portuaria con el puerto de San Diego haría que ésta última reaccionara con mayor oportunidad ante cualquier eventualidad que se presentara en el crucero turístico.

Una vez que fuera construida la marina turística, el auxilio que pudiera prestarse a las embarcaciones recreativas debería responder con mayor prontitud, ya que en mayoría de los casos, dichas embarcaciones no cuentan con los implementos necesarios para poder soportar el embate del mar ante un posible naufragio. Solo a manera de ejemplo en la página Web del abogado Casey Gerry señala que *"El servicio de guardacostas estadounidense reportó que en 2002 más*

[293] *Ley de Navegación y Comercio Marítimos.* **Diario Oficial de la Federación.** 1 de junio de 2006. p. 46.

de 12.5 millones de barcos en general y personales (PWC) estaban registrados en los Estados Unidos. Especialmente, la popularidad de los vehículos marítimos personales, tales como el Jet-Ski y otras marcas, ha aumentado enormemente durante los pasados 20 años. Cada año el servicio de guardacostas registra más de 8,000 accidentes marítimos. Esto ha resultado en más de 4,000 heridas graves y 800 muertes anualmente".[294]

Destaca de lo analizado en relación a la búsqueda y rescate lo poco desarrollados que nos encontramos, sobre todo si tomamos en consideración la extensión de litorales de la república mexicana, por tal motivo me permito remitir al lector a la página Web de la Secretaría de Marina[295] en donde con fecha 16 de abril de 2008 se creó la Estación Naval de Búsqueda y Rescate de Ensenada, y si observamos la ubicación de dichas estaciones a nivel nacional las hace muy vulnerables a cualquier posible incidente que pudiera presentarse a alguna embarcación que se encontrara por ejemplo en Guerrero Negro, B.C:, la capacidad de respuesta de dichas estaciones.

Cuadro 13.- Ubicación de Estaciones de Búsqueda y Rescate SEMAR.

Fuente: *Sistema de Búsqueda y Rescate de la SEMAR* http://www.semar.gob.mx/sitio_2/armada-de-mexico/sistema-de-busqueda-y-rescate-de-la-secretaria-de-marina-armada-de-mexico.html

El procedimiento estándar que se implementaría por parte de Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V. ante alguna eventualidad para llevar a cabo las actividades de búsqueda y rescate, es el siguiente:

Una vez que ha sido recibida la solicitud de auxilio los capitanes de las lanchas rápidas y remolcador, así como cualquier otro navío que se encuentre en posesión de Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., se dirigirán a la zona y durante el trayecto cada una informará a la Capitanía de Puerto de Rosarito y a

[294] *Los Accidentes Marítimos.* http://www.cglaw.com/spanish/apg_pg29_Boating_Accidents.html
[295] *Sistema de Búsqueda y Rescate de la SEMAR* http://www.semar.gob.mx/sitio_2/armada-de-mexico/sistema-de-busqueda-y-rescate-de-la-secretaria-de-marina-armada-de-mexico.html

la Estación Naval de Búsqueda y Rescate de Ensenada de su ubicación y el rumbo que siguen para llegar al área del siniestro, mencionando el nombre del Capitán y la matricula de su embarcación.

Una vez en la zona del percance deberán:

1.- Iniciar las labores de rescate de pasajeros dando prioridad a los que se encuentren en agua y/o sujetos a algún elemento flotante.
2.- Ponerlos a buen resguardo, ya sea en una embarcación mayor, sea éste el remolcador o algún navío mayor.
3.- Asegurarse que los supervivientes que se encuentran a bordo de las lanchas salvavidas del crucero turístico, se encuentran bien, el implemento náutico esta en optimas condiciones y una vez que el Capitán o la autoridad marítima lo juzguen pertinente remolcarlos a un lugar seguro o iniciar el trasbordo de pasajeros a las embarcaciones de rescate.
4.- En cuanto se presente la autoridad marítima, sea esta de la Secretaría de Marina de México o del Guarda Costas de los Estados Unidos de Norteamérica coadyuvar en las operaciones de búsqueda y rescate y seguir las instrucciones que éstos emitan.
5.- En la medida de lo posible recabar el nombre, edad, si es posible, y sexo de los pasajeros rescatados, estado aparente de salud y condición médica, y cualesquiera necesidades médicas especiales.
6- Sí la autoridad marítima no se encuentra en la zona el Capitán de cada lancha, remolcador u otro navío deberá señalar las medidas adoptadas o se propongan adoptar, tomando siempre en consideración la adecuada atención de los supervivientes, de igual forma deberá informar que medidas tomarán para el desembarco de los supervivientes en un lugar seguro, así como el avance de las labores de rescate y la posible ayuda que pudiera necesitar para continuar con dichas actividades.
7.- Los Capitanes de las embarcaciones que prestan el auxilio, deberán mantenerse atentos de cualquier información meteorológica o instrucción que pudiera emitir la Capitanía de Puerto de Rosarito o bien de la Estación Naval de Búsqueda y Rescate de Ensenada.
8- Los Capitanes de dichas embarcaciones deberán tener como prioridad la atención que puedan recibir los supervivientes de los servicios médicos en tierra y ésta se determinará por la cercanía, ya sea de la terminal portuaria del Hotel Rosarito o bien del Puerto de San Diego, para que reciban dicha atención, dicho criterio solo variara por orden expresa de la autoridad que se encuentre presente en la zona.
9.- Ya que los Centros Coordinadores de Salvamento desempeñan un papel importante para garantizar las medidas de cooperación y coordinación de conformidad con las enmiendas a los Convenios SOLAS y SAR, lo cual esta fuera de la competencia de Playas de Rosarito Marina Resort S. A. de C.V., estos centros deben contar con planes efectivos para implementar las medidas de operación y coordinación (planes y acuerdos interinstitucionales o internacionales de ser necesario) con el fin de responder a todos los tipos de

situaciones de búsqueda y rescate, principalmente los cuales deberán incluir:

- el desembarco de los supervivientes del buque en que se encuentran;
- el traslado de los supervivientes a un lugar seguro;
- los arreglos con otras entidades (como aduanas y las autoridades de inmigración y de control fronterizo) mientras los supervivientes se encuentran a bordo del buque que presta auxilio, con respecto a la nacionalidad, la condición jurídica o las circunstancias de los supervivientes, incluyendo medidas provisionales para albergar a los supervivientes mientras se resuelven tales asuntos; y
- las medidas para liberar al buque tan pronto como sea viable, evitando retrasos excesivos, perjuicios financieros y otras dificultades ocasionadas por el hecho de prestar auxilio a las personas en el mar.

La búsqueda y rescate revisten vital importancia, si se desea que un mayor número de embarcaciones recreativas puedan viajar por aguas nacionales, con la consabida generación de divisas, pero tal y como lo señalamos en el inciso 4.1.2., referente a la Escalera Náutica Nacional, se deberá contar con la infraestructura necesaria para recibir a dichas embarcaciones y, en caso de ser necesario, poderles brindar el auxilio cuando así lo requieran.

4.5.1.5.- Actividades a Desarrollar.

Con la finalidad de que Inversiones Rosarito S.A. de C.V. pudiera delegar las actividades que se realizaran en la terminal portuaria, primero, y después en la marina, escollera y espigón, ésta autorizó y obligó a que Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V. llevara a cabo las siguientes actividades y cumpliera con las respectivas obligaciones:

- Operar barcos de pesca deportiva, avistamiento de ballenas, buceo y demás que en un futuro pudieran llevarse a cabo en dichas instalaciones, previo acuerdo con Inversiones Rosarito.

- Expender alimentos, vinos y licores sobre la terminal portuaria y barcaza, entregándole a Inversiones Rosarito un porcentaje de las ganancias, después de haber pagado los insumos, personal e impuestos que por ello se generen.

- Otorgar, con la anuencia de la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, permisos para la práctica de pesca deportiva.

- Dar mantenimiento al muelle, barcaza, barcos de pesca deportiva, jet ski, a costa de Playas de Rosarito Marina Resort, sin que Inversiones Rosarito deba erogar ningún recurso por dicho motivo.

- Administrar las actividades que se realicen en las instalaciones marítimas concesionadas a Inversiones Rosarito S.A. de C.V., así como realizar el cobro por el acceso a sus instalaciones portuarias ya sea por vía marítima o terrestre.

- Vender, expender, rentar o subarrendar equipo y cualquier tipo de implemento necesario para la práctica de pesca deportiva sea esta en embarcaciones y/o artefactos navales o la que se lleve a cabo sobre las instalaciones marítimas concesionadas.

- Prestar el servicio de transporte marítimo de pasajeros, turístico náutico, recreo, pesca, deportivas, remolcadores, artefactos navales, buques y demás embarcaciones de su propiedad o que se encuentren en su posesión, de acuerdo a lo estipulado por la legislación vigente en la materia.

- Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo de la terminal portuaria, embarcaciones, de conformidad con lo estipulado con Inversiones de Rosarito S.A. de C.V.

- Formular en conjunto con Inversiones de Rosarito S.A. de C.V., las reglas de operación de la terminal portuaria, que incluirán, entre otros, los horarios de operación; asignación de posiciones de atraque; vigilancia y control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre de la terminal portuaria

- Establecer un sistema de protección y vigilancia para evitar la presencia innecesaria de personas ajenas a la operación de las instalaciones y prestar el servicio de salvavidas para auxiliar en cualquier posible eventualidad, sobre este particular es factible la firma, previa autorización de Inversiones Rosarito, con las Direcciones de Seguridad Pública Municipal y de Protección Civil para contratar elementos de policía comercial para llevar a cabo la vigilancia y el cuerpo de salvavidas para que mantengan una base en la barcaza y puedan salir tanto en auxilio de los bañistas que se encuentren en las playas como en las Instalaciones de la terminal portuaria.

- Instalar en lugares de fácil acceso, equipos y sistemas contra incendios, verificar su buen funcionamiento y disponibilidad para uso inmediato, así como capacitar a las personas que deban operarlos.

- Contar con programas y/o planes de contingencia para seguridad y casos de siniestros o emergencias en las áreas concesionadas.

- No permitir o tolerar en las áreas concesionadas el establecimiento de centros de vicio, ni la práctica de actos que vayan en contra de la moral y las buenas costumbres.

- Informar a Inversiones Rosarito S.A. de C.V. de las modificaciones que por causas naturales o artificiales sufran las zonas concesionadas, inmediatamente de que tenga conocimiento da ellas.

- Observar las normas que en materia de impacto ambiental señale la autoridad competente para la operación de los servicios contratados.

- Cumplir las demás obligaciones que en materia de seguridad de las instalaciones, establezcan las disposiciones legales, administrativas y el título de concesión.

- Responder por su única y exclusiva cuenta por el incumplimiento de sus obligaciones frente a los Gobiernos Federal, Estatal y Municipal, los trabajadores, los usuarios y cualesquiera otros terceros, así como de los daños o perjuicios que se les ocasione con motivo de la operación de las áreas, obras e instalaciones donde sus servicios han sido contratados o por lo que de lo mismo se derive.

- Dar a las autoridades portuarias, marítimas, aduanales, sanitarias, migratorias y en general a las que deban actuar para el control y vigilancia de la operación de los bienes concesionados, las máximas facilidades que requieran para el ejercicio de sus funciones.

- Avisar de inmediato a la autoridad competente, sobre cualquier anomalía o violación a las disposiciones legales o administrativas aplicables.

- Permitir que las autoridades competentes e Inversiones Rosarito S.A. de C.V. puedan, en todo tiempo, verificar el estado físico y el funcionamiento de las áreas, obras, instalaciones y servicios contratados, así como el grado de cumplimiento de los compromisos establecidos en este instrumento, hacer la evaluación correspondiente y en su caso, ordenar las medidas que estimen necesarias.

- Mantener registros estadísticos sobre las operaciones y movimientos portuarios en las áreas concesionadas, incluidos los relativos a volumen y frecuencia de las operaciones, indicadores de eficiencia y productividad en general y a darlos a conocer a Inversiones Rosarito S.A. de C.V. y a las autoridades competentes que así lo requieran en los términos y formatos determinados por aquellas.

- Proporcionar la información contable que Inversiones Rosarito S.A. de C.V. le requiera, la cual deberá ser entregada a la brevedad posible

4.5.2 Inicio de Operaciones.

Previo al inicio de operaciones, se recibió la visita del entonces Titular de la Secretaría de Turismo Federal, Oscar Espinosa Villareal, quien realizó una inspección de la terminal portuaria, señalando que el proyecto desarrollado en el Hotel Rosarito, era viable para ser reproducido en otros puntos turísticos que cumplieran con las características de este, no obstante, su paso por esta Secretaría fue efímero ya que pesaba sobre el una denuncia interpuesta por el

ahora Gobierno del Distrito Federal por peculado y desvío de fondos de 420 millones de pesos, fue el mismo Gobierno del D.F. quien pidió su desafuero como Diputado con licencia a la propia Cámara de Diputados, siendo él todavía Titular de Turismo, por lo que tuvo que dejar su cargo y solicitar asilo político en Nicaragua, donde poco después fue recluido el penal de "El Chipote" esperando su extradición a México en donde sería juzgado por dicho delito. Ningún otro Secretario de Turismo ha vuelto a visitar las instalaciones Marítimo Portuarias y como hemos visto la actividad de esa Secretaría ha sido muy cuestionada por la poca actividad que realizan a favor de las empresas turísticas.

La salida de barco rumbo a Rosarito tuvo amplia cobertura regional, debido a los beneficios que otorgaría a la región, así lo demuestra la cobertura que se la dio en todos los medios de comunicación regional mexicanos y americanos[296], tanto impresos como electrónicos, el 15 de abril de 2000, marcaba, de acuerdo con los inversionistas y las autoridades locales, un parte aguas en la actividad turística de la región, las expectativas de crecimiento y consolidación de la actividad turística y económica no tendrían precedentes, se congregaron la mayoría de los habitantes del poblado, era la reunión no oficial más democrática que hubiera observado Rosarito, estaba desde el Gobernador hasta el ama de casa que querían ser participes de tan magno evento y se procedió a inaugurar con bombo y platillo la terminal portuaria del Hotel Rosarito.

Los principales encabezados fueron los siguientes:

"Inauguraron el Muelle Turístico en Rosarito"[297].
"Arriba el Primer Crucero. El transbordador turístico de la línea Commodore Cruise Lines, con una capacidad para 800 pasajeros, procedentes de San Diego, inauguró el nuevo embarcadero de Playas de Rosarito"[298].
"Gamblers chance a maiden voyage"[299]
"Un nuevo atractivo en Rosarito"[300]
"Muelle Turístico en Rosarito. El Gobernador Alejandro González Alcocer inauguró importantes instalaciones de promoción turística realizadas por el inversionista Hugo Torres Chabert[301]
"Todo esta listo para dar inicio al auge turístico de semana mayor"[302]
"Llegó primer barco crucero. Rosarito, puerta marítima. Inaugura González Alcocer el muelle; más impulso al sector turismo"[303].
"Se inaugura el Muelle"[304]

---

[296] *Zarpa Casino a Rosarito. El único casino flotante al sur de California atracará hoy por primera vez en el nuevo muelle de Rosarito y realizará nueve travesías por semana.* **Periódico Frontera.** Sección San Diego 14 de abril de 2000 Tijuana, México. p. 1
[297] *Inversión de 3.5 millones de dólares. Inauguraron el Muelle en Rosarito.* **El Sol de Tijuana.** 16 de abril de 2000. México. Primera Plana.
[298] *Inicia operaciones el Muelle. Arriba el Primer Crucero.* **Periódico Frontera**. Sección General. México. p. 4.
[299] *Gamblers chance a maiden voyage.* **San Diego Union Tribune.** Section B, City & County San Diego. EUA. 16 de abril de 2000. p. 1
[300] *Un nuevo atractivo para Rosarito.* **La opinión de Los Angeles**. Primera Sección. EUA. 16 de abril de 2000. p. 7.
[301] *Muelle Turístico en Rosarito.* **El Heraldo de Baja California.** Primera Sección. México. 16 de abril de 2000. p. 1.
[302] *Todo esta listo para dar inicio al auge turístico de semana mayor.* **La Voz de la Frontera.** Sección Tijuana. México. 16 de abril de 2000. p.1.
[303] *Llegó primer barco crucero. Rosarito, puerta marítima. Inaugura González Alcocer el muelle; más impulso al sector turismo.* **El Mexicano**. Primera Sección. México. 16 de abril de 2000. p. 1.
[304] *Se inaugura el Muelle.* **Ecos de Rosarito.** 14 – 20 de abril de 2000. México. p. 1.

En ninguna de estas notas periodísticas se hizo referencia a que los viajantes no pudieron desembarcar, lo cual hizo, a mediano plazo, poco atractivo el viajar en éste Crucero Turístico, por lo que sí en los primeros arribos la embarcación venía a su máximo de capacidad que era de 800 pasajeros, casi en los últimos era ocupado por aproximadamente entre 200 y 300 pasajeros.

A pesar de que el 5 de abril de 2000 ya había sido levantada el acta circunstanciada de culminación de obra y de manera económica se había autorizado el inicio de operaciones este se formalizó el 4 de julio de 2000, fecha en que ya había dejado de llegar el crucero turístico y que analizaremos más adelante, mediante oficio N° 115.833.00 girado por la Dirección General de Puertos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la SCT, en el cual se mencionaba entre otras condiciones las siguientes:

- Las Embarcaciones no deberían sobrepasar las 13,800 toneladas de desplazamiento a una velocidad de 0.15 metros por segundo.

- Dado que las embarcaciones podrán atracar, en una primera etapa, sin el rompeolas y el espigón, las maniobras se realizaran con el apoyo de tres boyas de amarre y un ancla del mismo barco para que dicha velocidad de atraque no sea rebasada.

- Los parámetros de operación, oleaje, corrientes y vientos máximos serán determinados con base en la experiencia de los Pilotos de Puerto y la Capitanía de Puerto.

- Además responsabilizaba a la Concesionaria de la seguridad y operación de la terminal portuaria, por lo que la conminaba a mantener vigentes los permisos, licencias, autorizaciones, seguros y fianzas que mencionaba la concesión a fin de mantener la operabilidad de la misma.

Las dos primeras condiciones fueron señaladas ex profeso a las características de la embarcación (Ver Anexo 15. Características y Certificados de la Embarcación) y las condiciones de la terminal portuaria, sobre este particular es importante acotar, que debido a las dificultades para amarrar, se decidió que contara con tres boyas de amarre para estabilizar la embarcación (lo cual explicaremos con más detalle en el siguiente inciso). En lo relativo a la operación y condiciones climatológicas, es decir todas las cuestiones relativas a la seguridad en la Navegación, están mencionadas en la Ley de Navegación en los artículos 7 y 8 de la Ley derogada del 23 de diciembre de 1993 y en los artículos 8 y 9 de la Ley vigente del 1 de junio de 2006, así como en la misma Concesión. Y por lo que toca a la última condición de no cumplirse con ella es una causal de revocación de la Concesión.

El crucero Turístico, estuvo arribando a la terminal portuaria del 15 de abril de 2000 y hasta el 3 de junio del mismo año, en total 49 días en los cuales realizó 38 arribos registrados, las principales causas por las cuales dejo de hacer su recorrido del Puerto de San Diego a estas instalaciones Portuarias serán analizadas en el inciso siguiente, sólo diremos que el gozo se fue al pozo debido

a la toma de decisiones rápidas que ya hemos mencionado en los subcapítulos 3.3. y 3.4.

4.5.3 Incidentes durante el arribo del Crucero Turístico.

Previo a la inauguración de la terminal portuaria, la embarcación “M/V ENCHANTED SUN”, que pretendían hacer el recorrido del Puerto de San Diego, California, en los Estados Unidos de Norteamérica a la terminal portuaria del Hotel Rosarito, arribó al primero de ellos el 26 de febrero de 2000, durante su recorrido desde el Puerto de Nassau, Bahamas, vinieron trabajando en las remodelaciones y adecuaciones necesarias para que funcionara como un Crucero Turístico con Casino a bordo, y las cuales culminarían durante su estadía en el Puerto de San Diego y hasta su inicio de operaciones.

Dichos trabajos fueron concluidos a finales de marzo de 2000, por lo que se decidió que el Capitán de la embarcación comenzara a reconocer la ruta que trabajaría e intentara hacer acercamientos a la terminal portuaria del Hotel Rosarito, para que el día de la inauguración no surgieran contratiempos y la tripulación comenzara a tomar las medidas necesarias para el adecuado amarre de la embarcación.

La primera vez que el “M/V ENCHANTED SUN” hizo su aparición en el frente costero del Hotel Rosarito había una gran expectativa respecto a las maniobras que deberían seguirse para el adecuado amarre de la misma. Sin embargo, fue en este momento donde se confirmó que la decisión tomada por el Cap. Rodolfo Spinelli, y que fue analizada en el Subcapítulo 3.4, no fue la correcta y se comenzó a tomar otra serie de decisiones poco afortunadas que en el corto plazo marcaron el destino de la terminal portuaria.

Cuando el Capitán de la embarcación, Cap. Ricardo Araiza, trato de colocar la embarcación en la posición tradicional, paralelo a la playa, la marea lo movió aceleradamente contra los duques de alba, por lo que se decidió que, a pesar de contar con un remolcador, nunca se podría colocar en la posición que se había determinado ya que por la fuerza del oleaje y el peso de la embarcación barrería con los duques de alba y parte de la terminal portuaria, el remolcador no sería suficiente para contener la fuerza con que se desplazaría el crucero.

Luego entonces se decidió que la posición adecuada era la mediterránea a la cual se había opuesto durante las negociaciones el Cap. Spinelli, por lo tanto de los dos duques de alba que se habían colocado sólo se utilizaría uno, el ubicado más al sur, sin embargo, las defensas que ya estaban colocadas en los mismos no serían usadas y se colocaron dos llantas que haría las veces de defensa (Ver Anexo 16. Posición de Atraque y Amarre). Para lograr la estabilidad durante el amarre de la embarcación, sería necesario colocar tres boyas que permitieran dar estabilidad a la misma.

En ese momento inició una carrera contra el tiempo ya que estaba programada la inauguración de la terminal portuaria aproximadamente 15 días después de esta toma de decisión, se tuvo que contactar con la Aduana Marítima, para que hiciera la inspección de las mismas “in situ”, y corroborara los pedimentos aduanales de las anclas, cadenas y boyas sobra la barcaza que las transportaría y colocaría en la posición “mas adecuada” la cual nuevamente fue definida por el Cap. Rodolfo Spinelli.

No pretendo que se tome como algo personal el hecho de mencionarlo constantemente en esta serie de errores, pero como era el encargado de las operaciones marítimas de la Naviera, la confianza de ellos hacía éste era absoluta. Cuando el remolcador traía los implementos de amarre arriba de la barcaza estaba todo armado para que fueran soltados en la posición que se pretendía, no había margen de error, ya que el reposicionar una boya con sus implementos, cadena y ancla, es muy laborioso y costoso, amén del problema del tiempo. Debo mencionar que esta colocación se dio dos días antes de que se inaugurara el muelle.

El primer implemento de amarre se tiro en la parte norte de la terminal portuaria, el segundo en la zona sureste y en tercero en la suroeste (Ver Anexo 17. Ubicación Boyas Terminal Portuaria). Si se observa el anexo mencionado se podrá observar que la Boya Norte no trabajaría, ya que al tirar el cabo de amarre, pasaba por entre los tubos de la terminal portuaria, lo cual hacía inviable la sujeción y estabilización de la embarcación, por lo que nunca fue utilizada. La Boya Sureste estaba ubicada muy cerca de la Zona de rompientes por lo que tampoco trabajo adecuadamente, además de que después se comprobó que era necesario que las boyas fueran ubicadas en la parte poniente para evitar que la embarcación recalara hacia la costa y pudiera encallar.

Cuando se trato de barloar la embarcación, situar la embarcación al lado del muelle, y se trato de arrejerar, sujetarla con una ancla y una boya por la Proa y otra boya por la Popa, la única boya que trabajó a medias fue la suroeste, con ésta y con el ancla la embarcación se pudo acoderar apenas, pero ésta, estaba ubicada muy cerca del área donde amarraría el Crucero por lo que el cabo de amarre no tenía la perpendicular adecuada para hacer una correcta estabilización de la nave. El otro punto con el que se trató de estabilizarla fue el ancla de la propia nave, lo cual no era suficiente.

La bita que se encontraba sobre el Duque de Alba tampoco logró estabilizarla o fue insuficiente, también porque estaba demasiado vertical la “boza”, cabo de amarre, para que trabajara adecuadamente, inclusive en el primer intento de amarre, fue tanto el esfuerzo que hizo el cabo debido a que la tripulación encargada del cabrestante lo forzaba para cobrar cabo y acercarse al Duque de Alba, que este se reventó. El remolcador empujaba al crucero hacía el duque de alba pero también era insuficiente para lograr estabilizarla y poder hacer el desembarque de pasajeros de manera segura y adecuada. Se presentaban cuatro movimientos que deberían ser controlados “arfada”, acción de cabeceo, oscilación longitudinal de una embarcación, subir y bajar la embarcación a causa del oleaje; “balanceo”, oscilación transversal de una embarcación, movimiento

acompasado que hace la embarcación de babor a estribor; “separación”, acción que presentaba la embarcación por el movimiento de la mar al hacer que la embarcación se alejara del Duque de Alba, y el “movimiento”, variación este-oeste que realizaba la embarcación al tratar de ubicarse en el punto de atraque por los trabajos de los diferentes implementos de amarre -ancla, bita, cabo a boya y remolcador- para ubicarlo en el área de desembarque.

Debido a esos cuatro movimientos la pasarela nunca pudo ser ubicada en la cubierta principal del crucero para que los pasajeros, que no estaban acostumbrados a los movimientos de una embarcación, pudieran dar el paso hacia la pasarela y poder desembarcar.

De haber optado por la posición mediterránea, como se tenía contemplado desde el principio, los dos duques de alba le hubieran dado estabilidad al amarre de la embarcación evitando de entrada la “separación” y el “movimiento”, toda vez que las dos bitas colocadas en los duques de alba le hubieran dado estabilidad a la embarcación evitando que se separara y se moviera permitiendo "pairear" la nave, estar en la mar parada o quieta una embarcación. De igual forma se hubiera evitado el “balanceo”, el único que hubiera seguido es el de “arfada”, sin embargo, este sería “pecata minuta”, ya que sería absorbido a lo largo de la eslora de la embarcación, pudiendo muy bien colocar la barandilla para realizar el desembarque de pasajeros, la cual únicamente haría pequeñas variaciones proa a popa por la “arfada” de la nave.

Ante esta problemática la administración de “CORONADO SEAS, LLC”, decidió construir en el área de desembarque de pasajeros una torre que le diera estabilidad a la pasarela donde se suponía que desembarcarían los pasajeros, se pretendía evitar que la pasarela descansara en la parte del estribor de la embarcación y que llegará al centro de la cubierta principal evitando con ello, se pensó, movimientos bruscos que pudiera generar la misma embarcación por los cuatro movimientos que hemos señalado.

Nada más alejado de la realidad, al continuar sin poder controlar esos cuatro movimientos la pasarela efectivamente llegaba al centro de la cubierta al estar fija, pero el crucero seguía haciendo los mismos movimientos por lo que imaginemos un estilógrafo invertido, en donde la pluma estaba fija y la hoja de papel era la que se movía, dibujando líneas al capricho de la dirección del viento y la mar. Con dicho implemento sólo logró desembarcar Manuel Gamboa, quién arriesgó a su familia, dos hijos y esposa, para demostrar que era viable dicha manera de desembarque, nadie lo creyó correcto.

A pesar de que sólo desembarcaron en la terminal portuaria cuatro personas (Manuel Gamboa y familia), el crucero turístico arribo en 38 ocasiones y transportó 8,996 pasajeros, de haber continuado la tendencia que se observaba la terminal portuaria de Rosarito se hubiera constituido en el Puerto con mayor número de embarcaciones recibidas en el Océano Pacífico con 283, superando a Ensenada que para el 2000 había recibido 219 embarcaciones y se convertiría en la tercera terminal portuaria con más arribos a nivel nacional sólo detrás de Playa de Carmen y Cozumel, ambas en Quintana Roo.

Cuadro 14. SERIE HISTORICA DEL ARRIBO DE CRUCEROS(*)

PUERTO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
OCEANO PACIFICO	**821**	**779**	**913**	**939**	**1,202**	**1,609**	**1,462**	**1,616**
ROSARITO, B.C.	38							
ENSENADA, B.C.	219	240	156	193	259	251	258	293
SAN CARLOS, B.C.S.						16		12
CABO SAN LUCAS, B.C.S.	181	193	242	240	286	348	298	349
PICHILINGUE, B.C.S.		4	11	21	14	24	5	14
PUERTO ESCONDIDO, B.C.S.						34	56	44
LORETO, B.C.S.						43	61	80
LA PAZ, B.C.S.						46	55	46
SANTA ROSALIA, B.C.S.		2	2	2	4	9	6	12
GUAYMAS, SON.		5		3	8	8	9	4
TOPOLOBAMPO, SIN.					2	12	2	11
MAZATLAN, SIN.	108	105	163	149	176	223	201	196
PUERTO VALLARTA, JAL.	124	120	173	164	210	259	235	234
MANZANILLO, COL.	10	5	5	13	34	50	37	38
ZIHUATANEJO, GRO.	35	21	38	29	54	86	62	81
ACAPULCO, GRO.	90	70	94	95	109	146	123	135
HUATULCO, OAX.	16	14	29	30	46	54	53	58
PUERTO CHIAPAS, CHIS.							1	9
GOLFO Y CARIBE	**1,650**	**1,434**	**1,629**	**1,742**	**1,845**	**1,658**	**1,535**	**1,555**
ALTAMIRA, TAMPS.	3	13						
VERACRUZ, VER.	14	4	2	1	8	9	1	
DOS BOCAS, TAB.			1	1				
SEYBAPLAYA, CAMP.			1	1				
PROGRESO, YUC.	46	14	86	81	118	90	80	115
CANCUN, Q. ROO	22	55	1	14	64	37	1	
PUERTO MORELOS, Q. ROO	15	17	5			19		
PLAYA DEL CARMEN, Q. ROO	538	395	96	53	11	4	9	6
COZUMEL, Q. ROO	882	796	1,171	1,305	1,302	1,124	989	1,052
PUNTA VENADO, Q. ROO	130	103	125	111	101	81	104	97
MAJAHUAL, Q. ROO		37	141	175	241	294	351	285
TOTAL	**2,471**	**2,213**	**2,542**	**2,681**	**3,047**	**3,267**	**2,997**	**3,171**

(*) Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.
http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/estadisticas/anuarios/2007ver3/index.html

En el rubro de arribo de pasajeros no creo que sea correcto hacer una proyección en base a los datos registrados por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante y que se presentan en el siguiente cuadro, ya que debido a los problemas de desembarque se inhibió la demanda por parte de los sandieguinos a viajar en este crucero turístico, ya que cuando recién inició operaciones el mismo, el barco venía a su máxima capacidad y en cuanto se corrió la voz de los problemas de desembarco, este disminuyó a menos de la mitad de su capacidad.

CUADRO 15. SERIE HISTORICA DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS(*)

PUERTO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
CRUCEROS 1/	**3,189,365**	**3,331,550**	**4,720,106**	**5,237,822**	**6,262,853**	**6,537,783**	**6,198,177**	**6,490,997**
OCEANO PACIFICO	1,304,832	1,309,158	1,699,811	1,749,629	2,293,116	2,915,876	2,632,883	2,939,942
ROSARITO, B.C.	8,996	-	-	-	-	-	-	-
ENSENADA, B.C.	336,593	421,909	319,019	442,767	568,725	592,981	596,456	665,480
SAN CARLOS, B.C.S.	-	-	-	-	-	1,632	-	1,192
CABO SAN LUCAS, B.C.S.	263,557	275,789	407,464	408,649	510,646	619,503	554,184	675,101
PICHILINGUE, B.C.S.	-	3,558	12,690	22,898	17,017	24,101	5,912	19,754
PUERTO ESCONDIDO, B.C.S.	-	-	-	-	-	1,790	2,922	2,520
LORETO, B.C.S.	-	-	-	-	-	18,630	6,818	15,097
LA PAZ, B.C.S.	-	-	-	-	-	3,906	5,054	2,986
SANTA ROSALIA, B.C.S.	-	2,168	2,259	2,261	2,455	1,375	312	607
GUAYMAS, SON.	-	424	-	165	728	761	727	190
TOPOLOBAMPO, SIN.	-	-	-	-	2,630	14,417	2,773	12,944
MAZATLAN, SIN.	225,804	219,013	345,603	310,936	370,818	472,826	444,363	425,088
PUERTO VALLARTA, JAL.	237,381	239,090	362,248	324,850	420,186	543,518	503,407	503,495
MANZANILLO, COL.	10,351	7,996	8,317	18,670	51,811	99,514	78,559	80,499
ZIHUATANEJO, GRO.	50,804	26,510	61,238	43,290	92,853	170,406	128,627	155,650
ACAPULCO, GRO.	154,860	97,161	144,105	136,838	187,477	266,320	224,261	268,875
HUATULCO, OAX.	16,486	15,540	36,868	38,305	67,770	84,196	78,371	99,570
PUERTO CHIAPAS, CHIS.	-	-	-	-	-	-	137	10,894
GOLFO DE MEXICO Y MAR CARIBE	1,884,533	2,022,392	3,020,295	3,488,193	3,969,737	3,621,907	3,565,294	3,551,055
ALTAMIRA, TAMPS.	61	139	-	-	-	-	-	-
VERACRUZ, VER.	12,939	4,497	3,109	1,909	9,971	16,583	83	-
DOS BOCAS, TAB.	-	-	86	86	-	-	-	-
SEYBAPLAYA, CAMP.	-	-	87	73	-	-	-	-
PROGRESO, YUC.	22,676	12,941	128,432	159,983	255,783	191,745	160,842	239,520
CANCUN, Q. ROO	33,575	12,059	25	22,223	105,322	62,231	385	-
PUERTO MORELOS, Q. ROO	2,003	2,138	688	-	-	994	-	-
PLAYA DEL CARMEN, Q. ROO	183,957	183,309	78,802	33,936	10,102	1,124	17,436	7,295
COZUMEL, Q. ROO	1,504,603	1,595,417	2,343,135	2,708,913	2,862,039	2,519,179	2,350,834	2,488,190
PUNTA VENADO, Q. ROO	124,719	136,473	173,375	186,606	176,093	179,788	221,927	207,950
MAJAHUAL, Q. ROO	-	75,419	292,556	374,464	550,427	650,263	813,787	608,100
TRANSBORDADORES 2/	**4,210,652**	**4,175,142**	**3,995,189**	**4,605,396**	**5,480,751**	**4,923,403**	**5,787,048**	**6,271,012**
OCEANO PACIFICO	356,981	309,583	239,006	248,053	295,332	310,600	333,221	369,456
PICHILINGUE, B.C.S.	-	-	-	43,039	78,734	94,560	98,018	123,503
LA PAZ, B.C.S.	170,225	146,780	113,730	73,026	53,981	49,119	43,022	39,936
SANTA ROSALIA, B.C.S.	15,302	13,756	8,938	3,520	6,728	6,310	9,113	6,589
GUAYMAS, SON.	14,377	12,930	6,326	3,696	6,025	5,294	8,618	5,500
TOPOLOBAMPO, SIN.	69,077	49,370	47,069	63,565	87,741	115,161	127,014	150,246
MAZATLAN, SIN.	88,000	86,747	62,943	61,207	62,123	40,156	47,436	43,682
GOLFO DE MEXICO Y MAR CARIBE	3,853,671	3,865,559	3,756,183	4,357,343	5,185,419	4,612,803	5,453,827	5,901,556
PUNTA SAM, Q. ROO	102,130	90,632	85,235	116,343	122,765	99,127	107,588	109,266
PUERTO JUAREZ, Q. ROO	607,439	670,840	588,520	694,462	977,518	417,679	1,230,612	1,304,625
ISLA MUJERES, Q. ROO	763,902	772,869	776,229	857,842	1,062,750	1,126,115	1,352,713	1,432,206
PUERTO MORELOS, Q. ROO	34,730	33,642	28,909	3,066	333	-	-	-
PLAYA DEL CARMEN, Q. ROO	1,153,476	1,144,718	1,130,844	1,296,851	1,422,654	1,374,145	1,256,687	1,415,595
COZUMEL, Q. ROO	1,190,262	1,152,669	1,143,709	1,344,829	1,514,829	1,507,888	1,416,000	1,536,363
PUNTA VENADO, Q. ROO	1,732	189	2,737	43,950	84,570	87,849	90,227	103,501
TOTAL	**7,400,017**	**7,506,692**	**8,715,295**	**9,843,218**	**11,743,604**	**11,461,186**	**11,985,225**	**12,762,009**

1/ A partir del año 2005 se incluyen los pasajeros en cruceros ecoturístico
2/ Incluye movimiento costero
(*) Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.
http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/estadisticas/anuarios/2007ver3/litoral/nacional/tablas/ncpa03.html

Sin embargo, si consideramos que se tenía contemplado que la embarcación arribaría en dos ocasiones de manera cotidiana operando el 80% del año, debido a mal tiempo y por cuestiones de mantenimiento, lo cual sería un número bastante conservador, serían 292 días en los cuales se pensaría que pudiera arribar la embarcación con dos arribos durante ese lapso nos arrojaría 584 arribos a una capacidad del 80% serían 640 pasajeros, lo cual arrojaría 373,760 pasajeros. Colocándola nuevamente por encima de Ensenada y como la primera terminal portuaria en el Pacífico Mexicano en movimiento de pasajeros.

Parecerían números muy alegres, pero eran proyecciones que se habían realizado para medir la rentabilidad de la operación tanto de la terminal portuaria como del crucero turístico, ahora bien debemos considerar además el otro crucero que se tenía contemplado de Los Ángeles, California, el cual vendría a fortalecer lo aseverado anteriormente, en lo relativo a que esta pudo haberse convertido en la terminal portuaria con mayor número de arribos y pasajeros transportados en el Pacífico Mexicano, y en la tercera a nivel nacional, sólo detrás de los destinos tradicionales para los cruceros turísticos del Caribe, que son Playa del Carmen y Cozumel.

Además, si se construyera la escollera el porcentaje de operación sería mayor, ya que los días en que se restringe la navegación en la región no llegan a alcanzar los 15 días y en nuestro supuesto de operación consideramos 73 como no operables, inclusive si le sumáramos a los 15 de mal tiempo otros 20 días de mantenimiento quedarían 30 días más de operación con 90 arribos contando los cruceros de San Diego y Los Ángeles, lo cual haría mucho más rentable dicha operación.

4.5.4 Suspensión Abrupta de Operaciones.

Después de los errores de las boyas de amarre y la torre de desembarque, el compromiso ahora, era construir en el menor tiempo posible la escollera que diera protección a la embarcación y poder realizar el mayor número de arribos de manera segura, contraviniendo la decisión apresurada de la recuperación rápida de los recursos cuando se optó por lo urgente en contra de lo importante. Incluso se contaba ya con una cotización para la celebración de dicha obra (Ver Anexo 18 Cotización para la Construcción de Escollera). Las partes estaban de acuerdo en hacer una mayor inversión y lograr dicho objetivo sin embargo, dos de las tres partes del Joint Venture “CORONADO SEAS, LLC”, (Viejas Casino y ““COMMODORE CRUISE LINES, LTD””, sin tener en cuenta a Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V.), negociaron la salida de la primera quien decidió abandonar el Proyecto, a pesar de haber aceptado dicho acuerdo previamente entre los tres.

La salida de Viejas Casino, consistía en que ésta recibiría, por su aportación inicialmente hecha, las máquinas de juego (450) que venían a bordo de la embarcación, así como los demás implementos del casino, COMMODORE accedió a dicha propuesta, pues de acuerdo a su apreciación la indemnización era menor a la aportación hecha. El argumento de Viejas Casino, consistía en que el ser parte de un proyecto que no estaba funcionando adecuadamente ponía en riesgo su prestigio en la Ciudad de San Diego de donde estaba partiendo el

crucero turístico, aunque en el fondo era otra su intención, como veremos en el inciso siguiente.

Al ya no contar con las máquinas de juego y demás implementos de casino, el barco era inviable financieramente, ya que la mayoría de los ingresos que captaba "CORONADO SEAS, LLC", provenían de esa actividad. Por tal motivo el domingo 4 de junio de 2000, la embarcación salió con rumbo a Seattle, Washington, en donde hicieron el desembarque de la maquinaria y equipo de casino, para trasladarlo a la Cd. de San Diego, sin que Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V., pudiera hacer nada, ya que inclusive desconocía el destino y ruta que cubrió la embarcación.

Ante esta eventualidad Hugo Torres Chabert, concedió una entrevista al semanario local "Ecos de Rosarito" en la cual señaló que el Proyecto continuaría pero:

> *"Para permitir el desembarco de pasajeros se presentan dos posibilidades: una es que se fondee el crucero aproximadamente a una milla de la costa y que las personas bajen en una lancha de desembarco y la otra será esperarse a que llevemos a cabo la construcción del rompeolas que daría una protección permanente a los barcos atracados en el muelle. Ambas opciones representan una inversión adicional. En el caso de la construcción de la escollera o rompeolas ya nos encontramos en pláticas muy avanzadas con dos instituciones de crédito y se espera obtener el financiamiento adecuado en poco tiempo. Después de terminar la escollera o rompeolas, la tercera y última parte de este proyecto es terminar la marina, o sea ampliar el rompeolas hacía el sur y construir un espigón para prevenir el azolve de la zona de la marina.*[305]

El 28 de junio de 2000, el columnista Oscar Genel, en su espacio "*Primera Plana*" del Periódico Frontera, señalaba que era necesario que el Gobierno Federal hubiera apoyado el Proyecto de Rosarito al señalar

> "*Mientras Don Hugo (Torres Chabert), trabajaba intensamente haciendo su muelle, el Gobierno Federal debió de haber construido la escollera con dinero del contribuyente. No fue así porque faltó capacidad de gestión de las autoridades estatales. Don Hugo trabajo solo… Éste es el momento que necesita el Gobernador Alejandro González Alcocer para demostrar que no está de mas en Palacio de Gobierno, y que gestionar lo que haga falta en el Gobierno Federal es tanto como saborear un taco de pescado en Rosarito*"[306].

El golpe que recibió el Proyecto, no lo ha podido superar y aunque se buscaron algunas alternativas para revivir la actividad marítimo portuaria en las instalaciones del Hotel Rosarito, lo cierto es que estas no lograron el objetivo que se perseguía, como lo veremos en el inciso 4.5.5.

---

[305] *El Proyecto sigue Adelante.* **Ecos de Rosarito.** México. Semana del 9 al 15 de junio de 2000. pp. 1 y 20.
[306] *Oscar Genel. Columna Primera Plana. Escollera en Rosarito.* **Periódico Frontera.** Primera Sección. México. 28 de junio de 2000. p. 7.

4.5.4.1 Aprobación de la Propuesta 1A.

Desde la incorporación de Viejas Casino, como socio del Joint Venture, “CORONADO SEAS, LLC”, existieron, por parte de Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V., dudas respecto a su compromiso para con el proyecto, no obstante, como ya vimos en el subcapítulo 3.7., la insistencia por parte de ““COMMODORE CRUISE LINES, LTD””, de adquirir recursos frescos para el proyecto permitieron su ingreso al proyecto.

Las dudas de Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V., se fundaban en el hecho de que por esas fechas, mediados de 1999, habían iniciado en San Diego un movimiento en el cual pedían que se les autorizaran las maquinas tragamonedas, llamadas “Slot Machine”. Sobre este particular es pertinente mencionar que antes de la aprobación de la propuesta 1A, en los Casinos de las Reservaciones Indígenas se permitía la utilización de máquinas de juego, que inclusive eran controladas por el azar mediante sistemas computacionales que incluían las mismas máquinas y que estaban conectadas a una computadora central, pero la diferencia es que no arrojaban monedas, sólo un boleto con el cual era intercambiado por regalos u obsequios en la mayoría de los casos con un precio mayor al que registraba el boleto del premio, lo cual no era atractivo para los usuarios de las maquinas de juego.

El 7 de marzo de 2000 se sometió a la consideración de la población del estado de California la posibilidad de que, fueran las mismas reservaciones quienes se autorregularan, respecto a las actividades de juego que en las mismas se llevaban a cabo, otorgando el 64.6% de la población su aprobación para que se diera tal autorregulación, y para el Condado de San Diego esa votación fue aún mayor, obteniendo el 71% de aceptación, por lo que a partir de esa fecha Viejas Casino podía contar con las famosas “Slot Machine”, que si bien manejaban monedas del propio Casino, ahora eran intercambiadas por dinero en efectivo igual que en cualquier otro Casino del Mundo.

Previo a esta autorización los Casinos de las Reservaciones Indígenas, captaban la mayoría de sus recursos del juego de Bingo y de las mesas de póker que estaban autorizadas para funcionar en los mismos, en estas últimas ellos se convertían sólo en comisionistas, es decir permitían el juego e inclusive ellos administraban a los “Dealers” que estaban en las mesas pero sólo se cobraba un porcentaje de lo jugado en la mesa.

A partir de la autorización, los Casinos de las Reservaciones de Nativos Americanos se volcaron a los fabricantes de máquinas de juego, era tal la demanda que había listas de espera para poder cumplir con la demanda de las mismas. Cuando Viejas Casino, decide abandonar el Proyecto y salir del Joint Venture “CORONADO SEAS, LLC”, lo único que tenía que hacer era la instalación de líneas de alimentación eléctrica que dieran energía a las mismas.

Cuando Viejas Casino recibió las máquinas en Seattle, Washington, el 5 de junio de 2000, sólo tuvo que trasladarlas a sus instalaciones y empezar a

funcionar a finales de ese mismo mes o principios de julio de 2000, convirtiéndolo en el Primer Casino de San Diego en contar con esas maquinas de juego.

Desde la aprobación de la propuesta 1A Viejas Casino, ha tenido un crecimiento espectacular el cual le ha permitido diversificar su economía, como lo vimos en el subcapítulo 3.7.

Por lo que se refiere a ""COMMODORE CRUISE LINES, LTD"" a partir del 3 de junio de 2000, fecha en que dejó de arribar el crucero a las instalaciones Portuarias del Hotel Rosarito, inicio su debacle, las otras embarcaciones que tenía trabajando sobre todo en Florida y Nuevo Orleans tuvieron una serie de problemas en su operación y un año después se declaró en bancarrota, la cual no pudo superar y la empresa salió a remate.

4.5.5 Propuesta de Alternativas de Solución.

Aunque se tenía la experiencia y el conocimiento de que la terminal portuaria del Hotel Rosarito, funcionaría si se llevaba a cabo la construcción de la escollera como obra de protección que le diera certeza a las embarcaciones para poder amarrar correctamente en las instalaciones marítimo portuarias que se habían construido, se intentó llevar a cabo una serie de alternativas que no lograron el objetivo deseado, sin embargo, las mencionamos aquí como muestra del compromiso que había para poder iniciar operaciones y de manera paralela construir la escollera antes mencionada.

Escolleras y Marina

En relación a la construcción de las obras de protección y la eventual construcción de la marina turística, de conformidad con las pláticas llevadas a cabo por el Presidente del Consejo de Administración de Inversiones Rosarito S.A. de C.V. y el Administrador Único de las empresas Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V. y Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V., es el de que la primera aportará el 50% del costo de la obra que acuerden en conjunto y el otro aportará el restante.

Dicha aportación se llevará a cabo una vez que se hayan obtenido los permisos de Impacto Ambiental y de Inicio de Construcción y que haya sido determinado el proyecto seleccionado y la empresa que realizará dichas obras.

Recordemos sobre la construcción que el costo estimado hasta ese momento para la erección de dicha infraestructura fluctuaba entre los 5 y 6 millones de dólares americanos, lo cual sería especificado con exactitud una vez que fuera determinado el proyecto definitivo.

Como se desprende de lo anterior abría un impacto fiscal para las empresas participantes, por lo que se solicitaría el apoyo y asesoría de despachos fiscales para que se encontrara el mejor mecanismo para el logro de dicho objetivo, siempre estando de acuerdo las partes que concurrían en el proyecto.

Por lo que toca a la garantía de pago del préstamo que solicitarán las partes para la construcción del espigón sur y rompeolas este se garantizará con el pago que hagan las embarcaciones con sus arribos, fijándose la cantidad necesaria para cubrir los montos correspondientes a dichos pagos.

Barcazas y Tenders.

Las empresas Promociones Turísticas de Rosarito S.A de C.V. y Playas de Rosarito Marina Resorte S.A. de C.V., continuaron comprometidos con Inversiones Rosarito S.A. de C.V. en continuar con el Proyecto y por ello se buscaron y plantearon algunas alternativas para la terminal portuaria del Hotel Rosarito.

Para el desarrollo de la terminal portuaria, se pensó que se requería, en una primera fase, la instalación de dos barcazas (Ver Anexo 19. Barcaza), que coadyuvaran en el desembarque de pasajeros que arribaran en los cruceros turísticos a dicha terminal, y de manera colateral la construcción de una escollera y rompeolas que aseguren el desarrollo de dicha instalación.

Para el caso de los artefactos navales se colocarían, el primero, mar adentro en el área de fondeo, de acuerdo con el estudio realizado por el Piloto de Puerto Cap. Jorge Angulo Hernández, para que dicho desembarque se realizara de manera segura para los pasajeros así como eficiente y eficaz de parte del personal que colaborara en dicha Barcaza.

La segunda barcaza sería ubicada a un costado del Duque de Alba Sur, y a ella arribarán los Tender (Ver Anexo 20. Tender), que zarparán de la primera hacia ésta con los pasajeros que lleguen en los cruceros turísticos mencionados. Ambos artefactos serían ubicados con la proa hacia la marea dominante, que por la experiencia de la zona se contemplaba que fuera 270° de Latitud Oeste, en caso de alguna variante en la marea contarían con “winches” que harían las veces de cabrestantes que cobrarían los cabos amarrados a muertos para arrejerar las barcazas y poderlas acoderar, y en caso de ser necesario, reposicionarla para recibir de proa hacia esa marea dominante.

La manera en que los pasajeros subirán al muelle será a través de una pasarela que ira de la barcaza al Duque de Alba Sur, una vez ubicados en éste, los pasajeros continuaran subiendo hacia el muelle a través de una escalera lo suficientemente ancha y segura para permitir una acceso confortable y poniendo especial énfasis en la “salva guarda de la vida en el mar”. Para los adultos mayores y/o minusválidos, se contaría con un elevador capaz de hacer este traslado hacía la superficie de la terminal portuaria. Ya ubicados en la superficie del muelle sería otorgado el servicio de transporte sobre el mismo a través de carritos eléctricos, los cuales se reconocía que si bien es cierto serían solicitados por la mayoría, se pretendía que dieran prioridad a las personas de edad avanzada, así como a los minusválidos.

La barcaza ubicada mar adentro se pretendía que se convirtiera, además, en centro de atracción Marítimo – Recreativa, es decir que se proponía que en ella se efectuaran una serie de actividades relacionadas con el ambiente

marítimo, tales como pesca deportiva, alberca de espuma, espectáculos artísticos, bar dentro de la barcaza y camarotes (Ver Anexo 19. Barcaza), siempre poniendo énfasis en la seguridad y sano esparcimiento de los visitantes que concurrieran a éste destino turístico, y que tendría un horario de funcionamiento de las 8:00 a las 22:00 horas.

Entre las actividades Marítimo – Recreativas, que se pretendía llevar a cabo, destaca la pesca deportiva, la cual atiende a un nicho de mercado hasta ahora descuidado por los servidores turísticos de la región, pero que destacan por la derrama económica que dejan al llevar a la práctica su deporte. Destaca que a nivel mundial los practicantes de este deporte gastan el equivalente a lo que se gasta en el golf y el tenis juntos. Este nicho de mercado va muy acorde con el turismo que se proyectaba rescatar para Rosarito, toda vez que las personas que practican el mismo, son por lo regular de un estrato socioeconómico, que además de gastar en la práctica de su afición, dejan importantes recursos a diversos servidores turísticos que concurren para dicha práctica, sobresaliendo entre ellos el hospedaje y la alimentación los cuales serán importantes para el Hotel Rosarito, sobre todo en las épocas en que hay baja afluencia del mercado que hasta ahora hace uso de dichas instalaciones.

En caso de que se diera un mal tiempo la seguridad de las barcazas, y la posibilidad de movilidad de las mismas, será otorgada por los mismos tender, quienes serán habilitados con las bitas y cornamusas para el arrastre y defensas para empujar, necesarias para poderlos remolcar a puertos de abrigo en donde pueda sortear el temporal, dichos puertos pueden ser Ensenada o inclusive San Diego, por lo que el mismo movimiento de pasajeros a través de los tender, barcos de desembarque, permite que estos se mantengan de manera permanente atentos a la seguridad de las mismas barcazas. Estos tender fueron acondicionados de embarcaciones de desembarque, Landing Craft Tank de la Navy de los Estados Unidos de Norteamérica, con las defensas, bitas y cornamusas para tal fin (Ver Anexo 20.Tender).

Estas lanchas de desembarco son los barcos y vehículos marítimos usados para transmitir una fuerza de desembarco (infantería y vehículos) desde el mar hasta la costa durante un asalto anfibio. Más conocidos son los que se utilizan para asaltar las playas de Normandía, el Mediterráneo, y muchas islas del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial.

A pesar de que se señalaba como inseguro el desembarque en tender, es una práctica marítima se lleva con gran éxito en diversos destinos turísticos, entre los que sobresalen La Paz y Cancún, no obstante se contaría con todos los elementos e implementos de seguridad para llevar a cabo dicha maniobra.

Sobre el particular se pretendía firmar convenios de seguridad y salvamento con las autoridades locales, en dos vertientes principales, la primera de ellas para mantener el orden y seguridad de las instalaciones, sin contravenir la legislación vigente en la materia por ser considerada zona federal, se contrataría el servicio de la policía comercial, dependiente de la Secretaría de Seguridad Pública Municipal, todo ello para evitar actos de eventual violencia y

vandalismo, como ha sucedido en el caso de muelle sobre todo en lo referente al graffiti y grabado del barandal del mismo.

En cuestión de salvamento, sería conveniente firmar convenios de participación con el grupo de salvavidas municipal, dándoles las facilidades tanto para el rescate de los bañistas que se encuentran en la playa como para auxiliar en el poco probable caso de que alguno de los usuarios pudiera caer al mar desde la barcaza.

A pesar de la firma de dichos convenios con las autoridades municipales para la seguridad y salvamento, Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V., como operadora de las instalaciones marítimo portuarias, contaría con personal propio que llevaría cabo dichas actividades coadyuvando con la autoridad, dicha seguridad sería otorgada en todas las instalaciones marítimo portuarias y no sólo en los artefactos marítimos.

En auxilio de estas actividades se pretendía, además, la instalación de cámaras de monitoreo, las cuales serían ubicadas en los postes de luz del muelle y en las barcazas, todo ello con la finalidad de supervisar las actividades de seguridad y desembarque evitando con ello demandas falsas así como para evitar actos de vandalismo.

Aerodeslizador.

Una variable a lo anteriormente expuesto fue el aerodeslizador (Ver Anexo 21. Aerodeslizador), el cual haría las veces de tender, recibiendo a los pasajeros directamente del crucero turístico y con la posibilidad de acercarlos a la barcaza que se amarraría al Duque de Alba Sur o bien directamente a tierra.

Existían algunos inconvenientes, cuando se hicieron pruebas con este, era una embarcación muy ligera con capacidad para 20 pasajeros que recibía el impacto del oleaje de manera muy agresiva para pasajeros que no estaban acostumbrados a este tipo de movimientos.

Vehiculo Anfibio.

Otra variante fue el vehiculo anfibio (Ver Anexo 22. Anfibio), el cual posiblemente se convirtió en la peor de las opciones, primero por no contar con tracción en las cuatro ruedas se atascó durante las pruebas que se realizaron en el frente costero del Hotel Rosarito.

Sucedió lo mismo que con el aerodeslizador que por ser embarcaciones muy ligeras en mar abierto sufrían del oleaje que se presenta en mar abierto, por lo que fue desechada casi de inmediato.

Las alternativas antes mencionadas, pueden considerarse como buenas intenciones, que no respondían a las necesidades de la terminal portuaria, Manuel Gamboa, hizo una inversión fuerte al adquirir la barcaza y los tender, sin embargo, estos no cumplían con los requisitos de seguridad necesarios para poder hacer llegar nuevamente un crucero turístico a la región.

Ahora bien, el también quería repetir el modelo de asociación con la naviera, tal y como se dio el Joint Venture, “CORONADO SEAS, LLC”, o iniciar de manera independiente adquiriendo también el Crucero turístico, para ello se puso en contacto con armadores australianos como Incat (Ver Anexo 23. Catamarán), la cual desarrolla barcos tipo catamarán con una gran estabilidad, velocidad y capacidad para el transporte de pasajeros, así como para poder instalar en el mismo un casino, que es el atractivo para este tipo de embarcaciones turístico recreativas.

Aunque las pláticas fueron largas e inclusive se dio un depósito para asegurar una de sus embarcaciones, el ánimo, de parte de Manuel Gamboa decayó y también quedó en una buena intención que no ha llegado a fructificar hasta finales de 2010.

No obstante lo anterior el compromiso entre las empresas Inversiones Rosarito S.A. de C.V. y Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V. así como, Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V., sigue aún vigente y están en espera de poder concretar el proyecto que se echaron a cuestas.

4.5.6. Cumplimiento de las Condiciones de la Concesión

Aunado a lo que especifica la Ley de Puertos existen condiciones bajo las cuales deberá operar la misma concesión las cuales han sido cubiertas por Inversiones Rosarito S.A. de C.V., de estas condiciones haremos una breve descripción del cumplimiento de las mismas y las contradicciones de la autoridad en la adecuación o implementación de algunas de ellas.

En la condición primera se establecen las *“Obras e Inversiones”* a las que la concesionaria se obliga a efectuar y que consisten en una marina, un muelle de pesca deportiva, rompeolas y espigón sur, de estas como hemos visto a lo largo del presente estudio sólo se ha cumplido con la construcción del muelle de pesca deportiva que después se convirtió en terminal portuaria como lo explicamos en el subcapítulo 4.4.

La segunda que trata del *“Proyecto Ejecutivo”* ha sido cumplida a cabalidad fue entregado en tiempo y forma e inclusive se acompañó como anexo siete de esta misma concesión, como se expresa en los antecedentes de la misma, el plano D.G.P.T.-01, Exp. ROSA-87-10-29 de 12 de mayo de 1997, aprobado por la Dirección de Obras Marítimas de la Dirección General de Puertos, en el que se detallan las medidas, colindancias y localización de las áreas concesionadas, y salvo la presentación de la autorización en materia de impacto ambiental para el caso de la marina no ha sido cumplido.

La tercera se refiere a la *“Aprobación de Proyecto Ejecutivo”* el cual ha sido aprobado para la construcción del Muelle de Pesca Deportiva y para la construcción de las obras de protección tanto del rompeolas como del espigón sur, mediante oficio N° 115.837.00 de fecha 4 de julio de 2000 y salvo por la autorización en materia de impacto ambiental, que como hemos mencionado, no se ha podido iniciar estas obras de protección.

Lo cual nos lleva a la cuarta que es la *"Ejecución de Obras",* de las cuales sólo se ha construido la terminal portuaria, quedando pendiente la marina y obras de protección.

Por lo que toca a la quinta que habla de la *"Autorización de Funcionamiento de las Obras"* como se mencionó en el inciso 4.5.2 se recibió la autorización para el inicio de operaciones de la terminal portuaria el 4 de julio de 2000, mediante oficio N° 115.833.00 girado por la Dirección General de Puertos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la SCT.

La sexta hace mención a la *"Conservación y Mantenimiento"* de las áreas concesionadas, lo cual se ha cumplido de manera casi cotidiana, debido a que la estructura de la terminal portuaria es de acero por lo que se requiere que esta sea repintada casi de manera constante ya que una vez que se ha culminado con la pintura debe reiniciarse por donde se empezó ya que en algunas ocasiones comienza a mostrar señales de oxidación las cuales deben ser vueltas a acometer.

La condición séptima que se refiere a las *"Medidas de Seguridad"* fue mencionada, creo que de manera exhaustiva en el subinciso 4.5.1.4, referente al Plan de Contingencias, sin embargo, esta condición también hace referencia a *"cuestiones de que no se afecte el adecuado funcionamiento de las instalaciones portuarias; la instalación, mantenimiento y operación de las ayudas a la navegación y señales marítimas; el establecimiento de sistemas de vigilancia; no almacenar en el área concesionada sustancias inflamables, explosivas o peligrosas ni permitir el acceso de embarcaciones que las transporten; condiciones de amarre que garanticen la seguridad de las embarcaciones; establecimiento de equipos y sistemas contra incendio; contar con un programa para casos de siniestro o emergencia; evitar cualquier acto que tenga por objeto impedir el libre acceso a la zona marítima; abstenerse de realizar cualquier obra o construcción sin antes contar con la autorización de la SCT y contar con la autorización en materia de impacto ambiental; garantizar el libre transito en la zona federal marítimo terrestre; conservar en óptimas condiciones de higiene las áreas concesionadas; gestionar y obtener las autorizaciones correspondientes para el manejo de las aguas residuales; no permitir el establecimiento de centros de vicio ni la práctica de actos que vayan en contra de la moral y las buenas costumbres; informar a la Secretaría de las modificaciones que por causas naturales o artificiales sufran las zonas concesionadas; observar normas en materia de impacto ambiental para la operación de los bienes concesionados, y cumplir las demás obligaciones que en materia de seguridad de las instalaciones establezcan las disposiciones, legales, administrativas y el propio titulo de concesión".*[307]

[307] *CONCESION otorgada en favor de Banco Internacional, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Bital, para el uso y aprovechamiento de zona federal marítima para la construcción y operación de una marina y muelle de pesca deportiva de uso particular, un rompeolas y espigón, localizados en el puerto de Rosarito, B.C.* **Diario Oficial de la Federación.** Primera Sección. 24 de marzo de 1998. México. pp. 13-20.

A pesar de que en esta condición se hacía referencia a cuestiones de seguridad, vaciaron todo lo que se les ocurrió, no obstante se ha cumplido con todo lo que en ella se incluye.

La octava condición hace referencia a la *"Responsabilidad frente a Terceros",* en la cual se obliga al concesionario a responder por su única cuenta por el incumplimiento de las obligaciones frente al Gobierno Federal, trabajadores, usuarios y cualesquier otro tercero, así como por los daños o perjuicios que pudiera ocasionarse por la operación de las áreas concesionadas, lo cual no ha ocurrido desde que fue otorgada la concesión hasta finales de 2010, fecha en que se realizó este estudio.

Por lo que toca a la novena en materia de *"Seguros"* se obliga a la concesionaria a mantener en vigor los seguros por responsabilidad civil, robo, daños a las embarcaciones, a los bienes de terceros o a las construcciones e instalaciones materia de la concesión y de accidentes a personas, los cuales han sido cubiertos a cabalidad y se ha entregado copia de las mismas pólizas cada año a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

La décima hace referencia a las *"Funciones de Autoridad"* en la cual se obliga al concesionario a dar todas las facilidades para el ejercicio de sus funciones lo cual ya hemos analizado del marco legal de las mismas en el subcapítulo 4.2.

En la decimoprimero se refiere a los *"Cobros a Terceros mediante Contrato",* lo cual analizamos en el subcapítulo 3.6., referente al contrato de atraque el cual fue registrado ante la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

Es en la duodécima condición, referente a la *"Garantía de Cumplimiento"* de las obligaciones que se especifican en la Concesión, es decir la construcción de las obras concesionadas, se fija un fianza del 10% del total a invertir, el cual deberá ser actualizado de acuerdo al valor de los bienes concesionados, conforme a avalúos que deberá presentar la Concesionaria cada cinco años. Esta condición y la siguiente son, a mi parecer, leoninas debido a que si bien es cierto que se esta concesionando un bien de la Federación, esta última no invirtió un peso en el valor que se le esta agregando a los bienes concesionados. Además el inversionista concesionario esta generando obras de infraestructura, aún cuando lo beneficiarán también, representan un beneficio para la colectividad que vive en la comunidad, aunado a esto veamos lo que se refiere a la siguiente condición

En la decimotercera se refiere a la *"Contraprestación"* en la cual se refería a que durante el primer año el concesionario pagará el 6% sobre el valor comercial de los bienes concesionados y en los años subsiguientes, a partir del segunda pagaría el 7.5% del mismo valor comercial, dicho valor debería ser calculado en base a un avalúo que emita la Comisión de Avalúos y Bienes Nacionales o algún perito valuador, el cual debería ser actualizado cada cinco años, como se refiere la condición anterior.

Lo cual me parece también muy injusto para el concesionario por la siguiente razón, un terreno sin las obras de infraestructura que se pretende realizar tendría un valor determinado, el cual se incrementaría significativamente una vez que se han construido las obras marítimo portuarias, como es posible que se le trate de cobrar sobre un beneficio que el mismo está generando sobre los terrenos a los cuales les ha agregado valor, más aún la actualización cada cinco años repercutiría aún más en dicho beneficio que otorgó a los terrenos colindantes a dichas obras. Si paga estos derechos durante el lapso que dura la concesión terminaría pagando el 138.5% del total de la inversión que el mismo efectuó en las obras concesionadas que para el caso de la concesión original ascendían a 80 millones de pesos y en la modificación de la misma quedaron en 190 millones de pesos. Sobre el particular Salgado y Salgado difiere de esto al señalar *"conforme a la legislación nacional el estado tiene derecho de cobrar por sus bienes concesionados los cual conforman el Patrimonio Nacional"*.

El 12 de febrero de 1998, mediante oficio N° 115.148.99/1435, girado por Hugo Cruz Valdés, entonces Director General de Puertos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la SCT, mencionaba que en oficio 320-A-00153 del 22 de octubre del mismo año, que la Dirección General de Política de Ingresos por la Venta de Bienes y la Prestación de Servicios Públicos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, autorizaba las cuotas que por concepto de aprovechamiento deben pagar los concesionarios de marinas que se encuentran fuera de recinto portuario, en términos del artículo 37 de la Ley de Puertos, a partir de la notificación a los interesados.

En dicho oficio se dividía a la República Mexicana de acuerdo a una tabla que para el efecto había sido autorizada, en la cual Playas de Rosarito estaba ubicada en la zona VIII, a la cual le correspondía pagar $16.27 por metro cuadrado de las áreas ocupadas concesionadas. Lo cual hacía más razonable el pago de la contraprestación, sin embargo, como es bien sabido de parte de nuestro Gobierno Federal, no hay políticas públicas que duren y den certidumbre a los inversionistas el 1 de febrero de 2001 el Capitán de Puerto de Playas de Rosarito, Cristóbal González Flores, mediante oficio C.P. 104.401.031, adjuntaba oficio N° 320-A-00317 de fecha 2 de agosto de 2000, girado por la Dirección General de Política de Ingresos por la Venta de Bienes y la Prestación de Servicios Públicos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Publico, en el cual se dividía el cobro de la Contraprestación, aplicándole el 7.5% a la terminal portuaria y el criterio antes mencionado por zonas a la marina turística, lo cual ha venido haciendo el concesionario desde esa fecha.

La decimocuarta se refiere a las *"Obligaciones Fiscales"* en la cual se establece que independientemente del pago de la contraprestación deberá pagar los derechos por el otorgamiento, registro, señalamiento marítimo, aprovechamiento y cualquier otra obligación fiscal. Lo cual se ha cumplido hasta la fecha por parte de la Concesionaria.

En la decimoquinta se establece la designación de un *"Delegado"* honorario de la capitanía a propuesta de la Concesionaria el cual debería operar una vez que fuera construida la marina turística, por lo que hasta el momento no se había llevado a cabo tal nombramiento.

En lo referente a la *“Verificación”* que estipula la condición decimosexta se han llevado a cabo de manera exhaustiva tanto por parte de la Capitanía de Puerto como de la Dirección General de Puertos y la Concesionaria ha cumplido con los requerimientos que sobre el particular se han emitido, salvo en el caso de la multicitada autorización en materia ecológica, la cual ha impedido de una u otra forma la concreción de las obras de protección y por ende de la marina turística.

En lo referente a la *“Información Estadística y Contable”* que se menciona en la condición decimoséptima esta no ha sido entregada por la falta de operación de la terminal portuaria y que no ha sido construida la marina turística.

En la condición Decimoctava se establecen los *“Procedimientos Administrativos de Ejecución”* en el cual la Concesionaria se someterá al procedimiento administrativo de Ejecución que establece el Código Fiscal de la Federación, para el caso de incumplimiento de sus obligaciones fiscales, a lo cual la concesionaria no ha tenido ningún problema por tal condición.

La decimonovena señala que la concesión no crea a favor de la Concesionaria *“Derechos Reales”* ni le confiere acción posesoria provisional o definitiva sobre los bienes concesionados, lo cual tampoco ha ocurrido.

A pesar de que en la condición Vigésima menciona que se podrán constituir *“Gravámenes”* a favor de terceros sobre las obras y las instalaciones materia de la presente concesión en los términos del artículo 31, en el cual se establece que este gravamen no podrá efectuarse en la última décima parte del tiempo de la concesión, además de que debería asentarse en la escritura que una vez concluida el período de vigencia o por revocación de la misma pasará a poder de la Federación, no obstante lo anterior la Concesionaria no ha hecho uso de ésta condición.

El *“Periodo de Vigencia”* se establece en la condición vigésimo primera y fue otorgado por veinte años prorrogable por un periodo similar al originalmente otorgado, siempre y cuando haya cumplido con todas las obligaciones de la misma y se siga ocupando el área concesionada. Es algo que aún no llega a su conclusión pues la concesión vence el 11 de mayo de 2018, pero los inversionistas deberán tomar cartas en el asunto e iniciar los trabajos para terminar con las obras y poder, entonces, solicitar la prorroga que por derecho les corresponde y con ello garantizar el retorno de inversión que hayan realizado.

El supuesto mencionado en la condición vigésimo segunda, relativo a la *“Substitución por contrato de Cesión Parcial de Derechos”,* se daría en el caso de que la SCT otorgara a una Sociedad Mercantil Mexicana, concesión para la Administración Portuaria Integral del Puerto de Rosarito, lo cual no ha sucedido, pero en dicho supuesto dicha concesión debería celebrar un contrato de cesión parcial de derechos mismo que sustituiría a la presente concesión, en el cual se respetarían los derechos que se adquirieron mediante el titulo de concesión, así como los plazos, condiciones y contraprestaciones que se hayan fijado y que ahora serían pagadas a la Nueva Administración Portuaria Integral.

En la vigésimo tercera se establece la *"Terminación"* de la concesión la cual se da por cualquiera de los supuestos establecidos en el artículo 32 de la Ley de Puertos, que señalan:

> *"I. Vencimiento del plazo establecido en el título o de la prórroga que se hubiere otorgado;*
> *"II. Renuncia del titular;*
> *"III. Revocación;*
> *"IV. Rescate;*
> *"V. Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión, y*
> *"VI. Liquidación, extinción o quiebra si se trata de persona moral, o muerte del concesionario, si es persona física".*[308]

Posiblemente la condición más severa se refiera a la vigésima cuarta en la cual se establecen las *"Causas de Revocación"* de la cual a mi parecer el Concesionario sólo no ha cumplido con la fracción XIV de esta condición que establece:

> *"XIV. No obtener la autorización de impacto ambiental en la forma y términos a que se alude en la condición segunda, y"*[309]

Sin embargo, como la terminal portuaria ha estado fuera de operación la Coordinación General de Puertos pudiera tratar de aplicar las siguientes fracciones de esta misma condición:

> *"III. No ejercer los derechos conferidos en la presente Concesión durante un lapso mayor de seis meses;*
> *"IV. Interrumpir la operación total o parcialmente, sin causa justificada;*
> *"XV. Incumplir de manera reiterada cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en las disposiciones legales o administrativas aplicables, en particular las que deriven a cargo de la Concesionaria del texto de los artículos 45 a 55 del Reglamento de la Ley de Puertos y del presente título".*[310]

Lo cual pondría en grave riesgo la continuación del Proyecto. Esto me llama mucho la atención, primero, porque la Federación sigue recabando recursos de la Concesionaria por concepto de contraprestación. El Gobierno Federal no erogó un centavo en dichas obras, luego entonces por qué aplicara esta condición que parece más coercitiva que promotora de inversiones en infraestructura marítimo portuaria.

---

[308] *Ley de Puertos*. **Diario Oficial de la Federación.** 19 de julio de 1993. pp. 7-8.
[309] *CONCESION otorgada en favor de Banco Internacional, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Bital, para el uso y aprovechamiento de zona federal marítima para la construcción y operación de una marina y muelle de pesca deportiva de uso particular, un rompeolas y espigón, localizados en el puerto de Rosarito, B.C.* **Diario Oficial de la Federación.** Primera Sección. 24 de marzo de 1998. México. pp. 13-20.
[310] *Ídem*.

Además en la vigésimo quinta se establece el mecanismo de *“Reversión”,* en el cual se establecen las condiciones en las cuales deberán entregarse a la Federación los bienes concesionados, como lo es en buen estado operativo, libre de gravamen, responsabilidades o limitaciones, luego entonces si todo pasará a posesión del Gobierno Federal una vez que concluya el plazo de la Concesión, por que no apoyar en vez de reprimir y de todo el presupuesto subejercido por la SCT, no formar un fondo de promoción y desarrollo de la actividad marítimo portuaria para que esta crezca a nivel nacional. No sería mala idea, ¡verdad!

La vigésima sexta habla en el mismo sentido al referirse a la *“Transferencia de Dominio”,* sólo que establece que las obras que por sus condiciones ya no sean de utilidad, deberán ser demolidas y removidas a cuenta de la Concesionaria.

Referente a la *“Notificación”* que se establece en la fracción vigésima séptima de la Concesión se menciona que cualquier diligencia o notificación se hará en el domicilio de la Concesionaria establecido en los antecedentes de la misma concesión, y se entenderán como válidas y eficaces.

La vigésima octava se refiere a la *“Legislación Aplicable”*, que como en toda concesión y en cualquier legislación siempre dejan abierto la Ley regulatoria, que en este caso es la de Puertos pero además cualquier otra aplicable en la materia, en la cual el Concesionario deberá aceptar cualquier modificación a los nuevos preceptos que sobre ellas se emitan y a partir de que entren en vigor, violando el principio de Derecho de Retroactividad de la Ley.

En la vigésimo novena se establece la *“Revisión de Condiciones”* cuando se de el supuesto de modificaciones a las Leyes y normas aplicables en la materia y cuando se solicite la prorroga de la presente concesión siempre que no cambie ni el objeto ni el titular de la misma concesión.

En lo referente a la *“Publicación”* de la Concesión”, que estipula la condición trigésima, se le dieron 30 días naturales después de otorgada la misma, 12 de marzo de 1998, lo cual se cumplió apareciendo en el Diario Oficial de la Federación el 24 de marzo de 1998.

En la condición trigésimo primera se establece la “*Jurisdicción”,* que para el caso de todas las concesiones y permisos otorgados por el Gobierno Federal siempre serán los Tribunales Federales, sin importar el domicilio presente o futuro del concesionario.

Por último la condición trigésimo segunda se refiere a la “Aceptación”, en donde no hay de otra que al momento de firmar aceptas todas y cada una de las condiciones de la misma concesión.

Un aspecto que resalta es el hecho de que se le exigió al concesionario el pago por derechos de aprovechamiento expresado en el artículo 167 de la Ley Federal de Derechos que para 2010 se establece:

> ***"Artículo 167.*** *Por el estudio y trámite de la solicitud y, en su caso, expedición, prórroga, renovación, modificación, ampliación o cesión de concesiones, permisos o autorizaciones para el uso o aprovechamiento de obras marítimo portuarias; así como para la prestación de servicios portuarios en las vías generales de comunicación por agua, se pagará el derecho de solicitud correspondiente, conforme a las siguientes cuotas:*
> *"I. Concesión de bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación, destinados a la administración portuaria integral o a la construcción, operación y explotación de terminales marinas e instalaciones portuarias .....* ***$42,978.34*** *…* ***$42,978"***[311]

También el Concesionario cumplió con dicho pago, aunque en un primer año falto con dicho pago por no estar tan claramente expresado en la misma concesión al no referenciar a este artículo cuando se menciona el pago del Aprovechamiento el desconocimiento y la falta de mención tanto en la legislación vigente como en la misma concesión. Además el artículo 37 de la Ley de Puertos establece lo siguiente:

> ***"Artículo 37.-*** *Los administradores portuarios, así como los demás concesionarios, cubrirán al Gobierno Federal, como única contraprestación por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público y de los servicios concesionados, un aprovechamiento cuyas bases y periodicidad de pago se determinarán en los títulos de concesión respectivos tomando en consideración el valor comercial de dichos bienes. En el caso de las administraciones portuarias integrales, se considerará también la potencialidad económica del puerto o grupo de ellos y terminales y el plazo de la concesión. Estos aprovechamientos serán fijados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a propuesta de la Secretaría.*
> *"Los permisionarios a que se refiere ésta Ley* ***pagarán, como única contraprestación****, la que se fije en la Ley Federal de Derechos.*[312]

Ambos artículos, a mi parecer son contradictorios, ya que por un lado el artículo 37 de la Ley de Puertos establece que se pagará como única contraprestación lo establecido en la misma concesión y por otro lado el la Ley Federal de Derechos se aplica el criterio del artículo 167 de la Ley Federal de Derechos, luego entonces cual es la primacía de la Ley en estas dos, por pago de derechos supondríamos que es la de Hacienda, luego entonces ¿sólo debería pagarse lo que estipula el artículo 167 de la citada Ley de Derechos? O bien ¿seguir el criterio que aplica la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de efectuar ambos cobros? ¿Suena lógico?

---

[311] *Ley Federal de Derechos 2010*. **Diario Oficial de la Federación.** 27 de noviembre de 2009. p.85
[312] *Ley de Puertos*. **Diario Oficial de la Federación.** 19 de julio de 1993. p. 9.

4.6. Perspectivas a mediano y largo plazo.

El proyecto tiene todas las posibilidades de éxito, requiere voluntad, compromiso y visión de lo que puede llegar a ofrecer no solo al Hotel Rosarito, sino a la región, lo pondría de nuevo en el mapa naviero nacional como la primera terminal portuaria en recepción de cruceros turísticos y muy probablemente en la primera en el transporte de pasajeros, ambos en el Pacífico Mexicano, con los consabidos beneficios económicos para ambos.

4.6.1. Negociaciones con "CARNIVAL CRUISE LINES" y "ROYAL CARIBEAN INTERNACTIONAL".

Debido a que el Administrador Único de las empresas Playas de Rosarito Marina Resort S.A. de C.V. y Promociones Turísticas de Rosarito S.A. de C.V., no pudo concretar de manera independiente el convertirse en la naviera que contara con una embarcación que hiciera el recorrido, ya sea desde el Puerto de San Diego o desde Los Ángeles, ambos en el estado de California, se buscó el acercamiento con alguna naviera que pudiera estar interesada en cualquiera de estas rutas.

A mediados de 2006, las empresas de Cruceros "CARNIVAL CRUISE LINES" y "ROYAL CARIBEAN INTERNATIONAL", se acercaron para conocer acerca del proyecto que se tenía detenido hasta ese momento. La pregunta recurrente era el porque no había funcionado la terminal portuaria y como había salido de la ruta "COMMMODORE CRUISE LINES, LTD".

A pesar de las explicaciones que sobre el particular se emitían siempre existe la duda sobre la veracidad de lo dicho. Y es válido, inclusive al lector del presente estudio puede quedar el dejo de duda respecto a lo aquí expresado. La experiencia a nivel internacional es el hecho de que la posición mediterránea funciona en mar abierto, la decisión de cambiar dicha posición recayó en el responsable de las actividades marítimas de ""COMMODORE CRUISE LINES, LTD"", no obstante, el continuarse lamentando no hará que el proyecto avance y sí por el contrario seguirá convertido en lo que ahora es, "un elefante blanco", un excelente paseo y un lugar en donde se tiene una vista maravillosa del Océano Pacífico o de Rosarito, pero no cumple la función para la cual fue creado.

Mientras no se construyan las obras de protección que les den certeza a las navieras interesadas, en la seguridad de sus navíos y pasajeros, ninguna Compañía de Cruceros estará dispuesta en llevar una embarcación a dichas instalaciones, tal y como lo dejaron patente ambas en las pláticas que con ellos se mantuvieron a lo largo de 2006 y 2007.

4.6.2. Boom del mercado inmobiliario.

Un fenómeno que parece ajeno al presente estudio es el "boom" que se dio en el mercado inmobiliario de la zona, sin embargo, no es así, y explico el porque, a partir de finales de los 90's en los Estados Unidos de Norteamérica presentó un incremento en la cantidad de créditos otorgados para la compra de bienes inmuebles, muchos de los solicitantes eran personas que ya contaban

con una propiedad, pero debido a las facilidades que los bancos americanos daban para el otorgamiento de créditos inmobiliarios decidieron adquirir una propiedad más.

Rosarito representaba una buena opción para cumplir con el otro sueño americano que era contar con una propiedad cercana a la playa, no obstante, en la Unión Americana, esto era casi imposible, por lo que empiezan adquirir propiedades en la localidad mediante una figura legal autorizada en México y que decidieron explotar los desarrolladores inmobiliarios de la Región, como es el caso del fideicomiso, en esta figura, creada en 1971 por el Presidente Echeverría, diseñada para promover el turismo y la inversión de extranjeros retirados que desearan vivir en las costas mexicanas, en la cual se autorizaba la existencia del fideicomiso hasta por 30 años prorrogables por un periodo igual, en el cual el banco americano depositaba al banco mexicano la cantidad a ser invertida para la adquisición del bien inmueble en México, otorgándole seguridad tanto al propietario como al banco que otorgaba el crédito para la adquisición del mismo.

Durante el plazo que duraba esta figura legal, el beneficiario del bien inmueble, ejercía pleno derecho sobre los bienes fideicomitidos y los podía traspasar, heredar o inclusive vender el derecho, el plazo de esta figura fue ampliado por el Presidente Salinas de Gortarí, contemplado en la Ley de Inversión Extranjera del 27 de diciembre de 1993, pasando de 30 a 50 años, pudiendo ser ampliado por un periodo similar, por lo que se puede asegurar que los derechos sobre el bien inmueble son a perpetuidad. Dichos preceptos están incluidos en el Capítulo II de esta Ley establece lo siguiente:

"Capítulo II
De los Fideicomisos sobre Bienes Inmuebles en Zona Restringida

"Artículo 11.- *Se requiere permiso de la Secretaría de Relaciones Exteriores para que instituciones de crédito adquieran como fiduciarias, derechos sobre bienes inmuebles ubicados dentro del la zona restringida, cuando el objeto del fideicomiso sea permitir la utilización y el aprovechamiento de tales bienes sin constituir derechos reales sobre ellos, y los fideicomisarios sean:*

"I.- Sociedades mexicanas sin cláusula de exclusión de extranjeros en el caso previsto en la fracción II del artículo 10 de esta Ley; y

"II.- Personas físicas o morales extranjeras".[313]

"Artículo 12.- *Se entenderá por utilización y aprovechamiento de los bienes inmuebles ubicados en la zona restringida, los derechos al uso o goce de los mismos, incluyendo en su caso, la obtención de frutos, productos y, en general, cualquier*

[313] *Ley de Inversión Extranjera.* **Diario Oficial de la Federación.** 27 de diciembre de 1993. p. 7.

rendimiento que resulte de la operación y explotación lucrativa, a través de terceros o de la institución fiduciaria".[314]

"Artículo 13.- *La duración de los fideicomisos a que este capítulo se refiere, será por un periodo máximo de cincuenta años, mismo que podrá prorrogarse a solicitud del interesado.*
"La Secretaría de Relaciones Exteriores podrá verificar en cualquier tiempo el cumplimiento de las condiciones bajo las cuales se otorguen los permisos previstos en el presente Título, así como la presentación y veracidad del contenido de los avisos dispuestos en el mismo.
Párrafo reformado DOF 24-12-1996".[315]

"Artículo 14.- *La Secretaría de Relaciones Exteriores resolverá sobre los permisos a que se refiere el presente capítulo, considerando el beneficio económico y social que la realización de estas operaciones implique para la Nación.*
Toda solicitud de permiso deberá ser resuelta por la Secretaría de Relaciones Exteriores dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha de su presentación ante la unidad administrativa central competente, o dentro de los treinta días hábiles siguientes, si se presenta en las delegaciones estatales de dicha dependencia. Concluidos dichos plazos sin que se emita resolución, se entenderá aprobada la solicitud respectiva.
Párrafo reformado DOF 24-12-1996"[316]

El Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversión Extranjera establece:

TÍTULO SEGUNDO
DE LA ADQUISICIÓN DE BIENES INMUEBLES, LA EXPLOTACIÓN DE MINAS Y AGUAS, Y DE LOS FIDEICOMISOS
CAPÍTULO I
DE LA ADQUISICIÓN DE BIENES INMUEBLES

"Artículo 5.- *Para efectos de lo establecido en el Título Segundo de la Ley, bien inmueble con fines residenciales es aquél destinado exclusivamente a vivienda para uso del propietario o de terceros".*[317]

"Artículo 9.- *Las solicitudes que presenten las instituciones de crédito, a través de su delegado fiduciario, para obtener el permiso a que hace referencia el artículo 11 de la Ley, deben contener:*
"I. Nombre y nacionalidad de los fideicomitentes;

---

[314] *Ídem.*
[315] *Ídem.*
[316] *Ídem.*
[317] *Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversión Extranjera.* **Diario Oficial de la Federación.** 8 de septiembre de 1998. p. 3

"II. Nombre de la institución de crédito que fungirá como fiduciaria;
"III. Nombre y nacionalidad del fideicomisario y, si los hubiere, de los fideicomisarios en segundo lugar y de los fideicomisarios sustitutos;
"IV. Duración del fideicomiso;
"V. Uso del inmueble;
"VI. Descripción, ubicación y superficie del inmueble objeto del fideicomiso, y
"VII. Distancia del inmueble respecto de la frontera o de la Zona Federal Marítimo Terrestre.
"A la solicitud deberá acompañarse un anexo que contenga las medidas y colindancias del inmueble".[318]

"ARTÍCULO 10.- *Tratándose de personas físicas o morales extranjeras, la Secretaría de Relaciones Exteriores otorgará los permisos a que hace referencia el artículo 11 de la Ley, cuando la solicitud cumpla con lo dispuesto en el artículo anterior y el inmueble objeto del fideicomiso se destine a:*
"I. Parques y fraccionamientos industriales;
"II. Hoteles y moteles;
"III. Naves industriales;
"IV. Centros comerciales;
"V. Centros de investigación;
"VI. Desarrollos turísticos, siempre que no contengan inmuebles destinados a fines residenciales;
"VII. Marinas turísticas;
"VIII. Muelles e instalaciones industriales y comerciales establecidos en éstos;
"IX. Establecimientos dedicados a la producción, transformación, empaque, conservación, transporte o almacenamiento de productos agropecuarios, silvícolas, forestales y pesqueros, y
"X. Oficinas consulares y residencias oficiales de gobiernos extranjeros".[319]

"Artículo 11.- *Los contratos de fideicomiso que se constituyan al amparo de los permisos previstos en el artículo 11 de la Ley deben sujetarse a las siguientes condiciones:*
"I. Que el instrumento público respectivo establezca que los fideicomisarios extranjeros convienen en considerarse como mexicanos respecto a sus derechos como fideicomisarios y a no invocar, por lo mismo, la protección de sus gobiernos, bajo la pena, en caso contrario, de perder dichos derechos en beneficio de la Nación.
Lo anterior no será aplicable para los casos en que figuren como fideicomisarios gobiernos extranjeros y que el objeto

[318] *Ibídem.* p. 5
[319] *Ídem.*

del fideicomiso sea el establecimiento de oficinas consulares y residencias oficiales de gobiernos extranjeros;

"II. Que durante toda la vigencia del fideicomiso la institución fiduciaria conserve la titularidad del bien inmueble fideicomitido sin conceder derechos reales a los fideicomisarios;

"III. Que la institución fiduciaria presente ante la Secretaría de Relaciones Exteriores, a más tardar en abril de cada año, un informe sobre los fideicomisos autorizados en caso de sustitución fiduciaria, así como de designación de fideicomisarios sustitutos o cesión de derechos fideicomisarios en favor de personas físicas o morales extranjeras, o de sociedades mexicanas con cláusula de admisión de extranjeros, tratándose de inmuebles adquiridos para fines residenciales;

"IV. Que los fideicomisarios se obligan a informar a la institución fiduciaria sobre el cumplimiento de los fines del fideicomiso, y que esta última se obliga a informar a la Secretaría de Relaciones Exteriores sobre el particular, cuando sea requerida para ello, siempre que existan motivos que hagan suponer el incumplimiento de las condiciones bajo las cuales fue otorgado el permiso;

En caso de incumplimiento o violación a cualquiera de las condiciones establecidas en el permiso correspondiente, la institución fiduciaria contará con un plazo de sesenta días hábiles para subsanarlas o corregirlas, contados a partir de la fecha de notificación por parte de la Secretaría de Relaciones Exteriores de dichas irregularidades; en caso contrario, se procederá en los términos de la fracción VII del presente artículo;

"V. Que la institución fiduciaria obtenga permiso previo de la Secretaría de Relaciones Exteriores tratándose de ampliación de la materia y cambio de los fines del fideicomiso;

"VI. Que la institución fiduciaria se comprometa a notificar la extinción del fideicomiso a la Secretaría de Relaciones Exteriores, dentro de los cuarenta días hábiles siguientes a su fecha de extinción, y

"VII. Que las partes en el contrato se comprometan a extinguir el fideicomiso a petición de la Secretaría de Relaciones Exteriores, dentro de un plazo de ciento ochenta días contados a partir de la fecha de notificación del requerimiento, en caso de incumplimiento o violación a cualquiera de las condiciones establecidas en el permiso correspondiente.

"Los permisos a que se refiere el artículo 11 de la Ley, no eximen del cumplimiento de los planes y programas de desarrollo urbano y ordenamiento ecológico de la localidad en la que se ubique el

inmueble, ni de los criterios de sustentabilidad de la política ambiental".[320]

"Artículo 12.- *Para efectos de lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley, los interesados, por conducto de las instituciones fiduciarias, deberán solicitar la prórroga de la duración de los fideicomisos ante la Secretaría de Relaciones Exteriores, dentro de los noventa días hábiles anteriores a la extinción del contrato. La prórroga se otorgará siempre que subsistan y se hayan cumplido las condiciones a que se refiere el artículo anterior".*[321]

Bajo esta figura muchos de los americanos sintieron que podían cumplir con su sueño de contar con una propiedad a las orillas del mar, y comenzaron a construirse condominios en la costa de Playas de Rosarito, en donde, aún en pre-venta habían sido vendidos el total de las unidades que se tenían contempladas. Hubo casos en los que se vendió sólo contando con la maqueta del proyecto y un departamento muestra. Los precios que llegaron a alcanzar las unidades más pequeñas, que eran de aproximadamente 100m^2 eran de alrededor de los 200 mil dólares americanos.

Alan Gin, Profesor Asociado de la Escuela de Economía y Administración de Negocios de la Universidad de San Diego, presentó un estudio denominado *"Economic Roundtable: The Regional Perspective*[322]*"*, y señaló que 2009 había sido el peor año en la historia económica de la Región, en el cual se habían perdido aproximadamente 43,300 empleos. Siendo la industria manufacturera y la hotelera y de esparcimiento las más afectadas. Ubicándose la tasa de desempleo en San Diego por arriba del 10%, algo impensable para dicha región, una de las más prosperas del estado de California.

Este impacto económico se debió a la grave crisis que sufrió la economía de esa nación y que de manera directa afectó la economía de México. Entre 1999 y 2005 se autorizaron en San Diego, más de 95 mil préstamos hipotecarios lo cual hace en promedio para esos años un aproximado de 15 mil préstamos otorgados por año, los cuales fueron concedidos, en muchos de los casos, sin que el destinatario cuente con la capacidad de pago para hacer frente ante dicho compromiso adquirido.

A partir de 2006 comenzó a haber un decrecimiento constante en el otorgamiento de dichos préstamos, hasta que en 2009 no rebasaron los 3,000 préstamos otorgados. Asimismo, las instituciones crediticias comenzaron a tener problemas en la recuperación de dichos empréstitos, lo que ocasionó la grave crisis de la cual no se ha podido recuperar en un 100% la Unión Americana y mucho menos nosotros.

Con dicha crisis iniciaron en los Estados Unidos de Norteamérica una gran cantidad de juicios hipotecarios (Foreclosures) que es el proceso legal o estatuario de pérdida del bien hipotecado. Los acreedores tienen que notificar a

---

[320] *Ibidem*. p. 6.
[321] *Idem.*
[322] *Indicadores Económicos Condado de San Diego.* http://www.sdcounty.ca.gov/fg3/Internet_Library_Indicators/book0/book.html

los deudores de su intención de rematar la hipoteca por falta de pagos. Los deudores usualmente tienen un plazo de dos a tres meses antes que el banco acreedor inicie el remate.

En los Estados Unidos destacan dos tipos el primero es:

> *"El juicio hipotecario y ejecución hipotecaria más importante es el de la venta judicial. Este tipo de juicio hipotecario es accesible en todos los estados y es el proceso requerido en muchos de ellos. Envuelve la venta judicial de la propiedad bajo la supervisión de la corte, y utilizando las ganancias de la venta para satisfacer la hipoteca, después para satisfacer a otros acreedores y finalmente al deudor hipotecario. Ya que se trata de una acción legal, todas las partes deben de ser notificadas del juicio hipotecario, y habrá argumentos de ambas partes y algún tipo de decisión judicial que generalmente después de un juicio corto".*[323]
>
> *"El Segundo tipo de ejecución hipotecaria, es el de poder de la venta y envuelve, la venta de la propiedad por el acreedor hipotecario sin la supervisión judicial. Este tipo de ejecución de hipoteca es generalmente más eficiente de tomar la propiedad hipotecada. La mayoría de los estados permiten este tipo de ejecución de hipoteca. De la venta, las ganancias van primero para pagar la deuda de la propiedad, después a los demás acreedores y finalmente al deudor".*[324]

La necesidad de recuperar los empréstitos otorgados por las sociedades de inversión ocasionó, entre otras cosas que el sistema legal americano se viera rebasado por el incremento de este tipo de juicios, el sistema financiero colapso, se ejecutaron varias hipotecas que afectaron a los deudores en su economía y los precios de los bienes inmuebles cayeron a niveles no vistos en la región, ya que existía una gran oferta de bienes inmuebles pero no había liquides por parte de los demandantes de dichos bienes.

En Rosarito muchos de los desarrollos inmobiliarios que fueron testigos primero del crecimiento en la demanda de bienes inmuebles por el exceso de créditos hipotecarios otorgados, pero también se quedaron atónitos al ver que los desarrollos iniciados después de 2006 no tenían la demanda con se habían comportado los previos. Al no vislumbrar esta crisis del mercado inmobiliario, habían invertido grandes capitales en el desarrollo de nuevos conjuntos residenciales, los cuales hasta la fecha no han podido vender en su totalidad.

El estudio del Profr. Alan Gin, vislumbra un leve crecimiento, gracias al dinamismo del mercado local, el rebote de la economía nacional y varias acciones que se han tomado a nivel federal que ayudarían a estabilizar a la economía local, sin embargo, los niveles de crecimiento del número de empleos

---

[323] *¿Qué es un Juicio hipotecario?* **http://espanol.findlaw.com/propiedad-y-bienes-raices/ejecucion-hipotecaria/que-es-un-juicio-hipotecario.html**

[324] *Ídem*

prevé que durante 2010 se daría entre los 3 y 5 mil por debajo del 10 % de los que se habían perdido hasta 2009.

Existen problemas que, durante 2010, podrían ser factores menos favorables para llegar a recuperar la economía del Condado de San Diego y que incide directamente en la de Playas de Rosarito y concluye que estos factores podrían ser el gran déficit de los Gobiernos Estatal y Local, el alto índice que aún existe en los juicios hipotecarios y prevé que pudiera haber una segunda oleada de perdida de empleos en la Región.

Por último, sólo cabría señalar que las propiedades que adquirieron los norteamericanos en Playas de Rosarito, no pueden ser sujetas de juicios hipotecarios en los Estados Unidos, aunque se hayan otorgado los créditos para la adquisición de los derechos de las propiedades en nuestro país, pero los propietarios de éstas garantizaban dichos créditos con sus propiedades en la Unión Americana, siendo esto lo que les ha impactado de manera negativa.

4.6.3. Construcción del Rosarito Beach Condo-Hotel

Tal y como señalamos en el inciso anterior, la perspectiva de la industria inmobiliaria en la Región era un gran incentivo para invertir en éste tipo de proyectos que, permitían una recuperación del capital de manera casi inmediata. Interesados en participar de dicho auge en la región los hijos de Hugo Torres Chabert, quienes a partir del año 2000 eran socios de la empresa Inversiones Rosarito S.A. de C.V., toman la decisión en diciembre de 2004, de construir un Condo Hotel, en la parte antigua del Hotel Rosarito, dicha edificación consta de 17 pisos con 271 Suites con vista al mar. Las Suites estaba a la venta y el nuevo propietario podría dar en administración al Hotel Rosarito su propiedad para que la rentara cuando este no la ocupara.

Su visión invirtió las metas que originalmente se tenían con el Proyecto Marítimo Turístico, es decir, ellos pensaban que una vez que se vendieran las unidades habitacionales del Condo Hotel, se contaría con los recursos necesarios para llevar a cabo las obras de protección de la terminal portuaria. El resultado es que del préstamo solicitado para la construcción del mismo se adeuda a la fecha, finales de 2010, más de 18 millones de dólares, lo cual representa entre el 80 y 90% del total del préstamo.

Además de la crisis hipotecaría que mencionamos en el inciso anterior, tenían que competir con la oferta de los demás conjuntos residenciales que se ofertaban en la Región, amén de no incluir la promesa de contar en un futuro cercano con la terminal portuaria y marina lo cual les impacto de manera negativa en la demanda de sus condominios del conjunto recién construido.

Considero que el escenario que enfrentan en la actualidad sería diferente si el primer paso lo hubieran iniciado construyendo las obras de protección de la terminal portuaria, comenzarían a llegar turistas a quienes podría ofrecérseles las unidades habitacionales y los turistas que arribaran por tierra verían como un valor agregado la posibilidad de llegar a su condominio por una vía diferente a la

que comúnmente utilizaban sin necesidad de hacer prácticamente ningún otro traslado estarían en la puerta de su condominio.

La falta de visión y el pretender una recuperación rápida del dinero que se invertiría en el Condo Hotel, merced al comportamiento que venían presentando los bienes raíces en la localidad, impidieron que nuevamente fuera puesta en marcha la terminal portuaria, con la consabida generación de recursos y beneficios a la localidad y la posible pérdida de la concesión.

4.6.4. Expectativas sobre la actividad turística de la Región.

En los último años el corredor Turístico Tijuana - Rosarito - Ensenada es un lugar turístico que ha sido el lugar escogido de residentes del Sur de California para vacacionar, tendencia que se data desde principios de 1900, tal y como lo vimos en el primer capítulo del presente estudio, por ese motivo se empezaron a desarrollar hoteles, restaurantes, condominios, etc., para albergar a los visitantes que habían considerado este lugar preferido de vacacionar y más recientemente de los jubilados para venir a residir y también para los que adquieren casas vacacionales para disfrutar esa área.

En los últimos cinco años se ha dañado gravemente la industria turística de la Región, los motivos principales que han originado esta baja del turismo extranjero a una tercera parte de su comportamiento normal o menos, por diferentes razones:

1. La percepción de inseguridad que se generó en Estados Unidos, principalmente en California, por algunos medios de comunicación norteamericanos como son las cadenas: CNN, CBS, ABC y FOX, los cuales al competir por su "raiting" exageraron, en algunos casos, los problemas de inseguridad del 2006 al 2008 en B.C., esto creó una percepción sumamente negativa y peligrosa de que si visitaban esta región podían ser *“secuestrados, ejecutados o inclusive decapitados”* (sic).
2. Ésta percepción que el norteamericano tiene sobre nuestro país, no ha sido gratuita, si bien es cierto que los medios de comunicación, sobre todo de la frontera, han sido muy crudos en sus opiniones, lo cierto es que en lo que va de la administración de Felipe Calderón, a dos años de finalizar su gestión, van más de 30 mil muertos, lo cual no puede ocultarse y los residentes americanos que habían adquirido propiedades en la zona, buscan la salida de dicha región ante el temor que pudieran ser afectados por dicha violencia.
3. Se ha incrementado la revisión en el cruce fronterizo para prevenir el tráfico de drogas y de indocumentados; el promedio del tiempo de espera en el cruce fronterizo hacia California es de entre 1 hora y media a dos e inclusive hasta tres horas en fines de semana que es cuando se incrementaba la actividad turística de la región.
4. En 2008 comenzó la crisis económica que analizamos en el inciso 4.6.2, que impacto primero a nivel estadounidense y posteriormente a nivel global, de la cual aún no se ve el fin y se prevé que no termine sino hasta el 2011 o inclusive se pudiera alargar aún más. Esta crisis económica perjudica principalmente a los compradores potenciales de condominios y casas

vacacionales, pero también la afluencia turística normal por la baja de recursos de los estadounidenses para destinarlos a la diversión.

5. Otro factor que vino a afectar la afluencia de turismo en la región, lo constituyó la decisión del requerimiento norteamericano de exigir el pasaporte a sus ciudadanos cuando regresan a su país. Esta decisión de pedir el pasaporte fue un acuerdo del Congreso Americano que entró en vigor en junio del 2009. Y ha sido tan grave para el turismo fronterizo porque no se había pedido pasaporte nunca en la historia. La cifra que se menciona de manera preliminar, indica que sólo entre un 20 y un 30% de la población norteamericana cuenta con pasaporte, por lo que automáticamente el 70% o más de los ciudadanos americanos quedan excluidos de poder visitar la región.
6. En 2010 se instala el “Sistema de Aforo Vehicular” (Siave) es uno de los proyectos de modernización que se han puesto en marcha en todas las aduanas de México, que consiste en la inspección de vehículos que ingresan a territorio mexicano desde los Estados Unidos. Su implementación permitirá que 90 millones de cruces anuales en la frontera, sean sometidos a un proceso de medición de riesgo, cuyo principal objetivo es salvaguardar los intereses de seguridad nacional, en cuanto a tráfico de armas, drogas, dinero ilícito y contrabando de artículos. Y a pesar de que ningún empresario turístico se ha manifestado en contra de que el gobierno lleve a cabo actividades para fortalecer la seguridad en la región, sin embargo, el procedimiento que han adoptado para lograrlo ha perjudicado con un problema adicional a los turistas que concurren a la región por unas horas a Tijuana y por una o dos noches a Rosarito y Ensenada, debido a que a pesar de que el Gobierno mencionó que la revisión por vehiculo llevaría 8 segundos esto es sólo en teoría, pues en la práctica se forman largas filas para el cruce fronterizo.
7. Por último, la medida del Gobierno Federal, la cual al parecer fue tomada sobre las rodillas, en la que se restringe la aceptación de dólares a los servidores turísticos en Baja California y en general a cualquier actividad económica, no sólo de la región sino de toda la república mexicana, cuando había sido natural en esta zona el manejo de las dos divisas y que ningún turista cambiara su moneda para realizar operaciones comerciales debido a que sus visitas eran cortas de unas horas o un día o dos y por mas de un siglo de visitar esta región era una practica común que se manejaran ambas divisas repercutiendo en la perdida cambiaria del remanente en pesos que les quedara. Cuando se dio a conocer esta medida en California surtió un efecto de poco favorable y una percepción equivocada de los visitantes norteamericanos ya que no entienden por qué no se reciben dólares como antes ocurría, no hubo una campaña del Gobierno Federal Mexicano en esa región fronteriza para explicar tal medida amén de los requisitos de los bancos para poder recibir hasta cierta cantidad en depósitos de los servidores turísticos lo cual ha originado que muchos de ellos abran cuentas en San Diego para poder seguir captando estas divisas en sus establecimientos.

Este caldo de cultivo que se esta gestando en la región ha impactado de manera menos favorable a los servidores turísticos y los plazos de recuperación de dicha actividad no serán en breve, por lo que es urgente que el Gobierno

Federal deje de tomar medidas sin conocer la realidad de las zonas fronterizas en donde les impacta las decisión que se toman desde el centro sin considerar los impactos que estas tendrán.

De continuar con programas como el SIAVE y el control de divisas, deberían iniciar una campaña en los medios de comunicación masiva de las ciudades fronterizas americanas, en donde se les de a conocer el porque de dichas decisiones y como pueden ellos visitar nuestro país sin sufrir por la implementación de dichos programas. El Turismo es desde hace mucho la tercera fuente de divisas para nuestro país, sólo detrás del Petróleo y las remesas que envían los migrantes a sus familiares en nuestro país, entonces por qué golpear a la industria que es generadora de empleos que tanto requiere el "Presidente del Empleo".

El 7 de octubre de 2010, Felipe Calderón Hinojosa, visitó Playas de Rosarito para inaugurar la "Planta de Ciclo Combinado" de la Termoeléctrica "Benito Juárez" de Rosarito, lo cual no fue otra cosa que el cambio de combustible que utilizaba dicha planta de Combustóleo a Gas Natural, durante esta vistita se le pidió su apoyo para revertir la tendencia negativa que estaba presentando la región, afortunadamente estuvo acompañado por la Secretaria de Turismo, Mtra. Gloria Guevara Manzo, quién si entiende del sector y que cuenta con amplia experiencia en el ramo al haberse desempeñado como directora de "Sabre Travel Network México", una de las empresas más importantes en reservaciones turísticas y que maneja siete de cada 10 reservaciones de viaje en el país.

Conocedora del ramo como lo es la Titular de la Secretaría de Turismo, tendrá que implementar acciones tendientes a revertir, sobre todo las medidas en materia de SIAVE y Control Cambiario que, si bien es cierto, forman parte central de la "Lucha contra el Crimen Organizado", implementado por la actual administración, impactan negativamente al Sector Turístico, sobre todo de la región en donde los turistas arriban por vía terrestre provenientes del Condado de San Diego y Los Ángeles, principalmente, y es práctica común el uso de las dos divisas para cualquier tipo de operación comercial.

Otro aspecto que es alarmante, no solo para la región, sino para la industria turística nacional en materia de cruceros turísticos es el reciente anuncio que hicieron empresas como "CARNIVAL", "ROYAL CARIBEAN" Y "NORWEGIAN CRUISE LINES", en donde a través de una nota aparecida en la prensa nacional dan a conocer su decisión de *"sacar sendos barcos del Pacífico mexicano en busca de rentabilidad, pues la percepción de inseguridad en el País redujo el flujo de turistas por éste medio,… los turistas habían mantenido durante 2 años sus tarifas hasta 45% más bajas pero la percepción de inseguridad continúa y el mercado de California no se repone"*.[325]

[325] *Ahuyenta inseguridad a cruceros.* **Periódico Reforma.** Sección Negocios. 19 de enero de 2011. p.1

En la mencionada nota periodística señala que *"Carnival Cruise decidió sacar su barco SPIRIT con capacidad para 2mil 750 pasajeros a mediados de 2012, …Royal Caribean anuncio desde abril de 2010 que su barco MARINER OF THE SEAS" abandonará México el 14 de enero de 2011 para trasladarlo al caribe, … por su parte Norwegian Cruise Lines, retirará su barco NORWEGIAN STAR, con capacidad para 2 mil 348 pasajeros"*.[326]

La decisión de dichas navieras impactará negativamente a los prestadores de servicios turísticos que reciben a los viajantes que en dichos navíos arriban a dichos centros turísticos, solo a manera de ejemplo, *"Vicente Ruiz, presidente de la CANACO de Los Cabos, BCS, señalo que la suspensión de viajes de los cruceros de estas empresas representará una afectación de alrededor de 12 millones de dólares cada año"*.[327]

En la misma nota se especifica que en promedio el turista que arriba a nuestro país por vía marítima, gasta en promedio en cada escala 85 dólares, lo cual representa turismo de alto nivel, por lo que el Gobierno Federal, una vez más deberá replantear su postura frente a "la lucha contra la delincuencia organizada" e iniciar labores de promoción en el extranjero tendientes a minimizar el impacto negativo que esta lucha ha tenido en la percepción internacional, sobre todo de los habitantes de los Estados Unidos de Norteamérica.

4.6.5. Acciones del Gobierno Federal en Materia Marítimo Turística.

A pesar de que la Ley de Puertos siempre ha facultado al Ejecutivo Federal para ser el motor del desarrollo Marítimo-Portuario del país, tal como se establece en el Artículo 16 fracción VI de esta Ley:

> ***"Artículo 16.*** *La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría, a la que, sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias de la Administración Pública Federal, corresponderá:*
> *"…*
> *"VI. Construir, establecer, administrar, operar y explotar obras y bienes en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como prestar los servicios portuarios que no hayan sido objeto de concesión o permiso, cuando así lo requiera el interés público;*[328]

Sin embargo, esta actividad marítimo portuaria, que en estricto sentido le corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ha sido olvidada desde hace mucho tiempo tal y como lo muestran por lo menos las tres últimas administraciones federales, en el Sexenio de Ernesto Zedillo Ponce de León, fue otra Secretaría, la de Turismo, la que concibió crear los *"Centro Turísticos*

---

[326] *Ídem.*
[327] *Ibídem.* p. 3.
[328] *Ley de Puertos.* **Diario Oficial de la Federación.** México. p. 3.

Integrales", en los cuales se buscaba complementar la oferta existente con instalaciones de interés deportivo, cultural, de juego, de espectáculos, náutico, gastronómico y en general las que cumplieran con la condición de complementariedad, de manera que la estadía del visitante pudiera ser prolongada y su gasto fuera mayor, es decir agregarles diversidad y valor a la oferta turística existente. Dichos Centros Turísticos Integrales serían licitados toda vez que en estos se otorgaría un permiso para instalar un casino.

La idea era por un lado atraer inversión extranjera directa para diversificar la oferta turística y con dicha inversión se convirtieran en detonadores del desarrollo regional. La propuesta contemplaba la reforma de la Ley Federal de Turismo con el objeto de establecer los Centros Turísticos Integrales y sobre todo se debería crear una Ley Federal para le Control y Vigilancia de Casinos que definiera la normatividad de control del juego con apuestas en este tipo de establecimientos.

La importancia de la creación de este tipo de centros para la actividad marítima, era que dichos proyectos, además de que estaban condicionados para ser establecidos en la zona fronteriza y en las playas, contemplaba que podrían optar por la construcción de marinas turísticas, además de instalaciones hoteleras de 5 estrellas, inclusive mencionaban en su proyecto que de acuerdo al estudio que habían realizado el costo por slip sería de aproximadamente 15 mil dólares americanos, que para una marina de 600 posiciones de atraque tendría una inversión de 9 millones de dólares americanos.

A pesar de que en principio la concepción de dichos centros, se pensaba, sería interesante para los inversionistas por el atractivo de la instalación de un casino en dichas facilidades turísticas, la propuesta no prosperó, básicamente por el estigma que sobre le juego ha mantenido tanto el Gobierno Federal como los diversos partidos políticos, por lo que la segunda mitad del gobierno de Ernesto Zedillo, transcurrió en el cabildeo de la propuesta de la instalación de este tipo de negocios de juego sin que hubiera pasado nada como tampoco con la promoción de la creación de nuevas marinas y mucho menos de terminales portuarias.

En la propuesta de los *"Centros Turísticos Integrales"* de 1995 por primera vez se mencionaban las actividades marítimo-recreativas como parte de los mismos, lo cual estaba contemplado en la reforma de la Ley Federal de Turismo del 31 de diciembre de 1992, y que desaparece en la reforma del 17 de junio de 2009, ya que ahora es incluido en el Reglamento sobre Turismo Náutico del 1 de octubre de 2004 y que es regulado por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, lo cual analizaremos más adelante.

El gobierno de Fox, caracterizado por los cambios de timón que daba en la toma de decisiones, no quedó exento de los grandes anuncios sobre el particular, y como ya se vio en el inciso 4.1.2., el anuncio de la consolidación de la "Escalera Náutica del Mar de Cortés" creó grandes expectativas como su gobierno y como es bien sabido no paso absolutamente nada.

Una de las iniciativas de Vicente Fox fue el emitir un *"Acuerdo por el cual se establece la Política Pública de Cruceros"*, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de agosto de 2004, el cual se convirtió en una carta de buenas intenciones que ni siquiera alcanzó a poner en práctica la Administración Foxista y que a partir del 1 de diciembre de 2006, se convirtió en letra muerta.

En dicho acuerdo se destacaba en los Considerandos:

"Que es convicción del Estado mexicano impulsar el desarrollo de un transporte marítimo y sus conexos, como el turismo de cruceros, fuerte, eficiente y competitivo, que aproveche las oportunidades mercantiles y la posición geográfica estratégica de nuestro país, para potenciar los flujos turísticos y fortalecer la economía de los destinos;
"Que la actividad turística, ha sido clave en el desarrollo del país y el segmento de cruceros reviste cada vez más trascendencia, involucrando un amplio número de destinos nacionales en los que esta actividad genera múltiples y variados efectos;
"Que el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, integra los lineamientos de la actividad gubernamental y promueve el desarrollo de los sectores estratégicos de la economía del país, estableciendo las directrices en las que se originan los programas sectoriales, regionales e institucionales;
"Que en el Programa Nacional de Turismo 2001-2006 se establecen como ejes rectores de la política turística; lograr la satisfacción total de los turistas, propiciar el desarrollo de destinos sustentables y contar con empresas competitivas y que en el mismo documento se plantea como condición fundamental la de desarrollar y fortalecer la oferta turística para consolidar los destinos turísticos tradicionales y diversificar el producto turístico nacional aprovechando el enorme potencial con que cuenta México en materia de recursos naturales y culturales;
"Que el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006 señala que para coadyuvar en el desarrollo del turismo en nuestro país, se promoverá que se incremente el número de pasajeros atendidos en cruceros y transbordadores; se incrementará la seguridad en el transporte marítimo, se contará con servicios eficientes en beneficio de la actividad económica nacional y se fortalecerá el carácter normativo y de control de la autoridad marítima;
"Que es de interés público, propiciar el desarrollo ordenado del turismo de cruceros, potenciando sus beneficios y abatiendo sus efectos negativos, por ser un segmento que contribuye a la diversificación de los destinos, favorece el conocimiento y la promoción de ellos, y tiene el potencial para contribuir a elevar el nivel de vida de las comunidades receptoras;
"Que producto del diálogo en los foros de consulta realizados con los sectores involucrados en la Industria de Cruceros, se enriquecieron los conceptos para integrar esta Política Pública de Cruceros, la cual permitirá actuar de manera clara, expedita y con

apego a las prioridades económicas y sociales contenidas en las acciones que se debe realizar a favor de la nación, y
"Que con el objeto de fortalecer la rectoría del Estado y modernizar cada uno de los elementos de la Industria de Cruceros, se busca que ésta tenga una operación eficiente, competitiva y equitativa; con esquemas financieros sanos; equipos modernos; garantía a la seguridad en las operaciones marítimas y portuarias, fomentando mayor capacitación del personal técnico marítimo portuario, vigilando el cumplimiento de la normatividad marítima, turística , fitozoosanitaria nacional y migratoria; y que la operación marítimo portuaria de los cruceros sea moderna, segura y de elevada calidad en los servicios, conforme a los avances globales en infraestructura y tecnología; hemos tenido a bien expedir el siguiente"[329]*:*

Mencionamos que fue una carta de buenas intenciones pues como se desprende de los considerandos cuando menciona que "*se debe impulsar el desarrollo de un transporte marítimo y sus conexos, como el turismo de cruceros, fuerte, eficiente y competitivo*"[330], si se refiere a empresas nacionales, estas no existen, luego entonces como va a lograr que este sea fuerte, eficiente y competitivo.

El hecho de "*propiciar el desarrollo de destinos sustentables y contar con empresas competitivas y diversificar el producto turístico"*[331]*,* las dos terminales que captan cerca del 40% del arribo de cruceros son las de Quintana Roo, a costa de la destrucción de los manglares y la erosión de las costas, las cuales a pesar de esto, en términos generales cuentan con un desarrollo sustentable bastante aceptable y en lo referente a la diversificación del producto turístico, no hablemos de Rosarito, pero por ejemplo Ensenada, no ha habido una política de los Gobiernos Federal y Estatal tendiente al logro de dicho objetivo.

Donde exageraron en sus atribuciones es en el sentido de el Gobierno Federal "*promoverá que se incremente el número de pasajeros atendidos en cruceros y transbordadores …propiciar el desarrollo ordenado del turismo de cruceros, …diversificación de los destinos"* [332], me gustaría saber quien o quienes fueron los analistas que concluyeron que el Gobierno Federal podría determinar como deberían manejar sus negocios las diferentes empresas de cruceros turísticos, las cuales en su mayoría son americanas y que fijan sus rutas de acuerdo con estudios de mercado y analizando el costo beneficio de tales decisiones, luego entonces como podrán propiciar ese desarrollo ordenado y diversificar los destinos a donde ellos deseen llegar. Entre las excepciones que confirman la regla se encuentran líneas Inglesas y Noruegas como es el caso de "SUN PRINCESS" que realiza un recorrido entre Acapulco y San Francisco con escalas en Mazatlán y Los Ángeles y en invierno llega a Alaska.

---

[329] *Acuerdo por el que se establece la Política Pública de Cruceros*. **Diario Oficial de la Federación.** Primera Sección. 26 de agosto de 2004. pp. 37-38.
[330] *Ídem.*
[331] *Ídem.*
[332] *Ídem.*

Aunado a lo anterior el Gobierno Federal no solo del Gobierno Foxista, sino en General desde hace varias administraciones no han implementado programas de crédito acordes a las necesidades de los prestadores y empresas relacionadas con el Sector, salvo Transportación Marítima Mexicana, que durante muchos años fue la consentida del Gobierno Federal y a ella eran destinados muchos de los apoyos que otorgaba dicho gobierno, dicha naviera vendió sus mejores buques a empresas extranjeras, luego entonces como quieren modernizar los equipos que prestan servicios a la industria de cruceros, son los mismos prestadores quienes por sus propios medios o buscando esquemas de financiamiento se hacen allegar de esos equipos.

Por lo que toca al famoso diálogo en los foros de consulta realizados con los sectores involucrados tendiente a modernizar cada uno de los elementos de la Industria de Cruceros, parece más una leyenda urbana que una realidad, no digamos Rosarito, Ensenada nunca fue invitada a participar en dichos foros de consulta, amén de que la prensa nacional nunca dio cuenta de la celebración de los mismos.

Ahora bien en el cuerpo del acuerdo se menciona que se le daría rumbo y contenido a las actividades del Estado en esta materia, para fomentar la coordinación entre dependencias del gobierno federal, tal y como lo analizamos en el subcapítulo 4.2., para nuestro caso de estudio, salvo la Secretaría de Salud todas las demás dependencias del Gobierno Federal se mantuvieron atentas al desarrollo del Proyecto y siempre fueron sensibles y participativas para el logro del mismo.

Se mencionaba que *"la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Turismo promoverían la creación de una Comisión Intersecretarial de Cruceros, que supervisaría el cumplimiento de esta Política Pública. Esta comisión estaría integrada por las dependencias federales con facultades en la operación, facilitación y seguridad portuaria, así como en la protección al medio ambiente y podrían incorporarse aquellas entidades u organismos, pertenecientes a los destinos de cruceros"*[333], lo cual nunca se llevó a cabo y por ende dicho Acuerdo finalizó con la llegada de la nueva administración federal.

Casi en paralelo con el Acuerdo mencionado anteriormente, surgió el Reglamento de Turismo Náutico, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1 de octubre de 2004, dicho Reglamento fue propuesto por la Secretaría de Turismo, la cual envió a los Estados dicha propuesta que estaban presentando para que los empresarios del ramo, Cámaras Empresariales y demás prestadores de servicios interesados emitieran su opinión, inclusive en Baja California se organizó un Foro de Análisis en los cinco Municipios a fin de recoger las inquietudes que sobre el particular se vertieran.

[333] *Ibídem.* p. 41.

El Reglamento fue publicado en la fecha mencionada anteriormente y como Secretaría normativa a la de Comunicaciones y Transportes, tal y como debería de ser, en su artículo 1 menciona:

> ***"Artículo 1.-*** *El presente ordenamiento tiene por objeto reglamentar la navegación que con fines recreativos se realiza en las vías navegables con embarcaciones menores de recreo y deportivas, sea para uso particular o con fines comerciales para brindar servicios a terceros".*[334]

Este Reglamento parecería ser una reiteración del Reglamento de la Ley de Navegación y basamos nuestra aseveración en los siguientes ejemplos:

> ***"Capítulo II***
> ***De las embarcaciones menores de recreo y deportivas***
> ***"Artículo 4.-*** *Las embarcaciones menores de recreo y deportivas requerirán contar con su matrícula y con el Certificado de seguridad"*[335]*.*

> ***"Reglamento de la Ley de Navegación.***
> ***"Artículo 12.*** *Las solicitudes de matrícula para embarcaciones menores o las de recreo o deportivas para uso particular, deberán cubrir los requisitos mencionados en el artículo 9o. de este Reglamento".*[336]

El Artículo 4° del Reglamento de Turismo Náutico menciona que las embarcaciones menores deben contar con su matricula y certificado de seguridad lo cual menciona el artículo 12 del Reglamento de la Ley de Navegación, ¿no se infiere del segundo lo que esta implícito en el primero de estos artículos?

Veamos ahora un ejemplo en lo relativo al uso particular de embarcaciones de recreo.

> ***"Capítulo III***
> ***Del turismo náutico para uso particular***
> ***"Artículo 10.-*** *Para arribar o permanecer en un puerto, los propietarios o legítimos poseedores de embarcaciones menores de recreo y deportivas deben contar con lugar de fondeo o*

---

[334] *Reglamento de Turismo Náutico.* **Diario Oficial de la Federación.** Primera Sección. 1 de octubre de 2004. p 51.
[335] *Ibídem*. p. 54.
[336] *Reglamento de la Ley de Navegación.* **Diario Oficial de la Federación.** Primera Sección. 8 de agosto de 2000. p. 164.

atraque para la embarcación, sea en instalaciones particulares o en el lugar previamente autorizado por la Capitanía de Puerto o por la marina turística que lo reciba".[337]

"Reglamento de la Ley de Navegación.

"Artículo 69. *En las marinas, cuando se trate de navegación interior o de cabotaje de embarcaciones de recreo y deportivas, el arribo podrá ser autorizado y el despacho concedido por el delegado honorario de la respectiva capitanía de puerto, previo el cumplimiento de los requisitos señalados en el artículo 67 de este Reglamento.*
"Cuando se trate de embarcaciones que practiquen navegación de altura, deberán satisfacerse todos los requisitos de la Ley, y las órdenes de arribo y despacho se expedirán por el capitán de puerto que corresponda".[338]

No es algo de sentido común el que ¿una marina cuente con espacio o lugar de fondeo para recibir una embarcación?, luego entonces cual es el sentido del artículo 10 del Reglamento de Turismo Náutico, ahora bien las autorizaciones de arribo están contempladas en el artículo 69 del Reglamento de la Ley de Navegación, en el cual el Delegado Honorario de la Capitanía puede autorizar dicho arribo y en el caso la Navegación de Altura será la Capitanía de Puerto la que deberá recibir y girar las ordenes de arribo y despacho de conformidad con lo establecido por la Ley.

Aquí se presenta una aberración Legal, primero debemos comentar que el Reglamento de la Ley de Navegación fue reformado el 8 de agosto de 2000, la Ley de Navegación fue reformada el 1 de junio de 2006, por lo que lo que esta expresado en el Reglamento de la Ley hace referencia al artículo de la Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1994. Menciono que es una aberración porque el Reglamento de la Ley no ha sido reformado y nos refiere a artículos de la Ley derogada.

"Capítulo IV
De la prestación de servicios de turismo náutico a terceros
"Artículo 13.- *La prestación del servicio de turismo náutico a terceros, se llevará a cabo por navieros con embarcaciones menores de recreo y deportivas, que obtengan previamente permiso otorgado por la Capitanía de Puerto o por la Dirección, según corresponda, de conformidad con lo previsto en este Reglamento".*[339]

Reglamento de la Ley de Navegación.
"Artículo 75. *El servicio de turismo náutico en navegación interior o de cabotaje de que se trata en la fracción I, inciso b), del artículo*

[337] *Reglamento de Turismo Náutico.* **Diario Oficial de la Federación.** Primera Sección. 1 de octubre de 2004. pp. 55-56.
[338] *Reglamento de la Ley de Navegación.* **Diario Oficial de la Federación.** Primera Sección. 8 de agosto de 2000. p. 190.
[339] *Reglamento de Turismo Náutico.* **Diario Oficial de la Federación.** Primera Sección. 1 de octubre de 2004. pp. 56.

35 de la Ley podrá prestarse, previo permiso de la Secretaría, por navieros mexicanos que utilicen embarcaciones que sean mexicanas, o que, siendo extranjeras, estén depositadas en una marina autorizada".[340]

La ley de Navegación abrogada, señala efectivamente lo siguiente:

"Artículo 35.- *Los navieros, para la explotación de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje:*
"1. Requerirán permiso de la Secretaría, para prestar servicios de:
"…
"b) Turismo náutico, con embarcaciones menores de recreo y deportivas mexicanas, o mediante las embarcaciones extranjeras depositadas en una marina turística autorizada";[341]

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente lo contempla ahora en el artículo 42, el cual dice a la letra lo siguiente:

"Artículo 42.- *Los navieros mexicanos y extranjeros, dedicados a la utilización de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje de conformidad con esta Ley, se sujetarán a las siguientes disposiciones en materia de permisos para prestación de servicios:*
"I. Requerirán permiso de la Secretaría para prestar servicios de:
"…
"B. Turismo náutico, con embarcaciones menores de recreo y deportivas mexicanas o extranjeras";[342]

En el Capítulo V, "De las modalidades en la prestación del servicio de turismo náutico a terceros" del Reglamento de Turismo Náutico en su artículo 24 hace una clasificación de las modalidades del Servicio de Turismo Náutico, lo cual pudiera ser lo más rescatable de dicho reglamento que a la letra señala lo siguiente:

"Capítulo V
"De las modalidades en la prestación del servicio de turismo náutico a terceros

"Artículo 24.- *Para efectos de este Reglamento, son modalidades del servicio de turismo náutico a terceros, las siguientes:*
"I. De recorridos turísticos, consistente en trasladar turistas hacia zonas de interés, sea por su atractivo natural o histórico, con o sin actividades adicionales de recreo, tales como snorkel, buceo u otras similares, que dependan para su realización de la embarcación;

---

[340] *Reglamento de la Ley de Navegación.* **Diario Oficial de la Federación.** Primera Sección. 8 de agosto de 2000. p. 192.
[341] *Ley de Navegación.* **Diario Oficial de la Federación.** 4 de enero de 1994. p. 37.
[342] Ley de Navegación y Comercio Marítimos. **Diario Oficial de la Federación** 1 de junio de 2006. p. 28.

"II. De pesca deportiva, para transportar al turista o turistas a zonas de pesca debidamente autorizadas por la autoridad competente, con el propósito de efectuar la captura de especies y número de ejemplares que indique el permiso de pesca deportivo-recreativa;

"III. De remolque y esquí acuático, mediante el cual con la embarcación se remolca al usuario que se encuentra usando el esquí o a la unidad adicional recreativa, a fin de realizar un breve recorrido en una zona señalada para la práctica de esta actividad;

"IV. Vuelo en paracaídas, en el cual el usuario es remolcado en un paracaídas por la embarcación, a fin de que con el impulso se eleve y, logrado el ascenso, se le lleve en recorrido por una zona que tenga autorizada el permisionario;

"V. Moto acuática, Jet Sky o similar, por el cual se brinda a las personas el uso del vehículo sea solo o con la compañía de un instructor, para que realice un recorrido por un área, distante aproximadamente 100 metros de la orilla de la costa o ribera, lejos de las zonas de bañistas, y

"VI. Los que permitan al usuario o turista el uso de una embarcación menor con fines recreativos, deportivos o de esparcimiento en vías navegables, como es el caso de veleros, kayaks o embarcaciones de remos y otros similares".[343]

El Capítulo VI "De las Obligaciones del Prestador de Servicios", se establecen en términos generales las condiciones en las cuales el prestador de servicios deberá prestar el mismo, sin que haya nada mas que lo ya expresado en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, como en su propio Reglamento, cosa similar ocurre con el Capítulo VII "De los Seguros".

Es en Capítulo VIII "Sanciones" donde se vuelve a presentar la aberración legal al referirse a la Ley de Navegación del 4 de enero de 1994, ya que este Reglamento de Turismo Náutico, también es anterior a la reforma de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 1 de junio de 2006. Por ejemplo en artículo 41 se refiere a las Sanciones que ameriten los Prestadores de Servicios y en el 42 el procedimiento para aplicar el salario mínimo vigente al momento de la imposición de la sanción que a la letra dicen lo siguiente:

"Capítulo VIII
Sanciones

"Artículo 41.- *La Dirección o la Capitanía de Puerto, según corresponda, sancionarán a los Prestadores de servicios:*

"I. Por consentir la operación de la embarcación por tripulación que no tenga acreditada su capacidad;

"II. Por no cubrir las indemnizaciones por daños, que se originen con motivo de la prestación del servicio;

"III. Por impedir la operación de otros prestadores de servicios;

---

[343] *Reglamento de Turismo Náutico.* **Diario Oficial de la Federación.** Primera Sección. 1 de octubre de 2004. pp. 58.

"IV. Por ceder o transferir el permiso sin autorización de la Secretaría;
"V. Por operar en ruta, zona o lugar distintos a lo autorizado;
"VI. Por poner señalamiento marítimo sin autorización;
"VII. Por operar el servicio sin haber exhibido o contar con los seguros a que se refiere el artículo 17 de este Reglamento, y
"VIII. Por permitir que la tripulación o el operador del servicio trabaje bajo los efectos de drogas o alcohol. Cualquier otra infracción al Reglamento no prevista expresamente en este artículo, se sancionará en los términos de los artículos 138 o 140 de la Ley.
"Las Capitanías de Puerto sólo podrán imponer multas hasta por los montos que establece el artículo 138 de la Ley.

"Artículo 42.- *Para la imposición de las sanciones, se considerará aplicable el salario vigente en el momento de cometerse la infracción y se seguirá el procedimiento a que se refiere el artículo 136 de la Ley".*[344]

En la Ley de Navegación abrogada, el Titulo Séptimo era el que hacía alusión a las Sanciones y en su capítulo único se establecían las Disposiciones Generales de tales Sanciones, las cuales estaban plasmadas del artículo 136 al 140, En la Ley vigente del 1 de junio de 2006 el Título décimo trata ahora lo referente a las Sanciones dedicándole también un Capítulo único de disposiciones generales, abarcando del artículo 323 al 328. Este tipo de inconsistencias en las Leyes mexicanas no es exclusivo de la actividad marítima, podría pensarse que pudiera haberse dado en administraciones federales diferentes o inclusive Legislaciones diferentes, pero no es así, el mismo Ejecutivo Federal que propuso al Legislativo el Reglamento de Turismo Náutico, fue el que envió a esa misma soberanía las modificaciones a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Parecería un mundo de ficción, pero es real.

Ahora bien la Ley de Navegación y Comercio Marítimos data de 2006, y en su artículo Octavo transitorio establece que:

"Artículo Octavo.- *El Ejecutivo Federal deberá publicar los reglamentos de la presente Ley en un año calendario a contar a partir de la fecha de publicación de la presente Ley en el Diario Oficial de la Federación".*[345]

Han pasado cuatro años calendario y ninguno de los dos Reglamentos que hasta ahora norman dicha Ley han sido aprobados, luego entonces, ¿cual es la prioridad que tiene la actividad Marítima en nuestro país?, sabemos que no es exclusivo de esta actividad pero entonces que no vengan con trampas publicitarias que impiden ver la realidad de lo que sucede en la vida nacional.

---

[344] *Reglamento de Turismo Náutico.* **Diario Oficial de la Federación.** Primera Sección. 1 de octubre de 2004. pp. 58.
[345] *Ley de Navegación y Comercio Marítimos***. Diario Oficial de la Federación.** 1 de junio de 2006. p. 66.

El sexenio de Felipe Calderón no ha quedado exento de generar el mismo tipo de grandes expectativas y trampas destacando para el Sector Turismo la decisión de eliminar a la Secretaría del Ramo, lo cual representaría el golpe de gracia para la industria sin chimeneas y que es la tercera generadora de divisas en nuestro país, la cual tuvo que dar marcha atrás por la inconformidad que causó en el sector de tal decisión.

Para el Sector Comunicaciones y Transportes en lo referente a la actividad marítima, lo demuestra el anuncio del "*Decreto por el que se aprueba el Programa Nacional de Financiamiento del Desarrollo 2008-2012"*[346], en donde de manera particular se anuncia y publica la importancia que tendría durante el sexenio Calderonista el Sistema Portuario, del cual se mencionó lo siguiente:

> *"Es de suma importancia disponer de un sistema portuario con transporte marítimo suficiente, oportuno y seguro, que opere como nodo articulador de las cadenas y plataformas logísticas y que ofrezca servicios de alta calidad. El Plan Nacional de Infraestructura plantea las siguientes estrategias para cumplir las metas establecidas en materia portuaria:*
>
> ***"IV) Impulsar el desarrollo de los puertos con orientación turística.***
>
> *"En el periodo 2007-2012 se construirán* ***5 puertos nuevos*** *y se ampliarán o modernizarán otros 22, aumentando así el número de puertos de 114 a 119. Esto se traducirá en un aumento en la capacidad instalada para el manejo de contenedores de 4 a más de 7 millones de TEUS (Unidad Equivalente de 20 toneladas) y un incremento en el rendimiento de las operaciones en terminales especializadas de 68 a 75 contenedores hora-buque en operación. Además, se* ***construirán por lo menos 13 muelles para cruceros****. "La agenda de infraestructura portuaria tendrá un impacto favorable sobre el crecimiento del PIB, pues la derrama económica prevista en el Plan Nacional de Infraestructura, asociada a la construcción de los proyectos, ascenderá a 109 mil millones de pesos entre 2007 y 2012.* ***(La inversión corresponde al esfuerzo conjunto de los sectores público y privado)****.*
>
> *"Finalmente, destinará más recursos al desarrollo social y económico, al permitir erogaciones que abarquen toda la vida de aquellos proyectos de inversión que se definan en el Presupuesto de Egresos de la Federación. Esto significará importantes ahorros en la ejecución de dichos proyectos. Además, con los ingresos que se obtendrán se destinarán mayores recursos al desarrollo social y la inversión en infraestructura, a la vez que se fortalecerán las haciendas públicas de los tres órdenes de gobierno y se reducirá la dependencia de los ingresos petroleros. Debe destacarse que el 72.5 por ciento de los recursos derivados de la Reforma*

[346] *Decreto por el que se aprueba el Programa Nacional de Financiamiento del Desarrollo 2008-2012.* **Diario Oficial de la Federación.** 25 de junio de 2008. p. 8.

Hacendaria se destinarán a inversión y desarrollo económico (se destinarán a inversión en carreteras, puertos, presas y energía) y el resto de los recursos irán a desarrollo social y seguridad (hospitales, educación, pensiones, apoyos a municipios marginados y seguridad)".[347]

De estas buenas intenciones destaca, la observación que hace referente a que correspondería al sector público y privado dicha inversión, será que no se le han dado los suficientes estímulos al sector privado para que lo haga y el sector público, como lo veremos, ¿sólo lleno la cuota de promesas que cada sexenio anuncian con bombo y platillo?

Del anuncio de la construcción de 5 nuevos puertos de carga, entre los que se encontraba, para la región, el Puerto "Punta Colonet", la modernización o ampliación de 22 y la construcción de por lo menos 13 muelles para cruceros, a la fecha, es decir 2/3 partes de su gestión no se ha visto ninguna de estas metas y si por el contrario de los 109 mil millones anunciados que se invertirían durante su administración en dicha actividad vemos, sólo a manera de ejemplo, que para el Presupuesto de Egresos de la Federación de 2010, de acuerdo a la información proporcionada por el Gobierno Federal, a través de la Cámara de Senadores durante este período se llevarían a cabo estas dos grandes obras portuarias:

- Construcción de una Marina Ecoturística en el Desarrollo Isla de Cortez, Puerto de Altata, Municipio de Navolato, Sinaloa, con una inversión de 50 millones de pesos.
- Puerto de Frontera, Tabasco, Construcción de Escolleras y Dragado, con una inversión de 10 millones de pesos

Sin embargo, tanto en las páginas Web de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, la de la Cámara de Diputados, Cámara de Senadores ni en la prensa nacional se ha dado cuenta de dichas obras.

Estas cantidades, además de contrastar con los miles de millones que había anunciado en el *"Decreto por el que se aprueba el Programa Nacional de Financiamiento del Desarrollo 2008-2012,* con el subejercicio presupuestal en el que ha caído la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. En el primer semestre de 2010, de acuerdo con cifras de la Secretaría de Hacienda, el subejercicio presupuestal acumulado suma 9 mil 126.6 millones de pesos, aunque este monto no considera la totalidad del presupuesto de egresos. De dicho monto, mil 920 millones corresponden al primer trimestre, que no fueron aplicados, y los otros 7 mil 206.6 millones se reportaron entre abril y junio. De 24 dependencias del sector público consideradas, 12, 50 por ciento, registró subejercicios, es decir, no gastó lo que debía, lo que el Congreso autorizó como parte del paquete anual, el cual, supuestamente, se armó para reactivar la economía, generar empleo y salpicar beneficios a los mexicanos.

---

[347] *Ídem*.

Cuadro 16.- Subejercicios del Gobierno Federal, enero-junio de 2010 (*)
(Millones de pesos)

Ramo		Subejercicio	
	enero-marzo[1]	**abril-junio[2]**	**Acumulado enero-junio**
Total	**1,920.0**	**7,206.6**	**9,126.6**
Comunicaciones y Transportes	***987.0***	***2,134.5***	***3,121.6***
Educación Pública	383.0	1,766.6	2,149.6
Medio Ambiente y Recursos Naturales	100.0	1,628.6	1,728.6
Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación	0.0	1,103.3	1,103.3
Desarrollo Social	200.0	252.1	452.1
Procuraduría General de la República	100.0	252.1	352.1
Hacienda y Crédito Público	0.0	248.6	248.6
Trabajo y Previsión Social	0.0	162.6	162.5
Salud	150.0	0.0	150.0
Gobernación	0.0	142.1	142.1
Economía	0.0	101.5	101.5
Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa	0.0	15.2	15.2
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología	0.0	8.1	8.1
Menos			
Ramos que presentaron sobreejercicio**	0.0	-608.7	-608.7

Nota: Los totales pueden no coincidir, debido al redondeo de las cifras.

* En la columnas de abril-junio y acumulado, se encuentran cifras negativas por los saldos de los acuerdos de Ministración en el ramo Energía por 403.9 mdp y en el ramo Función Pública por 204.8 mdp.

1. Al cierre del primer trimestre la SHCP reportó un subejercicio de 4 mil 288 mdp, de los cuales 2 mil 368 mdp fueron finalmente ejercidos en el transcurso del segundo trimestre quedando un subejercicio de un mil 920 millones reasignable en términos del último párrafo del artículo 23 de la LFRH.
2. El subejercicio por 7 mil 206 millones de pesos que se registró en el segundo trimestre todavía pueden ser subsanado por las respectivas dependencias y entidades en el transcurso del tercer trimestre, por lo que todavía no son objeto de reasignación.

(*) Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la Cámara de Diputados con datos de los Informes Sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública al segundo trimestre de 2010, SHCP. http://www.cefp.gob.mx/notas/2010/notacefp0312010.pdf

Lo peor del caso es que al cierre del pasado junio de 2010, 93.7 por ciento del subejercicio presupuestal acumulado se concentró en sólo cinco secretarías: Comunicaciones y Transportes (34.2 por ciento); Educación Pública (23.6 por ciento); Medio Ambiente y Recursos Naturales (18.9 por ciento); Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (12.1 por ciento) y Desarrollo Social (5.0 por ciento), es decir, las de mayor impacto económico y social. De acuerdo con el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la Cámara de Diputados el balance es el siguiente:

> *"El desglose del subejercicio presupuestal por capítulos de gasto y unidad responsable revela que 57.6 por ciento de los recursos no utilizados durante el primer semestre de 2010 corresponden a gastos de capital, 36.5 por ciento a gasto corriente y el 5.9 por ciento restante a servicios personales. Por ramos, Comunicaciones y Transportes es el que mayor subejercicio reporta en gasto de capital (3 mil 121.5 millones de pesos), mismo que es atribuible en su totalidad a su sector central".*[348]

[348] Carlos Fernández Vega. México S.A. Periódico La Jornada. 12 de agosto de 2010. México, D.F. http://www.jornada.unam.mx/2010/08/12/index.php?section=opinion&article=026o1eco

Cuadro 17.- SUBEJERCICIO DE LOS RAMOS ADMINISTRATIVOS (*)
(Millones de pesos)

	2007				2008			
Ramo	Presupuesto Autorizado	Ejercicio	**Subejercicio**		Presupuesto Autorizado	Ejercicio	**Subejercicio**	
			$	%			$	%
T o t a l	*258,797.0*	*230,712.1*	*28,086.7*	*10.9%*	*320,561.7*	*303,139.6*	*17,422.2*	*5.4%*
Presidencia de la República	737.7	707.9	29.7	4.0%	1,100.4	1,075.7	24.8	2.3%
Gobernación	2,443.6	2,494.7	51.1	-2.1%	2,679.7	2,589.8	89.8	3.4%
Relaciones Exteriores	2,524.2	2,202. 1	322.2	12.8%	2,874.8	2,496.6	378.2	13.2%
Hacienda y Crédito Público	13,128.2	12,508.5	619.7	4.7%	21,387.2	20,910.3	476.9	2.2%
Defensa Nacional	15,517.4	14,000.4	1,517.0	9.8%	15,579.5	14,787.1	792.4	5.1%
Agricultura	33,567.8	29,507.5	4,060.3	12.1%	36,518.6	35,153.0	1,365.6	3.7%
Comunicaciones y Transportes	*15,453.7*	*9,457.6*	*5,996.1*	*38.8%*	*26,378.9*	*20,543.2*	*5,835.8*	*22.1%*
Economía	3,261.8	2,176.7	1,085.1	33.3%	5,116. 4	5,791.8	-675.4	-13.2%
Educación Pública	77,507.8	71,109.5	6,398.3	8.3%	89,248.1	83,060.4	6,187.6	6.9%
Salud	25.330.8	22,625.1	2,705.7	10.7%	31,354.4	30,457.4	897.0	2.9%
Marina	5,828.2	4,987.5	860.7	14.8%	6,709.3	6,229.5	479.8	7.2%
Trabajo y Previsión Social	1,471.1	1,207.5	263.6	17.9%	1,722.3	1,634.5	87.7	5.1%
Reforma Agraria	1,394.9	1,073.8	321.1	23.0%	1,708.4	1,613.7	94.7	5.5%
Medio Ambiente y Recursos Naturales	11,661.8	10,887.5	794.3	6.8%	14,945.2	13,856.6	1,088.5	7.3%
Procuraduría General de la República	3,626.6	3,388.7	257.9	7.1%	3,964.4	3,797.0	157.4	4.0%
Energía	16,977.3	16,975.4	2.0	0.0%	18,311.9	18,409.0	-97.1	-0.5%
Desarrollo Social	16,296.7	14,477.2	1,819.4	11.2%	23,752.9	23,652.3	100.6	0.4%
Turismo	1,141.5	1,057.8	83.7	7.3%	2,162.2	2,314.7	-152.5	-7.1%
Función Pública	634.6	589.7	65.0	10.2%	638.1	592.2	48.0	7.2%
Tribunales Agrarios	341.8	290.3	51.5	15.1%	452.2	404.8	47.4	10.5%
Tribunales Federal de Justicia y Administrativo	537.6	492.6	45.1	8.4%	645.5	586.0	59.5	9.2%
Seguridad Pública	4,805.7	4,252.6	553.1	11.5%	6,967.1	6,888.9	98.2	1.4%
Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal	38.6	35.6	3.1	7.9%	48.6	38.0	10.5	21.7%
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología	4,568.4	4,285.9	282.5	6.2%	6,258.8	6,256.8	28.6	0.5%

(*) Fuente: Paquete Económico 2009. Senado de la República. p.7. http://www.senado.gob.mx/iilsen/content/publicaciones/revista5/5.pdf

Del cuadro anterior vemos que , no sólo 2010 ha sido el año en donde la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha incurrido en este subejercicio, observemos el comparativo 2007-2008, en donde esta Secretaría volvió a ocupar el primer lugar, la explicación, si es que existe, se da en el sentido del interés por parte de los diputados de desarrollar sus respectivos distritos electorales, pero al no existir estudios respecto a las obras que se pretende llevar a cabo y estos no son presentados durante el periodo del ejercicio presupuestal, dichos recursos no son aplicados. Sería diferente si antes de asignar o solicitar dichos recursos se contara con los estudios respectivos para la correcta aplicación de dicho recursos, aunque los estudios se realizaran un ejercicio antes y solicitarlos en el siguiente para su correcta aplicación.

El período 2008 – 2009 tampoco fue la excepción y nuevamente la SCT la que mayor subejercicio tuvo de toda las dependencias del Ejecutivo Federal, dejando de aplicar $ 9’369,282,667.00 representando el -16.08% del total de lo que tenía autorizado, a pesar de que pudieron haberse generado una cantidad importante de empleos temporales que hubieran respaldado las pobres cifras que sobre el particular ha presentado el *“Presidente del Empleo”* a lo largo de toda su administración.

Cuadro 18.- Comparativo de Propuesta de Presupuesto 2008-2009 por Rubros (*)

Rubro de Gastos	Año 2008	PPEF 2009	Variación en números	% Δ
Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación	64,447,300,000	61,214,185,277	- 3,233,114,723	- 5.02%
Reforma Agraria	5,272,788,900	5,336,748,633	63,959,733	1.21%
Desarrollo Social	50,088,709,400	66,099,568,105	16,010,858,705	31.97%
Salud	69,426,100,000	76,659,268,164	7,233,168,164	10.42%
Educación Pública	173,497,800,000	185,469,857,665	11,972,057,665	6.90%
Comunicaciones y Transportes	58,279,298,300	48,910,015,633	- 9,369,282,667	- 16.08%
Seguridad Pública	19,711,622,600	30,955,938,380	11,244,315,780	57.04%

(*) Fuente: Paquete Económico 2009. Senado de la República. p.7. http://www.senado.gob.mx/iilsen/content/publicaciones/revista5/5.pdf

Un dato que cobra importancia en este análisis es el hecho de que los principales programas y proyectos de inversión del Gobierno Federal no incluye la Infraestructura portuaria y se han destinado básicamente a la cuestión de energéticos (petróleo y electricidad), recordemos que uno de los proyectos de la Administración Calderonísta ha sido la nueva refinería de PEMEX, la cual, a pesar de la supuesta importancia que tenía para su administración y todo el revuelo político que causo así como la pasarela de gobernadores para que fuera construida en sus respectivos estados, no ha arrancado a la fecha (finales de 2010), ¿no será que terminará la administración de Felipe Calderón sin que el proyecto llegue a concretarse ?

Cuadro 19.- Programas y proyectos de Inversión (*)

Rubro de Gastos	Año 2008	PPEF 2009	Variación en números	% Δ
CFE	28,695,747,304.00	33,163,181,322	4,467,434,018.00	15.57%
Compañía de Luz y Fuerza	3,109,109,800.00	4,828,179,200	1,719,069,400.00	55.29%
PEMEX Exploración y Producción	75,063,954,213	54,802,216,899	- 20,261,737,314.00	- 26.99%
PEMEX/ Refinación	16,861,419,223	16,898,158,514	36,739,291.00	0.22%
PEMEX Gas y Petroquímica Básica	5,305,026,008	4,055,752,638	- 1,249,273,370.00	- 23.55%
PEMEX Petroquímica	3,353,500,000	1,756,845,093	- 1,596,654,907.00	- 47.61%

(*) Fuente: Paquete Económico 2009. Senado de la República. p.7. http://www.senado.gob.mx/iilsen/content/publicaciones/revista5/5.pdf

El panorama para 2011, no es nada halagador para el Sector Portuario, pese a que el Secretario de Hacienda, Ernesto Cordero, aseguró que el presupuesto es parecido al que se presentó para este año, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) es una de las dependencias más afectadas.

> *"De aprobar los legisladores la propuesta del Ejecutivo, SCT recibirá 67 mil 92 millones de pesos en lugar de 83 mil 473 millones de pesos que fueron aprobados en 2010. La caída de sus ingresos es de 16 mil 381 millones y representa una variación en términos absolutos de -19.6 por ciento".*[349]

[349] *Y reducen partidas a campo y carreteras.* **Periódico Reforma.** Primera Sección. Jueves 9 de septiembre de 2010. p. 5. México.

De éste proyecto de presupuesto se menciona que "para el Sector Portuario se verá beneficiado ya que del presupuesto autorizado en 2010 (2,784 millones de pesos), con respecto al Proyecto de Presupuesto 2011 (3,375 millones de pesos) se vería un incremento del 21.22%"[350], de acuerdo a una nota aparecida en un diario de circulación nacional, no obstante, éste aparente incremento, si se sigue dando la tendencia de solicitar presupuesto, sin contar con los proyectos ejecutivos a donde se destinará dicha inversión, seguirá presentándose la tendencia que hemos mencionado del subejercicio.

De la cifra mencionada en éste diario de circulación nacional destaca el siguiente cuadro que aparece en la Página Web de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la cual presentamos a continuación y que analizaremos a su calce.

"Cuadro 20.- Programas o Proyectos de Inversión para el Sector Portuario en el Presupuesto de Egresos de la Federación 2011" (1)

Nombre	Descripción	Costo Total
Realización de obras portuarias. Cambio de Trayectoria de Ferrocarril y Carretera para la Terminal de Gas Natural Licuado en Manzanillo.	Dragado de canal, construcción de una escollera y una dársena, desviación de trayectoria de vía de ferrocarril y carretera, y remoción de puente carretero.	4,528,922,252
MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA MARÍTIMO PORTUARIA 2011 (*)	Con este programa se pretende atender cuatro sitios con requerimiento de rehabilitación de infraestructura portuaria, una cobertura del 3.5, (Sic)	110,000,000
CONSTRUCCIÓN DE PROTECCIÓN DEL MALECON EN BOCA DEL RÍO, VER. 2011	Evitar que esta importante vía de comunicación continúe deteriorándose, lo que permitirá su conservación y se mantendrá abierta al tránsito de vehículos y personas.	20,000,000
CONSTRUCCIÓN DE MUELLE Y RAMPA DE BOTADO EN PLAYÓN DE HORNOS, VER. 2011	La obra consiste en la construcción de tres muelles en espigón de una longitud total de 44.02 m cada uno. Serán a base de concreto armado,	12,000,000
CONSTRUCCIÓN DE MUELLE Y RAMPA DE BOTADO EN PUERTO CHIAPAS, CHIS 2011	Construcción de un muelle frente a las instalaciones de la Capitanía de Puerto, con disposición en T y una rampa de botado de 5 m de ancho que prestará servicio a las embarcaciones de la Capitanía de Puerto que operan en el puerto.	15,000,000
CONSTRUCCIÓN DE MUELLE EN PUERTO ESCONDIDO, OAX. 2011	La obra consiste en la construcción de un muelle en T, que estará conformado por una pasarela de 50 m de longitud por 8.00 m de ancho y en el extremo una plataforma de 65.00 m de longitud por 8.00 m de ancho,	20,000,000
PROGRAMA DE DRAGADO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL PACIFICO NORTE 2011 (*)	Trabajos de mantenimiento en los Puertos Pesqueros para habilitar y mantener canales de navegación de acceso a los refugios de seguridad para embarcaciones pesquera.	112,000,000
PROGRAMA DE DRAGADO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL PACIFICO SUR 2011 (*)	Restituir la profundidad de proyecto en canal de navegación y de las áreas de maniobras, en apoyo a las embarcaciones de pesca ribereña para que realicen maniobras	23,000,000

[350] *Desbordan a SCT todas sus tareas.* **Periódico Reforma**. Sección Negocios. 8 de noviembre de 2010. p. 12.

	seguras, coadyuvando en el desarrollo pesquero de la región	
PROGRAMA DE DRAGADO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL GOLFO SURESTE Y CARIBE 2011 (*)	Dar mantenimiento a la Infraestructura Marítimo Portuaria, en canales y dársenas. Así como los servicios relacionados con las obras públicas como son: Supervisión de las obras a contratar, estudios topo hidrográficos, batimétricos y análisis de agua y sedimento.	116,000,000
PROGRAMA DE DRAGADO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL GOLFO NORTE 2011 (*)	Trabajos de mantenimiento en los Puertos Pesqueros para habilitar y mantener canales de navegación de acceso a los refugios de seguridad para embarcaciones pesquera.	71,000,000
Modernización Administrativa de Capitanías de Puerto y Señalamiento Marítimo (*)	Contar con el mobiliario y equipo de administración adecuado y en las cantidades requeridas, nos permitirá apoyar el desarrollo de los programas de Seguridad de la Vida Humana en el Mar y de Vigilancia Marítimo Portuaria, para brindar seguridad a la navegación.	5,917,450
Programa de Automatización y Monitoreo de Faros (*)	La automatización de los faros, consiste en dotarlos de la tecnología más reciente acorde a los requerimientos internacionales,	49,999,700
Programa de sustitución del parque vehicular terrestre para Capitanías y Señalamiento Marítimo (*)	Sustitución de los equipos que actualmente tienen más de 11 años en servicio y sus condiciones de operación en general son muy deficientes imposibilitando su máximo aprovechamiento.	44,597,200
Programa de sustitución del parque vehicular marítimo para Capitanías de Puerto y Señalamiento Marítimo (*)	Realizará la sustitución de los vehículos marítimos que actualmente se encuentran en servicio y sus condiciones de operación en general son muy deficientes imposibilitando su aprovechamiento, están descompuestos y no son susceptibles de reparación.	29,456,100
Mantenimiento y Conservación de la Infraestructura Marítima Portuaria (*)	Tener señales marítimas e instalaciones en las Capitanías de Puerto en adecuadas condiciones de funcionamiento, permite fortalecer la seguridad en la navegación y salvaguarda la vida humana en el mar.	76,990,000
PROGRAMA DE ADQUISICIONES PARA EL SISTEMA DE PROTECCIÓN MARÍTIMA PORTUARIA (*)	Implementar la operación, a través de comunicación satelital, del Sistema de Identificación Automática de Buques (SIA). Sistema de Identificación y Monitoreo de Embarcaciones a Largo Alcance (LRIT).	4,402,400
Programa de adquisición de equipo Eléctrico y Electrónico para Capitanías de Puerto y Señalamiento Marítimo (*)	Renovación y modernización de los equipos eléctricos y electrónicos utilizados en las Capitanías de Puerto, principalmente por el área de Señalamiento Marítimo.	33,044,680
Programa de adquisición de equipo de Radiocomunicación y Telecomunicación para las Capitanías de Puerto y Señalamiento Marítimo. (*)	Mantendrá la capacidad operativa del Resguardo marítimo Federal y Señalamiento Marítimo en las Capitanías de Puerto, en apoyo a los programas de Seguridad de la Vida Humana en el Mar y Vigilancia Marítimo Portuaria, con el principal objetivo de preservar la seguridad de la vida humana en el mar.	2,429,300
Programa de adquisición de boyas para	Atender las actividades de seguridad,	21,510,000

Señalamiento Marítimo. (*)	vigilancia, supervisión, mantenimiento y operación de las señales marítimas durante el próximo año.	
Programa de adquisición motores marinos para las Capitanías de Puerto y Señalamiento Marítimo.	El principal componente de este proyecto es la adquisición de motores marinos para las lanchas del Resguardo Marítimo Federal; que se utilizan en las Capitanías de Puerto en el ejercicio de la autoridad marítima.	11,446,300
Programa de adquisición de equipo de Emergencia para Capitanías de Puerto y Señalamiento Marítimo. (*)	Incrementará la capacidad operativa principalmente de las áreas de Resguardo Marítimo Federal en las Capitanías de Puerto, en apoyo a los programas de Seguridad de la Vida Humana en el Mar y Vigilancia Marítimo Portuaria.	1,832,500
	T o t a l	***5,309,547,882***

(1) Fuente: Presupuesto de Egresos de la Federación 2011. http://www.apartados.hacienda.gob.mx/presupuesto/temas/ppef/2011/temas/tomos/09/r09_pir.pdf pp. 7, 18-20

(*) Obras o Programas en donde no se ha determinado él o los Puertos en donde se realizarán dichas actividades

Del total autorizado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (67,092,188,886) se destina el 8.45% (5,669,485,831) al pago de Servicios Personales y se destina poco más del 65% (43,671,935,624) a Obras y Programas de Inversión. De éste total del Inversión, y de acuerdo con la tabla anterior el 7.91% (5,309,547,882), se destina a los Programas y Proyectos mencionados en la tabla anterior.

Ahora bien, si tomamos en consideración que las obra a realizarse en el Puerto de Manzanillo Colima, incluyen obras ferroviarias y de carreteras tal vez no este tan equivocada la cifra manejada en la nota aparecida en el diario nacional a la cual hicimos referencia dos párrafos antes del cuadro en mención. Por lo que sí consideramos ésta misma, (partiendo del supuesto de descontar las obras Ferroviarias y carreteras) estaríamos hablando que en vez de ser los 5,310 millones de pesos, podrían ser sólo del orden de 3,375 millones de pesos, luego entonces representaría el 7.72% del total a invertir el próximo año.

Un aspecto que resalta es que en esta presentación sólo se hace mención a las obras a realizarse en Colima, Veracruz, Oaxaca y Chiapas, de las cuales éstas tres últimas tiene asignado un presupuesto de 67 millones de pesos, y los demás programas, sin contar el de Colima, que también esta etiquetado, representan el 1.63%, (713,625,630.00) y dada la tendencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como la que tiene mayor subejercicio, pudiera ser que no existan la documentación que respalde la aplicación de los recursos a los programas y proyectos que se han mencionado en el cuadro anterior y que pudieran quedar nuevamente al garete y que no se diera ninguna de las obras y programas de modernización expresadas en el mismo.

En el aspecto normativo resalta que la Autoridad Federal tiene contemplado emitir varios reglamentos en la materia, relacionados con la actividad marítimo turística, como son:

- Reglamento de Yates.

- Reglamento de Operadores de Marinas Turísticas.
- Reglamento para la Ley de Navegación de Cabotaje.
- Reglamento para el Sistema de Organización y Control de Tráfico Marítimo.

Los cuales, según información proporcionada por la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (CAMEINTRAM)[351], se encuentran en proceso de análisis y en comisiones para su aprobación, existen además otros proyectados en materia de carga, que no nos compete en el presente proyecto.

En éste sentido destaca la siguiente pregunta ¿Cuántos Reglamentos son necesarios para normar adecuadamente la actividad marítima? Parecería que el mensaje que quieren enviar el poder Ejecutivo y Legislativo implica que al haber mayor número de Reglamentos se les estaría dando mayor importancia a la actividad que en la práctica no lo tiene.

Otras preguntas que valdría la pena hacerse es ¿en que sentido vienen dicho reglamentos?, y sí ¿los miembros del Ejecutivo y Legislativo tienen conocimiento en la materia? ¿lo están haciendo sobre las rodillas como es costumbre del Legislativo en la materia?

Sobre el particular José Eusebio Salgado, menciona en sus "Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo, Capítulo VI: "El Naviero, la Empresa Naviera, el Armador, la Empresa Armadora y el Operador. El Agente Marítimo", que:

> *"Además de ser totalmente inconstitucionales, si recordamos lo que al respecto nos dice Gabino Fraga en su obra Derecho Administrativo":*[352]
>
> *"El reglamento es una norma o un conjunto de normas jurídicas de carácter abstracto e impersonal que expide el poder Ejecutivo en uso de una facultad propia y que tiene por objeto facilitar la exacta observancia de las leyes expedidas por el Poder Legislativo".*[353]
>
> *"Luego ¿Cuántos reglamentos deberá de tener esta Ley?, eso nos preocupa, ya que por el número de tales disposiciones, la aplicación de nuestra Ley y sus Reglamentos se nos hará costosa, farragosa y tediosa, lo que a la larga puede conducirnos a su inaplicabilidad, máxime que hay que sumarle un gran número de tratados internacionales marítimos de los que México es Parte. Pero si es uno sólo el reglamento, entonces su volumen será extraordinario y a la larga rebasará a la propia Ley violando con eso la Constitución"*[354]*.*

---

[351] http://www.cameintram.org.mx/legislacion.html
[352] *José Eusebio Salgado y Salgado.* **Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo**. Capítulo VI: El naviero, la empresa naviera, el armador, la empresa armadora y el operador. El agente marítimo. p 18.
[353] *Fraga Gabino,* **Derecho Administrativo**, México, Editorial Porrúa, 1998. Trigésima Séptima Edición, p. 104.
[354] *José Eusebio Salgado y Salgado.* **Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo.** Capítulo VI: El naviero, la empresa naviera, el armador, la empresa armadora y el operador. El agente marítimo. México. p.17.

Como corolario a lo anterior apareció en una nota en el Periódico Reforma, en la cual señala que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quien es la encargada del Sector: *"Es una dependencia que -regula por regular- , donde se hacen leyes, reglamentos y normas sin que éstas generen progreso en las diversas áreas que contempla, advirtió Sergio Ruiz, Director General del Centro de Transporte y Logística, firma de consultores en la Materia"*[355], esto se ha convertido en un clamor generalizado por parte de la gente que participa en la actividad marítimo portuaria, a la cual debería comenzar a tomar en consideración, la autoridad federal.

En la misma nota, antes citada, se menciona: *"De acuerdo con especialistas del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), la responsabilidad de la SCT abarca tantos temas que no tiene el tiempo suficiente para hacer bien las cosas y se vuelve una dependencia que atiende generalidades".*[356] Acaso ¿no debería considerar darle mayor peso a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante y crear un Fondo o Fideicomiso Institucional que promueva la participación del Sector privado e incentive la inversión en el Sector Marítimo Portuario para que este logre un sano desarrollo? Sobre éste particular destaca que el único fideicomiso que existe para el Sector es el "Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional", al cual se le asignó, de acuerdo al Presupuesto de Egresos 2011, la cantidad de 162,555,087.00, de los cuales se destina 147,411,229.00 al gasto corriente y 8,217,252 a Equipamiento, Adquisición de Mobiliario, Equipo de Administración, Educacional y Recreativo, Equipo de Comunicaciones, Refacciones y Herramientas para apoyar el programa educativo en las Escuelas Náuticas Mercantes y Centro de Educación Náutica de Campeche y Rectoría.

4.6.6. Reconsideración del Proyecto.

Como ha podido observarse a lo largo del presente estudio, las empresas participantes deberán convencerse primero de las bondades del proyecto para darle continuidad y culminarlo, toda vez que la concesión vence el 11 de marzo de 2018, una vez que se haya logrado dicho convencimiento y culminarlo lo antes posible, se estará en condiciones de pedir su prórroga por otro período igual al originalmente otorgado, 20 años, para poder recuperar la inversión que hayan erogado, además deberá tomarse en consideración todos los factores externos que inciden de una manera poco favorable a la operación del mismo.

Los inversionistas deberán inclusive considerar la posibilidad de hacer, en un principio, la obra de protección, rompeolas poniente y escollera norte, para garantizar el arribo de algún crucero turístico que deseara llegar a esta terminal portuaria, y la realización de los puntos de inspección aduanal y migratoria, lo cual sería lo mínimo indispensable para el relanzamiento del proyecto.

Ante esta suma de voluntades, deberá revisarse una vez más los contratos de Asociación en Participación, ya que algunos de los actores habrán cambiado y algunos otros desearán tomar parte del relanzamiento del proyecto,

---

[355] *Desbordan a SCT todas sus tareas.* **Periódico Reforma**. Sección Negocios. 8 de noviembre de 2010. p. 12.
[356] *Ídem.*

es por ello importante que quienes decidan participar lo hagan con pleno convencimiento de las bondades y beneficios que arrojaría este.

Ahora bien los inversionistas siempre pensaron que era poco tiempo el que se había otorgado en la concesión, aunque parezca irrelevante y como si fueran a vivir los 40 años, contando la posible prorroga de la misma concesión, en este caso existe una posibilidad más que sería la compra de las áreas concesionadas, lo cual esta contemplado en la Ley General de Bienes Nacionales en la cual se presentarían dos escenarios.

El primero que es el seguir contando únicamente con la terminal portuaria, en cuyo caso el artículo 58 de la Ley General de Bienes Nacionales establece:

> ***"Artículo 58.-*** *En los casos de las concesiones, permisos o autorizaciones que competa otorgar a las dependencias, en las que se establezca que a su término pasarán al dominio de la Federación los inmuebles afectos a dichos actos, corresponderá a la Secretaría lo siguiente:*
> *"…*
> *"II.- Autorizar al titular de la concesión, permiso o autorización, previa opinión favorable de la dependencia otorgante, la enajenación parcial de los inmuebles, cuando ello sea procedente. En este caso, el plazo de vigencia de las concesiones, permisos o autorizaciones respectivas, se deberá reducir en proporción al valor de los inmuebles cuya enajenación parcial se autorice".*[357]

El supuesto anterior es valido para adquirir en propiedad sólo el área que ocupa actualmente la terminal portuaria, no obstante, y de acuerdo a la experiencia arrojada en el mismo proyecto, es necesario que antes de realizar cualquier posible solicitud para la compra del área antes señalada, se lleven a cabo las obras de protección para garantizar el funcionamiento de la terminal portuaria y con ello el arribo de embarcaciones a la misma.

El segundo escenario incluiría la construcción de la marina turística, inclusive en el artículo 119 que menciona la enajenación de los bienes de dicha Marina también se establecen las dimensiones que deberá tener la Zona Federal Marítimo Terrestre que actualmente esta delimitada en 20 metros de ancho a lo largo del frente costero del Hotel Rosarito.

> ***"TÍTULO CUARTO***
> ***DE LA ZONA FEDERAL MARÍTIMO TERRESTRE Y***
> ***TERRENOS GANADOS AL MAR***
> ***CAPÍTULO ÚNICO***
> ***"Artículo 119.-*** *Tanto en el macizo continental como en las islas que integran el territorio nacional, la zona federal marítimo terrestre se determinará:*

[357] *Ley General de Bienes Nacionales.* **Diario Oficial de la Federación.** 20 de mayo de 2004. p. 23.

"IV.- En el caso de marinas artificiales o esteros dedicados a la acuacultura, no se delimitará zona federal marítimo terrestre, cuando entre dichas marinas o esteros y el mar medie una zona federal marítimo terrestre. La zona federal marítimo terrestre correspondiente a las marinas que no se encuentren en este supuesto, no excederá de tres metros de ancho y se delimitará procurando que no interfiera con el uso o destino de sus instalaciones.

"Cuando un particular cuente con una concesión para la construcción y operación de una marina o de una granja acuícola y solicite a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales la enajenación de los terrenos ganados al mar, antes o durante la construcción u operación de la marina o granja de que se trate, dicha Dependencia podrá desincorporar del régimen de dominio público de la Federación los terrenos respectivos y autorizar la enajenación a título oneroso a favor del solicitante, en los términos que se establezcan en el acuerdo administrativo correspondiente, mismo que deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación.

"A la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales corresponderá el deslinde y delimitación de la zona federal marítimo terrestre".[358]

El artículo 143 de la Ley General de Bienes Nacionales hace referencia al valor que deberá aplicarse al área a enajenar y en las fracciones IV, V y XIII, hace referencia a aspectos relacionados con el proyecto que a la letra señalan:

"Artículo 143.- *Previamente a la celebración de los actos jurídicos a que se refiere el presente artículo en los que intervengan las dependencias, la Procuraduría General de la República, las unidades administrativas de la Presidencia de la República y, en su caso, las entidades, corresponderá a la Secretaría dictaminar:*

"…

"IV.- El valor de los terrenos ganados al mar, a los vasos de los lagos, lagunas, esteros y presas y a los cauces de las corrientes de propiedad nacional, así como de sus zonas federales suprimidas, cuando se vayan a enajenar por primera vez;

"V.- El valor comercial de los terrenos nacionales con potencial turístico, urbano, industrial o de otra índole no agropecuaria, para su enajenación;

"…

"XIII.- El valor de los inmuebles afectos a los fines de las concesiones, permisos o autorizaciones a que se refiere el artículo 58 de esta Ley, en los casos en que se autorice su enajenación parcial, así como cuando se resuelva la

[358] *Ibídem*. pp. 46-47.

nulidad, modificación, revocación o caducidad de dichos actos, para los efectos que señala el mismo precepto";[359]

El valor aplicable pudiera ser cuestionado ya que el concesionario fue quien le agregó valor a esos terrenos, sin embargo, si los inversionistas desean "garantizar su inversión", deberán sujetarse a dicho avalúo y pagar por ellos lo que el mismo determine.

La gran paradoja del proyecto es que este no es un reto fácil, considerando una caída cada vez mayor del turismo carretero procedente de Estados Unidos, ante acciones inhibidoras como la exigencia de pasaporte a los ciudadanos americanos que regresan a su país, los retenes que dan una imagen de guerra cuando se llega a los puntos de revisión donde hay militares verificando unidades, lo cual no es una vista agradable y para los turistas representa un choque, observar militares con armas y en tanquetas en áreas civiles, además generando enormes filas de autos, así como la campaña de desprestigio en el Sur de Estados Unidos.

Los servidores locales deben mejorar la oferta, no deberán conformarse con que la región es la zona fronteriza mexicana más visitada, a pesar de esto, a lo largo de los años no se ha logrado diversificar la prestación de los servicios, sobre todo en el Boulevard Benito Juárez, donde no ha cambiado la oferta de los productos que expenden, no hay novedades que puedan ser atractivas a los pasajeros de un barco e incluso están sujetos en muchas ocasiones a negocios que no entregan lo que el cliente paga. Pese a esto se deberá hacer esfuerzos por modificar la actitud de muchos de los servidores desde las mismas directivas de sus asociaciones o plantear otras estrategias.

El caso de la pesca deportiva representaría para el Municipio un impacto positivo a la economía de la Región, en donde se cuenta con la experiencia para la prestación de este servicio, destaca en este sentido la falta de atención que los prestadores de este servicio han mostrado, y como ejemplo fue el desplegado que la Confederación Nacional Turística, firmado por su Presidente Miguel Torruco Márquez, solicitan entre otras cosas que el Presidente de la República Felipe Calderón Hinojosa:

"1.- Que se inicie de inmediato un programa de vigilancia que proteja las especies reservadas de pesca deportiva amparados en el Art. 68 de la Ley de Pesca y se prohíban las cimbras y redes a la deriva, que además de no ser un método de pesca selectiva y matar muchas en peligro de extinción, con un peligro para la navegación.

"2.- Que el Comisionado Nacional para la Pesca y Acuacultura de respuesta al Gobierno Americano, y que le exprese claramente que la captura y comercialización, incluyendo la exportación de especies destinadas a la pesca deportiva es ilegal en México.

[359] *Ibídem*. pp. 54-55.

"3.- Que la Pesca Deportiva sea incluida en el presupuesto de egresos 2011, para que de esa manera se reciban los apoyos para fomentar la actividad y para reconvertir a pescadores ribereños en pescadores deportivos.

"4.- Que se destinen recursos financieros para establecer programas de apoyo al sector ribereño y de reconversión a pescadores deportivos"[360]*.*

Dicho desplegado es firmado solo por los representantes de los estados de Baja California Sur, Sonora y Sinaloa, los cuales son colindantes con el Mar de Cortés, pero Baja California que también lo es se mantiene ajeno a dicha petición, lo cual demuestra que la autoridad estatal o no tiene conocimiento de las bondades de dicha actividad o bien su visión de desarrollo turístico esta puesta en el desarrollo inmobiliario, cualquiera de las dos que fuese debería iniciarse una reconversión de la pesca deportiva en la región la cual abarcaría el Mar de Cortes, Acuario del Mundo, y por la otra el Océano Pacífico, el cual tiene la ventaja de contar con especies de pesca mayor como lo es el atún y en algunos casos inclusive marlín.

Luego entonces debería reactivarse los Comités Estatales de Pesca Deportiva y Actividades Náuticas, que fueron creados por la Secretaría de Turismo en el 2002, y que al parecer fue sólo una buena idea de algún funcionario del Gobierno Federal, que una vez que salió del mismo dejaron de funcionar, mientras nuestro país no se comprometa con esta actividad continuaran explotando los recursos de la pesca deportiva por parte de navíos americanos, además se generarían ingresos por el otorgamiento de permisos de práctica de la misma.

Recordemos que el ingreso a nivel mundial de pesca deportiva es el equivalente a lo que se gasta en el golf y el tenis juntos, además podrían prestar el servicio de lanchaje para el avistamiento de ballenas, las cuales pasan por el frente costero de Playas de Rosarito en su tránsito a Baja California Sur para dar a luz a sus ballenatos, lo cual es un atractivo de gran impacto para el turismo nacional e internacional. El cual deberá de llevarse a cabo con las normas acordes que eviten poner en riesgo a dichas especies, por lo que se deberá vigilar que dicha actividad se lleve a cabo de manera segura, sin poner en riesgo a los cetáceos, y no como en el caso de la cosecha y comercialización de huevos de tortuga, en el sureste mexicano, en donde sí esta prohibida dichas actividades, sin embargo, por la falta de una adecuada vigilancia dicha actividad se lleva a cabo de manera cotidiana.

Un aspecto que ha impactado de manera negativa al país y en particular a la región, es la impunidad y la corrupción rampante que se dio en las administraciones municipales 2001 – 2004 (Luis Enrique Díaz Félix) y 2004 – 2007 (Antonio Macias Garay), ambos de extracción panista, época en la cual sentaron sus reales grupos de narcotraficantes quienes antes sólo utilizaban como ruta de paso a Rosarito, en ese período de tiempo se ubicaron en el

[360] *Desplegado de la Confederación Nacional Turística.* **Periódico Reforma.** Primera Sección. 20 de octubre de 2010. p. 8.

municipio provocando diversos actos de violencia que inhibieron la llegada de turistas al municipio.

Ambos expresidentes municipales fueron relacionados con grupos de narcotraficantes, inclusive al segundo lo citó la PGR, en la Cd. de México para desahogar una serie de diligencias y acusaciones en su contra, a pesar de ello, y después de haber comparecido ante las autoridades, no se supo nada acerca de sí se le había iniciado algún tipo de procedimiento legal, aunque en la localidad es un secreto a voces su enriquecimiento inexplicable y su nexo con dichos grupos delictivos.

Durante el Trienio 2007 – 2010, encabezado por Hugo Torres Chabert, comenzó a revertirse esta tendencia delictiva, no obstante, los índices de visita de turistas a la localidad no han recuperado el nivel que se tenía antes de las dos administraciones municipales señaladas en los párrafos precedentes.

El reto es grande, pero, lo es también el optimismo por que el proyecto logre detonar económicamente a la región, deberá ponerse mucho énfasis en las cuestiones de seguridad en las instalaciones marítimo – portuarias, ya que esto garantizará la confianza que tengan los turistas que arriben por dichas instalaciones.

Aunado a ello debemos recordar que la terminal portuaria, es la primera de uso particular con acceso directo a una instalación hotelera, la terminal portuaria ubicada más al norte de la República Mexicana y el primer peldaño de facto de la escalera náutica nacional, todo esto se dice muy rápido pero la importancia que ello reviste deberá ser considerado por los inversionistas para retomar dicho proyecto.

Parecería contradictorio continuar con la inversión y desarrollo del Proyecto pero no considero que así lo sea, toda vez que el turista norteamericano tendrá como ventajas:

- Evitar transitar por las carreteras hacia Rosarito con la consabida inseguridad, corrupción policiaca, retenes militares, etc.

- Arribar con menor stress a los Estados Unidos de Norteamérica, ya que en algunas ocasiones, sobre todo los fines de semana, se hacen hasta tres horas en el cruce de cualquiera de las dos garitas, San Isidro y Otay.

- Ofrecer una nueva variedad de servicios turísticos: barcos de pesca deportiva, avistamiento de ballenas, visita a las Islas Coronado, entre otros, a los cuales no esta acostumbrado el turista que actualmente visita Rosarito.

- Recibir un estrato de turista con mayor capacidad de ingreso como lo son los propietarios de las embarcaciones que arriben a la marina turística y que deseen hacer una escala técnica en estas instalaciones o bien mantener su embarcaciones en dichas instalaciones, los cuales requerirán de los servicios y atenciones tanto a sus embarcaciones como a sus personas.

En el ánimo de buscar el beneficio para todos los participantes se requiere de voluntad e imaginación para llevar a buen término el proyecto que durante largo tiempo ha sido concebido por los participantes, en esta voluntad es que deberá observarse dicho proyecto el cual encierra un gran beneficio y desarrollo para las empresas que en él concurren, pero sobre todo será punta de lanza en el desarrollo por venir de la región, se dice fácil pero pocos proyectos no sólo de la región sino nacionales pueden darse el lujo de hacer tal aseveración.

La labor no es fácil, sin embargo, como se ha observado a lo largo de este estudio, y espero que haya quedado esa percepción, el proyecto tiene todo para lograr los objetivos para los cuales fue creado. Sólo requiere voluntad, interés y ganas de llevarlo a buen puerto.

CONCLUSIONES

Tradicionalmente la región noroeste de la República Mexicana ha sido poco atendida por parte del Gobierno Federal, quien ha tomado decisiones que de una u otra forma han impactado la vida económica, política y social de la región, por lo que debería ser más sensible a dichas necesidades y dejar de tomarlas desde el centro sin una consulta y análisis previo que respondan a la realidad de la zona fronteriza, tal es el caso más reciente del control de divisas el cual ha impactado su actividad económica, ya que casi desde su fundación, primero como territorio y después como estado, sus habitantes están acostumbrados a usar tanto la moneda nacional como la americana de manera cotidiana y es común que en cualquier negocio, desde estanquillos hasta hoteles y restaurantes e inclusive para el pago de servicios se utilicen ambas, sin que se hubieran visto afectados por dicha operación.

Otro lo representa el control realizado en las aduanas fronterizas del norte, denominado Sistema de Aforo Vehicular (SIAVE), en el cual desincentiva la llegada de visitantes a la región debido al lento proceso que han implementado para la revisión de los vehículos provenientes de la Unión Americana. Mención especial merecen los múltiples retenes, tanto militares como de las diferentes corporaciones policíacas, merced a los cuales los turistas extranjeros perciben una imagen de estado de sitio en la región y que pocos resultados han arrojado en la práctica. Tal vez por la toma de decisiones como estas, es que la gente del norte de la República sienta animadversión hacia los que somos originarios de la capital.

El potencial de proyectos marítimo recreativos serían detonadores de la zona, la cual después de pasar Ensenada, se encuentra en su mayoría despoblada y salvo algunas cabeceras delegacionales cuentan con un incipiente desarrollo. La creación de proyectos marítimo-recreativos se convertirían en detonadores de la región, tal y como lo muestra el estudio de mercado realizado por FONATUR para la Escalera Náutica del Mar de Cortés, al generar infraestructura necesaria para que arriben a los mismos, barcos y yates en los que llegarían turistas ávidos de aventura y deseos de gozar de la belleza natural de la Región.

La diversificación de la oferta turística por parte de los prestadores de servicios turísticos, así como la certificación internacional de los mismos, se hace indispensable para captar una mayor y mejor calidad de éste tipo de viajantes internacionales demandantes de

nuevas experiencias y atractivos que los inviten a visitar la región y que permitirían incrementar la recaudación económica, coadyuvando en el desarrollo de la región.

La cercanía de la Región con los Estados Unidos de Norteamérica, es un incentivo para potenciar el desarrollo de la actividad, el cual no ha respondido a la creciente demanda, por un lado, de nuevas terminales portuarias en la región y por qué no a nivel nacional, que permitan el arribo de cruceros turísticos y por la otra, la creación de nuevas marinas que pudieran recibir a las embarcaciones que demandan de los servicios y el resguardo para después seguir su viaje hacia el sur de México, hasta donde contemos con la infraestructura y servicios necesarios para atenderlos. Además de contar con subestaciones de búsqueda y rescate que le den certeza a los viajantes que desean internarse en aguas nacionales.

La celeridad con que se auxilie a dichos viajantes garantizará su vida en el mar. La Península de Baja California, sólo cuenta con dos Estaciones Navales de Búsqueda y Rescate (ENSAR): una ubicada en Ensenada y la otra en Los Cabos, por lo que los concesionarios de las instalaciones marítimas tienen que implementar centros auxiliares para coadyuvar en la búsqueda y rescate que permitan cooperar en dichas labores. Sobre este particular destaca que la infraestructura existente a nivel nacional es insuficiente para prestar dicho auxilio de manera efectiva ya que la Secretaría de Marina tiene en operación 14 estaciones: Ensenada, B.C.; La Paz y Los Cabos, B.C.S.; Mazatlán, Sin.; Puerto Vallarta, Jal.; Acapulco, Gro.; Huatulco, Oax.; Ciudad. del Carmen, Camp.; Yucalpeten, Yuc.; Isla Mujeres, Q.R.; Puerto Peñasco y Guaymas, Son.; Tampico y Matamoros (Mezquital) Tamps., y en proyecto tiene 3 más: Manzanillo, Col.; Chetumal y Cozumel, Q.R., de estás tres últimas, se prevé que sean puestas en marcha durante 2011, con lo cual se tendrán 17 en más de 11 mil Km. de litorales, lo que me parece limitado, no obstante se menciona que además la Secretaría de Marina tiene programado poner en operación dos buques hospital, uno para cada litoral, para coadyuvar en las operaciones de búsqueda y rescate, aunque no pudimos constatar la fecha programada para que fueran puestos en operación.

La continuidad del proyecto de la terminal portuaria y marina turística del Hotel Rosarito, convertiría a la primera de éstas con la primacía en el pacífico mexicano en arribo de cruceros turísticos y de pasajeros a sus instalaciones, de acuerdo con la tendencia que venía observando durante el tiempo que se mantuvo en operación y que se fortalecería con el arribo

de un crucero más proveniente del Puerto de Los Ángeles, California. Para el caso de la marina turística observamos que el número de posiciones de amarre que se tenían contempladas (350), sería rápidamente rebasado por la gran demanda que existe en la región, por lo que prevemos que el proyecto arrojaría los beneficios económicos y de desarrollo de la región que de él se habían forjado.

Mientras la legislación de Juegos y Sorteos de nuestro país no sufra modificaciones para permitir dichas actividades y el sistema recaudatorio no otorgue algún tipo de subsidio a las compañías navieras, no existirán cruceros turísticos con la patente de navegación como mexicana y seguirán arribando a nuestro país éste tipo de embarcaciones de navieras extranjeras o nacionales con patente de navegación de conveniencia.

Nuestro País ha signado el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar SOLAS 1974, y su Protocolo de 1988: artículos, anexos y certificados; el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Rescate Marítimos SAR 1979 y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de Montego Bay, en donde se estipula en cada uno de ellos que los países que formen parte de los mismos deberán promover y respetar las directrices que de estos emanan y que buscan por todos los medios dar la certeza en la operación y funcionamiento de los navíos que naveguen por las aguas de los países miembros, salvaguardando sobre todo la vida y seguridad de la vida en el mar, por tal motivo el Gobierno Federal esta obligado en poner especial atención en el cumplimiento de dichas medidas al incrementar su presencia a través de un mayor número de Estaciones Navales de Búsqueda y Rescate (ENSAR) y comprometer a los concesionarios para que en las áreas que les han sido dadas a través de dichas figuras coadyuven en las acciones de búsqueda y rescate de los barcos que pudieran solicitar ayuda y auxilio.

La implementación de actividades paralelas o complementarias del proyecto coadyuvarían a su sano y eficaz desarrollo, tal es el caso de viajes en barcos y lanchas para apreciar el transito de las ballenas que pasan cada año del norte por el frente costero de la zona en su trayecto al sur para dar a luz a sus ballenatos y donde también realizan actividades de apareamiento, y que se han convertido en un atractivo ecológico-turístico de la región, dicha actividad permitiría a los turistas disfrutar de éste espectáculo natural, respetando en todo momento las normas que sobre el particular se emitan para no inquietar o poner en riesgo a los

mamíferos acuáticos que por esa región transitan. Sobre el particular es importante señalar que a la fecha se realiza éste tipo de actividades por parte de pescadores ribereños, quienes han venido respetando ciertas normas no escritas para salvaguardar a dichas especies ya que el trasgredirlas pone en riesgo sus propios intereses sí llegaran a poner en peligro a los mismos cetáceos. En éste sentido debemos resaltar que las autoridades Federal, Estatal y Municipal tienen dos perspectivas o regulan dicha actividad, marcando una normatividad clara sobre dicha actividad o la prohíben realizando labores de vigilancia para inhibirlas.

Otra actividad paralela o complementaría al proyecto, que sería un detonante más de la actividad turística de la región, lo constituye la pesca deportiva, la cual genera un estrato de turismo con mayores recursos y por ende un mayor gasto per capita durante su visita, recordemos que la erogación que hacen quienes practican éste tipo de deporte equivale a lo que gastan en conjunto deportistas que practican Golf y Tenis.

La asociación con empresas extranjeras abren una posibilidad de continuar desarrollando el sector marítimo portuario, con el consabido progreso de las regiones en donde se implementen éste tipo de proyectos. Dicha sociedad con empresas extranjeras está regulada por la Ley de Inversión Extranjera y su Reglamento, por lo que la autoridad Federal sólo deberá estar atenta a que no se transgreda la misma y de llegar a hacerlo revocar la concesión que se le haya otorgado al titular de la misma que en éste caso deberá ser un mexicano sea persona física o moral.

La modificación de las Leyes y Normatividad en la materia no responde a la realidad internacional, y sobre todo la ausencia de un apartado especial para Terminales Portuarias Privadas que deja a la libre interpretación de la Capitanía de Puerto la aplicación de la misma en donde en la práctica se utilizan los usos y costumbres para su aplicación.

El sector marítimo portuario fue prácticamente abandonado durante las administraciones federales de Ernesto Zedillo y Vicente Fox, a pesar de que al inicio de sus respectivos mandatos hicieron grandes anuncios para fortalecer e incentivar dicha actividad, el más sonado fue la “Escalera Náutica del Mar de Cortés”, en donde se mencionó que dicho proyecto sería un detonador de la región pero que le falta lo mínimo indispensable para ser considerado seriamente en un proyecto marítimo, toda vez que carece de la infraestructura de amarre

necesaria para convertirse en dicho detonador, ya que de acuerdo al estudio de mercado que analizamos en el cuerpo del documento, marinas con 300 puntos de amarre o más, fueron rápidamente saturadas por las embarcaciones que demandaban de dichos servicios, y siendo que en el mejor de los casos, las anunciadas en dicho desarrollo, no llegaban a las 20 posiciones de amarre y solo La Paz ofrecía un posible crecimiento de hasta 139 posiciones, aunado a ello, las distancias entre cada uno de los peldaños hacían inviable la llegada de embarcaciones menores a los 40 pies de eslora, debido a su autonomía de navegación. Muestra de la falta de interés por parte de empresarios dentro del sector marítimo lo constituye la falta de postores en la oferta de licitación de dicha Escalera Náutica la cual ha sido declarada desierta en los intentos que han realizado por tratar de venderla.

El sexenio de Felipe Calderón no ha quedado exento de generar el mismo tipo de grandes expectativas y trampas destacando para el Sector Turismo la decisión de eliminar a la Secretaría del Ramo, lo cual representaría el golpe de gracia para la industria sin chimeneas y que es la tercera generadora de divisas en nuestro país, la cual tuvo que dar marcha atrás por la inconformidad que causó en el sector de tal decisión.

Mientras no cambie la percepción que sobre nuestro país se tiene el sector turístico seguirá a la baja e inclusive ha obligado a tres importantes empresas navieras como son CARNIVAL CRUISE, ROYAL CARIBEAN Y NORWEGIAN CRUISE LINES, a sacar del Pacífico Mexicano tres de sus embarcaciones y dirigirlas a otros destinos turísticos en diferentes partes del mundo, principalmente por los bajos rendimientos que estaban obteniendo, merced al clima de inseguridad que aprecian los turistas extranjeros con respecto a México, sin que la autoridad mexicana haya hecho nada para impedirlo e inclusive negociar algún tipo de estímulo para que continuaran viajando a los destinos turísticos nacionales. Es aquí donde terminales portuarias, similares a las del proyecto materia de estudio cobrarían relevancia, ya que los turistas llegarían directamente a las instalaciones hoteleras en donde contarían con todos los servicios sin necesidad de desplazarse por la ciudad para llegar a hospedarse y en caso que así lo decidieran podrían visitar el poblado en donde las autoridades están obligadas a ofrecer la seguridad necesaria para su libre tránsito.

La expectativa que generó la llegada de la Mtra. Gloria Guevara Manzo a la Secretaría de Turismo no ha rendido los frutos que de ella se esperaban, principalmente por la falta de la

instrumentación de campañas publicitarías que cambiaran la percepción que de nuestro país se tiene en el extranjero. De igual forma el cambio de tres titulares al frente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha impedido por un lado la continuidad de los proyectos de la misma y si por el contrario se ha convertido en la Secretaría con mayor subejercicio durante la administración de Felipe Calderón, quien anuncio en su *Decreto por el que se aprueba el Programa Nacional de Financiamiento del Desarrollo 2008-2012* que construirían 5 nuevos puertos y por lo menos 13 muelles nuevos para cruceros, a la fecha no se tiene registro de haber iniciado uno sólo. Por lo que ambas Secretarías que debería convertirse en verdadero factor de desarrollo y promoción de la actividad turística y promotores de nuevas instalaciones marítimo-portuarias en el País, solo han quedado en buenas intenciones y discursos de campaña. Contrastando, además, el hecho de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que es la cabeza del sector, ha sido la que ha tenido, a lo largo de ésta misma administración, el mayor subejercicio presupuestal.

Mientras el Fondo Nacional de Turismo FONATUR, siga funcionando como una empresa y los bancos de desarrollo con que cuenta el Gobierno Federal: BANCOMEXT y Nacional Financiera, responden más a intereses políticos que a la función para la cual fueron creados como promotores del desarrollo nacional, la expectativa por parte de los empresarios del sector marítimo portuario y turístico seguirá al garete y más aún si consideramos que no habrá dinero que alcance ya que PEMEX ha dejado de producir Gasolina y se ve en la necesidad de importarla la cual se prevé que debido a la crisis que se vive en países del Medio Oriente como Egipto, Libia, Túnez y Yemen, el precio de la misma se llegue a incrementar en un futuro cercano, pero sí por un lado seguimos aplazando la construcción del proyecto magno de la actual administración como lo era la Refinería de Hidalgo y por el otro no promovemos las actividades productivas de nuestro país, seguiremos rezagándonos en nuestro desarrollo.

A pesar de que la legislación Portuaria y de Navegación han sido reformadas dos veces en los últimos 20 años, ambas no responden a la realidad internacional del Sector, en ambas legislaciones ha estado ausente un apartado que regule las actividades de las Terminales Portuarias Privadas, lo cual ha dejada la aplicación de dichas leyes a los usos y costumbres aplicados por las respectivas capitanías de puerto.

Existen reglamentos que no han sido actualizados a las reformas que sufrieron la Leyes que norman, y que inclusive en las mismas se mencionan los plazos con que cuenta el Poder Legislativo para publicarlos y que se han desfasado no por días o meses, sino por años, originando que dichas normas sean obsoletas y que no respondan a lo que en las respectivas leyes se señala. No estamos hablando de casos excepcionales existen varias leyes que regulan ésta actividad que se encuentran en dicho supuesto, como son la de Navegación y Comercio Marítimos, la de Inversión Extranjera y la General de Salud, solo por mencionar las más importantes.

Reitero que las leyes que norman la actividad del sector marítimo-portuario, no obedecen a una realidad internacional y han sido rebasadas, ya que no incluyen de una manera exhaustiva lo relacionado a la contaminación de los mares, seguridad y la salvaguarda de la vida en el mar así como el compromiso que deberían adquirir los concesionarios para coadyuvar en las labores de búsqueda y rescate, así como el equipo mínimo para llevar a cabo tales actividades.

Lo contenido en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, del 2 de noviembre de 1973. (Convenio MARPOL) Protocolo de Londres de 17 de febrero de 1978 y enmiendas posteriores, es prácticamente letra muerta en la región, pues la Secretaría de Marina, quien es la encargada de salvaguardar nuestras costas, solo mantiene una vigilancia discreta de las mismas en la región y queda casi al criterio de los capitanes de los navíos el evitar lanzar en aguas nacionales los desechos que en su embarcación contengan. Además la autoridad competente para autorizar el inicio de las operaciones de la terminal portuaria que nos ocupa, nunca exigió contar con las instalaciones para albergar dichos desechos líquidos y sólidos en la misma, aunque como lo mencionamos, el crucero turístico que arribó a las instalaciones del Hotel Rosarito, estos siempre fueron desalojados en el puerto de San Diego, California.

Consideramos que el exceso de reglamentación a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, no necesariamente redundará, por un lado en un mayor desarrollo de la actividad y por el otro duplica lo establecido en el propio Reglamento de la Ley con otros instrumentos normativos, tal es el caso del Reglamento de Turismo Náutico, publicado en el Diario Oficial de la Federación. Primera Sección, del 1 de octubre de 2004, tal y como lo analizamos en el

cuerpo del presente estudio, además la próxima publicación de cuatro nuevos reglamentos en la materia no necesariamente garantizaría un adecuado funcionamiento de dicha actividad.

Un aspecto relevante y que parece ser desdeñado, primero por el Gobierno Federal, durante la operación de la terminal portuaria del Hotel Rosarito, y en la actualidad por el Gobierno Estatal de Baja California, lo constituye la Sanidad Internacional, que a pesar de que la autoridad sanitaria, tiene supremacía, sobre las otras autoridades una vez que arribará la embarcación, nunca participó mientras estuvo arribando la misma a dichas instalaciones y ahora que le han sido transferidas al gobierno local dichas facultades, vemos con alarma que no cuenta con una dependencia que se encargue de dicha actividad, la cual cobró relevancia en 2009 cuando se detectó el brote de influenza AH1N1, además recordemos que en el estado se cuenta con la Garita Internacional con mayor flujo de personas en el mundo y a la fecha no se observa ningún tipo de presencia, así como en los aeropuertos de Mexicali y Tijuana.

A pesar de que el clima de inseguridad que priva a la región en particular y en general a la mayor parte del país, la administración estatal no ha mostrado mayor imaginación para tratar de contrarrestar dicha percepción, esperando que el gobierno federal haga la tarea y permita que se de una recomposición de tal clima. De igual forma las administraciones municipales, durante los trienios 2001-2004 y 2004-2007, fueron cooptadas por las bandas del crimen organizado coadyuvando con la descomposición del tejido social de Playas de Rosarito, lo cual no ha podido ser resarcido hasta el momento.

La falta de sensibilidad y la toma de decisiones arbitrarías por parte del Gobierno de Alejandro González Alcocer, actual Senador de la República, impidió darle continuidad a otro de proyectos que hubieran detonado a la región, como fue el caso de los Estudios Fox, es ésta falta de sensibilidad por parte de las autoridades locales lo que impide un mayor crecimiento económico de la zona.

A pesar de la crisis económica, que ha impactado a la región, los inversionistas no pueden estar esperando que la solución llegue del exterior y mucho menos de la actual administración federal, primero por qué ésta es ajena a la recuperación que pudiera darse a nivel mundial y por otro lado porque no ha mostrado mayor imaginación que el esperar que Estados Unidos logre superar la misma y debido a nuestra enorme co-dependencia económico

comercial con ese país, poder recuperarnos. Por tal motivo deberán arriesgar e invertir capital para la conclusión del proyecto, el cual impactaría positivamente el proyecto del Condo Hotel, y lograr la recuperación de capital para hacer frente a los compromisos que por empréstitos ha adquirido el titular de la concesión.

Los inversionistas tienen que reevaluar su participación y buscar mecanismos de financiamiento que den continuidad al proyecto, el cual les otorgaría en el corto y mediano plazo grandes entradas de capital para, por un lado pagar el préstamo que adquieran para la conclusión del proyecto y por el otro convertirse en detonadores de la actividad turística de la región con las consabidas ganancias que eso generaría, las cuales a la fecha no obtienen toda vez que la actividad turística de la región se ha visto seriamente afectada, como hemos mencionado anteriormente, por la violencia generada a nivel nacional y de la cual la región no ha estado ajena, aunado a la crisis económica que se vive a nivel internacional.

Además al culminar con la construcción de las obras de protección como la marina turística deberán dar cabal cumplimiento con lo establecido en el *Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 2 de noviembre de 1973. (Convenio MARPOL) y su Protocolo del 17 de febrero de 1978,* en lo referente a contar con las instalaciones necesarias para recibir las aguas residuales, aguas oleosas, combustibles, basura y demás productos nocivos y desechos potencialmente peligrosos que provengan del crucero turístico y de los yates recreativos que se alberguen en la marina a fin de evitar la contaminación de nuestros mares.

La compra de los terrenos ganados al mar, también podría darles certeza en su inversión, no obstante en dicha opción deberá finalizar la concreción de las obras concesionadas, ya que de iniciar el proceso de compra como se encuentra en la actualidad, podría adquirir solo la terminal portuaria ligera que se tiene construida y que se sustraería de la concesión original que incluye las obras de protección y la marina, lo cual implicaría que el proyecto careciera de lo mínimo necesario para poder operar adecuadamente.

Otro aspecto que favorecería a los inversionistas sería la obtención del permiso como Recinto Fiscal, o Duty Free, el cual representaría una fuente de ingresos adicional al poder

vender productos libres de arancel a los viajantes que hagan uso del crucero turístico, coadyuvando a los socios en la recuperación de su inversión.

Un aspecto que parecería contradictorio es el hecho que de continuar con programas como el SIAVE, retenes militares y policiales, así como el control de divisas, con la llegada del crucero turístico permitiría que los turistas dejen de sufrir por tales medidas al llegar rápidamente a Rosarito sin tener que pasar por dichos controles, toda vez que la revisión se realiza de manera rápida y efectiva al subir a dicha embarcación en el Puerto de San Diego, y en un segundo crucero desde Los Ángeles, además la naviera podría constituirse en casa de cambio, garantizando al turista el reembolso de su divisa sin que sufriera pérdida cambiaria y se ofrecería como un servicio adicional a los viajantes de dicho crucero.

Para el logro de la conclusión del Proyecto, materia del presente estudio, es necesaria la conjunción de diversos aspectos desde el ámbito público al privado, lo cual podemos extrapolar a la actividad marítima portuaria nacional, ya que mientras los empresarios no perciban un respaldo a sus actividades de parte del Gobierno Federal, difícilmente continuarán arriesgando sus capitales en dicho sector. Por su parte el Gobierno Federal, deberá revisar a fondo su política en la materia para convertirse en un promotor de su desarrollo. Por su parte el Legislativo deberá revisar las Leyes y Reglamentos que inciden en esta actividad a fin de que las mismas respondan a las necesidades nacional e internacional, en ésta última hay una amplia experiencia la cual debemos rescatar y aplicar a nuestra realidad en la materia. Debemos recordar que no por reformar leyes podemos tener las más adecuadas y que respondan al contexto internacional.

RECOMENDACIONES

Reevaluar, por parte del Gobierno Federal, medidas como el control cambiario, sistema de Aforo Vehicular (SIAVE), las cuales han desincentivado la llegada de turistas a la región y que en estricto sentido no han logrado los objetivos para los cuales fueron diseñados como lo son el evitar el lavado de dinero y la entrada armas a nuestro país.

Valorar por parte de los tres niveles de Gobierno el potencial de los proyectos marítimo recreativos con la finalidad de promover y lograr su desarrollo, alentar la inversión y coadyuvar en la creación de infraestructura necesaria para que dichos proyectos puedan concretarse y madurar, respetando la normatividad en la materia y sobre todo en lo que se refiere al aspecto de Impacto Ambiental, para que dicha zona no sea afectada de manera negativa en materia ecológica y conserve su belleza natural que en estricto sentido es el atractivo que ésta representa.

Comprometer a los Concesionarios de las instalaciones portuarias, a contar con centros auxiliares para coadyuvar en la búsqueda y rescate que permitan cooperar en dichas labores, dando cumplimiento a lo estipulado en los Convenios y Tratados Internacionales, de los cuales nuestro país forma parte para garantizar la vida en el Mar, con lo cual además se incentivaría el arribo de un mayor número de yates recreativos, y que coadyuvaría en el desarrollo e inversión en infraestructura marítimo portuaria. Sobre el particular el estado deberá ser muy cuidadoso en éstas actividades humanitarias y evitar que se lleven a cabo acciones de lucro de los particulares tal y como lo hacen en el caso de salvamento de buques y mercancías.

Instrumentar mecanismos de vigilancia adecuados para regular la actividad de la vista de ballenas, salvaguardando en todo momento la seguridad de las mismas. Para tal efecto sería importante que el Gobierno Federal contara con un padrón de éste tipo de prestadores de servicios

Incentivar por parte del Gobierno Federal a empresarios nacionales para que inviertan en este tipo de desarrollos a través de estímulos fiscales o alargando el tiempo de las concesiones para que pudiera garantizar el retorno de su inversión así como su utilidad.

Establecer objetivos congruentes y realistas, por parte del Gobierno Federal, para promover la actividad marítima tanto en la región como a nivel nacional y evitar utilizar al Sector como proclamas de campaña electoral, donde cada inicio de sexenio se anuncian obras espectaculares que en la mayoría de los casos no llegan a concretarse.

Promover el arribo de cruceros a los destinos nacionales no por decreto como fue el caso de la administración de Vicente Fox en donde a través de un *"Acuerdo por el cual se establece la Política Pública de Cruceros"*, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de agosto de 2004, se pretendía normar la actividad de dichos cruceros turísticos, siendo que éstos responden a sus propios intereses económicos, por lo que sería curioso ver que la autoridad mexicana comenzara a obligar a dichas empresas internacionales a dar cumplimiento de dicho Acuerdo, sobre el cual, por comentarios en el sector, ni siquiera fueron consultadas dichas navieras, resultaría diferente sí una vez que se desarrolle una nueva infraestructura portuaria y se diversifique la oferta turística se les convocara para darles a conocer nuevas opciones de arribo y posibles estímulos y facilidades para ello.

Evitar, por parte de la actual administración del Gobierno Federal, hacer anuncios que parecerían absurdos como el hecho de declarar por decreto a 2011 como el año del turismo, siendo que en la práctica dicha actividad se encuentra seriamente golpeada por el clima de inseguridad que priva a nivel nacional, sería preferible que lleven a cabo acciones para mitigar dicho impacto sin realizar decretos que han sido recibidos como poco serios y que si ponen en dedo en la yaga abierta e inquietan más a los miembros del sector, parece burla que solo por decreto la actividad turística nacional llegue a repuntar no solo a niveles que venía presentando antes del inicio de su gestión, sino que las perspectivas que menciona sean mucho más ambiciosas y pretendan superar dichos niveles.

Convertir a la Secretaría de Turismo en verdadero factor de desarrollo y promoción de la actividad turística de los diferentes polos turísticos ya desarrollados y que en conjunción con la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, puedan ser organizadores y promotores de nuevas instalaciones marítimo-portuarias no sólo de la región sino del País. Aunado a ello, SECTUR, debería iniciar un programa mediante el cual los servidores turísticos puedan ampliar la oferta turística que hasta

la fecha se presenta en los diferentes destinos turísticos e implementar y promover la certificación internacional de los servicios que ahí se presten.

Promover a través del Fondo Nacional de Turismo FONATUR, la creación de nuevos proyectos marítimo turísticos y que la marca registrada “Escalera Náutica Nacional” sea un concepto que aglutine a las diversas marinas nacionales coadyuvando en su sano y eficaz desarrollo así como de su promoción, sin necesidad de que los dueños de dichas marinas deban pagar por ser incorporados a dicha marca o concepto, ¿o acaso FONATUR, no recibe recursos generados de los propios impuestos que ya pagan los empresarios del ramo?

Crear un fondo o fideicomiso por parte del Gobierno Federal con la capacidad financiera suficiente para apoyar la actividad tanto en infraestructura como en la adquisición, renovación y mejoramiento de la flota naviera nacional, sea esta mercante o con fines turísticos. Dicho fondo deberá estar ajeno a intereses políticos y sí responder a una necesidad más apremiante, parecería una quimera, pero tal vez si se dejara en manos de los navieros nacionales y con una auditoria externa, coordinada por el Gobierno Federal, pudiera responder a las necesidades para las cuales se requiere.

Contar el Poder Legislativo, con un cuerpo de asesores en materia marítimo portuaria que los ayuden en la expedición de Leyes y Reglamentos que cumplan con las necesidades propias de sector y que sean congruentes con la realidad internacional que éste tiene. Deberá trabajar a marchas forzadas para que la Legislación de Puertos incluya un capítulo destinado a las Terminales Portuarias Privadas, el cual no existe en la actualidad, lo cual deja en verdadero estado de indefensión y a la libre interpretación de la Ley a la autoridad en la materia, para regular la actividad de dichas terminales.

Reformar los instrumentos normativos de las leyes los cuales son obsoletos y tampoco responden a la realidad de la misma Ley. Tal es el caso del Reglamento de la Ley de Navegación que data de 8 de agosto de 2000 y la Ley fue reformada el 30 de mayo de 2006 y publicada en el Diario Oficial de la federación el 1 de junio del mismo año. El Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras data del 8 de septiembre de 1998 y la Ley fue Reformada el 20 de agosto de 2008, sólo por citar algunos ejemplos.

Evitar las contradicciones entre las leyes ya que, la supremacía de la Ley, y que debería normar la actividad marítima nacional, deberán ser las de Puertos, así como la de Navegación y Comercio Marítimos, las cuales tendrán que ser sujetas a una revisión exhaustiva que responda a la realidad internacional, por lo cual insistimos que los legisladores nacionales deberían hacerse allegar de expertos en la materia para que la Ley que expidan responda a dichas necesidades.

Mencionar como sinónimos Piloto de Puerto y Práctico no responde a la experiencia internacional en la materia y además es violatorio de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ya que en ésta se mencionan como prácticos sin que exista la primera de las figuras, inclusive el Sindicato de Pilotos de Puerto, debería cambiar su razón social ya que la misma no obedece a la función que cumplen, de acuerdo a la experiencia internacional en la materia como tampoco a lo estipulado en nuestra Carta Magna.

Recuperar lo estipulado en el Código de Comercio, el cual contaba con un amplio bagaje en materia marítima, el cual posiblemente sólo deberá de ser adecuado a la realidad internacional, debido al avance tecnológico y de comunicaciones existentes y que sea acorde a la Legislación y Acuerdos Internacionales en la materia, el dislate cometido por otras legislaturas, no debe ser replicado por la vigente y sí por el contrario hablaría bien de los actuales legisladores al adecuar dicho código e incorporarlo a la legislación en la materia.

Actualizar el Reglamento de la Ley de Salud en materia de Sanidad Internacional, el cual data de 18 de febrero de 1985, es obsoleto debido básicamente a dos razones: la primera de ellas es que a pesar de que el Gobierno Mexicano firmó y ratifico el Reglamento Sanitario Internacional, que entró en vigor el 23 de mayo de 2005, nuestros legisladores no han efectuado tal reforma la cual debieron de haber promulgado dos años después de que éste entró en vigor. La segunda es por la reforma que sufrió la Ley General de Salud. Ley reformada el 27 de abril de 2010, por lo que dicho Reglamento es obsoleto ya que no responde a lo señalado en la propia Ley. Además, los Gobiernos Estatales, al recibir las facultades para llevar a cabo la revisión en materia de Sanidad Internacional, deberán poner especial atención a esta labor, ya que hasta la fecha, para el caso de estudio, el Gobierno de Baja California se ha mantenido ajeno a dicha actividad, la cual representa un importante tema de salud y no sólo la

atención a los habitantes de su respectiva entidad federativa, sobre todo si tomamos en consideración que en su área de influencia se encuentra la Garita Internacional con mayor flujo de personas en el mundo y uno de los Puertos insignia, como lo es Ensenada, en donde arriban también una importante cantidad de turistas por vía marítima.

Exigir al Gobierno Federal congruencia con su política de desarrollo portuario y comprometerse a dejar de utilizar al sector como caja chica para asignarle recursos sin tener los proyectos ejecutivos y demás necesarios para su implementación y desarrollo, de lo contrario se seguirá presentando el subejercicio en el mismo, además los grandes anuncios que en materia portuaria se hacen cada inicio de administración federal deberán responder a la necesidad que sobre el particular se presenta y no concluir su administración sin dar cabal cumplimiento a la construcción de dicha infraestructura.

Exhortar al Gobierno Federal a que haga una revisión exhaustiva de su política en materia marítimo portuaria, que permita por un lado incentivar la labor que ahí se desarrolla y por el otro que permita estimular a las empresas navieras para que se desarrolle la actividad de cruceros turísticos y que cuenten con la patente de navegación mexicana.

Comprometer al Gobierno de Baja California, para convertirse tanto en aval financiero como en verdadero promotor de este tipo de actividades marítimo portuarias, los cuales redundarían en mayores beneficios para los habitantes del estado. Conjuntamente debería también otorgar beneficios a los prestadores de servicios turísticos para que se diversifique la oferta turística en sus respectivas regiones, pudiendo utilizar las figuras de ferias, festivales y demás actividades tanto culturales, deportivas y recreativas, que garanticen el arribo de mayor y mejor calidad de turistas a sus respectivas zonas.

Auditar a las administraciones municipales y obligarlas a rendir cuentas respecto de las partidas federales de manera regular por parte de las autoridades centrales para garantizar el adecuado uso de recursos y que éstas no sean cooptadas por el crimen organizado, tal y como sucedió en las administraciones 2001-2004 y sobre todo en la 2004-2007 en relación con Playas de Rosarito, lo cual generó una grave descomposición del tejido social del municipio y afectó de manera directa a la actividad turística y económica del municipio, materia de nuestro estudio.

Comprometer a las empresas participantes a la adecuada concreción del proyecto cumpliendo con las obras de protección que den certeza en el arribo de embarcaciones y con lo establecido en materia de seguridad, preservación de la vida en el mar y evitando en todo momento la contaminación de las aguas nacionales, con lo cual se dará certeza a la continuidad del mismo.

Bibliografía

Enciclopedias y Diccionarios

Osmañczyk, Edmund Jan. *Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas.* 1ª. ed. Ed. Fondo de Cultura Económica. México. 1976.

Plano, Jack C. y Olton, Roy. *Diccionario de Relaciones Internacionales.* 1ª. ed. 2ª. reimpresión. Ed. Limusa S.A. México. 1980.

Libros

Acevedo Cárdenas, Conrado. *Rosarito, Ensayo Monográfico.* 1ª. ed. Ed. Ediciones ILCSA S.A. de C.V. México. 2001.

Aguirre Bernal, Celso. *Breve Historia del Estado de Baja California*. 2ª. ed. Ed. Ediciones Quinto Sol S.A. de C.V., México. 1987.

Aguirre Bernal, Celso. *Historia Compendiada de Tijuana*. 2ª. ed. Ed. Ediciones Quinto Sol S.A. de C.V., México. 1989.

Anda Gutiérrez, Cuauhtémoc. *Los Nuevos Puertos Mexicanos.* 1ª. ed. Ed. Grupo Noriega Editores. México 1999.

Cervantes Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo*, 1ª. ed. Reformada, 1ª. Reimpresión. Ed. Herrero, S.A.; México, 1989.

Cifuentes Lemus, Juan Luis; Torres-García, Pilar y Frías M., Marcela. *El Océano y sus recursos. 1. Panorama Oceánico.* 1ª. ed. Ed. Fondo de Cultura Económica S.A. de C.V., México, 1986.

Colliard, Claude-Albert. *Instituciones de Relaciones Internacionales.* 1ª. ed. Ed. Fondo de Cultura Económica. México. 1978.

Chorley, Lord y Giles, O. C. *Derecho Marítimo.* 1ª. ed. Ed. Bosch, Casa Editorial. Barcelona, España. 1959.

Eco, Umberto. *Como se hace una tesis. Técnicas y Procedimientos de investigación, estudio y escritura.* 1ª. ed. 15ª. reimpresión. Ed. Gedisa S.A.; España, 1992.

Gómez Robledo Verduzco, Alonso. *Derecho del Mar*. 1ª. ed. Ed. McGraw-Hill Interamericana Editores, S.A. de C.V.; México, 1997.

Mercado H., Salvador. *¿Cómo hacer una tesis?* 2ª. ed. 2ª. reimpresión. Ed. Editorial Limusa S.A. de C.V. México 1994.

Olvera de Luna, Omar. *Manual de Derecho Marítimo*, 1ª. ed. Ed. Porrúa S.A.; México, 1981.

Pereznieto Castro, Leonel. *Derecho Internacional Privado*. 2ª. ed. Ed. Harla. México. 1981.

Rojas Soriano, Raúl. *Guía para Realizar Investigaciones Sociales.* 7ª. ed. Ed. Plaza y Valdés. México. 1991.

Salgado y Salgado, José Eusebio. *Derecho Marítimo*. 1ª. ed. Ed. McGraw-Hill Interamericana Editores, S.A. de C.V.; México, 1997.

Salgado y Salgado, José Eusebio. *Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo, Capítulo VI: El Naviero, la Empresa Naviera, el Armador, la Empresa Armadora y el Operador. El Agente Marítimo.* FES Acatlán UNAM. México 2010.

Salgado y Salgado, José Eusebio. *Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo, Capítulo XIII. El Tráfico Marítimo en la Legislación Mexicana*. FES Acatlán UNAM. México 2010.

Salgado y Salgado José Eusebio. *Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo. Capítulo XV Los Accidentes Marítimos.* FES Acatlán UNAM. México 2010.

Seara Vázquez, Modesto. *Derecho Internacional Público.* 6ª. ed. Ed. Porrúa S.A.; México, 1979.

Secretaría de Gobernación. Sistema Nacional de Protección Civil. *Manual de Organización y Operación del Sistema Nacional de Protección Civil.* 1ª. ed. Ed. Imagen y Arte Gráfica. México 1998.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Los Puertos Mexicanos en Cifras 1992-1998.* 3ª. ed. Ed. Artes Gráficas. México. 1999.

Sobarzo Loaiza, Alejandro. *Régimen Jurídico del Alta Mar*. 2ª. ed. Ed. Porrúa S.A. México. 1985.

Sorensen, Max. *Manual de Derecho Internacional Público*. 1ª. ed. en español. Ed. Fondo de Cultura Económica. México. 1973.

Szekely, Alberto. *México y el derecho internacional del mar*. 1ª. ed. Ed. Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1978

Vargas, Jorge A. *México y la zona de pesca de Estados Unidos.* 1ª. ed. Ed. Universidad Nacional Autónoma de México. Coordinación de Humanidades; México, 1979.

Vargas Carreño, Edmundo. *América Latina y el Derecho del Mar.* 1ª. ed. Ed. Fondo de Cultura Económica; México, 1973.

Zacklin, Ralph (compilador). *El Derecho del Mar en Evolución: La contribución de los países americanos.* 1ª. ed. en español. México, 1975.

Hemerografía

Revistas

Mendoza Ontiveros, Maribel. (2004, enero-marzo).*Guía para la elaboración del protocolo de investigación.* Boletín No. 25 Universidad Autónoma del Estado de México. Pp. 23-26.

Mendoza Ontiveros, Maribel. (2004, abril-junio). *Guía para la elaboración del protocolo de investigación.* Boletín No. 26 Universidad Autónoma del Estado de México. Pp. 30-34.

Periódicos

- *"Cumplieron Largo Trámite para Obtener la Concesión"*. **Periódico Ecos de Rosarito.** Bisemanario, 3 de abril de 1998, México, p. 20.
- *"Viejas Indians set course for gaming at Sea, Tribe will be a partner in San Diego-to-Rosarito Cruise.* **San Diego Union.** 23 de julio de 1999. San Diego California EEUU. p. 1 y p. A17.
- *"Zarpa Casino a Rosarito. El único casino flotante al sur de California atracará hoy por primera vez en el nuevo muelle de Rosarito y realizará nueve travesías por semana".* **Periódico Frontera.** 14 de abril de 2000. México. p. 1 Sección San Diego.
- *Licita el Gobierno Escalera Náutica.* **Periódico Reforma. Sección Negocios.** 27 de noviembre de 2009. México. p. 1.
- *Afirman que reactivación depende más de estímulos fiscales. Resisten el hundimiento.* **Periódico Reforma, Sección Gente.** México. 5 de julio de 2010. p. 1 y p. 5.
- *Invierten 400 millones en Muelle de Pesca Deportiva.* **El Sol de Tijuana. Primera Sección.** 27 de marzo de 1998. México. p. 1.
- *Carlos Fernández Vega. México S.A.* **Periódico La Jornada.** 12 de agosto de 2010. México, D.F.

- *Detenidos mencionaron otra vez a Antonio Macías, ahora lo relacionaron con "El Kaibil.* **Semanario Ecos de Rosarito.** Año XVII: Núm. 1182: Editorial Playas de Rosarito S.A. de C.V.: 06 al 12 de noviembre de 2009
- *Narco Acusa a Exalcaldes.* **Semanario Zeta.** Número 1844. Semana del 31 de julio al 6 de agosto de 2009. Sección Reportajez. México.
- *Critican trámites ante el Fonatur*. **Periódico Reforma**. Sección Negocios. Martes 12 de octubre de 2010. México. p. 5.
- *Inversión de 3.5 millones de dólares. Inauguraron el Muelle en Rosarito.* **El Sol de Tijuana.** 16 de abril de 2000. México. Primera Plana.
- *Inicia operaciones el Muelle. Arriba el Primer Crucero.* **Periódico Frontera**. Sección General. México. p. 4.
- *Gamblers chance a maiden voyage.* **San Diego Union Tribune.** Section B, City & County San Diego. EUA. 16 de abril de 2000. p. 1
- *Un nuevo atractivo para Rosarito.* **La opinión de Los Angeles**. Primera Sección. EUA. 16 de abril de 2000. p. 7.
- *Muelle Turístico en Rosarito.* **El Heraldo de Baja California.** Primera Sección. México. 16 de abril de 2000. p. 1.
- *Todo esta listo para dar inicio al auge turístico de semana mayor.* **La Voz de la Frontera.** Sección Tijuana. México. 16 de abril de 2000. p.1.
- *Llegó primer barco crucero. Rosarito, puerta marítima. Inaugura González Alcocer el muelle; más impulso al sector turismo.* **El Mexicano**. Primera Sección. México. 16 de abril de 2000. p. 1.
- *Se inaugura el Muelle.* **Ecos de Rosarito.** 14 – 20 de abril de 2000. México. p. 1.
- *El Proyecto sigue Adelante.* **Ecos de Rosarito.** Año VIII. Número 381. Editorial Playas de Rosarito S.A. de C.V. México. Semana del 9 al 15 de junio de 2000. pp. 1 y 20.
- *Oscar Genel. Primera Plana. Escollera en Rosarito.* **Periódico Frontera.** Primera Sección. México. 28 de junio de 2000. p. 7.
- *Desbordan a SCT todas sus tareas.* **Periódico Reforma**. Sección Negocios. 8 de noviembre de 2010. p. 12.

Documentos

- **FONATUR.** Presentación Escalera Náutica del Mar de Cortés.
- **Plan Estatal de Desarrollo.** Gobierno de Baja California. 2008 – 2013
- **Plan Municipal de Desarrollo.** Playas de Rosarito, B.C. 2008 – 2010.
- **CONCESION** otorgada en favor de Banco Internacional, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Bital, para el uso y aprovechamiento de zona federal marítima para la construcción y operación de una marina y muelle de pesca deportiva de uso particular, un rompeolas y espigón, localizados en el puerto de Rosarito, B.C. Diario Oficial de la Federación. Primera Sección. 24 de marzo de 1998. México. pp. 13-20.
- **MODIFICACION** al Título de Concesión otorgado en favor de Banco Internacional, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Bital, como Institución Fiduciaria, para el uso y aprovechamiento de bienes de dominio público de la Federación, consistentes en zona federal marítima para la construcción y operación de una marina y muelle de pesca deportiva, un rompeolas y espigón, localizados en el puerto de Rosarito, B.C. Diario Oficial de la Federación. Primera Sección. 9 de junio de 2000. México. pp. 26-27.
- **Concesión DZF-352/93** de 30 de julio de 1993, para el Uso, Aprovechamiento y/o explotación de la Zona Federal Marítimo Terrestre y/o Terrenos Ganados al Mar, otorgada

por el Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Desarrollo Social, a través de la Dirección General del Patrimonio Inmobiliario Federal.

- “Acta Circunstanciada de Inspección Final de Obra Terminada del Muelle de Pesca Deportiva” de fecha 5 de abril de 2000, firmada por el Ing. Gildo Medina Vidaurri, Subdirector de Planeación y Normas de la Dirección de de Obras Marítimas, de la Dirección General de Puertos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como por el Cap. de Mar. Cristóbal González Flores, Capitán de Puerto de Rosarito, B.C.
- Oficio DFMARNAP*EDA.-1169/97 de 19 de agosto de 1997, de la Delegación Federal en el Estado de Baja California, dependiente de la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, donde autorizó a la empresa Inversiones Rosarito, S.A. de C.V., para ejecutar la construcción del proyecto relativo al muelle de pesca deportiva y embarcadero.
- Oficio N° 412.3-2433, de fecha 24 de julio de 1987, de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.
- Oficio D.G.P.T. 103/87 de fecha 13 de junio de 1987, de la Secretaría de Turismo.
- Oficio N° 1830 del 25 de agosto de 1989, de la Secretaría de Marina.
- Permiso N° DGG 183/91 de fecha 8 de marzo de 1991, de la Secretaría de Gobernación dirigido a la Empresa Cruceros Turísticos Celebración para el Uso y Aprovechamiento de una superficie de 30 Hectáreas de la Isla Coronado Sur.
- Oficio N° DGG 131/91 de fecha 1° de febrero de 1991. de la Dirección General de Gobierno, de la Secretaría de Gobernación.
- Oficio N° 112.418.1.2137/91 del 10 de julio de 1991, de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante.
- Oficio N° 355/91 del 18 de septiembre de 1991, de la Dirección General de Gobierno.
- Oficio N° DGG 132/91 del 1° de febrero de 1991, de la Dirección General de Gobierno.
- Oficio N° DGRR/0450/91 del 6 de septiembre de 1991, de la Dirección General de Registro y Regulación de la Secretaría de Turismo.
- Permiso N° DGG 249 Bis/92 de fecha 17 de octubre de 1992, otorgado por la Dirección General de Gobierno de la Secretaría de Gobernación a la Empresa Cruceros Turísticos Celebración S.A. de C.V. para el Uso y/o Aprovechamiento de del Total de la Isla Coronado Sur.
- Oficio N° DGG 001 Bis/93 del 7 de enero de 1993, de la Dirección General de Gobierno.
- Oficio N° 0156 del 9 de febrero de 1993, del Consulado General de México en San Diego, California, E.U.A.
- Oficio N° 0477 del 10 de marzo de 1993, girado por el Consulado General de México en San Diego, California, E.U.A.
- Oficio N° 0478 del 10 de marzo de 1993, del Consulado General de México en San Diego, California, E.U.A.
- Oficio N° 0551 del 25 de marzo de 1993, del Consulado General de México en San Diego, California, EUA.
- Oficio N° CSCT 702/300/CP-3312-44-00736, de fecha 10 de abril de 1993, de la Capitanía de Puerto de Ensenada.
- Oficio N° 262 del 28 de junio de 1993 de la Dirección General de Gobierno, de la Secretaría de Gobernación.
- Convenio de Concertación de Acciones de Desarrollo Turístico del Municipio de Tijuana, del 1 de agosto de 1993.
- Oficio N° 1719 de fecha 17 de agosto de 1993 del H. Ayuntamiento de Tijuana.

- Oficio N° D.O.O.DGNA 04905 del 27 de octubre de 1997 girado por el Ing. Pedro Álvarez de Icaza en su calidad de Director General de Normatividad Ambiental del Instituto Nacional de Ecología.
- Oficio N° D.O.O.DGNA 05226 de fecha 17 de noviembre de 1995 girado por el Biol. Luis Miguel del Villar Ponce, Director de Impacto y Riesgo Ambiental del Instituto Nacional de Ecología.
- Oficio DFMARNAP*EDA.-1169/97 de 19 de agosto de 1997, la Delegación Federal en el Estado de Baja California, dependiente de la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca.

Leyes, Reglamentos y Tratados

Acuerdo de cooperación entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de America sobre Búsqueda y Rescate Marítimo. Diario Oficial de la Federación. 8 de Agosto de 1991.
Código Federal de Procedimientos Civiles. 24 de febrero de 1943 y reformado el 30 de diciembre de 2008.
Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Montego Bay, 10 de diciembre de 1982.
Convenio entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América para el envío de barcos con fines de Auxilio y Salvamento. Diario Oficial de la Federación. 30 de marzo de 1936.
Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar SOLAS 1974, y su Protocolo de 1988: artículos, anexos y certificados. Organización Marítima Internacional Londres**.**
Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973. Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973 (Convenio MARPOL). Protocolo de Londres de 17 de febrero de 1978 y enmiendas posteriores.
Convenio Internacional sobre Búsqueda y Rescate Marítimos SAR 1979. Diario Oficial de la Federación. 20 de junio de 1986.
Decreto por el que se aprueba el Programa Nacional de Financiamiento del Desarrollo 2008 – 2012. 25 de junio de 2008.
Ley Aduanera. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 1995, reformada el 2 de febrero de 2006 y actualizada el 12 de mayo de 2009.
Ley de Aguas Nacionales. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º. De diciembre de 1992 y reformada el 18 de abril de 2008.
Ley de la Administración Pública Federal. Reformada el 17 de junio de 2009.
el 12 de enero de 1994.
Ley Federal de Derechos 2010
Ley Federal del Mar. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1986.
Ley Federal de Sanidad Vegetal. 5 de enero de 1994 y reformada el 26 de julio de 2007.
Ley Federal del Trabajo. 1 de abril de 1970 y reformada el 17 de enero de 2006.
Ley General de Bienes Nacionales. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de mayo de 2004 y reformada el 31 de agosto de 2007.
Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente. 28 de enero de 1988 y reformada el 6 de abril de 2010.
Ley General de Pesca y Acuacultura Sustentables. 24 de julio de 2007.
Ley General de Población. 7 de enero de 1974 y reformada el 17 de abril de 2009.
Ley General de Salud. 3 de febrero de 1984 y reformada el 27 de abril de 2010.

Ley General de Sociedades Mercantiles. 4 de agosto de 1934 y reformada el 2 de junio de 2009.
Ley General de Turismo. 27 de junio de 2009.
Ley de Inversión Extranjera. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de diciembre de 1993.
Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976, última reforma 17 de junio de 2009.
Ley Orgánica de la Armada de México. Diario Oficial de la Federación. 30 de diciembre de 2002, última reforma publicada DOF 12 de junio de 2009
Ley de la Policía Federal Preventiva. 4 de enero de 1999 y reformada el 23 de enero de 2009.
Ley de la Policía Federal. 1 de junio de 2009.
Ley de Navegación. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1994.
Ley de Puertos. 10 de julio de 1993.
Ley de Vías Generales de Comunicación. 19 de febrero de 1940 y reformada el 25 de octubre de 2005.
Metodología y Criterios para Valuar Concesiones. 9 de enero de 2009.
Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2003, Terminología marítima-portuaria. 9 de febrero 2004.
Política Pública de Cruceros Turísticos. 26 de agosto de 2004. pp. 37-45.
Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2010.
Programa de Seguridad Nacional 2009 – 2012. 20 de agosto de 2009.
Reglamento de Inspección de Seguridad Marítima. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 2004.
Reglamento de la Ley Aduanera. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 06 de junio de 1996 y reformada el 28 de octubre de 2003.
Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de septiembre de 1998, Última reforma publicada DOF 4 de mayo de 2009.
Reglamento a la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental. 30 de mayo de 2000.
Reglamento de la Ley General de Salud En Materia de Sanidad Internacional. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de febrero de 1985. Última reforma publicada DOF 10 de julio de 1985.
Reglamento de la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales. 29 de abril 1981.
Reglamento del Instituto de Administración y Avalúos Nacionales INADAVIN. 2 de septiembre de 2004.
Reglamento de la Ley para promover la inversión mexicana y regular la inversión extranjera. Publicada en el Diario Oficial de la Federación del 16 de mayo de 1989.
Reglamento de la Ley de Pesca. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 1999. Última reforma publicada DOF 28 de enero de 2004.
Reglamento de la Ley de Navegación. 8 de agosto de 2000.
Reglamento de la Ley Federal de Turismo. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 02 de mayo de 1994. Última reforma publicada DOF 09 de noviembre de 1999.
Reglamento de Turismo Náutico. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1 de octubre de 2004.
Reglamento de la Ley de Puertos. 18 de noviembre de 1994.
Reglamento de la Ley de Aguas Nacionales. Publicada en el Diario Oficial de la Federación
Reglamento de la Ley General de Población. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de abril de 2000. Última reforma publicada DOF 29 de noviembre de 2006

Reglamento para el uso y aprovechamiento del mar territorial, vías navegables, playas, zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de agosto de 1991.
Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias. Diario Oficial de la Federación. 23 de enero de 1979
Reglamento Sanitario Internacional. Organización Mundial de la Salud. ONU. Publicado el 23 de mayo de 2005.

Páginas de Internet

Asociación Mexicana de Marinas Turísticas A.C.
http://www.ammt.org/ 17 de julio de 2010. 23:45 hrs.
Cruceros Turísticos 2008
http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/estadisticas/anuarios/2008/index.htm 19 de julio de 2010. 1:25 hrs,
Movimiento de Cruceros y Pasajeros 2007
http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/estadisticas/anuarios/2007ver3/index.html 19 de julio de 2010. 2:15 hrs.
Escalera Náutica del Mar de Cortés
http://www.escaleranautica.com/general.html 24 de agosto de 2010. 23:20 hrs.
Escalera Náutica del Mar de Cortes Mapas.
http://www.escaleranautica.com/ubicacion.html#2 24 de agosto de 2010. 23:50 hrs.
Yates registrados en California
http://dbw.ca.gov/PDF/VesselReg/Vessel09.pdf 25 de agosto de 2010. 12:25 hrs.
Plan Municipal de Desarrollo 2008-2010. Comité de Planeación para el Desarrollo Municipal Playas de Rosarito.
http://www.cecytebc.edu.mx/spf/compendio_normatividad/Planes%20(Nivel%205)/Plan%20Municipal%20de%20Desarrollo%20Rosarito.pdf 3 de agosto de 2010. 11:50 hrs.
Plan Estatal de Desarrollo 2008 – 2013 Economía Competitiva.
http://www.bajacalifornia.gob.mx/portal/gobierno/ped/doctos/economia_competitiva.pdf 4 de agosto de 2010. 12.30 hrs.
Conteo de Población y Vivienda 2005 INEGI.
http://www.inegi.org.mx/lib/Olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c= 19 de agosto de 2010. 23:20 hrs.
Deja de llegar Crucero a Ensenada
http://www.ensenada.net/noticias/nota.php?id=17184 20 de julio de 2010. 22:50 hrs.
Administración Portuaria Integral de Ensenada
http://www.puertoensenada.com.mx/ 18 de septiembre de 2010. 1:55 hrs.
Rutas Turísticas de arribo a Ensenada
http://www.puertoensenada.com.mx/rutasturisticas.htm 18 de septiembre de 2010. 2:25 hrs.
Serie Histórica Arribo de Embarcaciones
http://www.puertoensenada.com.mx/seriehistorica.htm 18 de septiembre de 2010. 2.35 hrs.
Indicadores Económicos Condado de San Diego
http://www.sdcounty.ca.gov/fg3/Internet_Library_Indicators/book0/book.html 4 de octubre de 2010. 11:50 hrs.
Censo de Población Estados Unidos de América.
http://www.census.gov/ 6 de septiembre de 2010. 2:35 hrs.
Información de la Garita de San Isidro
http://wikimapia.org/39061/San-Ysidro-Border-Crossing-Garita-de-San-Ysidro 12 de noviembre de 2010. 3:15 hrs.

Solicitud de Trámite para la Expedición de la concesión fuera de las áreas concesionadas a una Administración Portuaria Integral, para construir y operar terminales, marinas e instalaciones portuarias de uso particular, que se adjudiquen directamente
http://aplicaciones4.sct.gob.mx/sipmm/pgMuestraFormato.jsp?Modo=Despliega&cDscTituloFormato=SOLICITUD%20DE%20TRAMITE%20/%20VENTANILLA%20UNICA&iCveFormato=1,2,90,3 15 de noviembre de 2010. 1:30 hrs.
Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974/78 (SOLAS 74/78), en su forma enmendada
http://www.cofemermir.gob.mx/uploadtests/5233.66.59.5.SOLAS.pdf 11 de diciembre de 2010. 1:50 hrs.
Certificados de seguridad marítima
http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/user_upload/msp/msp2004/SCT-07-004A.htm 11 de diciembre de 2010. 2:15 hrs.
Renovación de certificados internacionales de seguridad con vigencia limitada
http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/tramites/Tramit10/MMIR212_-_BUQUE_DE_PASAJE_01.pdf 11 de diciembre de 2010. 2:30 hrs.
Operaciones con Partes Relacionadas
http://www.anefac.org.mx/Docs/TrabajosInformacion/PreciosTransferencia/Word/BASES%20LEGALES%20LISR.htm 10 de noviembre de 2010. 11:20 hrs.
Transacciones entre Partes Relacionadas
http://www.monografias.com/trabajos14/transaccpartes/transaccpartes.shtml#ejem#ejem 10 de noviembre de 2010. 11:50 hrs.
Contrato de Asociación en Participación.
http://www.monografias.com/trabajos12/regfisc/regfisc.shtml 12 de noviembre de 2010. 12:25 hrs.
Subejercicio Presupuestal 2010.
http://www.jornada.unam.mx/2010/08/12/index.php?section=opinion&article=026o1eco 15 de agosto de 2010. 11:25 hrs.
Subejercicio Presupuestal 2010. Centro de Estudio de Finanzas Públicas.
http://www.cefp.gob.mx/notas/2010/notacefp0312010.pdf 5 de diciembre de 2010. 1:20 hrs.
Paquete Económico 2009. Senado de la República.
http://www.senado.gob.mx/iilsen/content/publicaciones/revista5/5.pdf 11 diciembre de 2010 1:55 hrs.
Cuenta de la Hacienda Pública Federal
http://www.shcp.gob.mx/EGRESOS/contabilidad_gubernamental/Paginas/cuenta_publica.aspx 20 de diciembre de 2010. 1:20 hrs.
Cuenta de la Hacienda Pública Federal 2008
http://www.apartados.hacienda.gob.mx/contabilidad/documentos/informe_cuenta/2008/index.html 8 de diciembre de 2010. 2:25 hrs.
Cuenta de la Hacienda Pública Federal 2009
http://www.apartados.hacienda.gob.mx/contabilidad/documentos/informe_cuenta/2009/index.html 9 de diciembre de 2010. 1:30 hrs.
La sanidad internacional en Lázaro Cárdenas se atiende conforme haya personal: Cázares Hernández
http://www.lajornadamichoacan.com.mx/2008/10/10/index.php?section=municipios&article=014n1mun 6 de diciembre de 2010. 2:45 hrs.
Asociación Mexicana de Agentes Navieros A.C.
http://www.amanac.org.mx/ 12 de diciembre de 2010. 1:05 hrs.
Organización Panamericana de la Salud – Organización Mundial de la Salud
http://www.mex.ops-oms.org/ 21 de diciembre de 2010. 2:10 hrs.

Reglamento Sanitario Internacional.
http://www.mex.ops-oms.org/influenzah1n1/documentos/marco/IHR_2005_es.pdf 21 de Noviembre de 2010. 2:10 hrs.
Implicaciones Jurídicas y el Alcance que el Reglamento Sanitario Internacional tendrá sobre nuestra Legislación
http://www.cenavece.salud.gob.mx/emergencias/descargas/rsi/RSI-RAM-JURIDICO.pdf 23 de noviembre de 2010. 1:45 hrs.
Presupuesto de Egresos de la Federación 2011
http://www.apartados.hacienda.gob.mx/presupuesto/temas/ppef/2011/temas/tomos/09/r09_pir.pdf 5 de enero de 2011. 1:50.
Búsqueda y salvamento Secretaría de Marina Armada de México.
http://www.semar.gob.mx/sitio_2/armada-de-mexico/sistema-de-busqueda-y-rescate-de-la-secretaria-de-marina-armada-de-mexico.html 10 de enero de 2011. 2:20 hrs.
Los Accidentes Marítimos.
http://www.cglaw.com/spanish/apg_pg29_Boating_Accidents.html 15 de enero de 2011. 1:10 hrs.

Glosario de Términos[(*)]

Administración Portuaria Integral: Sociedad mercantil quien, mediante concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el uso, aprovechamiento y explotación de un puerto o conjunto de puertos, terminales e instalaciones, se encarga de la planeación, programación, desarrollo, operación y administración de los bienes y la prestación de los servicios portuarios.

Agenda local 21 para el turismo mexicano: Programa de acciones e instrumentos, para propiciar el desarrollo sustentable de la actividad turística, consolidando el bienestar del ser humano, respetando el medio ambiente y optimizando los beneficios económicos y sociales de las comunidades.

Artefacto naval (navegación): Toda construcción flotante o fija que no estando destinada a navegar, cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas, fluviales o lacustres, o de exploración y explotación de recursos naturales, incluyendo a las plataformas fijas, con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar.

Autoridades (portuario, jurídico): Los servidores públicos, cualesquiera que sea su denominación, debidamente facultados, de las unidades administrativas de las dependencias federales que lleven a cabo sus funciones en los puertos.

Abarloar (navegación) Colocar una embarcación dando su costado al costado de otra embarcación.

Abastecer (portuario) Suministrar o proveer de abastecimientos y de otras cosas necesarias a un buque.

Abordaje (navegación) La colisión entre dos o más embarcaciones ocasionando daños y dando como resultado un siniestro marítimo.

Abrigar (navegación, portuario) Poner una embarcación al abrigo del viento; amparar, proteger o escoltar un buque a otro.

Abrigo (navegación, portuario) Área marítima natural o artificial que sirve de protección a las embarcaciones contra los fenómenos naturales que afectan al mar, como los vientos, el oleaje y las corrientes.

Accidente (portuario) Eventos que se presentan en forma súbita, alteran el curso regular de los acontecimientos e involucran lesiones o daños a la vida humana, al medio ambiente y los bienes.

Acimut (navegación) Angulo formado por el meridiano y la vertical de un astro.

Acoderar (navegación) Dar una codera o cabo a un objeto flotante o en tierra con objeto de colocar la embarcación en una determinada posición.

Achicar (navegación) Extraer el agua de un dique o embarcación por cualquier medio.

Administración (comercial/administrativo) El gobierno del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar la embarcación.

Administración Portuaria Integral (portuario): Sociedad Mercantil quien, mediante concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el uso, aprovechamiento y explotación de un puerto o conjunto de puertos, terminales e instalaciones, se encarga de la planeación, programación, desarrollo, operación y administración de los bienes y la prestación de los servicios portuarios.

Administrador (portuario): El administrador portuario integral o el administrador federal.

Administrador federal (portuario): El servicio público a cargo de la administración de un puerto que no cuente con un administrador portuario.

Administrador portuario (portuario) El titular de una concesión para la administración portuaria integral.

(*) *Tomado mayormente de la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2003, Terminología marítima-portuaria*. **Diario Oficial de la Federación**. 9 de febrero 2004.

Aerodeslizador -hover craft- (construcción naval) Embarcación que navega soportada por un colchón de aire entre la superficie del agua y su casco. Su nombre genérico es Vehículo de Efecto Superficial (VES).

Agente consignatario de buque (portuario) Mandatario que actúa y representa al armador de manera permanente y general con relación a los buques de su flota.

Agente naviero consignatario de buques (portuario) Es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario o comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomienden con relación a la embarcación en el puerto de consignación.

Agente naviero general (portuario) Es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil, facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende.

Aguaje (portuario) Mareas grandes o mareas vivas; agua que entra y sale en los puertos y ríos durante las pleamares y bajamares. Corrientes periódicas del mar.

Aguas residuales (medio ambiente) Son aquellas aguas que se han empleado en diferentes procesos y que han alterado su composición original, resultando no aptas para cualquier función para la que serían apropiadas en su estado natural.

Alarma (portuario) Se establece cuando se han producido daños a la población, sus bienes y el entorno. Instrumento acústico, óptico o mecánico que al ser accionado según previo acuerdo, avisa de la presencia o inminencia de una calamidad.

Alerta (portuario) Se establece al recibir información sobre la inminente ocurrencia de un evento cuyos daños pueden llegar al grado de desastre.

Alidada (navegación) Radio movible o parte del sextante con un espejo por el cual se ve, por reflexión, la imagen del sol o del astro que se esté observando hasta la línea del horizonte, pudiendo así medir los grados, minutos y segundos de altura de aquél (azimutal).

Altura (portuario) Término relativo a alta mar. Cuando se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos, terminales o marinas nacionales con puertos del extranjero. Tráfico marítimo de carga y de personas entre puertos de distinto país.

Amainar (navegación) Disminuir la fuerza del viento o de las olas.

Amante (operativo) Cabo grueso (actualmente se usa, en general, cable de acero) que, asegurado por un extremo en la cadena de un palo, verga o puntal, y por el otro a un aparejo, sirve para mover grandes pesos.

Amantillo (operativo) Cabo que va desde el palo hasta el penol de la verga y que sirve para mantenerla en posición horizontal, vertical o embicada.

Amarra (navegación) Todo cabo, cable o cadena con el que se hace firme una embarcación al muelle, a las boyas, a otra embarcación o cualquier punto sólido y firme.

Amarradero (portuario) Fondeadero. Sitio y dispositivo donde se sujeta o amarra una embarcación.

Amarre de cabos (portuario) Servicio portuario que se presta para sujetar las embarcaciones cuando se atracan a muelles o boyas.

Amenaza (portuario) Riesgo inminente de ocurrencia de un desastre.

Amura (navegación) Anchura de la embarcación, en la octava parte de su eslora, a contar desde la proa. Costado de cualquier embarcación.

Ancla (navegación) Instrumento de acero que una vez sujeto al fondo marino, sirve para impedir que la embarcación sea arrastrada por efecto de los vientos, olas y corrientes.

Anfibio, vehiculo (Navegación) Aplica igualmente a cualquier transporte de la tierra y del agua, a pequeño o a grande, accionados o unpowered, extendiéndose de las bicicletas anfibias, ATVs, coches, autobuses, carros, RVs, y vehículos militares.

Antepuerto (portuario) Espacio que hay en los puertos antes de la boca del puerto. Parte avanzada de un puerto, donde las embarcaciones esperan fondeadas para entrar.

Aparejo (portuario) Sistema compuesto por dos poleas y dos cuadernales o una polea y un cuadernal y un cabo guarnido entre ellos, con lo que se logra una multiplicación de fuerza.

Arboladura (navegación, construcción naval) Conjunto de palos, mástiles, masteleros, vergas y botavaras de una embarcación de vela. Por extensión se aplica también a los palos (mástiles) de embarcaciones de motor.

Área de almacenamiento -marina seca- (portuario) Espacio de tierra destinado para guardar las embarcaciones en seco, pudiendo existir áreas de almacenamiento a cubierto o a intemperie, dependiendo de las necesidades y facilidades del puerto.

Área de maniobras (portuario) Área que tiene la función de permitir las maniobras de carga y descarga que se realizan en los muelles pesqueros y comerciales.

Áreas de reserva (portuario) Las que se destinan para las ampliaciones de un puerto.

Arfada (navegación) Acción de cabeceo; oscilación longitudinal de una embarcación. Subir y bajar la embarcación a causa del oleaje.

Arganeo (navegación) Aro o argolla de hierro forjado que va engastado en la extremidad de la caña del ancla y de tamaño proporcionado a la misma y que sirve para fijar la cadena o el cabo.

Armador (comercial, administrativo) Es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad una embarcación de su propiedad o bajo su posesión, con objeto de asumir su explotación y operación.

Armar (operativo, portuario) Proceder a limpiar, equipar, pertrechar y aprovisionar de todo lo necesario a una embarcación que debe hacerse a la mar. Sinónimo de arranchar.

Arqueo bruto (comercial, administrativo, construcción naval) 0 unidades de arqueo bruto, es el volumen total de todos los espacios cerrados de una embarcación, expresado en toneladas Moorson, que equivalen a 100 pies cúbicos o 2.83 metros cúbicos; se utiliza para el cálculo de pagos de derechos, cuotas, pilotaje, peajes, etc. Se conoce también como Tonelaje de Registro Bruto (TRB).

Arqueo neto (comercial, administrativo, construcción naval) 0 unidades de arqueo neto, es el volumen de los espacios útiles reservados para el transporte de carga o pasajeros; también se expresa en toneladas Moorson. Se conoce también como Tonelaje de Registro Neto (TRN).

Arrecife (portuario) Cadena o cordillera de roca, frecuentemente coralina, que se eleva del fondo del mar, cubierta o no por las aguas, pudiendo estar pegada a la costa o bien aislada en alta mar, que es peligrosa para la navegación de superficie.

Arrejerar (navegación, portuario) Sujetar la embarcación con dos anclas por la proa y una por la popa o dar cabos a una boya o muelle por la popa.

Arriar (operativo) Soltar, largar, aflojar, bajar.

Arribada (navegación, portuario) Llegada de una embarcación a un puerto o a un punto de las costas o riberas, procedente de un puerto o punto distinto, independientemente de que embarque o desembarque personas o carga, y se clasifica en:

- Prevista: la consignada en el despacho de salida del puerto de procedencia;
- Imprevista: la que ocurra en lugares distintos al previsto en el despacho de salida, por causa justificada debidamente comprobada, y

- Forzosa: la que se efectúe por mandato de ley, caso fortuito o fuerza mayor.

Arribo (portuario) Llegada de una embarcación a un puerto para cargar o descargar, o para evitar algún peligro.

Artefacto naval (navegación, construcción naval) Toda construcción flotante o fija que no estando destinada a navegar, cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas, fluviales o lacustres, o de exploración y explotación de recursos naturales, incluyendo a las plataformas fijas, con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar.

Asiento (navegación) Es cuando la embarcación tiene un calado mayor en popa que en proa.

Asocairarse (navegación) Poner al abrigo o socaire de algún cabo, punta u otro lugar que ofrezca refugio.

Astillero (portuario) Lugar destinado para la construcción y reparación de embarcaciones. Sitio donde éstas son equipadas, preparadas o se les proporciona servicio de mantenimiento.

Atado (portuario) Conjunto ordenado de piezas, generalmente precintadas entre sí.

Atracar (portuario) Acercar lo más que sea posible una embarcación a otra o al muelle.

Auto alarma (seguridad marítima) Receptor radiotelegráfico preparado para funcionar automáticamente al recibir la señal internacional de auxilio.

Autoridad portuaria (portuario) La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejerce por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a la que, sin perjuicio de las atribuciones de las demás dependencias de la Administración Pública Federal, corresponde, entre otras: formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional; aplicar las sanciones establecidas en la Ley de Puertos y sus Reglamentos; interpretar dicha Ley en el ámbito administrativo y ejercer las demás atribuciones que expresamente le fijen las Leyes y Reglamentos.

Avante (navegación) Voz de mando para que comience a moverse la máquina para hacer avanzar hacia delante la embarcación.

Avería (jurídico) Daño que recibe la embarcación o su cargamento; si es un accidente inesperado, se denomina avería simple, y si es ocasionada deliberadamente para evitar mayores perjuicios a la embarcación o a su cargamento, constituye avería gruesa.

Avería gruesa o común (jurídico) Gastos y daños causados deliberadamente para salvar a la embarcación, su cargamento o ambas cosas, de un riesgo efectivo.

Avería simple o particular (jurídico) Daños y gastos causados por un accidente a la embarcación o su cargamento.

Avituallamiento (portuario) Es el suministro de todos aquellos insumos que requiere la embarcación y sus tripulantes para la realización de sus viajes.

Avituallar (portuario) Suministrar o abastecer de vituallas.

Axiómetro (navegación) Instrumento indicador del ángulo formado por la pala del timón y la quilla de la embarcación.

Azolve (portuario) Material que es arrastrado por el oleaje o por las corrientes y que se deposita en las zonas portuarias o vías navegables.

Babor (navegación) El costado izquierdo de una embarcación observando de popa hacia proa.

Bahía (portuario) Extensión algo considerable de mar, que penetra en la costa y tiene así una boca de mayor o menor anchura, que puede servir de fondeadero y protección a las embarcaciones.

Bajamar (portuario) El momento de más bajo nivel o de mayor descenso que sufren las aguas del océano en la marea vaciante. Nivel mínimo de una marea descendiente.

Bajo (portuario) Región somera y accidentada del fondo marino, ríos y lagos navegables, constituida por materiales no consolidados, que representa un peligro para la navegación de superficie, toda vez que impide el paso por calado a ciertas embarcaciones.

Balance (navegación) Oscilación transversal de una embarcación. Movimiento acompasado que hace la embarcación de babor a estribor.

Balancín (portuario) Aparejo convencional mediante el que se habilita a grúas de pluma en tierra o de buque para sujetar contenedores y otros tipos de carga.

Baliza (portuario) Señal fija o flotante en la entrada de los puertos o lugares peligrosos y que sirve de guía o advertencia a los navegantes. Suelen tener señales de niebla, luminosas o radiográficas y acústicas. También se usan embarcaciones fondeadas.

Balizador (navegación, portuario) Embarcación de apoyo al señalamiento marítimo que transporta refacciones, agua, combustible y alimentos para guardafaros de señales aisladas; da mantenimiento a señales fijas y flotantes destinadas a facilitar la navegación.

Balizar (portuario) Dotar de balizas un lugar determinado que lo requiera.

Balsa salvavidas (seguridad marítima) Dispositivo de supervivencia que debe cumplir con lo dispuesto en las Reglas 38, 39 y 40 del Capítulo III-C del Anexo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974/78 (SOLAS 74/78), en su forma enmendada.

Bancada (construcción naval) Base en la que descansa cualquier maquinaria (principal o auxiliares) de una embarcación.

Banda de atraque (portuario) Lado de un atracadero donde se arriman y amarran las embarcaciones.

Bandas (navegación) Cada una de las dos mitades longitudinales de una embarcación a partir del plano vertical que pasa por el centro de la quilla (crujía) y llega a las extremidades de proa y popa.

Bandazo (navegación) Inclinación repentina de la embarcación hacia cualquiera de los costados. Golpe de mar en una banda.

Bao (construcción naval) Estructura metálica que a cierta distancia atraviesa de babor a estribor las embarcaciones, sosteniendo las cubiertas y reforzando el fondo y los costados de la misma.

Barandilla (navegación, construcción naval) Conjunto de pasamanos y candeleros en los costados de una embarcación. Toldilla, puente o castillo para salvaguardar de caídas al agua.

Barbotín (navegación) Mecanismo de cubierta consistente en una corona o tambor de hierro con resaltes, que tienen generalmente seis muescas, en las que engrana la cadena del ancla, obligándola a avanzar a medida que vira.

Barcaza (portuario) Embarcación de río o puerto, de fondo plano y sin propulsión propia, que se emplea en operaciones de carga y descarga de embarcaciones mayores, así como en las obras de los puertos y diversos servicios. Se puede llamar también alijador, panga, chalán o lanchón.

Barco (navegación, portuario) Nombre genérico que se da a toda clase de embarcaciones cuya principal característica es la de poder flotar en el agua, utilizándose para transportar personas o bienes, y que pueden estar construidas a base de madera, hierro o acero. Sus sinónimos son nave, navío, buque o embarcación.

Barloar (navegación) Situar una embarcación al lado de otra o cualquier muelle.

Barlovento (navegación) La parte o dirección de donde viene el viento con respecto a una embarcación, objeto o lugar.

Barómetro (navegación) Instrumento que se emplea para medir la presión atmosférica.

Barra (navegación, portuario) Banco o serie de bancos, generalmente de fango o arena, que se forman en la desembocadura de los ríos, muchos de los cuales cierran la navegación durante la marea baja.

Barraganete (navegación) Pieza de madera o ángulo metálico que empieza al final de las cuadernas y se eleva siguiendo la dirección de éstas para terminar en la borda, a la cual afirma y asegura, sirviendo de apoyo, además, a la obra muerta.

Basura (medio ambiente) Todo tipo de desperdicios de víveres domésticos y operacionales, excluyendo pescado fresco y sus partes, generados durante la operación normal del buque, y de los que se puede disponer en forma continua o periódica.

Batometría (portuario) Medición de la profundidad y configuración del fondo del mar, lago, río o estero.

Bita (navegación, portuario) Pieza metálica de forja o fundición en forma de “u” rectilínea; columna o pareja de columnas cortas de hierro fuertemente aseguradas a la cubierta de las embarcaciones o muelles, para hacer firmes los cabos de amarras.

Bitácora (navegación) Cuaderno depositado en el cuarto de derrota en el que se anotan por el oficial que está de guardia los cambios de rumbo, las distancias navegadas, los cambios de tiempo, las marcas de la corredera y demás ocurrencias de la navegación.

Boca (navegación, portuario) Parte de la costa que forma la entrada de un puerto o río.

Bocana (navegación, portuario) Espacio entre escolleras; entrada estrecha y larga de un puerto, entre tierra firme, bajos y rocas.

Bonanza (navegación) Viento apacible. Navegar con buen viento.

Borda (navegación) El canto superior del casco de una embarcación. Lado o costado exterior de la embarcación.

Bornear (navegación) Girar una embarcación amarrada a una boya o fondeada.

Botar (navegación, construcción naval) Echar una embarcación al agua, haciéndola resbalar por la grada.

Bote (navegación, portuario) Embarcación menor sin cubierta. Se clasifica con arreglo a su empleo, material de construcción y aparejos.

Bote salvavidas (seguridad marítima) Dispositivo de supervivencia que debe cumplir con lo dispuesto en las reglas 41 a 46 del Capítulo III-C del Anexo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974/78 (SOLAS 74/78), en su forma enmendada.

Boya (navegación/portuario) Objeto flotante, sujeto a un cuerpo que se afirma al fondo del mar, lago, estuario, río, etc. que por lo común indica lugares peligrosos, la entrada de los puertos, canal de navegación o un objeto sumergido o como elemento de amarre.

Boza (navegación) Cabo que llevan las embarcaciones en su proa o popa para amarre, remolque, etc.

Braza (navegación) Medida de longitud, usada en la marina, equivalente a 1,829 metros. Se utiliza principalmente para medir la profundidad.

Brazolas (navegación, construcción naval) Reborde alto, cerco o baranda de plancha o madera de las escotillas de las embarcaciones para evitar la entrada de agua y caída de los objetos a las cubiertas inferiores o bodegas.
Brigada de emergencia (portuario) Brigada de auxilio. Grupo organizado y capacitado en una o más áreas de operaciones de emergencia.

Brújula (navegación) Ver Compás.

Bulbo (navegación, construcción naval) Protuberancia de la roda que arranca de su parte inferior, que sirve para reducir la resistencia al avance de la embarcación al mar para aumentar su velocidad o reducir la potencia requerida por la máquina propulsora. A las embarcaciones con este tipo de proa se les conoce como “proa de bulbo”.

Buque (navegación, construcción naval) Embarcación, o plataforma que puede sustentar diversas operaciones en el medio marino y que está dotada de capacidad de desplazarse.

Buque de pasaje (navegación, construcción naval) Embarcación diseñada para transportar más de 12 pasajeros.

Buque tanque (navegación, construcción naval) Embarcación de carga construida para el transporte a granel de cargamentos líquidos como petróleo crudo y sus derivados, gas natural licuado y gas de petróleo licuado (lng y lpg, por sus siglas en idioma inglés), aceites de cualquier tipo, productos químicos, etc.

Cabeceo (navegación) Es el movimiento del buque alrededor de su eje transversal.

Cable (portuario) Conjunto de alambres o filamentos de acero (de igual diámetro en toda su extensión), galvanizados o no galvanizados, enrollados ordenadamente en forma helicoidal, que integran los aparejos destinados a manipular cargas pesadas.

Cabo (navegación, portuario) Cualquiera de las cuerdas de fibra natural o sintética que se emplean a bordo. Cabo firme o muerto. Punta de tierra que penetra en el mar.

Cabo de amarre (portuario) Cuerda o cable con que se sujetan las embarcaciones.

Cabotaje (portuario) Navegación costera. Cuando sólo se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos, terminales y marinas nacionales. Tráfico marítimo de carga y de personas entre puertos del mismo país.

Cabrestantes (navegación) Maquinaria vertical para hacer mucha fuerza al cobrar amarras, u otras maniobras. Puede ser movido a mano, eléctricamente, hidráulicamente o a vapor.

Cabullería (navegación) Conjunto total de todos los cabos de maniobras de una embarcación.

Cadena (construcción naval, operativo) Conjunto uniforme de eslabones de acero (cortos o largos) de igual largo, ancho y diámetro, enlazados entre sí, provistos de una traviesa llamado mallete o contrete, ajustado en el eslabón, que impide que éstos se deformen. La cadena del ancla se mide por una medida llamada “grillete” de 90 pies o 15 brazas.

Calabrote (navegación) Cabo grueso que se utiliza para amarre o remolque de embarcaciones.

Calado (navegación) Distancia vertical entre la parte inferior de la quilla y la superficie del agua en el punto considerado. El de proa es la inmersión de la roda y el de popa la del codaste de la embarcación. La semisuma de ambos calados es el calado medio. Profundidad media de un río navegable, puerto, fondeadero, etc. Altura que alcanza la superficie del agua sobre el fondo.

Caleta (navegación) Ensenada pequeña.

Camarote (operativo, construcción naval) Compartimiento destinado para dormitorio o habitación en las embarcaciones.

Canal (navegación, portuario) Es la entrada de un puerto, la parte más profunda. Estrecho marítimo que pone en comunicación los mares. Brazo de mar con salida por ambos extremos, es decir, la porción de mar que hay entre dos tierras.

Candelero (navegación) Puntal de madera o acero colocado verticalmente; sirve para formar las barandillas, pasamanos, sostén de las carrozas, etc.

Caña (navegación) Parte del ancla comprendida de la cruz al arganeo, (tiller). Palanca de hierro o madera que va en la cabeza de la pala del timón y que sirve para gobernar.

Capa (navegación) Nombre que se da a la disposición en que una embarcación está casi parada en el mar como consecuencia de una maniobra que se dice ponerse a la capa.

Capacidad de atraque (portuario) Es el número de tramos de atraque que posee un muelle y que pueden ser utilizados simultáneamente.

Capear (navegación) Poner la embarcación a cubierto del mal tiempo.

Capitanía (portuario) La Capitanía de Puerto o Autoridad Marítima.

Capitanía de Puerto (portuario): Es la autoridad marítima en cada Puerto habilitado, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que cuenta con la jurisdicción y atribuciones que señalan las Leyes y Reglamentos aplicables en la Materia.

Carena (navegación, construcción naval) Obra viva (parte sumergida) del casco de una embarcación. Reparación que se efectúa al casco en su obra viva.

Carta marina o carta náutica (navegación) Representación de la información marina para la navegación en la que se muestran las profundidades registradas por medio de sondeo, la naturaleza del fondo, los peligros y las ayudas a la navegación y la configuración y características de la costa. Mapa de las costas y mares donde se pueden determinar las rutas señalizadas, referenciadas y controladas de las naves.

Casco (navegación, construcción naval) El conjunto estructural de baos, cuadernas, quilla, codaste, roda y demás piezas, que junto con el forro y cubiertas, conforman la embarcación. Cuerpo de la embarcación en rosca, o sea, sin consideración de máquinas, arboladuras ni pertrechos.

Caseta (navegación) Cuarto o espacio en cubierta para guardar algo u ofrecer abrigo con mal tiempo. Toma nombre del sitio en que se halla o servicio a que está destinado; caseta de derrota, del timón, de gobierno, de radiotelegrafía, etc.

Catamarán (navegación, construcción naval) Embarcación de dos cascos unidos por una cubierta.

Cenit (navegación) Punto del firmamento que corresponde verticalmente a un lugar de la tierra. El extremo opuesto se llama "nadir".

Centro de carena (navegación, construcción naval) Centro de gravedad del volumen sumergido de una embarcación.

Certificado de matrícula: Es el documento oficial expedido por la autoridad marítima, para identificar la nacionalidad de la embarcación, su lugar de matrícula, uso y características principales.

Certificado de seguridad: Es el documento oficial expedido por la autoridad marítima, una vez que ésta verifica que la embarcación es adecuada estructuralmente para la navegación y uso al que se destine, así como que cuenta con el equipo mínimo de seguridad, comunicación y navegación, necesario para salvaguardar la vida humana.

Ceñir (navegación) Navegar de bolina, o sea, contra la dirección del viento, en el menor ángulo posible con esa dirección. (remontar el viento, subir a barlovento).

Cerrar (navegación, portuario) El timón dándole todo lo posible a una banda. Prohibir la entrada o salida de puerto a causa de un temporal.

Ciar (navegación) Retroceder, andar hacia atrás, bogar al revés. En embarcaciones de motor o vapor, dar máquina atrás.

Ciaboga (navegación, portuario) Vuelta o giro que hacen las embarcaciones o marcha hacia atrás de las mismas. Girar por medio del ancla que se acaba de fondear.

Competitividad: Capacidad para la generación de tasas de rentabilidad superiores a las del resto del sector (Industria) y sostenibles a largo plazo.

Crucero: Buque de pasajeros que realiza recorridos turísticos tocando varios destinos en uno o más países. Puede transportar de 100 hasta 3,000 pasajeros.

Huracán (navegación, portuario) Perturbación atmosférica causada por la rotación rápida de una masa de aire impulsada por un frente frío en torno a un área de bajas presiones, acompañada de abundante precipitación pluvial, vientos muy fuertes y descenso en la temperatura. Puede tener una extensión de muchas millas cuadradas.

Huracán tropical (navegación, portuario) Fenómeno natural que se origina y desarrolla en aguas cálidas y templadas. Según la velocidad de los vientos se clasifica en:
- Depresión Tropical: cuando sus vientos máximos constantes alcanzan 62 km/h.
- Tormenta Tropical: cuando sus vientos máximos constantes se encuentran entre 63 y 118 km/h.
- Huracán: cuando sus vientos máximos constantes exceden de 119 km/h.

Clinómetro (navegación) Instrumento que sirve para medir la inclinación transversal y longitudinal de la embarcación y apreciar la diferencia de calados entre la proa y popa; también se usa para saber la inclinación de babor a estribor.

Coaseguro (jurídico) Cuando el buque es asegurado por varias empresas aseguradoras y cada una toma para sí una parte alícuota al valor total del buque.

Cobrar (navegación) Halar de un cabo. Recoger todo o parte de un cabo que forme seno o esté en banda, hasta dejarlo tenso.

Comercio Marítimo (comercial, jurídico) Las actividades que se realizan mediante la explotación comercial y marítima de embarcaciones y artefactos navales con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación.

Comité de operación (portuario) Se constituye en cada puerto que cuenta con administración portuaria integral, y está integrado por el administrador portuario, el capitán de puerto y las demás autoridades correspondientes, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto. Es presidido por el administrador portuario y sesiona por lo menos una vez al mes. Su funcionamiento y operación se ajustan a un reglamento interno que se incluye en las reglas de operación del puerto.

Compartimento (construcción naval, operativo) Cada uno de los espacios en que está subdividida interiormente la embarcación.

Compás (navegación) Instrumento náutico para medir el ángulo de la proa de la embarcación con el meridiano magnético. Brújula.

Compensación (navegación) Anular los desvíos que tiene la brújula en los treinta y dos rumbos de la rosa náutica. Tabla con distintos rumbos de corrección.

Consignatario (comercial, administrativo, portuario) Aquel a quien va encomendado para su recepción el cargamento de un buque. Representante del armador de un buque con respecto a su pasaje y carga. La persona a quien es dirigido un buque para que se haga cargo de la totalidad de las operaciones mercantiles y administrativas relacionadas con el mismo.

Contaminación (medio ambiente, portuario) La presencia en el ambiente de uno o más contaminantes o cualquier combinación de ellos que cause desequilibrio ecológico y efectos en la salud humana, la flora, la fauna y los bienes expuestos a sus efectos.

Contaminación Marina (portuario): La introducción por el hombre, directa o indirectamente de substancias o de energía en el medio marino que produzcan o puedan producir efectos nocivos a la vida y recursos marinos, a la

salud humana, o la utilización legítima de las vías generales de comunicación por agua en cualquier tipo de actividad, de conformidad con los Tratados Internacionales.

Contaminante (medio ambiente) Es toda materia o energía en cualquiera de sus estados, que al incorporarse al ambiente, altera o modifica nocivamente su composición y condición natural.

Contingencia ambiental (medio ambiente) Situación de riesgo, derivada de actividades humanas o fenómenos naturales, que puede poner en peligro la integridad de uno o varios ecosistemas.

Contrato de cesión parcial de derechos (portuario) Es aquel que celebran los particulares y la administración portuaria integral, para que aquéllos puedan ocupar áreas, construir y operar terminales marinas e instalaciones dentro de las áreas concesionadas, en los términos previstos en la Ley de Puertos.

Contrato de fletamento (jurídico) Contrato mercantil mediante el cual el fletante se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad a disposición del fletador, quien a su vez se compromete al pago de una cantidad denominada flete o renta.

Contrato de fletamento a casco desnudo (jurídico) La embarcación, sin armamento y tripulación, es puesta por un tiempo determinado a disposición del fletador, quien asume la gestión náutica y comercial de aquélla.

Contrato de fletamento por tiempo (jurídico) La embarcación, armada y con tripulación, es puesta a disposición del fletador por un tiempo determinado a cambio del pago de un flete o renta. El fletante conserva la gestión náutica de la embarcación.

Contrato de fletamento por viaje (jurídico) La embarcación toda, o en parte, es puesta a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes mediante el pago de un flete. El fletante conserva la gestión náutica y comercial.

Contrato de prestación de servicios (portuario) Es aquel que celebran los particulares y la administración portuaria integral, para que aquéllos puedan prestar servicios portuarios dentro de las áreas concesionadas, en los términos previstos en la Ley de Puertos.

Contrato de seguro marítimo (jurídico) Es en el que un asegurador, mediante la percepción de una prima se obliga a indemnizar en forma y límites pactados, los daños que puedan sufrir los intereses inherentes a una o varias travesías marítimas o a las operaciones que le precedan, acompañen o sigan.

Contrete (operativo) Puntal que sujeta horizontalmente una pieza, cuerpo, u otro objeto cualquiera, dentro del dique. Pieza transversal que refuerza un eslabón de cadena.

Cordel (navegación) Nombre que se da al cabo de menor mena que componen la corredera y al de la sondaleza.

Cornamusa (operativo, construcción naval) Pieza en forma de cuerno que, firme por su centro, sirve para amarrar o tomar vueltas a cabos.

Corona (operativo) Engrane del cabrestante o chigre.

Corrección (navegación) Cifra variable que se suma algebraicamente a la observada del sol o de otros astros, a la hora del cronómetro o al rumbo para hacer el cálculo exacto de la situación de la embarcación o dar el rumbo al timonel.

Corredera (navegación) Instrumento utilizado para medir la velocidad de la embarcación sobre el agua y la distancia navegada sobre el agua.

Corriente (portuario) Desplazamiento de las aguas en una dirección y siguiendo un movimiento bien definido, originado por fenómenos naturales.

Corriente de marea (portuario) Flujos marinos superficiales, periódicos, producidos por las mareas. Son débiles en altamar pero cerca de la costa pueden adquirir mayores velocidades; se dividen en corrientes de flujo y de reflujo.

Corriente oceánica (portuario) Movimiento de las aguas oceánicas en forma de flujo continuo, a lo largo de un curso definido. Se caracteriza por su regularidad y es de naturaleza cíclica.

Costa (navegación, portuario) Extensión de tierra a orilla de la mar, de anchura indefinida, que se extiende hasta el primer cambio notable en el aspecto del terreno.

Costado (navegación, construcción naval, portuario) Cada uno de los lados del casco, de un entrepuente o de una bodega.

Costear (navegación) Navegar a lo largo de una costa sin perderla de vista.

Cresta (navegación) Parte alta de una ola.

Cronómetro (navegación) Reloj de gran precisión llevado a bordo para tener en todo instante la hora del primer meridiano.

Crucero (navegación. portuario) Buque de pasajeros que realiza recorridos turísticos tocando varios destinos en uno o mas países. Puede transportar de 100 hasta 3,000 pasajeros.

Cruceros, Industria (navegación, portuario) Aplica al conjunto de empresas de diferente índole que participan en la organización y asistencia del desplazamiento y estancia de los cruceros en los destinos turísticos. Representa los aspectos de inversión y comercialización en o hacia el sitio de origen de los recursos turísticos, transformándolos y presentándolos a la clientela.

Cuadrante (navegación) Cada una de las cuatro partes del horizonte y en que se divide la rosa náutica.

Cuarentena (medio ambiente) Limitación a la libertad de tránsito de personas sanas que hubieren estado expuestas a una enfermedad transmisible por el tiempo necesario para controlar el riesgo de contagio; aislamiento impuesto a las mercancías o embarcaciones que proceden de algún lugar en que existe una enfermedad contagiosa para prevenir su propagación.

Cuartear (navegación) Nombrar los treinta y dos rumbos empezando por cualquier punto y direcciones diferentes.

Cubierta (construcción naval) Cada uno de los niveles en que está dividida la embarcación en sentido horizontal y que van soportadas por los baos; se clasifican según la posición que ocupan.

Cubierta de muelle (portuario) La superficie de la superestructura o cara superior de un muelle, en las que se hacen las maniobras de carga y descarga.

Chalán, barcaza o panga (construcción naval, navegación) Casco sin superestructura ni propulsión propia, generalmente de forma rectangular, que se usa como medio de transporte o para apoyar la carga o descarga de embarcaciones mayores.

Chapitel (navegación) La aguja de punta endurecida en la que se apoya y gira la rosa náutica.

Chicote (operativo) Extremo de un cabo o cadena. Cualquier trozo de cabo de alguna extensión.

Chigres -winches- (navegación, portuario) Máquina de tambores horizontales que giran en ambos sentidos y ofrecen seguridad al manejar cabos o cables en las maniobras de carga y de descarga o atraques.

Chubasco (navegación) Aguacero con mucho viento.

Chumacera (construcción naval) Cojinete o luchadero que sirve de guía y apoyo al giro de cualquier eje.

Daños a terceros/clubes de protección e indemnización (jurídico) Asociaciones de armadores y navieros constituidas para protegerse por daños a terceros, conocidas como “Protection and Indemnity Clubs” (P&I Club). Una asociación denominada “CRYSTAL” está constituida por propietarios y embarcadores de cargamentos de hidrocarburos para cubrir daños por derrames de estos productos.

Dársena (portuario) Área más resguardada de un puerto, protegida contra la acción del oleaje para abrigo o refugio de las naves y con la extensión y profundidad adecuadas para que las embarcaciones realicen las maniobras de atraque, desatraque y ciaboga con seguridad.

Dársena de ciaboga (portuario) Área marítima dentro del puerto donde los buques las maniobras de giro y revire con el fin de enfilarse hacia las distintas zonas del puerto.

Dársena de maniobras (portuario) Áreas dentro del puerto destinadas a las maniobras de preparación del buque para el acercamiento o despegue del muelle, normalmente con ayuda de remolcadores.

Dársena de servicios (portuario) Áreas de agua contiguas a los muelles y las complementarias para permitir reparaciones a flote.

Dársena deportiva (portuario) Área de agua abrigada que puede o no formar parte del puerto; cuenta con servicios de ayuda a la navegación, amarre, rampa, mantenimiento, almacén en seco y algunos otros servicios para las embarcaciones y los usuarios.

Decca (navegación) Sistema de radionavegación hiperbólica formado por cadenas de estaciones emisoras.

Declinación (navegación) Distancia de un astro al ecuador; es equivalente en la esfera celeste a lo que en el globo terráqueo se llama latitud.

Defensa (operativo, portuario) Pieza de hule, neopreno o bolsas de cabo trenzado para prevenir contra el roce y golpes de las embarcaciones entre sí o contra un muelle en puerto.

Delta (portuario) Depósito aluvial generalmente triangular, en la desembocadura de un río.

Depresión de horizonte (navegación) Angulo formado por el horizonte sensible o aparente con el visible o del mar.

Derecho (navegación) Voz que se da al timonel para que mantenga la embarcación lo más recta posible a un punto determinado en la costa, marcación o rumbo que marca el compás.

Derecho (jurídico): Son las contribuciones establecidas en la Ley por el uso o goce de los bienes del dominio público de la Nación, así como por recibir los servicios que presta el Estado en sus funciones de derecho público, excepto cuando se presten por organismos descentralizados u órganos desconcentrados cuando en este último caso se trate de contraprestaciones que no se encuentren previstas en la Ley Federal de Derechos. También son derechos las contribuciones a cargo de los organismos públicos descentralizados por prestar servicios exclusivos del Estado.

Derecho portuario (portuario) El pago que hace una embarcación por su entrada, estadía en el puerto y por el uso de sus instalaciones.

Deriva (navegación) Desviación de un buque de su rumbo por falta de gobierno o acción de las corrientes y vientos.

Derrame (medio ambiente, portuario) Fuga de hidrocarburos, sustancias químicas o cualquier otra materia nociva del medio que los contiene, por el descontrol de plataformas marinas y petroleras o por accidentes que se generen en o entre embarcaciones o terminales en tierra y que puede impactar el ambiente.

Derrelicto (navegación) Embarcación abandonada o naufragada que flota a ras de agua o entre dos aguas, suponiendo un peligro para la navegación.

Derrota (navegación) Rumbo y camino de la nave. Cuarto de derrota: departamento junto al puente de mando donde se guardan cronómetros, cartas náuticas, cuadernos de bitácora, libros, avisos, etc., relativos a la navegación.

Derrotero (navegación) Línea que se traza en la carta náutica. Libro conteniendo instrucciones, datos y pormenores precisos y útiles para seguir una derrota.

Desamarrar (portuario) Soltar uno o todos los cabos con que está amarrado el buque. Operación de largar las amarras para desatracar del muelle, cargadero, etc.

Desarrollo sustentable del Turismo (comercial, portuario) Atiende a las necesidades de los turistas actuales y de las regiones receptoras y al mismo tiempo protege y fomenta las oportunidades para el futuro. Se concibe como una vía hacia la gestión de todos los recursos que utiliza el turismo, de forma que puedan satisfacerse las necesidades económicas, sociales y estéticas, respetando al mismo tiempo la integridad cultural, los procesos ecológicos esenciales, la diversidad biológica y los sistemas que sostienen la vida.

Desatracar (portuario) Separar una embarcación de otra o del sitio en que se atracó, sea muelle o cargadero.

Desembocadura (portuario) Lugar donde un río o corriente sale al mar o de otra extensión de agua.

Desestiba (portuario) Sacar los bultos de carga de la bodega de un buque hasta la boca escotilla para su descarga.

Desgaritarse (navegación) Extraviarse de la derrota que seguía debido a una avería de la máquina o corriente en un temporal, ignorándose el punto en que se halla la embarcación.

Desguace (navegación, portuario): El desmantelamiento de una embarcación y la separación de sus elementos estructurales, casco y cubiertas, así como la destrucción total, deliberada y metódica de la embarcación. Con el fin de vender los despojos debidamente clasificados.

Despachar (portuario) Autorizar a una embarcación para hacerse a la mar.

Despacho del puerto (portuario) Documento que expide la autoridad marítima a las embarcaciones para hacerse a la mar.

Desplazamiento (construcción naval, navegación, operativo) Peso del volumen del agua desplazada por la parte sumergida de una embarcación, que representa el peso total, y que varía en función de la carga; se expresa en toneladas métricas de 1000 kilos.

Desplazamiento en rosca (construcción naval, navegación, operativo) Es el valor expresado en toneladas métricas, que representa el peso de una embarcación sin carga, combustible, lubricantes, lastre, agua dulce, (tanques, tuberías y calderas secas), provisiones de consumo y sin pasajeros o tripulantes ni sus efectos.

Destello (navegación) Fase periódica de cierta clase de faros y balizas luminosas.

Destino Turístico (portuario, navegación) Un destino turístico local es un espacio físico susceptible de ser visitado por los turistas y/o excursionistas. Incluye productos turísticos tales como servicios de apoyo y atractivos y recursos turísticos en un radio que permita ir y volver el mismo día. Tiene unos límites físicos y administrativos que definen su gestión e imágenes y percepciones que determinan su competitividad en el mercado. Los destinos locales incorporan a diversos grupos, entre los que se cuenta a menudo la comunidad anfitriona y pueden establecer lazos y redes entre sí para construir destinos mayores.

Desvío (navegación) Separación de un rumbo trazado. Angulo que forma la aguja náutica con el meridiano magnético.

Diario (navegación) Libro que en el anverso de cada una de las hojas hay impresas una serie de casillas para anotar en ellas todos los acaecimientos de cada cambio de guardia, en el reverso se escriben todo lo acontecido a bordo. Cada hoja es para un día o singladura.

Dique (portuario) Muro construido para contener las aguas.

Dique flotante (construcción naval, portuario) Aparato destinado a levantar buques y sostenerlos en seco.

Dique seco (construcción naval, portuario) Estructura marítima provista de compuertas que permiten dejarla en seco mediante bombeo para poder carenar, reparar y construir embarcaciones.

Disposición (medio ambiente) Son reglas y acciones que implementa la autoridad competente para usar, aprovechar o descargar las aguas residuales, residuos sólidos o gases al ambiente.

Dispositivo aprobado de arriado, sujeción e izado (seguridad marítima) Un dispositivo capaz de arriar desde la cubierta de botes un bote salvavidas cargado con el total de personas para las que está autorizado y su propio equipo.

Diversificación (portuario): Ampliación de la gama de ofertas comerciales en torno a un destino, tema o segmento de mercado. La diversificación supone la puesta en el mercado de viajes de mayor variedad de opciones de consumo a los diferentes clientes que se pueden presentar. La diversificación requiere ofrecer mayor variedad de actividades, de servicios, de formas de pago, de puntos de venta y de información.

Doble casco (construcción naval, navegación) Estructura y forro interior de una embarcación. Es obligatorio para la mayoría de los buques tanques a fin de prevenir derrames de contaminantes por colisión o encallamiento. Se utiliza como tanques de lastre limpio.

Doble fondo (construcción naval, navegación) Estructura y forro que se coloca interiormente en algunas embarcaciones, paralelo al fondo del casco, quedando entre uno y otro un espacio herméticamente cerrado; generalmente ese espacio se usa como tanques de lastre y combustible.

Dotación (navegación) Tripulación de una embarcación.

Draga (navegación, portuario) Embarcación dotada de medios para limpiar y dar la profundidad adecuada a puertos, canales, dársenas, ríos, etc.

Dragado (portuario): Retiro, movimiento y/o excavación de suelos cubiertos o saturados por agua. Acción de ahondar y limpiar para mantener o incrementar las profundidades de puertos, vías navegables ó terrenos saturados por agua; sanear terrenos pantanosos, abriendo zanjas que permitan el libre flujo de las aguas; eliminar en las zonas donde se proyectan estructuras, los suelos de mala calidad.

Driza (navegación) Cuerda con que se izan banderas o velas.

Duque de alba (portuario) Estructura aislada formada por un pilote o por un grupo de pilotes hincados en el fondo marino, que sirve para maniobras de una embarcación o para su atraque.

Económico (operativo) Se refiere al consumo de los artículos aprovisionados a la embarcación.

Efemérides (navegación) Almanaque náutico.

Embarcación (construcción naval, navegación): Toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables, cualquiera que sea su clase o dimensión.

Embarcaciones menores de recreo y deportivas: Las que por su diseño, construcción y equipamiento, están destinadas a proporcionar durante la navegación condiciones de comodidad, con fines recreativos o deportivos, de descanso o para la práctica de alguna actividad acuático recreativa.

Embarrancar (navegación) Varar una embarcación en fondo de arena, tierra o fango.

Emergencia (seguridad marítima, portuario) Debe ser entendida bajo la acepción de urgencia, motivada por razones o circunstancias inesperadas e imprevisibles, que ocasionan un riesgo para la seguridad de las personas o daño a la salud humana, animal o vegetal, al ambiente general y laboral, o la preservación de los recursos naturales.

Empresa naviera (comercial, administrativo) Es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aun cuando ello no constituya su actividad principal.

Encallar (navegación) Quedar detenida una embarcación por tocar fondo; sinónimo de embarrancar.

Enfilar (navegación) Poner la proa a un punto determinado.

Engrilletar (operativo) Unir una pieza a su cadena correspondiente por medio de un grillete.

Enmendar (navegación, portuario) Variar la dirección de la embarcación; cambiar de posición en un fondeadero o muelle.

Ensenada (navegación, portuario) Seno que forma el mar en la costa y que puede servir de abrigo a las embarcaciones.

Entalingadura (operativo) Unir la cadena al ancla por medio del arganeo o amarrar también a éste, el chicote de un cabo.

Equipo contra incendio (construcción naval, seguridad marítima, portuario) Conjunto de elementos necesarios para el control o combate de incendios tales como hidrantes, mangueras, extinguidores, accesorios, etc. Medios con que cuenta la embarcación para combatir los incendios a bordo, conformado por bombas, válvulas y tuberías, extinguidores fijos y portátiles con diferentes agentes extintores, mangueras, sistemas de detección de humos y flama, etc.

Equipo de comunicación (construcción naval, navegación) Son los medios de radiocomunicación con los que debe contar un buque para su comunicación exterior normal, así como para la recepción o transmisión de llamadas de auxilio.

Equipo de navegación (construcción naval, navegación) Son los medios o dispositivos con los que se orientan las embarcaciones.

Equipo salvavidas (construcción naval, seguridad marítima) Son los dispositivos con que cuenta la embarcación para salvaguardar la vida humana en el mar, como son: botes salvavidas, balsas, chalecos, aros, señales luminosas, de humo, lanzacabos, etc.

Escala (navegación) Puerto o paraje donde tocan de ordinario las embarcaciones durante el viaje.

Escala de calados (construcción naval, navegación) Graduaciones a ambas bandas de la roda, el codaste y al centro, para medir los calados en las condiciones en que esté la embarcación: en lastre o, en carga completa o parcial.

Escala de gato (operativo) Escalera formada por dos cabos con travesaños; generalmente se pone a los costados y se usa para el práctico o piloto de puerto.

Escala real (construcción naval, operativo) La escalera que se pone a los costados de la embarcación cerca del acceso a la cámara.

Esclusa (navegación, portuario) Recinto con puertas de estrada y salida para el paso de las embarcaciones, a distintos niveles, en un canal o puerto con importantes variaciones de marea y en la navegación fluvial.

Escoben (construcción naval, navegación) Tubos reforzados y las aberturas tubulares circulares o elípticas de la cubierta a las amuras, cercanos a la roda, por donde pasan las cadenas, cables y/o cabos de las anclas.

Escollera (navegación, portuario) Rompeolas, obra para proteger en forma de dique la entrada de un puerto, ensenada, cala, embarcadero, río u otro contra el embate del oleaje o para encauzar una corriente o reflujo de marea y así evitar azolves en el canal de navegación.

Escollo (navegación, portuario) Peñasco oculto bajo el agua que supone peligro para la navegación.

Escora (navegación) Inclinación transversal que adopta una embarcación.

Escorar (navegación) Inclinarse un buque o embarcación sobre uno de sus costados.

Escotilla (construcción naval, operativo) Abertura cuadrada o rectangular en la cubierta de una embarcación para introducir o extraer mercancías y efectos de sus bodegas o espacios interiores.

Eslora total (construcción naval, navegación) Es la longitud horizontal de una embarcación entre los puntos más salientes en la proa y en la popa.

Espacio de máquinas (construcción naval, navegación) Es el que queda comprendido entre los mamparos-estancos transversales, ocupado por las máquinas propulsoras principales, las auxiliares y las calderas.

Espía (operativo) Cabo que sirve para mover una embarcación, dándolo a un muelle, boya u algún objeto fijo.

Espiche (operativo) Pieza que sirve para tapar el orificio de desagüe.

Espigón (portuario) Estructura generalmente perpendicular a la línea de playa para atrapar el acarreo litoral o retardar la erosión de la playa; trozo de muelle derivado de otro principal para aumentar el abrigo de un puerto.

Estabilidad (construcción naval, navegación) Facultad de la embarcación de recobrar su posición de equilibrio.

Estacha (operativo) Cabo grueso y resistente que se da desde una embarcación para amarrarse.

Estadística portuaria (portuario) Recopilación, clasificación, cuantificación y análisis de los datos referentes a la carga manejada en los puertos.

Estanco (construcción naval, navegación) Elemento o espacio de una embarcación que no permite el paso del agua.

Estela (navegación) Rastro que deja una embarcación en el agua, por la popa, a medida que avanza.

Estero (portuario) Brazo de río que sale al mar y participa de sus crecientes y menguantes. Extensión de tierra baja cercana a un río o recodo de la costa que invaden las mareas.

Estrepada (navegación) Empuje o fuerza adquirida por una embarcación al ganar velocidad.

Estribor (navegación) El costado derecho de una embarcación observando de popa hacia proa.

Estructura (navegación) Armazón de madera, metal, plástico u otra materia que constituye el esqueleto de una construcción.

Estuario (portuario) Zona de la desembocadura de un río, generalmente en forma de embudo, en donde tiene lugar la mezcla de agua dulce del río y la salada del mar, potenciado por la acción de las mareas. Según el sentido de la circulación se habla de estuario positivo o estuario negativo.

Extintor (operativo, portuario) Aparato para extinguir incendios que arroja sobre el fuego una mezcla química o gas que suprime la combustión.

Falsa maniobra (portuario) Se considera como tal la suspensión del servicio de pilotaje por demora del buque o por instrucción del capitán del buque, armador, naviero o agente consignatario del mismo, teniendo derecho el piloto a cobrar un porcentaje determinado del importe total del servicio solicitado.

Farallón (navegación) Roca alta rodeada por agua.

Faro (portuario) Torre alta o estructura construida en un sitio elevado, con luz en su parte superior, para que durante la noche sirva de señal y aviso a los navegantes y de día la propia estructura cumpla con esta función.

Flota (operativo) Conjunto de embarcaciones.

Flujo (portuario) Corriente de agua que se produce al subir la marea en bahías, ríos, esteros, lagunas, etc.

Fondeadero (portuario) Áreas de agua cuyas condiciones de agitación, permiten el fondeo o anclaje cunado, los buques tienen que esperar un lugar de atraque, el abordaje de tripulación y abastecimiento, la inspección de cuarentena o el aligeramiento de carga.

Fondear (portuario) Anclar o dar fondo al ancla con su correspondiente cadena, cable o cabo.

Forro (construcción naval) Conjunto de tablones o planchas que cubren la armazón del casco de la embarcación.

Franquía (operativo) Estar la embarcación en disposición de salir inmediatamente de un puerto o tomar determinado rumbo.

Garete (navegación) Cuando la embarcación sin propulsión ni gobierno, se desplaza de acuerdo a la acción del viento, olas o corrientes.

Garrear (navegación) Ceder una embarcación fondeada al impulso del mar o al viento arrastrando el ancla.

Gatera (construcción naval, navegación) Tubo de hierro por donde baja la cadena del ancla a la caja de cadenas. Apertura de la amura por donde pasa una amarra o cabo de remolque.

Gira (navegación) Equivale a decir está fondeado el buque en lugar donde puede dar vueltas según el viento o corriente, sin obstáculos.

Girocompás (navegación) Aguja o compás náutico en el que la acción directora es ejercida por un giroscopio con dos grados de libertad para obtener la indicación del norte verdadero.

Giroscopio (navegación) Instrumento que se utiliza para indicar el norte verdadero.

Giro-piloto (navegación) Instrumento operado eléctricamente desde el compás maestro que dirige el rumbo del barco automáticamente. El giro-piloto está probado bajo precisas pruebas de dirección de rumbos; acciona el timón para mantener automáticamente a la embarcación sobre un rumbo prefijado.

Gobernar (navegación) Trabajo del timonel de llevar el buque al rumbo que se ha señalado. Seguir el rumbo del compás. Dirigir o guiar por medio del timón a la embarcación para que siga el rumbo deseado.

Grillete (navegación) Eslabón de hierro con un perno, sirve para unir dos trozos de cadena o al "arganeo" del ancla.

Groera (navegación) Agujero hecho en la parte baja de cualquier elemento estructural para dar paso al agua.

Grúa (portuario) Máquina sobre un eje giratorio, con un brazo para levantar pesos o cargas a las que mueve horizontalmente en distancias limitadas, bajándolas a nuevas posiciones.

Guardacabo (navegación) Pieza elíptica anillada de hierro o madera, acanalado su contorno exterior, donde se fija un cabo o cable para protegerlo de rozamientos.

Guardacalor (construcción naval, navegación) Parte superior del departamento de máquinas y calderas por donde suben los tubos de escape y ductos de ventilación.

Guardia (navegación) Periodos de trabajo a bordo de una embarcación; parte de la tripulación que cuando el buque navega, se encarga de su marcha y gobierno.

Guindola (operativo) Tablón que a modo de andamio, se suspende al costado de la embarcación para pintar, rascar y realizar otras faenas de mantenimiento del mismo.

Guiñada (navegación) Desvío de la proa en una embarcación, hacia un lado u otro de la dirección o rumbo que debe seguir, debido al mal gobierno o mal tiempo.

Guirnalda (navegación) Cabos formando ondas a los costados de los botes destinados al salvamento.

Habilitar (portuario) Autorizar por parte del Ejecutivo Federal a los puertos, terminales y marinas, mediante decreto, para atender embarcaciones en navegación de altura y/o cabotaje, así como determinar su denominación y localización geográfica.

Hachuela (navegación) Hacha pequeña empleada en las embarcaciones, siendo uno de los efectos reglamentarios que debe haber en el equipo de los botes salvavidas.

Hélice (construcción naval, navegación) Aparato que por medio de dos o más aletas helicoidales, que giran alrededor de un eje rígido, transforma la energía mecánica en impulso propulsando las embarcaciones de vapor o motor. Actualmente se construyen hélices de paso constante y variable. Propela.

Heliógrafo (navegación) Espejo de metal cuadrado con un agujero pequeño en el centro; es complemento de los enseres de un bote salvavidas y se usa para echar el reflejo del sol a barcos, aviones, tierra, etc. al ser avistados en señal de auxilio.

Hembra (navegación) Cada una de las piezas colocadas en el "codaste" y que sirven para sostener la pala del timón.

Hidroala (construcción naval, navegación) Embarcación muy rápida que navega con el casco fuera del agua, sostenida por el empuje que ésta ejerce sobre unos patines; se usa en aguas más o menos tranquilas y para viajes cortos.

Hundimiento (navegación) Acción y efecto de hundir. Pérdida de un buque por naufragio.

Imbornal (construcción naval, navegación) Agujero o canal practicado en el forro exterior de una embarcación a la altura del trancanil, con el fin de dar salida al agua de cubierta.

Incendio (portuario) Fuego no controlado de grandes proporciones, que puede presentarse en forma súbita, gradual o instantánea, pudiendo ocasionar lesiones o pérdida de vidas humanas, daños materiales y deterioro ambiental.

Industria de Cruceros (navegación, portuario): Aplica al conjunto de empresas de diferente índole que participan en la organización y asistencia del desplazamiento y estancia de los cruceros en los destinos turísticos. Representa los aspectos de inversión y comercialización en o hacia el sitio mismo de origen de los recursos turísticos, transformándolos y presentándolos a la clientela.

Infraestructura portuaria (portuario): Son las construcciones integradas por las obras de protección (rompeolas, escolleras, espigones, diques), faros y señales, áreas de fondeo, muelles, patios; accesos ferroviarios, carreteros, fluviales y oleoductos.

Inmersión (navegación) Acción de introducir un buque en la mar al aumentar el calado debido a la carga de un peso, o al pasar el buque entre aguas de diferentes densidades.

Instalaciones portuarias (portuario) Obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones. Por su uso se clasifican en públicas y privadas.

Inundación (portuario) Efecto generado por el flujo de una corriente cuando sobrepasa las condiciones que le son normales y alcanza niveles extraordinarios que no pueden ser controlados en los vasos naturales o artificiales que la contienen.

Lancha (portuario) Embarcación menor, robusta y de gran cabida, que se emplea en trabajos auxiliares. Bote de tráfico en los puertos; barco pequeño de pesca.

Lanchaje (portuario) Servicio portuario que se proporciona con una lancha para transportar a pasajeros, tripulantes, pilotos, autoridades o cualquier usuario hasta el costado de las embarcaciones para abordarlas regresarlos a tierra.

Largar (navegación, portuario) Soltar las amarras.

Lastrar (navegación) Colocar algún tipo de lastre en la embarcación para que tenga la estabilidad adecuada y quede en buenas condiciones marineras.

Lastre (navegación) Peso que se agrega a una embarcación para que ésta se sumerja hasta un calado conveniente, o por razones de estabilidad.

Latitud (navegación) Distancia en grados de un punto dado sobre la superficie de la esfera terrestre al Ecuador, y que va desde cero grados en el Ecuador hasta noventa de cada uno de los polos.

Levar (navegación, portuario) Acción de virar la cadena del ancla y sinónimo de comenzar la maniobra de salida. Zarpar.

Línea de carga (construcción naval, navegación) Es la línea de flotación utilizada para determinar el compartimentado de la embarcación con base en el cálculo de francobordo.

Línea de flotación (construcción naval, navegación) Es la que separa la parte sumergida del casco, de la que no lo está.

Línea de plimsoll (construcción naval, navegación) Es el diagrama grabado en los costados del buque que muestra marcas que determinan el calado en función de la densidad del agua por la que navega el buque, siempre bajo condiciones de seguridad.

Litoral (portuario) Relativo a las riberas del mar. Costa u orilla del mar.

Longitud (navegación) Distancia en grados de un lugar cualquiera sobre el globo terráqueo con relación al primer meridiano, que es el de Greenwich.

Longitud de atraque (portuario) Tramo de atracadero o muelle que ocupa una embarcación para sus maniobras de carga y descarga o embarque y desembarque de pasajeros.

Loran (navegación) Abreviatura de las palabras inglesas "long range navigation". Sistema que permite obtener la situación de una embarcación mediante señales radioeléctricas emitidas por dos emisoras en tierra.

Lumbrera (construcción naval, navegación) Abertura o puerta hecha de la estructura de las embarcaciones, para dar paso a la luz en las cámaras, cuartos de máquinas, etc.

Malecón (portuario) Estructura que separa la tierra del agua, diseñada principalmente para resistir el empuje de tierras. Muro perimetral que delimita a la dársena.

Mamparo (construcción naval, navegación) Pared transversal o longitudinal con que se divide en compartimentos el interior de la embarcación; pueden ser divisorios, estancos, resistentes al fuego, protectores, elásticos, de colisión, adicionales, etc.

Manga (construcción naval, navegación) Es la anchura máxima de la embarcación y se expresa en metros. En diseño se utiliza el término manga moldeada (manga en flotación dentro de forros). En canales y esclusas, se utiliza la manga extrema (fuera de miembros y defensas del casco). Manga en cubierta, etc.

Maniobra (navegación) Conjunto de evoluciones realizadas por una embarcación.

Maquinaria principal y auxiliar (navegación) Maquinaria principal es la destinada a producir el movimiento de propulsión de una embarcación. Maquinaria auxiliar es aquélla destinada a producir la energía eléctrica para la embarcación.

Mar patrimonial (portuario) Zona económica exclusiva, establecida por nuestras leyes, que se extiende 200 millas náuticas a partir de la línea de la costa.

Mar territorial (portuario) Franja de mar con anchura de 12 millas náuticas a partir de la línea de la costa, que forma parte del territorio nacional.

Marcación (navegación) Angulo que forma la dirección de la línea proa-popa con la vertical de un astro.

Marea (portuario) Es el movimiento periódico y alternativo de ascenso y descenso de las aguas del mar, producido por las fuerzas de atracción gravitacional que ejercen la Luna y el Sol, combinadas con la fuerza centrífuga y el efecto causado por la rotación de la tierra.

Marejada (portuario) Ola larga o movimiento tumultuario de grandes olas, generalmente bajo condiciones atmosféricas normales, originada por una tormenta en un lugar distante. Agitación del mar en forma de ondas violentas y muy dinámicas, que se propagan lejos de los sitios en que han sido originadas.

Maremoto (portuario) Olas de gran tamaño y fuerza destructiva, producidas por un sismo en el fondo del mar por efecto de la actividad volcánica submarina o por derrumbes en dicho fondo marino; pueden alcanzar gran altura y penetrar varios kilómetros tierra adentro. Equivale al vocablo japonés “tsunami”.

Margen (portuario) Orilla de un río, lago, laguna o estero.

Marina (portuario): El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua y tierra, así como la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas. Que por su uso se clasifican en públicas y privadas.

Marina mercante mexicana (jurídico): El conjunto formado por las personas físicas o morales, por las embarcaciones mercantes mexicanas y artefactos navales, así como su tripulación, las empresas navieras mexicanas y las agencias navieras consignatarias de buques en puertos mexicanos.

Marmitón (operativo) Pinche, galopín o mozo de cocina.

Mástil (navegación) Cualquiera de los maderos que sostienen las vergas, botavaras y velas.

Meridiana (navegación) Línea imaginaria tirada en un plano horizontal en la dirección norte-sur o que representa la intersección del horizonte con el meridiano.

Meridiano (navegación) Cualquier círculo máximo de la esfera terrestre que pase por los polos.

Milla náutica (navegación) Unidad de distancia para la navegación en una esfera equivalente a un minuto de arco de grado de meridiano, igual a 1,852.3 metros o 6,080 pies.

Molinete de levas (navegación) Maquinaria utilizada para virar las cadenas de las anclas y cabos, los cuales pueden ser accionados hidráulicamente, eléctricamente, o con vapor.

Monoboya (portuario) Boya anclada en profundidad suficiente, en la que se amarran embarcaciones que pueden o no anclarse, para cargar o descargar productos petroleros.

Montacargas (portuario) Equipo para manipulación de cargas, de autopropulsión eléctrica o mecánica, que cuenta con un mecanismo elevador acondicionado con diversos dispositivos para adaptarse a casi todo tipo de cargas o unidades de carga, y cuya triple función es la de levantar, trasladar y estibar.

Morro (portuario) Ampliación y refuerzo de una estructura de protección y defensa, como rompeolas y escolleras, en el extremo de las mismas.

Motonave (navegación) Embarcación cuya propulsión se efectúa por medio de motores de combustión interna o eléctricos.

Muellaje (portuario) Derecho que paga toda embarcación durante su permanencia amarrada a los muelles. Cobro al usuario por tonelada o fracción de los bienes o mercancías que cargue o descargue en los muelles del recinto portuario.

Muelle (portuario) Instalación construida a la orilla del mar, río o lago (muelle marginal) o avanzada en el mar (muelle en espigón), utilizada para efectuar operaciones de carga o descarga de mercancías y embarque o desembarque de pasajeros. Instalación a la que se atracan las embarcaciones.

Naufragio (seguridad marítima) Pérdida de una embarcación por hundimiento, varadura, encallamiento u otra causa.

Nave (construcción naval, navegación) Barco, embarcación.

Navegable (navegación) Dícese del río, canal, lago, bahía, ensenada, etc. donde se puede navegar.

Navegación (navegación): La actividad que realiza una embarcación, para trasladarse por vías navegables de un punto a otro, con dirección y fines determinados.

Navegación de altura (comercial/administrativo) Es la que se efectúa entre puertos nacionales y extranjeros, y entre puertos de otros países.

Navegación de cabotaje (comercial/administrativo) Es la que se realiza entre puertos nacionales situados en un mismo litoral, o entre puertos nacionales situados en diferentes litorales sin tocar un puerto extranjero.

Navegador por satélite (navegación) Sistema satelital que transmite para equipos electrónicos de recepción, proporcionando la situación geográfica del equipo que recibe, incluyendo al sistema de posición global (GPS, por sus siglas en idioma inglés).

Navegar (navegación) Viajar en una embarcación.

Naviero o empresa naviera (navegación, jurídico, portuario): Armador o empresa armadora, de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones.

Nudo (navegación) Unidad de velocidad igual a una milla náutica por hora.

Numeral (jurídico) Combinación de caracteres alfa-numéricos designada por la autoridad para cada una de las embarcaciones que están registradas bajo su bandera, sin que ninguno tenga la misma combinación.

Obra muerta (construcción naval, navegación) La parte del casco comprendida entre la borda y la línea de flotación.

Obra viva (construcción naval, navegación) El fondo de una embarcación y las partes de los costados que permanecen debajo del agua cuando está cargada.

Observar (navegación) Servirse del sextante, cronómetro y demás instrumentos propios para hacer las observaciones náuticas, para la navegación astronómica.

Octante (navegación) Instrumento para tomar ángulos o medir alturas, cuyo sector comprende la octava parte del círculo, o sea 45°.

Operación portuaria (portuario) Conjunto de todas las operaciones necesarias para realizar el paso de la mercancía desde el transporte marítimo al terrestre en un sentido u otro.

Operador (portuario): La persona física o moral, que sin tener la calidad de propietario o naviero, celebra a nombre propio los contratos de utilización de embarcaciones y/o artefactos navales, o del espacio de éstos, que a su vez, haya contratado con el propietario, naviero o armador.

Operadores de terminales (portuario): Las personas físicas o morales que, en los términos de la Ley de Puertos, son responsables de terminales o instalaciones portuarias.

Operadores Turísticos (turístico): Personas físicas o morales, que en los términos de la Ley Federal de Turismo, operan bajo la modalidad de agencia operadora mayorista y tienen como actividad preponderante la integración de paquetes turísticos, los cuales son promocionados y comercializados por ellas mismas o por conducto de agencias de viajes minoristas.

Operadores Turísticos Receptivos (turístico): Personas físicas o morales, que en los términos de la Ley Federal de Turismo, operan bajo la modalidad de agencia operadora mayorista y tienen como actividad preponderante la

integración de paquetes turísticos, los cuales son promocionados y comercializados por ellas mismas o por conducto de agencias de viajes minoristas, con una orientación específica al turismo extranjero que ingresa al territorio nacional.

Orinque (navegación) Cabo de ligada que se pone al "ancla" o "boyarín" para indicar donde se fondearon éstas.

Orto (navegación) Salida de los astros por el horizonte.

Orzar (navegación) Inclinar la proa hacia la parte de donde sopla el viento (barlovento).

Osta (operativo) Aparejo que sirve para bracear los "picos" y "plumas"; van a cada lado de ellos.

Pairo (navegación) Acción de "pairear" la nave. Estar en la mar, parada o quieta, una embarcación.

Panga (navegación) Embarcación menor, sin cubierta, usada para la pesca y servicios auxiliares.

Pañol (construcción naval, navegación) Compartimiento que se usa para guardar pinturas, provisiones, cabos, municiones, etc.

Paralelo (navegación) Todo círculo menor de la esfera celeste y terrestre perpendicular al eje de la misma y paralelo al ecuador.

Parte meteorológico (portuario) Descripción de las condiciones meteorológicas pronosticadas para un tiempo dado sobre una zona determinada.

Pasajero (jurídico): Persona que viaja en una embarcación, sin formar parte de la tripulación.

Pasarela (portuario) Pasillo o puente pequeño, provisional o no, en un muelle.

Pasavante (jurídico) Documento que da un cónsul o la autoridad marítima a una embarcación para que proceda a abanderarse en un puerto de la nación que representa.

Pasteca (operativo) Motón con un corte de una de sus "quijadas", por la parte superior a la roldana, para poder pasar un cabo por "seno", sin necesidad de pasar el "chicote".

Patente (jurídico) Documento que expide la autoridad marítima a una embarcación para poder navegar libremente y acreditar su nacionalidad.

Permisionario (portuario) Persona física o moral debidamente acreditada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para prestar servicios portuarios fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral o para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en vías generales de comunicación por agua fuera de puertos, terminales y marinas.

Permiso (portuario) Título que otorga la Secretaría para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en las vías generales de comunicación por agua fuera de puertos, terminales y marinas previo cumplimiento de los requisitos de ley.

Permiso para la prestación de servicios (portuario) Título que otorga la Secretaría para prestar los diferentes servicios portuarios fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, previo cumplimiento de los requisitos de ley.

Pescante (construcción naval, operativo) Pieza que sirve para izar o arriar alguna cosa.

Peso muerto (construcción naval, navegación) Diferencia entre el desplazamiento de la embarcación en agua con un peso específico de 1,025 correspondiente a la flotación de francobordo de verano y el desplazamiento ligero, se expresa en toneladas métricas. El peso muerto se compone de la carga y los consumibles.

Pilotaje (portuario) Derecho que pagan los buques por los servicios de pilotos o prácticos en algunos puertos. Servicio portuario que consiste en conducir una embarcación mediante la utilización de un piloto de puerto en las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque y desatraque.

Piloto (navegación/portuario) Persona capacitada para conducir una embarcación en las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque y desatraque en los puertos.

Plancha (construcción naval, navegación) Lámina de metal, sirve para recubrir el esqueleto de una embarcación.

Playa (portuario) Parte de tierra que por virtud de la marea cubre y descubre el agua, hasta los límites del mayor reflujo anual.

Pleamar (portuario) Nivel máximo alcanzado por una marea creciente. Estado de la marea al alcanzar su máxima altura.

Pluma (operativo) Pieza de hierro que en las embarcaciones es usada para suspender grandes pesos.

Polizón (jurídico) Individuo que embarca clandestinamente en una embarcación.

Popa (construcción naval, navegación) Parte posterior de la embarcación; se abrevia pp.

Portalón (construcción naval, navegación) Abertura a manera de puerta, en los costados, proa y popa de la embarcación, para embarque y desembarque del personal, pasaje, carga rodante, etc. Entrada cerca de la cámara donde se pone siempre la "escala real".

Porte (construcción naval, navegación) Capacidad de una embarcación.

Portuaria, Infraestructura: Son las construcciones integradas por las obras de protección (rompeolas, escolleras, espigones, diques), faros y señales, áreas de fondeo, muelles, patios; accesos ferroviarios, carreteros, fluviales y oleoductos.

Portuarias, Instalaciones: Las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.

Portuario Operador: Las personas físicas o morales que, en los términos de la Ley, son responsables de terminales o instalaciones portuarias.

Portuario Recinto: La zona federal delimitada y determinada por la Secretaría y por la de Desarrollo Social en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

Portuarios, Servicios: Los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte.

Portuaria, Terminal: La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.

Portuario, Zona de desarrollo: El área constituida con los terrenos de propiedad privada o del dominio privado de la Federación, de las entidades federativas o de los municipios, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios o de cualesquiera otras relacionadas con la función portuaria y, en su caso, para la ampliación del puerto.

Portulano (navegación/portuario) Plano de un puerto con detalles de sus proximidades.

Practicaje (portuario, pilotaje) Ejercicio de la profesión de piloto o práctico de puerto. Derecho que cobran los prácticos por la prestación de sus servicios.

Práctico (portuario) Piloto de puerto.

Prestadores de servicios (portuario): Las personas físicas o morales que, en los términos de la Ley, proporciones servicios inherentes a la operación de los puertos.

Prestador de servicios turístico-náuticos (navegación): Es el naviero que mediante permiso de la Secretaría, opera y explota comercialmente una embarcación menor de recreo y deportiva al proporcionar a terceros servicios de turismo náutico y está a cargo de la administración, mantenimiento del equipo, responsabilidad de la operación y seguridad de la embarcación.

Prestador de Servicios Turísticos (turístico): La persona física o moral que habitualmente proporciona, intermedia o contrata con el turista, la prestación de los servicios a que se refiere la Ley Federal de Turismo en su artículo 4o.

Proa (construcción naval, navegación) Parte delantera de una embarcación; se abrevia pr.

Producto Turístico (turístico): Es el resultado de la integración de los recursos naturales, actividades susceptibles a desarrollar, servicios turísticos e infraestructura, con objeto de satisfacer la demanda de esparcimiento y asignación del tiempo libre de los turistas.

Programa de protección civil (portuario) Instrumento de planeación para definir el curso de las acciones destinadas a la atención de las situaciones generadas por el impacto de desastres en la población, bienes y entorno, determinando los participantes, sus responsabilidades, relaciones y facultades y estableciendo los objetivos, políticas, estrategias, líneas de acción y recursos necesarios para llevarlo a cabo. Se basa en un diagnóstico y se divide en tres subprogramas: prevención, auxilio y apoyo.

Programa interno de protección civil (portuario) Se circunscribe al ámbito de una dependencia, entidad, institución u organismo pertenecientes a los sectores público (en sus tres niveles de gobierno), privado y social y se instala en los inmuebles correspondientes con el fin de salvaguardar la integridad física de los empleados y de las personas que concurren a ellos, así como de proteger las instalaciones, bienes e información vital, ante la ocurrencia de un desastre.

Propietario (portuario): La persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones. y/o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

Puente (construcción naval, navegación) Superestructura más alta de una embarcación donde se halla el mando, gobierno, equipo de navegación, controles de la embarcación y el cuarto de derrota.

Puerta estanca (construcción naval, navegación) Aquella que no permite el paso de líquidos.

Puerto (portuario): El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.

Puerto interior (portuario) Instalaciones para dar servicio a las embarcaciones de navegación interior. El que se construye tierra adentro cerca o lejos de la costa aprovechando mejores condiciones de abrigo y las naturales propias de la vía navegable de que se trate.

Puerto pesquero (portuario) Es aquel en el cual la actividad portuaria fundamental es la pesca, y donde se establece un gran número de pesquerías que aprovechan su frente de agua para realizar sus funciones de recepción (descarga), resguardo (almacenamiento), conservación y distribución del producto pesquero.

Puerto pesquero industrial (portuario) Es aquel que cuenta con instalaciones para transformar el producto de su estado natural a otro que involucre un proceso industrial como el fileteado, congelado, cocido, seco, salado u otro proceso.

Puerto Turístico (portuario): Es un conjunto de obras e instalaciones, que pueden incluir desarrollos inmobiliarios, que tiene por objeto prestar servicios públicos a las embarcaciones turísticas.

Puertos artificiales (portuario) Son aquellos en los que es necesario construir las obras de protección (rompeolas), dragado y rellenos para las áreas terrestres que ocuparán las instalaciones, con la finalidad de proporcionar abrigo a un lugar desprotegido de la costa.

Puertos especiales (portuario) Son aquellos que realizan movimientos de carga y descarga de un solo tipo, distinguiéndose los granélelos y de fluidos.

Puertos fluviales (portuario) Son aquellos localizados en la ribera de un río o en la desembocadura de corrientes fluviales y que reciben el influjo de las mareas.

Puertos naturales (portuario) Son aquellos en los que la conformación física de la costa proporciona una adecuada protección a las instalaciones portuarias de la acción de los fenómenos oceanográficos y meteorológicos, con la profundidad suficiente que permita la navegación de las embarcaciones, haciéndose mínima la intervención del hombre para su habilitación.

Punta (portuario) Saliente menor de la costa. Lengua de tierra que penetra en el mar.

Puntal (construcción naval, navegación) Altura del casco de cualquier embarcación, medida en el centro de la eslora desde la quilla hasta las cubiertas. Puntal de construcción es dicha altura hasta la cubierta principal.

Quebranto (construcción naval, navegación) Curvatura longitudinal de la cubierta alta o de la quilla, de modo que las extremidades de la proa y popa queden más bajas que el centro de la embarcación.

Quilla (construcción naval, navegación) Pieza estructural longitudinal que constituye la base del casco en la cual se asientan las cuadernas y mamparos transversales y que es prolongada a proa hasta la roda y a popa al codaste.

Rada (navegación, portuario) Ensenada o bahía. Lugar de fondeadero a corta distancia de la costa; sirve de abrigo a las embarcaciones.

Radar (navegación) Sistema de radiolocalización por la reflexión en los objetos de ondas electromagnéticas, centimétricas o decimétricas que se propagan de modo semejante a las luminosas.

Radiofaros (navegación, portuario) Es un sistema de estación cuya utilización exige que existan tanto en tierra las instalaciones correspondientes (ayudas a la navegación) como que el buque cuente con los receptores adecuados.

Radiogoniómetro (navegación) Receptor de gran sensibilidad que permite hallar la dirección de una estación de radio en tierra; cruzando dos o más marcaciones, se obtiene la situación geográfica de la embarcación.

Rampa (portuario) Plano inclinado artificial de una a dos superficies de diferente nivel y que permite subir y bajar a personas y mercancías.

Rastra (navegación) Seno de cabo empleado para rastrear el fondo del mar.

Real (navegación) Se aplica esta palabra en términos generales a las cosas principales de mejor clase en su género que hay a bordo como: "aparejo real", "escala real", etc.

Reaseguro (jurídico) Es un recurso legal que se ofrece a la aseguradora por otra u otras aseguradoras, para asumir directamente los riesgos que por su valor, excedan su potencialidad económica.

Recalar (navegación) Llegar a la vista de un cabo, faro o punto de la costa susceptible de ser reconocido y marcado.

Recinto portuario (portuario) La zona federal delimitada y determinada por la Secretaría y por la del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios. Incluye obras exteriores, antepuerto, dársenas, obras de atraque, de almacenamiento, patios de maniobra, astilleros y otras instalaciones para construir y reparar barcos, así como a las oficinas administrativas correspondientes a la operación portuaria.

Regala (construcción naval) Tablón que forma el borde superior exterior del casco de las embarcaciones.

Reglas de operación (portuario) Lineamientos elaborados por los administradores portuarios de acuerdo a la Ley de Puertos, en los que se define la administración, funcionamiento, construcción, aprovechamiento, operación y explotación de obras, prestación de servicios portuarios y las demás actividades que se desarrollan en los respectivos puertos.

Rejera (navegación, portuario) "Codera", "cable", "calabrote", boya o ancla con que se procura mantener fijo en posición conveniente a una embarcación.

Remolcador (construcción naval, navegación, portuario) Embarcación especialmente diseñada con el tirón necesario para remolcar o empujar a otras embarcaciones, plataformas, chalanes o dar salvamento. Puede ser de puerto o de altamar.

Remolque (portuario) Servicio portuario que se proporciona con remolcadores para auxiliar a las embarcaciones en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto.

Resaca (portuario) Movimiento de retroceso del agua que se produce inmediatamente después de que rompen las olas del mar en la orilla.

Rescate (portuario) Operativo de emergencia en la zona afectada por un desastre, que consiste en el retiro y traslado de una víctima, bajo soporte vital básico, desde el foco de peligro hasta la unidad asistencial capaz de ofrecer atenciones y cuidados de mayor alcance.

Residuo (medio ambiente) Cualquier material generado en los procesos de extracción, beneficio, transformación, producción, consumo, utilización, control o tratamiento cuya calidad no permita usarlo nuevamente en el proceso que lo generó.

Residuos peligrosos (medio ambiente, portuario) Todos aquellos residuos, en cualquier estado físico, que por sus características corrosivas, tóxicas, venenosas, reactivas, explosivas, inflamables, biológico-infecciosas o irritantes, representan un peligro para la salud humana, el equilibrio ecológico o el ambiente.
Respeto (operativo) Denominación que se da al repuesto de efectos de maniobra, máquinas, etc.

Ría (portuario) Parte del río próxima a su desembocadura, hasta donde las mareas hacen sentir su influencia.

Ribera (portuario) Margen u orilla de una corriente de agua.

Riesgo (seguridad marítima, portuario) La frecuencia esperada de efectos indeseables que aparecen por una exposición dada a un contaminante.

Roda (construcción naval, navegación) Es la estructura de proa que forma la arista de intersección de los costados proeles de la embarcación. Su extremo inferior está solidamente conectado a la quilla.

Rompeolas (portuario) Estructura avanzada en el mar que tiene por objeto producir la rotura de la ola anulando de esta forma la energía de la misma, y así abrigar y proteger una zona costera, puerto, bahía, fondeadero, dársena o atracadero, del oleaje y el azolve.

Rumbo (navegación) Dirección de la embarcación, considerada en el plano del horizonte.

S.A.L.M. -single anchor leg mooring- (portuario) Monoboya con un solo elemento de fijación al fondo, que evita la frecuencia en la rotura de las mangueras y en los golpes de las embarcaciones.

Salvamento (jurídico, portuario) Acto de salvar vidas y cosas en peligro de perderse en el mar. Remolque de un barco en peligro de perderse.

Salvavidas (operativo) Denominación general de los distintos equipos que sirven para mantener a flote a las personas.

Seguro de casco y maquinaria (jurídico) Es el que cubre los daños que los riesgos de la navegación puedan generar sobre la embarcación, incluyendo los elementos propios de la misma.

Sentina (construcción naval, navegación) Parte inferior del interior del casco de la embarcación, donde van a parar las aguas que en ella penetran.

Señalamiento marítimo (portuario) Conjunto de dispositivos ópticos, acústicos y electromagnéticos que situados en puntos estratégicos sirven para que las embarcaciones puedan situarse, orientarse o dirigirse a un lugar determinado, así como también para evitar peligros naturales.

Servicio de línea (comercial, administrativo) Es el transporte regular entre puertos determinados con un itinerario fijo.

Servicio trampa (comercial, administrativo) Es el transporte que no está sujeto a un itinerario fijo.

Servicios portuarios (portuario) Los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte.

Servomotor (construcción naval, navegación) Aparato para dar movimiento al timón.

Sextante (navegación) Instrumento de reflexión para obtener la altura de los astros. Cuenta con un sector equivalente a la sexta parte del círculo; se usa en la navegación astronómica.

Singladura (navegación) Distancia recorrida por una embarcación en 24 horas. Día de navegación, que ordinariamente comienza a contarse desde mediodía.

Sistema de lastre (construcción naval, navegación) Es el conjunto de bombas, válvulas, tuberías y tanques que se utilizan para manejar en forma adecuada el lastre (agua).

Sistema de protección catódica (construcción naval, navegación) Sistema utilizado para la protección de los cascos metálicos ante la corrosión de las áreas en contacto con el agua de mar, por medio de ánodos de sacrificio (zinc o aluminio), catalizadores de la acción galvánica.

Situación (navegación) Conocimiento y determinación del lugar en que se encuentra o está la embarcación durante su navegación.

Socaire (navegación) Abrigo contra el viento.

Sonda (navegación, portuario) Aparato que sirve para medir la profundidad del mar. Paraje del mar cuya profundidad se señala en las cartas náuticas en brazas.

Sondear (navegación) Averiguar la profundidad y calidad del fondo. Medir la cantidad de carga o agua que hay en la sentina o en los tanques.

Sotavento (navegación) Costado de la embarcación opuesta de donde viene el viento.

Superestructura (construcción naval, navegación) Es una estructura con cubiertas que se construye sobre el casco de la embarcación. Generalmente aloja a la tripulación y el pasaje.

Surto (portuario) Embarcación fondeada en puerto.

Tanque (construcción naval, navegación) Depósito metálico para almacenar líquidos; puede formar parte de la estructura del buque, o ser independiente de la misma. Su forma es rectangular o apropiada al espacio disponible. Se clasifican por el tipo de líquido que contienen (lastre, agua potable, combustibles) o por el trabajo al que se destinan (gravedad, presión, decantación).

Tarifa (portuario) Conjunto de precios que la administración portuaria, operadores y prestadores de servicios aplican a los usuarios de las instalaciones y de los servicios portuarios y marítimos.

Telégrafo de órdenes (construcción naval, navegación) Aparato que consiste en un círculo en el que están señaladas las diferentes velocidades de maniobra de una embarcación y que sirve para transmitir las órdenes a las máquinas.

Terminal (portuario) La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.

Timón (construcción naval, navegación) Pieza de madera o metal que convenientemente armada, puede girar alrededor de su eje (mecha o barón) para dar a la embarcación la dirección deseada.

Timonel (navegación) El que gobierna el timón, teniendo un grado superior al marinero.

Tonelada (navegación, operativo) Unidad de peso o de capacidad que se usa para calcular el desplazamiento de los buques.

Tonelada de arqueo (comercial, administrativo) Es la equivalente al volumen de cien pies cúbicos. Tonelada Moorson o Unidad de Arqueo.

Tramo de atraque (portuario) Longitud del muelle que ocupa o requiere una embarcación para estar en posición de recibir algún servicio. Se representa físicamente por la eslora total del buque más una tolerancia del 15% que se adiciona para maniobrar y evitar riesgos.

Transbordador -ferry boat- (construcción naval, navegación) Embarcación que sirve para transportar automóviles, pasajeros, autobuses, camiones de carga, etc., en navegación interior, costera, cabotaje y de altura.

Transbordar (portuario) Trasladar efectos o personas de un buque a otro.

Tratados Internacionales (jurídico): Acuerdo formal u obligación contractual entre estados soberanos que establece, define o modifica obligaciones y derechos mutuos.

Través (navegación) Dirección perpendicular al costado de la embarcación.

Travesía (navegación) Tiempo que se emplea en la navegación entre un puerto y otro.

Trazar (navegación) Indicar la derrota sobre la carta náutica.

Trinca (navegación, portuario) Ligadura con la que se amarra o sujeta alguna cosa. Cabo para amarrar y sujetar algo.

Trincar (operativo) Asegurar, amarrar o sujetar el cargamento.

Tripulación (administrativo) Personal que una embarcación lleva a bordo para su maniobra y servicio.

Tripulante (administrativo) Persona que forma parte de una tripulación.

Tripular (administrativo) Dotar de tripulación a una embarcación.

Turismo náutico: Es la navegación que con fines recreativos o deportivos se realiza en las vías navegables con embarcaciones menores de recreo y deportivas, sea para uso particular o con fines comerciales para brindar servicios a terceros.

Turismo de Cruceros: Es el desplazamiento turístico que realizan viajeros nacionales y extranjeros por los mares continentales en embarcaciones de recreo de gran escala denominadas cruceros, con rutas determinadas y periódicas, realizando escalas en los diferentes puertos de los países que visitan y haciendo uso de los servicios tanto al interior de las embarcaciones como de los productos y atractivos turísticos que ofrece cada destino.

Turista: Con fines de recreo o salud para actividades artísticas, culturales o deportivas, no remuneradas ni lucrativas, con temporalidad máxima de seis meses improrrogables.

Turístico, Operador: Personas físicas o morales, que en términos de la Ley Federal de Turismo, operan bajo la modalidad de agencia operadora mayorista y tienen como actividad preponderante la integración de paquetes turísticos, los cuales son promocionados y comercializados por ellas mismas o por conducto de agencias de viajes minoristas.

Turísticos Receptivos, Operadores: Personas físicas o morales, que en términos de la Ley Federal de Turismo, opera bajo la modalidad de agencia operadora mayorista y tienen como actividad preponderante la integración de paquetes turísticos, los cuales son promocionados y comercializados por ellas mismas o por conducto de agencias de viajes minoristas, con una orientación especifica al turismo extranjero que ingresa a territorio nacional.

Turísticos, Prestador de Servicios: La persona física o moral que habitualmente proporciona, intermedia o contrata con el turista, la prestación de los servicios a que se refiere la Ley Federal de Turismo en su artículo 4º.

Turístico, Producto: Es el resultado de la integración de los recursos naturales, actividades susceptibles a desarrollar, servicios turísticos e infraestructura, con objeto de satisfacer la demanda de esparcimiento y asignación del tiempo libre de los turistas.

Unidad adicional recreativa: Es el aparato remolcado por la embarcación del Prestador de servicios, que se utiliza para llevar en él a los usuarios en un recorrido por la ruta o zona de operación autorizada.

Unidad interna de protección civil (portuario) Órgano ejecutivo cuyo ámbito de acción se circunscribe a las instalaciones de una institución, dependencia o entidad perteneciente a los sectores público, privado o social y que tiene la responsabilidad de desarrollar y dirigir las acciones de protección civil, así como elaborar, implantar y coordinar el programa interno correspondiente.

Unidad mar adentro (navegación) Toda instalación o estructura mar adentro, fija o flotante, dedicada a actividades de exploración, explotación, producción, carga y descarga de hidrocarburos. También se utiliza el término Costa Afuera.

Usuario (portuario) Persona física o moral a cuyo favor se proporcionan los servicios portuarios.

Varadero (portuario) Lugar donde se varan las embarcaciones para mantenerlas en seco para fines de conservación, reparación, limpieza de fondo u obras en ellas.

Varar (navegación) Descansar la quilla de una embarcación en fondo fangoso a arenoso.

Variación (navegación) Es el ángulo formado por la línea norte-sur verdadera con la línea norte-sur magnética.

Vela (navegación) Pieza o conjunto de piezas cosidas de lona o tela fuerte, de tejido de fibras naturales o artificiales, que se sujeta a un palo, pico o estay, según la clase para recibir el viento y poner en marcha una embarcación.

Vertimiento (medio ambiente) Toda evacuación deliberada en el mar de desechos y otras materias, efectuada desde buques, aeronaves, plataformas u otras estructuras marinas.

Vías generales de comunicación por agua o vías navegables: El mar territorial, los ríos, las corrientes, vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, los canales que se destinen a la navegación; así como las superficies acuáticas de los puertos, terminales y marinas y sus afluentes que también lo sean.

Virar (navegación) Cambiar de rumbo.

Visitante de día o excursionista: Para fines estadísticos. Visitante que no pernocta en un medio de alojamiento colectivo o privado en el lugar visitado. Esta definición incluye los pasajeros en crucero.

Zafarrancho (operativo) Ir los tripulantes de la embarcación a ocupar su puesto conforme a los planes contra incendio y de abandono de la embarcación.

Zapata (navegación) Madero que se pone en la "uña" del ancla, para su resguardo del costado de la embarcación o cuando se lleva el ancla por tierra.

Zarpar (navegación, portuario) Hacerse a la mar. Levar las anclas.

Zona de desarrollo portuario (portuario) El área constituida con los terrenos de propiedad privada o del dominio privado de la Federación, de las entidades federativas o de los municipios, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios o de cualesquiera otras relacionadas con la función portuaria y, en su caso, para la ampliación del puerto.

Zona de seguridad (portuario) Superficie protegida, cercana a un foco de desastre, donde las víctimas o sus bienes tienen baja probabilidad de resultar lesionados o dañados.

Zona federal (portuario) Es la constituida por la franja de 10 metros contigua al cauce de las corrientes, o al vaso de los depósitos de propiedad nacional. Dicha zona se reduce a 5 metros en los cauces cuya anchura sea de 5 metros o menos.

Zona franca (portuario) Área o zona del recinto portuario fuera de la jurisdicción de la Aduana que está bajo control de la Administración Portuaria.

Zona libre (portuario) La que suele establecerse en algunos puertos o lugares de la costa, cuyos límites están determinados por razones administrativas, económicas o políticas y en donde existe dispensa de derechos arancelarios.

Zona federal marítimo terrestre (portuario) Está constituida por la franja de 20 metros de ancho de tierra firme, que no cubra la marea, contigua a las playas de mar o a las riberas de los ríos desde su desembocadura en el mar hasta donde llega el mayor reflujo anual, río arriba.

Zozobrar (navegación) Naufragar una embarcación.

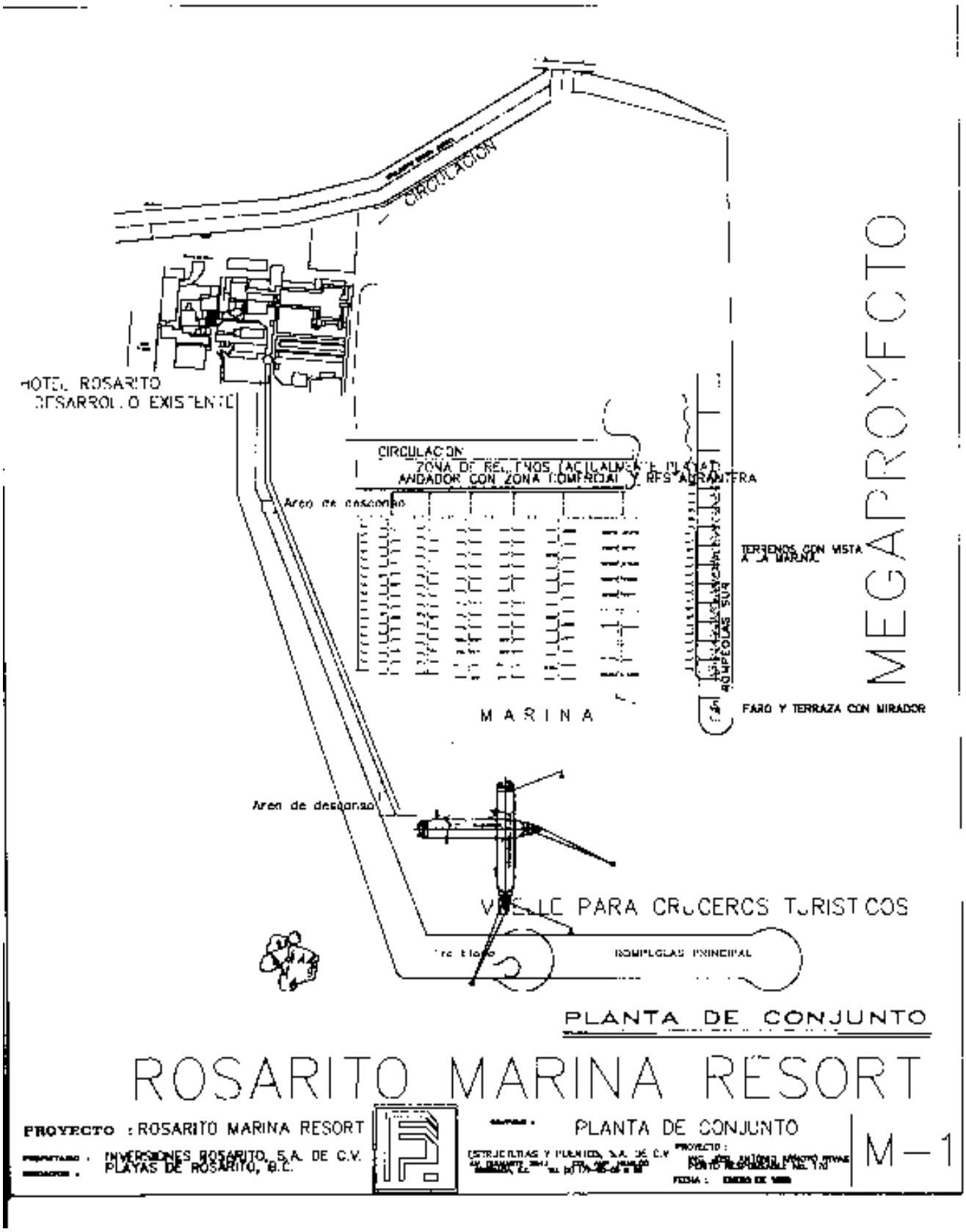
Anexo 1 Perspectiva Aérea

PERSPECTIVA AEREA

Rosarito Marina Resort

Anexo 2. Conjunto Aéreo.

Anexo 3. Plano. Planta de Conjunto.



Anexo 4. Nuevo Hotel. Rosarito Marina Resort.

HOTEL Playas de Rosarito, Baja California, México Rosarito Marina Resort

Anexo 5. Acceso Principal.

ACCESO PRINCIPAL Playas de Rosarito, Baja California, México Rosarito Marina Resort

Anexo 6. Jardines.

COTAGES Playas de Rosarito, Baja California, México Rosarito Marina Resort

Anexo 7. Solicitud de Trámite para la Expedición de la Concesión

SOLICITUD DE TRAMITE / VENTANILLA UNICA

SCT

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
SOLICITUD DE TRAMITE / VENTANILLA UNICA
Consulte nuestra página http://e-mar.sct.gob.mx

CONCESION FUERA DE APIS (PTCC01)

Nota. Los datos marcados con (*) son obligatorios.

DATOS DEL SOLICITANTE

R.P.A.:

* Nombre / Razón Soc.:

* R.F.C.:

* Domicilio:

* Colonia:

* C.P.:

* Entidad Fed.:

* Deleg. o Municipio:

e-Mail:

Teléfono:

* Acepto Notificación correo electronico (Sí o No): Favor de revisar la nota2

DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL (EN SU CASO)

R.P.A.:

* Nombre / Razón Soc.:

* R.F.C.:

* Domicilio:

* Colonia:

* Entidad Fed.:

* Deleg. o Municipio:

e-Mail:

Teléfono:

* C.P.:

Autorizo para recibir, oír y recibir notificaciones y docum. a:

DATOS DEL TRAMITE QUE SOLICITA

- ◯ Expedición
- ◯ Modificación
- ◯ Ampliación
- ◯ Renovación
- ◯ Prorroga
- ◯ Cesión

DATOS PARA LA EXPEDICIÓN

* Monto de inversión:

* Superficie de terreno: (que pretende se le otorge en concesión)

* Ubicación: (datos que sean necesarios para identificar el sitio que se pretende ocupar)

* Descripción de la obra que se pretenda construir:

* Empleos directos:

* Empleos Indirectos: (que generará el proyecto)

DATOS PARA LA AMPLIACIÓN

* Descripcion de la obra que se pretende ampliar:

* Plazo de ampliacion de su vigencia (en su caso):

* Número de Empleos directos:

* Número de Empleos directos: (que generará el proyecto)

* Número de la concesió materia de la ampliación:

* Fecha de la conccesión:

DATOS PARA LA MODIFICACIÓN

* Tipo de modificación:

* Empleos directos :

* Empleos Indirectos : (que generará el proyecto)

* Número de la concesión materia de la modificación:

* Fecha de la concesión:

DATOS PARA LA RENOVACIÓN

* Número de empleos directos:

* Número de empleos indirectos:

* Número de la concesión materia de la renovación:

* Fecha de la concesión:

DATOS PARA LA PRORROGA

* Número de empleos directos:

* Número de empleos indirectos: (que generará el proyecto)

* Número de la concesion materia de la prorroga:

* Fecha de la concesión:

DATOS PARA CESIÓN

* Número de concesion por ceder-:

* Fecha de la concesión:

* Empleos directos :

* Empleos Indirectos : (que generará el proyecto)

INFORMACIÓN ADICIONAL

* Nombre y Firma:

* Acuse de Ventanilla Unica:

* Lugar:

* Fecha:

NOTA 1.- LOS DATOS MARCADOS CON ASTERISCO SON OBLIGATORIOS
NOTA 2.- DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO POR EL ARTÍCULO 35 FRACCIÓN II DE LA LEY FEDERAL DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO, ACEPTO RECIBIR NOTIFICACIONES VÍA CORREO ELECTRÓNICO, EN CUALQUIERA DE LAS DIRECCIONES DE CORREO SEÑALADAS, QUE REMITA PERSONA AUTORIZADA ADSCRITA A LA DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE
NOTA 3.- DATOS OBLIGATORIOS CUANDO SE TRATE DEL CERTIFICADO DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DEL BUQUE
NOTA 4.- DATO OBLIGATORIO CUANDO SE TRATE DEL CERTIFICADO DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DEL BUQUE

NOMENCLATURAS
R.P.A. REGISTRO DE PERSONAS AUTORIZADAS
R.F.C. REGISTRO FEDERAL DE CONTRIBUYENTES
RPMN REGISTRO PÚBLICO MARÍTIMO NACIONAL
U.A.B. UNIDADES DE ARQUEO BRUTO

Anexo 8. Modificación Zona Federal Marítimo Terrestre.

SECRETARIA DE MEDIO AMBIENTE,
RECURSOS NATURALES Y PESCA

MODIFICACION A LAS BASES Y CONDICIONES DE LA CONCESION DZF-352/93.
EXPEDIENTE: 53/19940.
N° CONSECUTIVO DE CONTROL 013/99

Ganados al Mar; 194-D fracciones I, III y IV de la Ley Federal de Derechos; 6° fracciones XII y 20 fracciones I y XI del Reglamento Interior de esta Secretaría.

2.- Que conforme a lo dispuesto por el artículo 34 del Reglamento para el Uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos Ganados al Mar; 6° fracción XII y 20 fracciones I y XI del Reglamento Interior de la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, es facultad de ésta, a propuesta de la Dirección General de Zona Federal Marítimo Terrestre y por conducto de la Subsecretaría de Recursos Naturales, el modificar las bases y condiciones de las concesiones otorgadas sobre bienes inmuebles público, bajo su tutela.

3.- Que conforme a lo dispuesto por el artículo 34 del Reglamento para el Uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos Ganados al Mar, podrán los concesionarios solicitar por escrito a esta Secretaría, las modificaciones de las bases y condiciones conforme a las cuales se otorgó la concesión.

4.- Que del análisis realizado por la Dirección General de Zona Federal Marítimo Terrestre, en relación a los considerandos anteriores, se constató:

I.- Que el interés jurídico de la empresa solicitante así como la personalidad con que comparece su representante, quedaron acreditados debidamente.

II.- Que la concesión DZF-352/93 actualmente se encuentra vigente siendo su fecha de vencimiento el 30 de julio del 2003.

III.- Que la Delegación Federal en el Estado de Baja California, emitió la resolución en materia de impacto ambiental N° DFMARNAP*EDA.-1169/97 de fecha 19 de agosto de 1997, por medio de la cual autoriza a la empresa Inversiones Rosarito, S.A. de C.V. la realización del proyecto muelle de pesca deportiva y embarcadero en una superficie de 2,686.5 m².

IV.- Que mediante el dictamen técnico número 295/98 de fecha 12 de mayo de 1998 y memorándum técnico número 470/98 de fecha 12 de mayo de 1998, ambos emitidos por la Dirección Técnica, de la Dirección General de Zona Federal Marítimo Terrestre, se consideró que es factible modificar las bases y condiciones (el primer párrafo de la concesión de que se trata, las bases primera, segunda, tercera y cuarta) de la concesión DZF-352/93, en virtud de que técnicamente no existe impedimento alguno, en los términos de la presente resolución.

SECRETARIA DE MEDIO AMBIENTE,
RECURSOS NATURALES Y PESCA

MODIFICACION A LAS BASES Y CONDICIONES DE LA CONCESION DZF-352/93.
EXPEDIENTE: 53/19940.
N° CONSECUTIVO DE CONTROL 013/99

V.- Que "EL CONCESIONARIO" ha dado cumplimiento al pago de derechos por concepto de recepción y estudio de solicitud de modificación a las bases de la concesión, tal y como se acredita con la copia del recibo de pago que a continuación se describe:

a) Declaración de pago de fecha 20 de marzo de 1998, por concepto de recepción y estudio de solicitud de modificación a las bases de la concesión, en términos del artículo 194-D de la Ley Federal de Derechos, por la cantidad de $ 432.00.

1.- Por concepto de otorgamiento de concesión:

a) Copia fotostática del recibo oficial N° 429 de fecha 13 de noviembre de 1998, expedido por el H. Consejo Municipal de Playas de Rosarito, Estado de Baja California, el cual cubre los derechos por el otorgamiento de la concesión, correspondiente al año de 1998, por la cantidad de $ 446.02.

2.- Por concepto de uso y goce de zona federal marítimo terrestre:

a) Recibo oficial N° 430 de fecha 13 de noviembre de 1998, expedido por el H. Consejo Municipal de Playas de Rosarito, Estado de Baja California, el cual cubre los derechos por el uso y goce de zona federal marítimo terrestre, correspondiente al bimestre: noviembre y diciembre de 1998, por la cantidad de $ 11,059.87

De lo expuesto en los párrafos anteriores del presente inciso y asimismo de las anteriores constancias se presume que "EL CONCESIONARIO" ha cumplido con todas las disposiciones de la Ley General de Bienes Nacionales y del Reglamento para el Uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos Ganados al Mar y con todas y cada una de las condiciones de la concesión; así como de la falta de elementos que indiquen cualquier incumplimiento por parte de "EL CONCESIONARIO", en relación con las obligaciones a que se ha encontrado sujeto. Lo anterior no obsta para que en caso de encontrar irregularidades, esta Secretaría se vea en la posibilidad de ejercer las acciones, iniciar los procedimientos y en general actuar en los términos en que el marco normativo aplicable lo permita; así como de que en términos de la presente resolución, solicite la documentación necesaria para la debida integración del expediente respectivo.

SECRETARIA DE MEDIO AMBIENTE, RECURSOS NATURALES Y PESCA

MODIFICACION A LAS BASES Y CONDICIONES DE LA CONCESION DZF-352/93. EXPEDIENTE: 53/19940. N° CONSECUTIVO DE CONTROL 013/99

Por lo antes expuesto, la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, por conducto de la Subsecretaría de Recursos Naturales, a propuesta de la Dirección General de Zona Federal Marítimo Terrestre;

R E S U E L V E :

PRIMERO.- Se modifica el primer párrafo del título de concesión DZF-352/93, otorgado a favor de la empresa Inversiones Rosarito, S.A., para quedar como sigue:

> **"Que para uso, aprovechamiento y/o explotación de la zona federal marítimo terrestre y/o terrenos ganados al mar, otorga el Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, a través de la Subsecretaría de Recursos Naturales, quien en lo sucesivo y para los efectos conducentes se denominará "LA SECRETARIA", a favor de INVERSIONES ROSARITO, S.A. DE C.V., sobre una superficie de 12,640.59 m² de zona federal marítimo terrestre, localizada en el Km. 27+500 carretera libre Tijuana-Ensenada, en el lugar conocido como Rosarito Beach Hotel, en el Poblado de Rosarito, Municipio de Playas de Rosarito, B.C., exclusivamente para construcción de muelle de pesca deportiva, por un término de 10 años, el titular del presente instrumento jurídico se denominará "EL CONCESIONARIO", quien es de nacionalidad Mexicana y tiene su domicilio en Boulevard Benito Juárez N° 31, Poblado Rosarito, Tijuana, Baja California".**

SEGUNDO.- Se modifica la base primera del título de concesión DZF-352/93, otorgado a favor de la empresa Inversiones Rosarito, S.A. de C.V., para quedar como sigue:

> **" La presente concesión otorga a "EL CONCESIONARIO" el derecho de usar, aprovechar y/o explotar la superficie de 12,640.59 m² de zona federal marítimo terrestre, localizada en el Km. 27+500 carretera libre Tijuana-Ensenada, en el lugar conocido como Rosarito Beach Hotel, en el Poblado de Rosarito, Municipio de Playas de Rosarito, B.C., que**

SECRETARIA DE MEDIO AMBIENTE, RECURSOS NATURALES Y PESCA

MODIFICACION A LAS BASES Y CONDICIONES DE LA CONCESION DZF-352/93.
EXPEDIENTE: 53/19940.
N° CONSECUTIVO DE CONTROL 013/99

será utilizada exclusivamente para construcción de muelle de pesca deportiva, que para los efectos de la determinación del pago de los derechos que deberá realizar el titular de la presente concesión, de conformidad con el artículo 232-C de la Ley Federal de Derechos vigente, se clasifica como uso general".

TERCERO.- Se modifica la base segunda del título de concesión DZF-352/93, otorgado a favor de la empresa Inversiones Rosarito, S.A. de C.V., para quedar como sigue:

" La superficie que se precisa en esta concesión tiene la descripción técnico topográfica que a continuación se señala:

CUADRO DE CONSTRUCCION DE ZONA FEDERAL MARITIMO TERRESTRE POLIGONO 1.

LADOS	DIST.	RUMBOS	Y	X
V4-6	42.54	N 20.24269 W	4,931.9491	3,126.9248
6-7	85.59	N 17.42320 W	4,971.8230	3,112.0899
7-8	20.00	N 70.43427 E	5,052.8868	3,084.6373
8-C40	85.49	S 18.42320 E	5,059.4880	3,103.5175
C40-V1	42.19	S 20.26092 E	4,978.5190	3,130.9380
V1-V4	20.02	S 69.25535 W	4,938.9830	3,145.6695

SUPERFICIE: 2,558.52 m²

CUADRO DE CONSTRUCCION DE ZONA FEDERAL MARITIMO TERRESTRE POLIGONO 2.

LADOS	DIST.	RUMBOS	Y	X
V2-V3	20.00	S 69.35335 W	4,910.8058	3,156.1302
V3-V4	30.00	N 20.24267 W	4,903.8320	3,137.3856
V4-V1	20.02	N 69.25535 E	4,931.9491	3,126.9248
V1-V2	30.06	S 20.22022 E	4,938.9830	3,145.6695

SUPERFICIE: 600.87 m²

SECRETARIA DE MEDIO AMBIENTE,
RECURSOS NATURALES Y PESCA

MODIFICACION A LAS BASES Y CONDICIONES DE LA CONCESION DZF-352/93.
EXPEDIENTE: 53/19940.
N° CONSECUTIVO DE CONTROL 013/99

CUADRO DE CONSTRUCCION DE ZONA FEDERAL MARITIMO TERRESTRE POLIGONO 3.

LADOS	DIST	RUMBOS	Y	X
C41-C42	120.28	S 29.22156 E	4,825.4110	3,187.9010
C42-C43	194.86	S 34.47156 E	4,720.5930	3,246.8930
C43-1	67.28	S 34.34383 E	4,560.5610	3,358.0670
1-2	20.37	S 66.24520 W	4,505.1690	3,396.2470
2-3	63.35	N 34.34384 W	4,497.0171	3,377.5752
3-4	195.77	N 34.47155 W	4,549.1804	3,341.6206
4-5	122.79	N 29.22156 W	4,709.9593	3,229.9278
5-V3	92.68	N 20.24268 W	4,816.9679	3,169.7029
V3-V2	20.00	N 69.35335 E	4,903.8320	3,137.3856
V2-C41	91.11	S 20.24271 E	4,910.8058	3,156.1302

SUPERFICIE: 9,481.20 m²

SUPERFICIE TOTAL: 12,640.59 m²

Las medidas a las que se refiere el párrafo anterior, concuerdan con la descripción tecnico-topográfica aprobada por la Dirección General de Zona Federal, de acuerdo con el plano número 2.1, 2.2, 2.3, de febrero de 1997, presentado por el solicitante, referido a la delimitación de Tijuana-Ensenada de E-L-1-77 DE LA Secretaría de Marina Mercante, soportado con el dictamen técnico número 295/98 de fecha 12 de mayo de 1998".

CUARTO.- Se modifica la base tercera del título de concesión DZF-352/93, otorgado a favor de la empresa Inversiones Rosarito, S.A. de C.V., para quedar como sigue:

" Las obras y construcciones existentes en el inmueble que se concesionan constan de: ninguna".

QUINTO.- Se modifica la base cuarta del título de concesión DZF-352/93, otorgado a favor de la empresa Inversiones Rosarito, S.A. de C.V., para quedar como sigue:

" Las obras y construcciones que pretende realizar "EL CONCESIONARIO" han quedado precisadas en la solicitud

SECRETARIA DE MEDIO AMBIENTE,
RECURSOS NATURALES Y PESCA

MODIFICACION A LAS BASES Y CONDICIONES DE LA CONCESION DZF-352/93.
EXPEDIENTE: 53/19940.
N° CONSECUTIVO DE CONTROL 013/99

que obra en su expediente de las que se aprueban las siguientes: construcción de muelle de pesca deportiva".

SEXTO.- La presente resolución formará parte integrante de la concesión DZF-352/93, por lo que en todo caso el concesionario deberá referirlos y exhibirlos de manera conjunta para el ejercicio de cualquier derecho y el cumplimiento de cualquier obligación que se deriven de tal carácter.

SEPTIMO.- Se ratifica el texto y contenido de los antecedentes, bases y condiciones del título de concesión que nos ocupa, en lo que no se oponga a la presente resolución.

OCTAVO.- La presente resolución administrativa surte efectos al siguiente día de su notificación.

NOVENO.- Notifíquese personalmente.

El presente instrumento jurídico se expide en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los quince días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y nueve.

EL SUBSECRETARIO DE RECURSOS NATURALES
DE LA SECRETARIA DE MEDIO AMBIENTE,
RECURSOS NATURALES Y PESCA.

JORGE DELVALLE

Anexo 9. Concesión del 12 de marzo de 1998.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
CONCESION otorgada en favor de Banco Internacional, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Bital, para el uso y aprovechamiento de zona federal marítima para la construcción y operación de una marina y muelle de pesca deportiva de uso particular, un rompeolas y espigón, localizados en el puerto de Rosarito, B.C.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.- Dirección General de Puertos. Concesión que otorga el Ejecutivo Federal, por conducto del titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, C. Carlos Ruiz Sacristán, en favor de Banco Internacional, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Bital, en su carácter de Institución Fiduciaria en el Fideicomiso a que se alude en el antecedente II, representada por su apoderado legal C. Hugo E. Torres Chabert, en lo sucesivo “La Secretaría” y “La Concesionaria”, respectivamente, para el uso y aprovechamiento de bienes del dominio público de la Federación, consistentes en zona federal marítima para la construcción y operación de una marina y muelle de pesca deportiva de uso particular, un rompeolas y espigón, localizados en el puerto de Rosarito, B.C., al tenor de los siguientes antecedentes y condiciones.

ANTECEDENTES

I. Constitución de la fiduciaria. La Concesionaria está constituida conforme a la Ley General de Sociedades Mercantiles, según consta en la copia certificada de la escritura pública 12,718 de 22 de julio de 1941, otorgada ante la fe del notario público número 28 del Distrito Federal, Lic. José Bandera Olavarría, cuyo primer testimonio se inscribió el 16 de agosto de 1941, bajo el número 170, a fojas 114, volumen 130, libro 3o. del Registro Público de Comercio de la citada ciudad y la escritura pública 268,936 de 24 de julio de 1997, otorgada ante la fe del notario público 10 del Distrito Federal, Lic. Tomás Lozano Molina, en la que se hace constar la compulsa de los estatutos vigentes de La Concesionaria, en lo que se refiere entre otros, a su cambio de denominación social, el cual quedó asentado en la escritura pública 262,431 de 5 de abril de 1995, otorgada ante la fe del citado notario, cuyo primer testimonio se inscribió en el folio mercantil 64,053 del Registro Público de Comercio de la mencionada ciudad y estar inscrita en el Registro Federal de Contribuyentes con la clave BIN9501254WO, que se agregan como anexo uno.

II. Fideicomiso revocable. La Concesionaria en su carácter de fiduciaria celebró contrato y modificación de fideicomiso revocable por una parte, con el C. Hugo E. Torres Chabert y con la empresa Inversiones Rosarito, S.A. de C.V. como fideicomitentes, y por la otra, como fideicomisaria “A” la empresa fideicomitente, como fideicomisario “B”, todas las personas designadas por la fideicomisaria “A”, a quienes permita el uso temporal de las unidades o fracciones del inmueble fideicomitido, mismas que podrán constituir o ser miembros de una asociación civil; y, como fideicomisario “C” todas las personas que sean designadas por la fideicomisaria "A", para garantizarles con sus derechos el pago de los créditos que aquellos hayan concedido a ésta, respecto del terreno colindante con la zona federal marítimo terrestre, denominado Sección Primera de Rosarito Beach Hotel o Playa de Rosarito, localizado en la Delegación Municipal de Rosarito, B.C., según consta en la copia certificada de las escrituras públicas 16,807 y 23,122 de 2 de junio de 1982 y 28 de agosto de 1985, otorgadas ante la fe del notario público adscrito a la Notaria 6 de Tijuana, B.C., Lic. J. Eduardo Illades Moreno, cuyo primer testimonio se inscribió, respectivamente, el 6 de agosto de 1982 con el número 21,680 a fojas 289-290, tomo 144 y el 18 de noviembre de 1997 en la partida 5121820 de la sección civil del Registro Público de la Propiedad y de Comercio de la citada ciudad, que se agregan como anexo dos.

III. Representación. El C. Hugo E. Torres Chabert es apoderado legal de La Concesionaria y de la empresa fideicomitente y fideicomisaria “A” y tiene capacidad y facultades para aceptar en su nombre el presente instrumento, como aparece en la copia certificada de las escrituras públicas 260 y 5,482 de 1 de agosto de 1997 y 6 de marzo de 1974, otorgadas ante la fe de los notarios públicos número 1 de Rosarito y 6 de Tijuana, B.C., Lic. Luis A. Durazo Bazúa y Eduardo Illades Villafaña, respectivamente, que se agregan como anexo tres.

IV. Domicilio. La Concesionaria tiene su domicilio en bulevar Benito Juárez 31, Playa de Rosarito, 22710, B.C.

V. Terreno colindante. La Concesionaria se encuentra en el supuesto del último párrafo del artículo 24 de la Ley de Puertos, toda vez que acredita la titularidad de los derechos del terreno colindante con la zona federal marítimo terrestre, de conformidad con lo asentado en la declaración uno y la cláusula primera de la escritura de modificación del contrato de fideicomiso a que se alude en el antecedente II.

VI. Impacto ambiental. En oficio DFMARNAP*EDA.-1169/97 de 19 de agosto de 1997, la Delegación Federal en el Estado de Baja California, dependiente de la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, autorizó a Inversiones Rosarito, S.A. de C.V., empresa fideicomitente y fideicomisaria “A”, por conducto de su representante legal, quien a su vez es apoderado de La Concesionaria, en la operación a que se refiere el antecedente II exclusivamente, para ejecutar la construcción del proyecto relativo al muelle de pesca deportiva y embarcadero, según documento que se agrega como anexo cuatro.

VII. Concesión de SEDESOL. La empresa fideicomitente y fideicomisaria “A” obtuvo de la entonces competente Secretaría de Desarrollo Social, título de concesión DZF-352/93 de 30 de julio de 1993, mediante el cual quedó facultada para usar, aprovechar y/o explotar una superficie de 12,639.85 m^2 de zona federal marítimo terrestre y/o terrenos ganados al mar, localizados en playas de Rosarito, Municipio de Tijuana, Edo. de Baja California, exclusivamente para ornato y

jardinería por un periodo de vigencia de 10 años que vence el 30 de julio de 2003, que son contiguos a la zona federal marítima, materia de la presente Concesión, que se agrega como anexo cinco.

VIII. Solicitud. Mediante escrito de 2 de diciembre de 1997, La Concesionaria solicitó ante la Dirección General de Puertos de La Secretaría, concesión para construir y operar una marina y muelle, ambos de uso particular, así como tres escolleras que se localizarían en el puerto de Rosarito, B.C.

IX. Aprovechamientos. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público instruyó a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría, mediante oficios 102-498, 102-695 y 341-0129, de 15 de agosto y 21 de octubre de 1994 y 8 de febrero de 1995, respectivamente, en cuanto a la fijación del aprovechamiento que deben pagar los concesionarios de bienes del dominio público de la Federación en los puertos nacionales, terminales, marinas e instalaciones y prestación de servicios portuarios, en los términos del artículo 37 de la Ley de Puertos, que se agregan como anexo seis.

X. Acreditación de los recursos financieros, materiales y humanos. La Concesionaria acreditó que cuenta con los recursos financieros, materiales y humanos para realizar el proyecto, en los términos del contrato del fideicomiso inmobiliario a que se alude en el antecedente II.

XI. Expediente administrativo. En el expediente administrativo de la Dirección de Concesiones y Permisos adscrita a la Dirección General de Puertos de La Secretaría, obran las constancias relativas a los instrumentos que se precisan en este capítulo de antecedentes, por lo que se refiere a la instauración del procedimiento de solicitud de concesión presentada por La Concesionaria.

En virtud de lo anterior y con fundamento en los artículos 36 fracciones XVI, XIX y XX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 10 fracción II, 11, 16 fracción IV, 20 fracción II inciso a), 21, 22, 23, 24 último párrafo, 26, 29, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 59, 60, 63, 64 de la Ley de Puertos; 2o. fracciones IV, V y IX, 16, 20, 29, 30, 96, 98 de la Ley General de Bienes Nacionales; 8o., 10, 11, 12, 13, 15, 17, 20, 45 al 55 del Reglamento de la Ley de Puertos y 5o. fracción XI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, La Secretaría otorga a La Concesionaria la presente

CONCESION

Para usar y aprovechar bienes del dominio público de la Federación, consistentes en 505,675.86 m^2 de zona federal marítima operacional no exclusiva, afectando 12,002.79 m^2 y 2,387.12 m^2, respectivamente, para la construcción y operación de una marina que se integrará con siete peines y un muelle de pesca deportiva; un rompeolas y espigón sur, de uso particular, en el área contigua a la zona federal marítimo terrestre, localizada en el kilómetro 272 de la carretera Tijuana-Ensenada, en el puerto de Rosarito, B.C. Se acompaña como anexo siete el plano D.G.P.T.-01, Exp. ROSA-87-10-29 de 12 de mayo de 1997, aprobado por la Dirección de Obras Marítimas de la Dirección General de Puertos, en el que se detallan las medidas, colindancias y localización de las áreas concesionadas.

El presente Título de Concesión queda sujeto a las siguientes

CONDICIONES

PRIMERA. Obras e inversión. La Concesionaria se obliga a efectuar las obras de construcción de la marina, muelle de pesca deportiva, rompeolas y espigón sur, en la inteligencia de que la citada marina contará con los servicios e instalaciones a que se refiere el artículo 47 del Reglamento de la Ley de Puertos, por lo que, para tales fines, realizará una inversión aproximada de $80’000,000.00 (ochenta millones de pesos 00/100 M.N.).

SEGUNDA. Proyecto ejecutivo. Dentro de un plazo no mayor de tres meses, contados a partir de la fecha de otorgamiento de este título, La Concesionaria deberá presentar a La Secretaría, en la forma y términos que ésta lo requiera, el proyecto ejecutivo para efectuar las obras, así como, la autorización en materia de impacto ambiental, relativa a la marina, que se integrará con siete peines, el rompeolas y el espigón.

TERCERA. Aprobación del proyecto ejecutivo. La Secretaría revisará los documentos técnicos mencionados en la condición anterior, dentro de los treinta días naturales siguientes a su entrega y dará a conocer de inmediato a La Concesionaria las observaciones a que hubiere lugar, para que ésta supla las deficiencias, haga las correcciones y cumpla los requerimientos correspondientes, en un lapso de quince días naturales posteriores a la notificación respectiva.

CUARTA. Ejecución de las obras. Las obras se efectuarán conforme al programa y calendario de ejecución de las mismas, por lo que éstas deberán iniciar, a más tardar a los treinta días naturales siguientes a la recepción del oficio de autorización y habrán de concluirse en un plazo no mayor de treinta y seis meses.

La Secretaría tendrá en todo tiempo la facultad de verificar por sí o por terceros, el avance de la construcción, así como la calidad de los materiales empleados en la buena ejecución de las obras y podrá ordenar que se corrijan los defectos encontrados.

QUINTA. Autorización de funcionamiento de las obras. La Secretaría efectuará la verificación final de las obras concluidas, dentro de un plazo de treinta días hábiles, a partir del aviso escrito que presente
La Concesionaria. El resultado de la verificación se asentará en el acta circunstanciada correspondiente.

Si no hubiere defectos que corregir o una vez subsanados los que se observaren, se hará constar en el acta respectiva y, en su caso, La Secretaría autorizará total o parcialmente el funcionamiento y entrada en operación de las obras, en un plazo que no excederá de treinta días naturales, a partir de que La Concesionaria le notifique por escrito su conclusión y verificación.

SEXTA. Conservación y mantenimiento. La Concesionaria responderá por la conservación y mantenimiento de los bienes concesionados de las obras ejecutadas o que ejecutare durante la vigencia de la concesión, cuyas características no podrá modificar o alterar, como tampoco podrá construir obras nuevas o adicionales sin la autorización previa y escrita de La Secretaría.

SEPTIMA. Medidas de seguridad. La Concesionaria deberá adoptar las medidas conducentes para garantizar la seguridad de las instalaciones portuarias, de las embarcaciones y, en general, de las personas y los bienes, para lo cual se encargará de:

I. Cuidar que la operación de los bienes concesionados se efectúe de manera que no se obstruyan las áreas navegables, ni se afecte el adecuado funcionamiento de las instalaciones portuarias;

II. Instalar por su cuenta, dar mantenimiento y operar las ayudas a la navegación y las señales marítimas que La Secretaría estime necesarias para la seguridad en la operación portuaria y en la navegación;

III. Establecer un sistema de vigilancia para evitar la presencia innecesaria de personas ajenas a la operación de las instalaciones;

IV. No almacenar en el área concesionada substancias inflamables, explosivas o peligrosas, ni permitir el acceso de embarcaciones que las transporten;

V. Establecer condiciones de amarre que garanticen la seguridad de las embarcaciones;

VI. Instalar en lugares de fácil acceso, equipos y sistemas contra incendios, verificar su buen funcionamiento y disponibilidad para uso inmediato, así como capacitar a las personas que deban operarlos;

VII. Contar con un programa para casos de siniestros o emergencias en las áreas concesionadas;

VIII. Abstenerse de realizar cualquier acto que tenga por objeto impedir el libre acceso a la zona marítima;

IX. Abstenerse de llevar a cabo cualquier tipo de construcción, hasta que cuente con el dictamen de impacto ambiental emitido por el Instituto Nacional de Ecología y el proyecto ejecutivo autorizado por La Secretaría. Los documentos respectivos formarán parte integrante del presente título;

X. Garantizar el libre tránsito por la zona federal marítimo terrestre, en los términos de la concesión a que se alude en el antecedente VII;

XI. Conservar en óptimas condiciones de higiene, las áreas concesionadas;

XII. Gestionar y obtener de las autoridades competentes, las autorizaciones que correspondan para la disposición de las descargas de aguas residuales, así como realizar las obras e instalaciones que se requieran, a efecto de que se descarguen en la red de drenaje municipal u otro medio idóneo para impedir la contaminación de la zona marítima;

XIII. No permitir o tolerar en las áreas concesionadas el establecimiento de centros de vicio, ni la práctica de actos que vayan en contra de la moral y las buenas costumbres;

XIV. Informar a La Secretaría de las modificaciones que por causas naturales o artificiales sufran las zonas concesionadas, inmediatamente de que tenga conocimiento de ellas;

XV. Observar las normas que en materia de impacto ambiental señale la autoridad competente para la operación de los bienes concesionados, y

XVI. Cumplir las demás obligaciones que en materia de seguridad de las instalaciones, establezcan las disposiciones legales, administrativas y el presente Título de Concesión.

OCTAVA. Responsabilidad frente a terceros. La Concesionaria responderá por su única y exclusiva cuenta, por el incumplimiento de sus obligaciones frente al Gobierno Federal, los trabajadores, los usuarios y cualesquiera otros terceros, así como de los daños o perjuicios que se les ocasione con motivo de la operación de las áreas, obras e instalaciones concesionados.

NOVENA. Seguros. La Concesionaria deberá contratar y mantener en vigor, durante la vigencia de la concesión, los seguros que cubran la responsabilidad civil del operador de los bienes concesionados, robos y daños a las embarcaciones, a los bienes de terceros o a las construcciones e instalaciones materia de este título y accidentes de personas.

El monto de los seguros se determinará con base en estudios elaborados por técnicos calificados en la materia, que tomarán en cuenta los riesgos que deriven de fenómenos naturales, tales como tormentas, ciclones, marejadas, sismos o cualesquiera otros análogos y los posibles daños a terceros.

La Concesionaria deberá acreditar fehacientemente ante La Secretaría el cumplimiento de las obligaciones antes precisadas, dentro de los quince días hábiles siguientes a la fecha del presente título.

DECIMA. Funciones de autoridad. La Concesionaria se obliga a dar a las autoridades portuarias, marítimas, aduanales, sanitarias, migratorias y en general a las que deban actuar para el control y vigilancia de la operación de los bienes concesionados, las máximas facilidades que requieran para el ejercicio de sus funciones.

Asimismo, dará aviso inmediato a la autoridad competente, sobre cualquier anomalía o violación a las disposiciones legales o administrativas aplicables.

DECIMOPRIMERA. Cobros a terceros mediante contrato. Los cobros por el uso de la infraestructura como son el atraque, embarque y desembarque, así como los relativos a los servicios necesarios para la operación de los bienes concesionados, se fijarán en los contratos que al efecto celebre La Concesionaria con terceros.

DECIMOSEGUNDA. Garantía de cumplimiento. La Concesionaria se obliga a presentar dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha del presente título, la póliza original que acredite fehacientemente el otorgamiento de fianza por $8’000,000.00 (ocho millones de pesos 00/100 M.N.), que expida una institución afianzadora autorizada, conforme a las leyes mexicanas, a favor de la Tesorería de la Federación y a disposición de La Secretaría, mediante la cual se garantice expresamente el cumplimiento de las obligaciones que se especifican en las presentes condiciones y, en su oportunidad, la reversión de los bienes concesionados.

Dicha fianza se actualizará anualmente, por parte de La Concesionaria, de acuerdo con el incremento del valor de los bienes concesionados, conforme a las actualizaciones o nuevos avalúos que se efectúen según lo previsto en el presente título, en la inteligencia de que, las pólizas que a tal efecto se renueven, La Concesionaria las entregará a La Secretaría en un término de cinco días hábiles, contados a partir de ese evento.

Para la actualización anual se aplicará una fórmula análoga a la prevista en el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación, aplicable a créditos fiscales; en tanto que los nuevos avalúos, deberán practicarse cada cinco años por la Comisión

de Avalúos de Bienes Nacionales o perito valuador independiente registrado en dicha Comisión o en la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.

DECIMOTERCERA. Contraprestación. La Concesionaria pagará al Gobierno Federal, ante las oficinas autorizadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el aprovechamiento a que se refiere el artículo 37 de la Ley de Puertos, como contraprestación única por el uso y aprovechamiento de las áreas, obras e instalaciones concesionadas, de acuerdo con lo siguiente:

I. Durante el primer año del periodo de vigencia de la concesión, pagará el 6% sobre el valor comercial de los bienes concesionados, conforme al avalúo que emita la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales o algún perito valuador independiente registrado en dicha Comisión o en la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, sin considerar la zona marítima operacional no ocupada;

II. A partir del segundo año pagará anualmente 7.5% anual sobre dicho valor;

III. Pagará el costo del avalúo;

IV. El valor determinado de los bienes concesionados, se actualizará anualmente en los términos del artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación;

V. Cada cinco años como máximo deberá practicarse un nuevo avalúo, que considerará los bienes como originalmente se concesionaron, sin incluir las mejoras y adiciones que se hubieren efectuado durante la vigencia de la concesión;

VI. La contraprestación se pagará en doce exhibiciones proporcionales, a más tardar el 17 de cada mes, por mensualidades vencidas;

VII. Los pagos se harán en los formatos autorizados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;

VIII. Acreditará los pagos de la contraprestación, a satisfacción de La Secretaría, dentro de los cinco días hábiles siguientes a su realización;

IX. Observará las indicaciones expresadas en los oficios a que se alude en el punto IX del capítulo de antecedentes, así como cualesquiera instrucciones posteriores que sobre el particular haya emitido o emita la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y

X. Pagará la tasa que esté vigente, de acuerdo con la ley aplicable para cada ejercicio.

DECIMOCUARTA. Obligaciones fiscales. Independientemente de la contraprestación establecida en la condición anterior, La Concesionaria pagará a la Federación los derechos de otorgamiento, registro, señalamiento marítimo, aprovechamientos y cualesquiera obligaciones de carácter fiscal que establezcan las leyes aplicables. El cumplimiento de estas obligaciones fiscales lo acreditará La Concesionaria ante La Secretaría, dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha en que se efectúen los pagos.

DECIMOQUINTA. Delegado. La Secretaría podrá designar a un delegado honorario de la capitanía a propuesta de La Concesionaria, el cual actuará en los términos de los artículos 50, 51 y 52 del Reglamento de la Ley de Puertos. Una vez que sea designado, el concesionario indicará el área reservada para que desarrolle sus funciones.

DECIMOSEXTA. Verificación. La Secretaría podrá, en todo tiempo, verificar el estado físico y el funcionamiento de las áreas, obras, instalaciones y servicios concesionados, así como el grado de cumplimiento de los compromisos establecidos en este título, hacer la evaluación correspondiente y, en su caso, ordenar las medidas que estime necesarias. Para tales efectos, La Concesionaria deberá dar las máximas facilidades a los representantes de La Secretaría, quienes intervendrán en los términos de las disposiciones legales y administrativas aplicables. Lo mismo se observará cuando se trate de la intervención de las unidades de verificación a que se refiere la Ley de Puertos y sus reglamentos, en cuyo caso, los gastos de verificación serán cubiertos por La Concesionaria.

DECIMOSEPTIMA. Información estadística y contable. La Concesionaria se obliga a mantener registros estadísticos sobre las operaciones y movimientos portuarios en las áreas concesionadas, incluidos los relativos a volumen y frecuencia de las operaciones, indicadores de eficiencia y productividad en general y a darlos a conocer a La Secretaría en los términos y formatos determinados por ésta. La Secretaría podrá solicitar a La Concesionaria, en todo tiempo, la información contable que al efecto requiera.

DECIMOCTAVA. Procedimiento administrativo de ejecución. La Concesionaria se someterá al procedimiento administrativo de ejecución establecido en el Código Fiscal de la Federación, para el caso de incumplimiento a cualquiera de sus obligaciones de carácter fiscal derivadas de la presente Concesión, sin perjuicio de que La Secretaría ejerza los demás actos de autoridad que tenga atribuidos o haga valer las pretensiones de que sea titular.

DECIMONOVENA. Derechos reales. Esta Concesión no crea en favor de La Concesionaria derechos reales ni le confiere acción posesoria provisional o definitiva sobre los bienes concesionados.

VIGESIMA. Gravámenes. La Concesionaria podrá constituir gravámenes a favor de terceros sobre las obras e instalaciones, materia de la presente Concesión, en los términos del artículo 31 de la Ley de Puertos y de las demás disposiciones legales aplicables. En ningún caso podrán gravarse los bienes del dominio público de la Federación, que se confieren a La Concesionaria para su uso y aprovechamiento.

VIGESIMO PRIMERA. Periodo de vigencia. La presente Concesión estará vigente por veinte años a partir de la fecha de firma de este título. La concesión no se entenderá prorrogada al término de su vigencia, por el simple hecho de que La Concesionaria continúe ocupando el área y siga cubriendo el pago de los derechos correspondientes.

VIGESIMO SEGUNDA. Substitución por contrato de cesión parcial de derechos. En caso de que La Secretaría otorgue a una sociedad mercantil mexicana, concesión para la administración portuaria integral del puerto de Rosarito, que comprenda los bienes materia de este título, La Concesionaria deberá celebrar con aquélla un contrato de cesión parcial de derechos, mismo que substituirá a la presente Concesión y deberá otorgarse dentro de noventa días naturales a partir de la fecha en que inicie operaciones la citada sociedad. En el contrato a que se refiere el párrafo anterior, se respetarán los derechos que se

adquieran bajo este título, así como los plazos, condiciones y contraprestación que haya fijado la Secretaría de Hacienda y Crédito Público por el uso y aprovechamiento de las áreas, obras, instalaciones y servicios concesionados, que deberá pagar La Concesionaria a la administración portuaria integral.

VIGESIMO TERCERA. Terminación. La presente Concesión terminará por cualquiera de los supuestos prescritos por el artículo 32 de la Ley de Puertos.

VIGESIMO CUARTA. Causas de revocación. La presente Concesión podrá ser revocada mediante declaración administrativa que emita La Secretaría, en los términos del artículo 34 de la Ley de Puertos, por cualquiera de las siguientes causas:

I. No cumplir con el objeto, obligaciones y condiciones establecidas en el presente título;

II. Dar al bien objeto de la concesión, un uso distinto al autorizado o no usarlo, de acuerdo con lo dispuesto por la Ley;

III. No ejercer los derechos conferidos en la presente Concesión durante un lapso mayor de seis meses;

IV. Interrumpir la operación total o parcialmente, sin causa justificada;

V. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de su operación;

VI. Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros operadores, prestadores de servicios o permisionarios que tengan derecho a ello;

VII. Ceder o transferir la concesión o los derechos en ella conferidos, sin autorización previa y por escrito de La Secretaría;

VIII. Ceder, hipotecar, gravar o transferir la concesión, los derechos en ella conferidos o los bienes concesionados a algún gobierno o estado extranjero o admitir a éstos como socios;

IX. No conservar y mantener debidamente los bienes concesionados;

X. Modificar o alterar substancialmente la naturaleza o condiciones de los bienes concesionados, sin autorización de La Secretaría;

XI. No cubrir puntualmente la contraprestación o incumplir las obligaciones fiscales establecidas en este título;

XII. No otorgar o no mantener en vigor y actualizada la garantía de cumplimiento de esta Concesión o los seguros a que se refiere este título;

XIII. Incumplir las disposiciones legales o administrativas aplicables en materia ecológica y las determinaciones de autoridad competente;

XIV. No obtener la autorización de impacto ambiental en la forma y términos a que se alude en la condición segunda, y

XV. Incumplir de manera reiterada cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en las disposiciones legales o administrativas aplicables, en particular las que deriven a cargo de La Concesionaria del texto de los artículos 45 a 55 del Reglamento de la Ley de Puertos y del presente título.

VIGESIMO QUINTA. Reversión. Al concluir la vigencia de esta Concesión, los bienes del dominio público concesionados revertirán a la Federación en buen estado operativo, sin costo alguno y libres de gravámenes, responsabilidades o limitaciones. No se requerirá declaratoria previa para que opere la reversión, de manera que en el caso antes precisado, La Concesionaria entregará a La Secretaría los bienes concesionados, lo que se asentará en el acta administrativa que al efecto se levante, dentro de los treinta días naturales siguientes a la conclusión del periodo de vigencia de la concesión o antes, si existe causa de terminación anticipada. En caso contrario, La Secretaría tomará posesión de los bienes revertidos en forma directa, sin perjuicio de las responsabilidades penales, fiscales o de otra índole en que pudiera incurrir La Concesionaria, conforme a los artículos 96 y 98 de la Ley General de Bienes Nacionales.

VIGESIMO SEXTA. Transferencia de dominio. Las construcciones e instalaciones portuarias que ejecute La Concesionaria en virtud de la presente Concesión, se considerarán de su propiedad durante la vigencia de la misma, pero al término de ésta, inclusive, por revocación, pasarán al dominio de la Nación, sin costo alguno y libres de todo gravamen. Al término de su vigencia, La Concesionaria estará obligada a proceder, previamente a la entrega de los bienes y, por su cuenta y costo, a la demolición y remoción de aquellas obras e instalaciones que hubiese ejecutado y que, por sus condiciones, ya no sean de utilidad a juicio de La Secretaría. Las obras e instalaciones que se realicen en el área concesionada, sin autorización de La Secretaría, se perderán en beneficio de la Nación.

VIGESIMO SEPTIMA. Notificación. Cualesquiera diligencia o notificación que se relacione con lo establecido en este título, se entenderán válidas y eficaces si se practican en el domicilio de La Concesionaria que se precisa en el capítulo de antecedentes, en tanto no dé conocimiento a La Secretaría, de manera fehaciente, de que hubiese cambiado de domicilio.

VIGESIMO OCTAVA. Legislación aplicable. La presente Concesión se regirá por las disposiciones contenidas en la Ley de Puertos, sus Reglamentos, las Normas Oficiales Mexicanas y los demás ordenamientos aplicables vigentes. Para el evento de que las disposiciones variaren de cualquier manera en el futuro, La Concesionaria acepta que sus derechos y obligaciones se regirán por los nuevos preceptos, desde el momento en que entren en vigor y que el contenido del presente título, se entenderá reformado en el sentido de los mismos, sin necesidad de que La Secretaría modifique su texto, aunque podrá hacerlo si lo estima conveniente.

VIGESIMO NOVENA. Revisión de condiciones. Las condiciones establecidas en el presente título, podrán revisarse y modificarse cuando se dé el supuesto previsto en el segundo párrafo de la condición anterior, cuando se solicite prórroga de la concesión, ampliación de la misma o por acuerdo entre La Secretaría y La Concesionaria. Lo anterior, siempre que no se altere el objeto ni cambie el titular de la concesión.

TRIGESIMA. Publicación. La Concesionaria deberá tramitar a su costa, la publicación de la presente Concesión en el **Diario Oficial de la Federación** y acreditarlo fehacientemente ante La Secretaría, dentro de un plazo de treinta días naturales a partir de la fecha de este título.

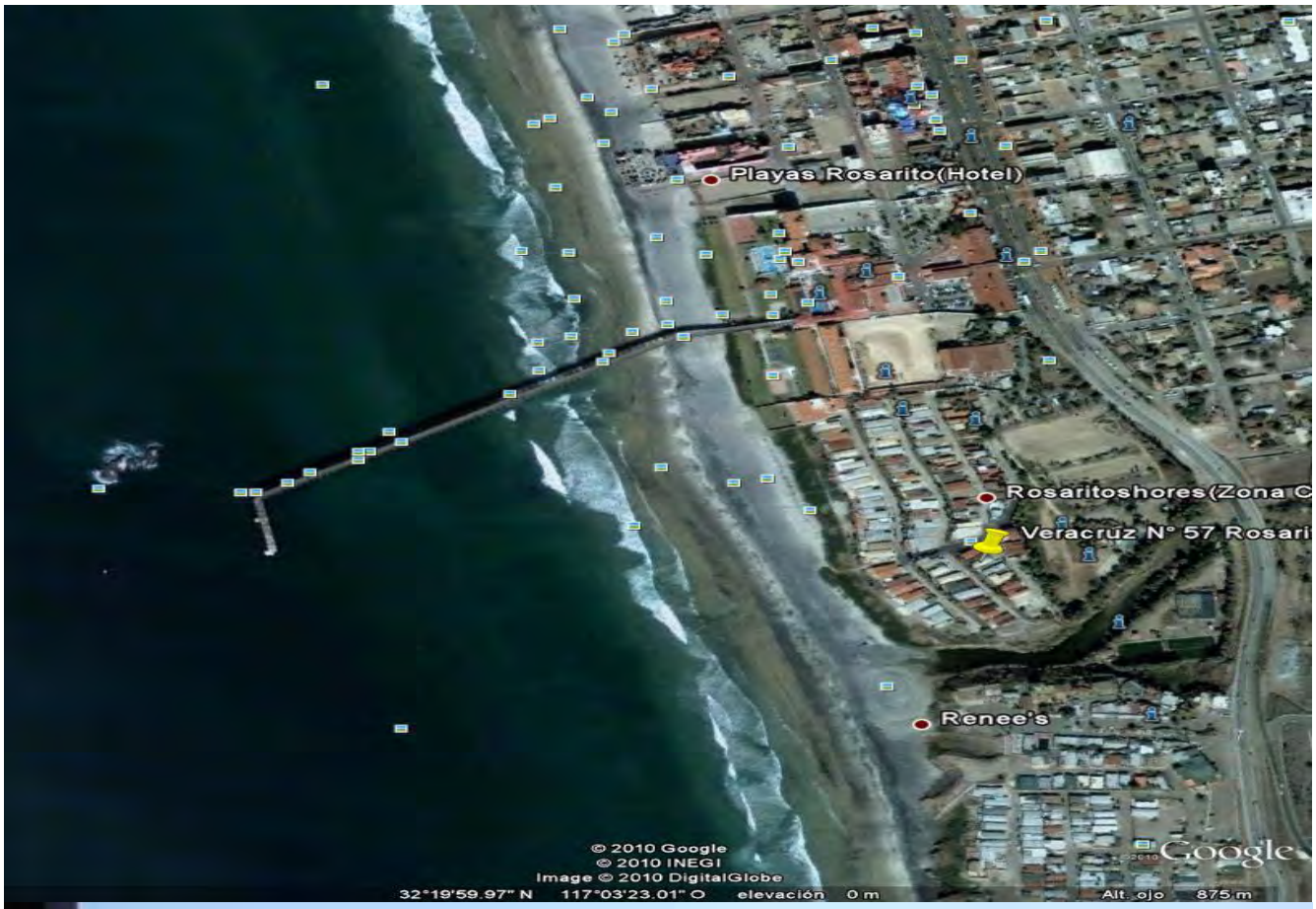
TRIGESIMO PRIMERA. Jurisdicción. Para las controversias que no corresponda resolver administrativamente a La Secretaría respecto de la presente Concesión, La Concesionaria se someterá a los Tribunales Federales competentes en la Ciudad de México, Distrito Federal, por lo que renuncia al fuero que pudiera corresponderle en razón de su domicilio presente o futuro.

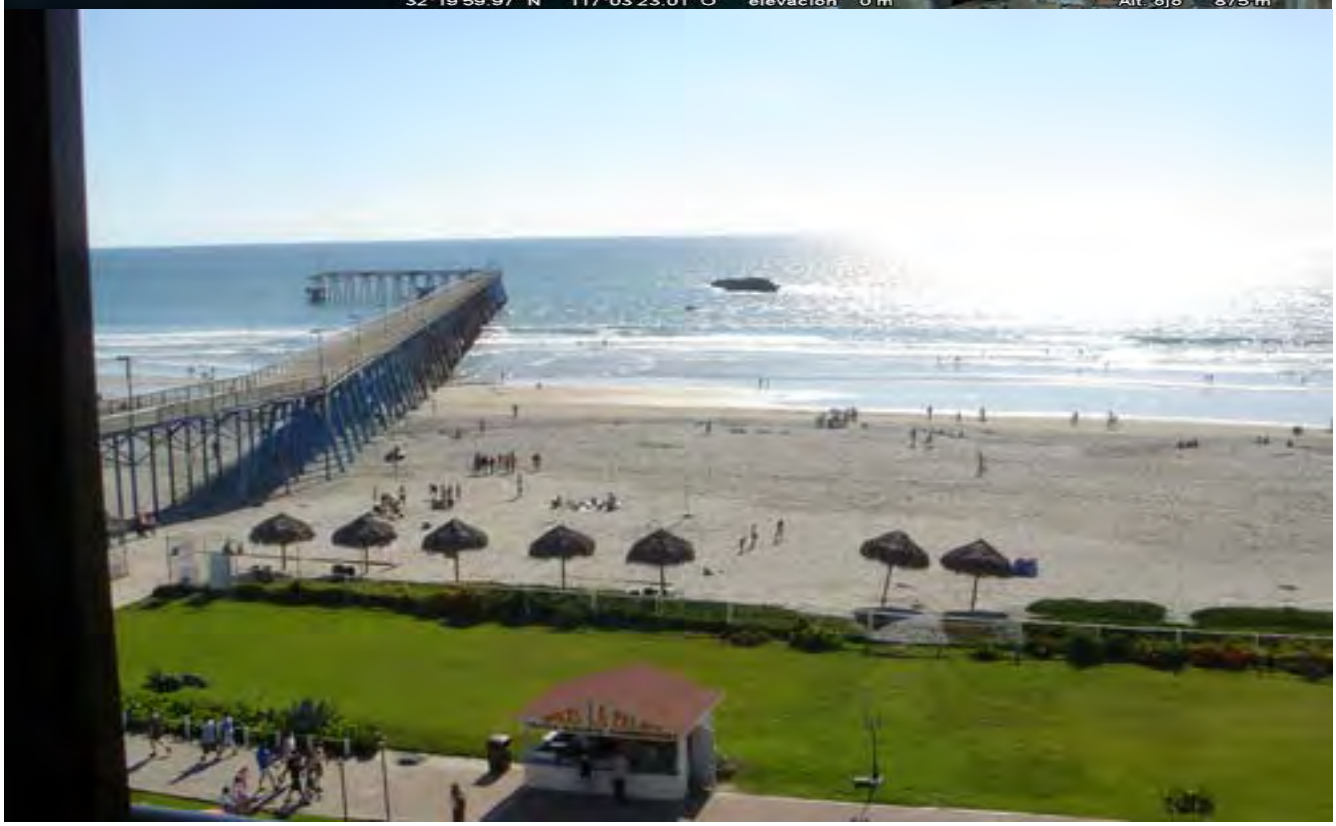
TRIGESIMO SEGUNDA. Aceptación. El ejercicio de los derechos derivados de esta Concesión, implica la aceptación incondicional de sus términos por La Concesionaria.

Se emite este título por triplicado, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los doce días del mes de marzo de mil novecientos noventa y ocho.- Por la Secretaría: el Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Carlos Ruiz Sacristán**.- Rúbrica.- Por la Concesionaria: el Apoderado Legal, **Hugo E. Torres Chabert**.- Rúbrica.

(R.- 00986)

Anexo 10. Vista Aérea y Lateral del Farallón.





Anexo 11. Reglamento Sanitario Internacional

Artículo 20 Aeropuertos y puertos

1. Los Estados Partes designarán los aeropuertos y puertos en que se crearán las capacidades previstas en el anexo 1.
2. Los Estados Partes se asegurarán de que los certificados de exención del control de sanidad a bordo y los certificados de control de sanidad a bordo se expiden de conformidad con las prescripciones del artículo 39 y el modelo que figura en el anexo 3.
3. Cada Estado Parte enviará a la OMS una lista de los puertos autorizados a ofrecer:
   a) la expedición de certificados de control de sanidad a bordo y la prestación de los servicios a que se hace referencia en los anexos 1 y 3; o
   b) la expedición de certificados de exención del control de sanidad a bordo únicamente; y
   c) la prórroga del certificado de exención del control de sanidad a bordo por un periodo de un mes hasta la llegada de la embarcación al puerto en el que el certificado pueda ser recibido.

   Cada Estado Parte comunicará a la OMS los cambios que se produzcan en la situación de los puertos enumerados en la lista. La OMS publicará la información recibida con arreglo a este párrafo.
4. La OMS podrá certificar, a petición del Estado Parte interesado y después de practicar las averiguaciones del caso, que un aeropuerto o un puerto situado en su territorio reúne las condiciones a que se hace referencia en los párrafos 1 y 3 del presente artículo. En consulta con el Estado Parte, la OMS podrá revisar periódicamente esas certificaciones.
5. La OMS, en colaboración con organizaciones intergubernamentales y órganos internacionales competentes, elaborará y publicará directrices relativas a la expedición de certificados por aeropuertos y puertos de conformidad con el presente artículo. La OMS también publicará la lista de aeropuertos y puertos certificados.

Artículo 22 Función de las autoridades competentes

1. Las autoridades competentes:
   a) se encargarán de vigilar los equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales y restos humanos que salgan y lleguen de zonas afectadas, para que se mantengan en condiciones que impidan la presencia de fuentes de infección o contaminación, incluidos vectores y reservorios;
   b) se asegurarán, en la medida de lo posible, de que las instalaciones utilizadas por los viajeros en los puntos de entrada se mantienen en buenas condiciones higiénicas y exentas de fuentes de infección o contaminación, incluidos vectores y reservorios;
   c) se encargarán de supervisar toda desratización, desinfección, desinsectación o descontaminación de equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales y restos humanos, así como las medidas sanitarias aplicadas a las personas, según proceda de conformidad con el presente Reglamento;
   d) notificarán a los operadores de medios de transporte, con la mayor antelación posible, su intención de someter un medio de transporte a medidas de control y, cuando sea posible, les informarán por escrito sobre los métodos que se utilizarán;
   e) se encargarán de supervisar la eliminación y la evacuación higiénica del agua o los alimentos contaminados, las deyecciones humanas o animales, las aguas residuales y cualquier otra materia contaminada de un medio de transporte;
   f) adoptarán todas las medidas practicables compatibles con el presente Reglamento para vigilar y controlar la evacuación por las embarcaciones de aguas residuales,

desperdicios, agua de lastre y otras materias potencialmente patógenas que puedan contaminar las aguas de un puerto, un río, un canal, un estrecho, un lago u otras vías navegables internacionales;

g) se encargarán de supervisar a los prestadores de servicios para los viajeros, equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales y restos humanos en los puntos de entrada, incluso practicando inspecciones y exámenes médicos según proceda; *h*) habrán previsto medidas de contingencia para afrontar eventos de salud pública inesperados; e

i) se comunicarán con el Centro Nacional de Enlace para el RSI acerca de las medidas de salud pública pertinentes adoptadas de conformidad con el presente Reglamento.

2. Las medidas sanitarias recomendadas por la OMS respecto de los viajeros, equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales y restos humanos procedentes de una zona afectada podrán volver a aplicarse si se dispone de indicios verificables y/o pruebas de que las medidas aplicadas a la salida de la zona afectada no han surtido efecto.
3. Los procedimientos sanitarios de desinsectación, desratización, desinfección, descontaminación y de otro tipo se aplicarán evitando que causen lesiones y, en la medida de lo posible, molestias a las personas, o repercutan en el entorno de modo que afecten a la salud pública o dañen equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías o paquetes postales.

TÍTULO V - MEDIDAS DE SALUD PÚBLICA
Capítulo I - Disposiciones generales

Artículo 23 Medidas sanitarias a la llegada o la salida

1. Sin perjuicio de los acuerdos internacionales aplicables y de lo dispuesto en los artículos pertinentes del presente Reglamento, un Estado Parte podrá exigir, con fines de salud pública, a la llegada o la salida:
   a) a los viajeros:
      i) información sobre su destino para poder tomar contacto con ellos;
      ii) información sobre su itinerario, para averiguar si han estado en una zona afectada o sus proximidades, o sobre otros posibles contactos con una infección o contaminación antes de la llegada, así como el examen de los documentos sanitarios de los viajeros que prescriba el presente Reglamento; y/o
      iii) un examen médico no invasivo lo menos intrusivo posible que permita lograr el objetivo de salud pública;
   b) la inspección de equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales y restos humanos.
2. Sobre la base de las pruebas obtenidas mediante las medidas previstas en el párrafo 1 del presente artículo, o por otros medios, sobre la existencia de un riesgo para la salud pública, los Estados Partes podrán aplicar medidas adicionales de salud de conformidad con el presente Reglamento, en particular en relación con viajeros sospechosos o afectados, según el caso, el examen médico lo menos intrusivo e invasivo posible que permita lograr el objetivo de salud pública consistente en prevenir la propagación internacional de enfermedades.
3. No se realizará ningún examen médico ni se procederá a ninguna vacunación ni se adoptará ninguna medida profiláctica ni sanitaria en virtud del presente Reglamento sin el consentimiento informado previo y explícito del viajero o de sus padres o tutores, con la salvedad de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 31, y de conformidad con la legislación y las obligaciones internacionales del Estado Parte.

4. Los viajeros que deban ser vacunados o recibir medidas profilácticas en virtud del presente Reglamento, o sus padres o tutores, serán informados de los posibles riesgos relacionados con la vacunación o la no vacunación y con la aplicación o no aplicación de medidas profilácticas de conformidad con la legislación y las obligaciones internacionales del Estado Parte. Los Estados Partes informarán al personal médico de estos requisitos de conformidad con su respectiva legislación.
5. Sólo se llevarán a cabo exámenes médicos o se someterá a los viajeros a protocolos médicos, vacunas u otras medidas profilácticas que entrañen un riesgo de transmisión de enfermedades si ello se hace de conformidad con normas de seguridad reconocidas nacionalmente o internacionalmente para reducir al mínimo ese riesgo.

Capítulo II - Disposiciones especiales relativas a los medios de transporte y los operadores de medios de transporte

Artículo 24 Operadores de medios de transporte

1. Los Estados Partes adoptarán todas las medidas practicables que sean compatibles con el presente Reglamento para asegurarse de que los operadores de medios de transporte:
   a) cumplen las medidas sanitarias recomendadas por la OMS y adoptadas por ellos;
   b) informan a los viajeros de las medidas sanitarias recomendadas por la OMS y adoptadas por los Estados Partes para su aplicación a bordo; y
   c) mantienen permanentemente los medios de transporte a su cargo libres de fuentes de infección o contaminación, incluidos vectores y reservorios.
   Se podrá exigir la aplicación de medidas de control de las fuentes de infección o contaminación si se descubren pruebas de su presencia.
2. En el anexo 4 figuran las disposiciones particulares relativas a los medios de transporte y los operadores de medios de transporte a que se refiere el presente artículo. En el anexo 5 figuran las medidas concretas aplicables a los medios de transporte y a los operadores de medios de transporte con respecto a las enfermedades trasmitidas por vectores.

Artículo 25 Embarcaciones y aeronaves en tránsito

Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 27 y 43, o salvo que lo autoricen los acuerdos internacionales aplicables, ningún Estado Parte aplicará medida sanitaria alguna:

a) a las embarcaciones que, no procediendo de una zona afectada, transiten por un canal u otra vía de navegación dentro del territorio de un Estado Parte en ruta hacia un puerto situado en el territorio de otro Estado.
La autoridad competente permitirá, bajo su vigilancia, el aprovisionamiento de combustible, agua, víveres y suministros;

b) a las embarcaciones que naveguen por sus aguas jurisdiccionales sin atracar en un puerto ni fondear en la costa; y

c) a las aeronaves en tránsito en un aeropuerto bajo su jurisdicción, con la salvedad de que éstas podrán ser obligadas a permanecer en una zona determinada del aeropuerto sin efectuar embarques o desembarques ni carga o descarga. No obstante, bajo la supervisión de las autoridades competentes, esas aeronaves se podrán aprovisionar de combustible, agua, víveres y suministros.

Artículo 27 Medios de transporte afectados

1. Cuando a bordo de un medio de transporte se hallen signos o síntomas clínicos e información basada en hechos o pruebas de un riesgo para la salud pública, incluidas fuentes de infección o contaminación, la autoridad competente considerará que el medio de transporte está afectado y podrá:

a) desinfectar, descontaminar, desinsectar o desratizar el medio de transporte, según proceda, o hacer que estas medidas sean aplicadas bajo su supervisión; y

b) decidir en cada caso la técnica que se empleará para garantizar un nivel adecuado de control del riesgo para la salud pública según lo previsto en el presente Reglamento. Cuando existan métodos o materiales aconsejados por la OMS para estos procedimientos, serán éstos los que se utilicen, a menos que la autoridad competente determine que otros métodos son igualmente seguros y fiables.

De ser necesario, la autoridad competente podrá adoptar medidas sanitarias adicionales, incluso el aislamiento de los medios de transporte, para impedir la propagación de la enfermedad. Dichas medidas adicionales se notificarán al Centro Nacional de Enlace para el RSI.

2. Si la autoridad competente en el punto de entrada no está en condiciones de aplicar las medidas de control prescritas en este artículo, se podrá permitir la partida del medio de transporte con sujeción a las condiciones siguientes:

   a) cuando se produzca la salida, la autoridad competente facilitará la información a que se hace referencia en el apartado *b*) a la autoridad competente del siguiente punto de entrada conocido; y

   b) si se trata de una embarcación, se anotarán en el certificado de control de sanidad a bordo las pruebas encontradas y las medidas de control exigidas.

   La autoridad competente permitirá, bajo su vigilancia, el aprovisionamiento de combustible, agua potable, víveres y suministros.

3. Un medio de transporte que se haya considerado afectado dejará de considerarse como tal si la autoridad competente se ha cerciorado:

   a) de que se han aplicado efectivamente las medidas previstas en el párrafo 1 del presente artículo; y

   b) de que las condiciones a bordo no constituyen un riesgo para la salud pública.

Artículo 28 Embarcaciones y aeronaves en puntos de entrada

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 43 o de lo previsto en los acuerdos internacionales aplicables, no se podrá negar a una embarcación o una aeronave el acceso a un punto de entrada por motivos de salud pública. Ello no obstante, si el punto de entrada no dispone de medios para la aplicación de las medidas sanitarias contempladas en el presente Reglamento, se podrá ordenar a la embarcación o la aeronave que prosiga el viaje, por su cuenta y riesgo, hasta el punto de entrada apropiado más cercano que convenga para el caso, salvo que la embarcación o la aeronave tengan un problema operativo que haga inseguro ese desvío.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 43 o de lo previsto en los acuerdos internacionales aplicables, los Estados Partes no denegarán la libre plática a las embarcaciones o aeronaves por razones de salud pública; en particular, no denegarán el embarque o desembarque, la carga o descarga de mercancías o cargas, ni el abastecimiento de combustible, agua, víveres y suministros. Los Estados Partes podrán supeditar el otorgamiento de la libre plática a una inspección y, si se descubre a bordo una fuente de infección o contaminación, a la aplicación de las medidas necesarias de desinfección, descontaminación, desinsectación o desratización, o de otras medidas necesarias para prevenir la propagación de la infección o contaminación.
3. Siempre que sea posible y a reserva de lo dispuesto en el párrafo anterior, los Estados Partes autorizarán la libre plática por radio u otro medio de comunicación a una embarcación o aeronave cuando, sobre la base de la información que facilite antes de su llegada, consideren que no provocará la introducción o propagación de enfermedades.

4. Los capitanes de embarcaciones y los pilotos de aeronaves, o sus representantes, pondrán en conocimiento de las autoridades de los puertos y aeropuertos de destino, con la mayor antelación posible a la llegada, todo caso de enfermedad con signos de naturaleza infecciosa o prueba de riesgo para la salud pública a bordo tan pronto como el capitán o piloto tengan conocimiento de dicha enfermedad o riesgo. Esta información será transmitida de inmediato a la autoridad competente del puerto o aeropuerto. En caso de urgencia, el capitán o piloto comunicará la información directamente a la autoridad competente del puerto o aeropuerto.
5. En caso de que una aeronave o embarcación sospechosa o afectada aterrice o atraque, por motivos ajenos a la voluntad del piloto de la aeronave o el capitán de la embarcación, en otro lugar que no sea el aeropuerto o el puerto en que debía hacerlo, se seguirá el procedimiento siguiente:
   a) el piloto de la aeronave o el capitán de la embarcación, o cualquier otra persona al mando de la misma, procurará por todos los medios comunicarse sin tardanza con la autoridad competente más próxima;
   b) la autoridad competente, tan pronto como haya recibido aviso del aterrizaje, podrá aplicar las medidas sanitarias recomendadas por la OMS u otras medidas sanitarias contempladas en el presente Reglamento;
   c) salvo que sea necesario por motivos urgentes o a efectos de comunicación con la autoridad competente, ningún pasajero a bordo de la aeronave o de la embarcación podrá alejarse del lugar de aterrizaje o de atraque, ni se retirará de ese lugar carga alguna, a menos que la autoridad competente lo autorice; y
   d) una vez cumplidas todas las medidas exigidas por la autoridad competente, la aeronave o la embarcación podrá, por lo que atañe a las medidas sanitarias, dirigirse al aeropuerto o al puerto en el que hubiera debido aterrizar o atracar, o, si por razones técnicas no puede hacerlo, a otro aeropuerto o puerto que convenga para el caso.
6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente artículo, los capitanes de embarcaciones y los pilotos de aeronaves podrán adoptar las medidas de urgencia que sean necesarias para la salud y la seguridad de los viajeros a bordo.
   Tan pronto como sea posible, informarán a la autoridad competente de las medidas que hayan adoptado de conformidad con el presente párrafo.

Artículo 29 Camiones, trenes y autocares civiles en puntos de entrada

En consulta con los Estados Partes, la OMS elaborará principios orientadores sobre la aplicación de medidas sanitarias a camiones, trenes y autocares civiles en puntos de entrada y pasos fronterizos terrestres.

Capítulo III - Disposiciones especiales relativas a los viajeros

Artículo 30 Viajeros sometidos a observación de salud pública

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 43 o salvo que lo autoricen los acuerdos internacionales aplicables, los viajeros sospechosos que a la llegada sean sometidos a observación de salud pública podrán continuar su viaje internacional si no suponen un riesgo inminente para la salud pública y si el Estado Parte informa a la autoridad competente en el punto de entrada en destino, de conocerse este último, de su prevista llegada. A su llegada, el viajero deberá informar a esa autoridad.

Artículo 31 Medidas sanitarias relacionadas con la entrada de viajeros

1. No se exigirá un examen médico invasivo, la vacunación ni otras medidas profilácticas como condición para la entrada de viajeros en el territorio de un Estado Parte; no obstante, sin

perjuicio de lo dispuesto en los artículos 32, 42 y 45, el presente Reglamento no impide que los Estados Partes exijan un examen médico, la vacunación u otras medidas profilácticas, o certificado de vacunación o prueba de la aplicación de otras medidas profilácticas, en los casos siguientes:

a) cuando sea necesario para determinar si existe un riesgo para la salud pública;
b) como condición para la entrada de viajeros que pretenden solicitar una residencia temporal o permanente;
c) como condición para la entrada de viajeros de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 o en los anexos 6 y 7; o
d) cuando se efectúen de conformidad con lo dispuesto en el artículo 23.

2. Si un viajero al que un Estado Parte puede exigir un examen médico, la vacunación u otras medidas profilácticas de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo no da su consentimiento para tales medidas o se niega a facilitar la información o los documentos a que hace referencia el párrafo 1(*a*) del artículo 23, el Estado Parte de que se trate podrá denegar, de conformidad con los artículos 32, 42 y 45, la entrada de ese viajero. Si hay pruebas de un riesgo inminente para la salud pública, el Estado Parte, de conformidad con su legislación nacional y en la medida necesaria para controlar ese riesgo, podrá obligar al viajero, con arreglo al párrafo 3 del artículo 23, a someterse a lo siguiente:
   a) el examen médico lo menos invasivo e intrusivo posible que permita lograr el objetivo de salud pública;
   b) la vacunación u otra medida profiláctica; o bien
   c) otras medidas sanitarias reconocidas que impidan o controlen la propagación de la enfermedad, con inclusión del aislamiento, la cuarentena o el sometimiento del viajero a observación de salud pública.

Artículo 32 Trato dispensado a los viajeros

Cuando los Estados Partes apliquen medidas sanitarias de conformidad con el presente Reglamento, tratarán a los viajeros respetando su dignidad, sus derechos humanos y sus libertades fundamentales y reducirán al mínimo las molestias o inquietudes asociadas con tales medidas, lo que incluirá:

a) tratar a todos los viajeros con cortesía y respeto;
b) tener en cuenta las consideraciones de género, socioculturales, étnicas y religiosas de importancia para los viajeros; y
c) proporcionar u ocuparse de que tengan alimentos adecuados y agua, instalaciones y vestimenta apropiados, proteger el equipaje y otras pertenencias, ofrecer un tratamiento médico adecuado, medios para las comunicaciones necesarias en lo posible en un idioma que entiendan, y otras medidas adecuadas para los viajeros que estén en cuarentena, aislados o sometidos a exámenes médicos u otros procedimientos relacionados con objetivos de salud pública.

TÍTULO VI - DOCUMENTOS SANITARIOS

Artículo 35 Disposición general

En el tráfico internacional no se exigirán otros documentos sanitarios que los previstos en el presente Reglamento o en las recomendaciones formuladas por la OMS, aunque debe tenerse en cuenta, sin embargo, que este artículo no se aplicará a los viajeros que soliciten residencia temporal o permanente ni a las prescripciones sobre la documentación de la salubridad de las mercancías o cargas objeto de comercio internacional contenidas en los acuerdos internacionales pertinentes. A condición de que cumpla con los requisitos establecidos en el

artículo 23, la autoridad competente podrá pedir que se cumplimenten formularios sobre datos de contacto y cuestionarios sobre la salud de los viajeros.

Artículo 36 Certificados de vacunación u otras medidas profilácticas

1. Las vacunas y los tratamientos profilácticos que se administren a los viajeros en cumplimiento de lo prescrito en el presente Reglamento o en las recomendaciones pertinentes, así como los certificados correspondientes, se ajustarán a las disposiciones del anexo 6 y, cuando proceda, del anexo 7 por lo que respecta a determinadas enfermedades.
2. No se denegará la entrada a los viajeros en posesión de un certificado de vacunación o de otro tratamiento profiláctico expedido de conformidad con lo dispuesto en el anexo 6 y, cuando proceda, en el anexo 7, como consecuencia de la enfermedad a la que se refiera el certificado, incluso cuando procedan de una zona afectada, a menos que la autoridad competente tenga indicios verificables y/o pruebas para pensar que la vacunación u otro tratamiento profiláctico no haya resultado eficaz.

Artículo 37 Declaración Marítima de Sanidad

1. Antes de la llegada al primer puerto de escala en el territorio de un Estado Parte, el capitán de una embarcación averiguará cuál es el estado de salud a bordo y, salvo en los casos en que ese Estado Parte no lo exija, cumplimentará y entregará a su llegada, o antes de la llegada si la embarcación está equipada a ese efecto y el Estado Parte exige la entrega por adelantado, una Declaración Marítima de Sanidad, refrendada por el médico de a bordo si lo hubiere, a la autoridad competente del citado puerto.
2. El capitán de la embarcación, o el médico de a bordo si lo hubiere, facilitará toda la información que pida la autoridad competente sobre las condiciones de sanidad a bordo durante una travesía internacional.
3. La Declaración Marítima de Sanidad se ajustará al modelo del anexo 8.
4. Los Estados Partes podrán:
   a) eximir de la presentación de la Declaración Marítima de Sanidad a todas las embarcaciones que arriben; o
   b) exigir la presentación de la Declaración Marítima de Sanidad en virtud de una recomendación concerniente a las embarcaciones procedentes de zonas afectadas, o bien exigirla a las que por cualquier otro motivo puedan ser portadoras de infección o contaminación.

   Los Estados Partes deberán comunicar estas prescripciones a los armadores o sus agentes.

Artículo 39 Certificados de sanidad a bordo de una embarcación

1. Los certificados de exención del control de sanidad a bordo y de control de sanidad a bordo tendrán una validez máxima de seis meses. Este periodo podrá prorrogarse un mes más si la inspección o las medidas de control exigidas no pueden realizarse en el puerto.
2. Cuando no se presente un certificado válido de exención del control de sanidad a bordo o un certificado válido de control de sanidad a bordo, o cuando a bordo de una embarcación se hallen pruebas de un riesgo para la salud pública, el Estado Parte podrá proceder conforme a lo previsto en el párrafo 1 del artículo 27.
3. Los certificados a que se refiere el presente artículo se ajustarán al modelo del anexo 3.
4. Siempre que sea posible, las medidas de control se aplicarán cuando la embarcación y las bodegas estén vacías. En el caso de las embarcaciones en lastre, se aplicarán antes de que empiecen las operaciones de carga.
5. Cuando se exijan medidas de control y éstas se hayan cumplido satisfactoriamente, la autoridad competente expedirá un certificado de control de sanidad a bordo, dejando constancia de las pruebas encontradas y las medidas de control adoptadas.

6. En los puertos designados de conformidad con el artículo 20 del presente Reglamento, la autoridad competente podrá expedir certificados de exención del control de sanidad a bordo si se ha cerciorado de que la embarcación está exenta de infección y contaminación, incluidos vectores y reservorios. De ordinario, sólo se expedirá este certificado si la inspección se ha efectuado con la embarcación y las bodegas vacías o cargadas exclusivamente de lastre o de otros materiales que, por su naturaleza o por su estibado, permitan una inspección detenida de las bodegas.
7. Cuando la autoridad competente del puerto donde se hayan aplicado medidas de control sanitario considere que las condiciones en que la operación se ha realizado no permiten obtener un resultado satisfactorio, deberá dejar constancia de ese parecer en el certificado de control de sanidad a bordo.

TÍTULO VII - TASAS SANITARIAS

Artículo 40 Cobro de tasas por las medidas sanitarias relativas a viajeros

1. Excepto en el caso de los viajeros que pretenden obtener residencia temporal o permanente, y sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo, los Estados Partes no percibirán tasa alguna en virtud del presente Reglamento por la aplicación de las siguientes medidas de protección de la salud pública:
   a) por los exámenes médicos previstos en el presente Reglamento, ni por ningún examen suplementario que pueda exigir el Estado Parte de que se trate para conocer el estado de salud del viajero examinado;
   b) por las vacunaciones u otras intervenciones profilácticas practicadas a la llegada de los viajeros, que no sean requisitos publicados o sean requisitos publicados con menos de 10 días de antelación a la administración de las vacunaciones u otras intervenciones profilácticas;
   c) por las medidas apropiadas de aislamiento o cuarentena de los viajeros;
   d) por los certificados expedidos a los viajeros con el fin de especificar las medidas aplicadas y la fecha de aplicación; o
   e) por las medidas sanitarias adoptadas en relación con el equipaje que acompaña a los viajeros.
2. Los Estados Partes podrán cobrar tasas por aplicar medidas sanitarias diferentes de las previstas en el párrafo 1 del presente artículo, incluidas las adoptadas principalmente en beneficio de los viajeros.
3. Cuando se cobren tasas por aplicar a los viajeros las medidas sanitarias previstas en el presente Reglamento, en cada Estado Parte sólo habrá una tarifa para las tasas, y todas ellas:
   a) respetarán esa tarifa;
   b) no excederán del costo efectivo del servicio prestado; y
   c) se cobrarán sin distinción de nacionalidad, domicilio o residencia del viajero de que se trate.
4. La tarifa, y sus posibles enmiendas, habrán de publicarse al menos 10 días antes de su cobro.
5. Ninguna disposición del presente Reglamento impedirá a los Estados Partes reclamar el reembolso de los gastos en que hubieran incurrido para aplicar las medidas sanitarias descritas en el párrafo 1 del presente artículo:
   a) a los operadores o propietarios de medios de transporte en relación con sus empleados; o
   b) a las aseguradoras pertinentes.

6. En ningún caso se denegará a los viajeros o a los operadores de medios de transporte la posibilidad de abandonar el territorio de un Estado Parte porque adeuden las tasas mencionadas en los párrafos 1 ó 2 del presente artículo.

Anexo 12. Modificación al Título de Concesión del 6 de junio de 2000.

MODIFICACION al Título de Concesión otorgado en favor de Banco Internacional, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Bital, como Institución Fiduciaria, para el uso y aprovechamiento de bienes de dominio público de la Federación, consistentes en zona federal marítima para la construcción y operación de una marina y muelle de pesca deportiva, un rompeolas y espigón, localizados en el puerto de Rosarito, B.C.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

MODIFICACION AL TITULO DE CONCESION QUE OTORGO EL EJECUTIVO FEDERAL POR CONDUCTO DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, EN FAVOR DE BANCO INTERNACIONAL, S.A., INSTITUCION DE BANCA MULTIPLE, GRUPO FINANCIERO BITAL, COMO INSTITUCION FIDUCIARIA, REPRESENTADO POR EL C. HUGO E. TORRES CHABERT, EN SU CARACTER DE APODERADO LEGAL, EN ADELANTE LA SECRETARIA Y LA CONCESIONARIA, RESPECTIVAMENTE, PARA EL USO Y APROVECHAMIENTO DE BIENES DE DOMINIO PUBLICO DE LA FEDERACION, CONSISTENTES EN ZONA FEDERAL MARITIMA PARA LA CONSTRUCCION Y OPERACION DE UNA MARINA Y MUELLE DE PESCA DEPORTIVA, UN ROMPEOLAS Y ESPIGON, LOCALIZADOS EN EL PUERTO DE ROSARITO, B.C., AL TENOR DE LOS SIGUIENTES ANTECEDENTES
Y CONDICIONES:

ANTECEDENTES

I. Concesión.- Mediante Título de 12 de marzo de 1998, el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría, otorgó a la Concesionaria concesión, para el uso y aprovechamiento de bienes del dominio público de la Federación, consistentes en 505,675.86 m^2 de zona federal marítima operacional no exclusiva, afectando 12,002.79 m^2 y 2,387.12 m^2, respectivamente, para la construcción y operación de una marina que se integrará con siete peines y un muelle de pesca deportiva; un rompeolas y espigón sur, de uso particular, en el área contigua a la zona federal marítimo terrestre, localizada en el kilómetro 27.2 de la carretera Tijuana-Ensenada, en el puerto de Rosarito, B.C.

II. Solicitud. Mediante escritos de 29 de febrero y 2 de marzo de 2000, la Concesionaria solicitó a la Secretaría, a través de la Dirección General de Puertos, la modificación del objeto señalado en el Título de Concesión, a efecto de cambiar el uso del muelle de pesca deportiva de la marina, por el de terminal portuaria de cruceros, y por consiguiente, la ampliación de la superficie de 2,387.12 m^2 originalmente considerada para afectar un total de 2,897.5 m^2, sin perjuicio del área de 12,002.79 m^2 concesionada para el uso de marina.

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 36 fracciones XIX y XX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 2o., 3o., 4o., 16 fracción IV, 20 fracción II inciso a) y 36 de la Ley de Puertos; 5o. fracción XI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y la condición vigésimonovena del Título de Concesión, se modifica esta última, conforme a lo siguiente:

Primera.- Se modifican el rubro del Título de Concesión y las condiciones primera y el párrafo primero de la decimosegunda, para quedar en los siguientes términos:

"Para usar y aprovechar bienes del dominio público de la Federación, consistentes en 505,675.86 m^2 de zona federal marítima operacional no exclusiva, afectando 12,002.79 m^2 y 2,897.5 m^2, respectivamente, para la construcción y operación de una marina que se integrará con siete peines y una terminal portuaria de cruceros y embarcaciones hasta de 13,800 toneladas de desplazamiento; un rompeolas y espigón sur, de uso particular, en el área contigua a la zona federal marítimo terrestre, localizada a la altura del kilómetro 27.2 de la carretera Tijuana-Ensenada, en el puerto de Rosarito, Estado de Baja California. Las autorizaciones de construcción e inicio de operaciones que emita la Secretaría respecto de la terminal portuaria habrán de considerar las características y bases técnicas que se precisan en el oficio 115.203.257.00 de 2 de marzo de 2000, suscrito por el Director de Obras Marítimas de la Dirección General de Puertos, que se acompaña como anexo único."

> "PRIMERA. Obras e Inversión. La Concesionaria se obliga a efectuar las obras de construcción de la marina, terminal portuaria, rompeolas y espigón sur, en la inteligencia de que la citada marina contará con los servicios e instalaciones a que se refiere el artículo 47 del Reglamento de la Ley de Puertos, por lo que, para tales fines, realizará una inversión aproximada de $190'000,000.00 (CIENTO NOVENTA MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.)."
>
> "DECIMOSEGUNDA.- Garantía de cumplimiento. La Concesionaria se obliga a presentar dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha de la presente Modificación, póliza original que acredite fehacientemente el otorgamiento de fianza por $19'000,000.00 (DIECINUEVE MILLONES DE PESOS 00/100 M.N.), que expida una institución afianzadora autorizada, conforme a las leyes mexicanas, a favor de la Tesorería de la Federación y a disposición de La Secretaría, mediante la cual se garantice expresamente el cumplimiento de las obligaciones que se especifican en las presentes condiciones y en su oportunidad, la reversión de los bienes concesionados.
>
> ..... "

Segunda.- Salvo lo señalado en las condiciones anteriores, continuarán vigentes todas y cada una de las condiciones establecidas en el Título de Concesión del 12 de marzo de 1998, señalado en el antecedente I.

Tercera.- La firma del presente documento por parte de la Concesionaria, implica la aceptación incondicional de sus términos y condiciones.

Cuarta.- El presente instrumento forma parte integrante del Título de Concesión y deberá publicarse en el **Diario Oficial de la Federación**, a costa de la Concesionaria, dentro de un plazo que no excederá de 30 días naturales, contados a partir de la fecha de la presente Modificación.

La presente Modificación se otorga en la Ciudad de México, a los seis días del mes de junio de dos mil.- Por la Secretaría: el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante, firma por suplencia del C. Secretario, con fundamento en las fracciones IX y XVI del artículo 6o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, **Pedro Pablo Zepeda Bermúdez**.- Rúbrica.- Por la Concesionaria: el Apoderado Legal, **Hugo E. Torres Chabert**.- Rúbrica.

(R.- 127321)

Anexo 13. Registro Empresa Naviera.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

COORDINACION GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE
DIRECCION DE REGISTRO, MATRICULAS Y PERMISOS
SUBDIRECCION DE DESARROLLO
DEPARTAMENTO DEL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL
109.204.416. 811

México, D.F. 23 MAR. 2000

C. ANGEL R. CALZADA SANCHEZ
DIRECTOR GENERAL DE
"PLAYAS DE ROSARITO MARINA RESORT, S.A. DE C.V."
MAZATLAN No. 3 ROSARITO SHORES
22710, PLAYAS DE ROSARITO, B. C.

En atención a su escrito de fecha 08 de marzo del año en curso, mediante el cual solicita la inscripción como empresa naviera en el Registro Público Marítimo Nacional de la sociedad mercantil denominada "PLAYAS DE ROSARITO MARINA RESORT", S.A. de C.V., adjuntando para ello copia certificada del testimonio correspondiente al Acta Constitutiva de la misma, se le comunica lo siguiente:

Analizada que fue la copia certificada de la escritura pública número 1,460, esta autoridad marítima considera que se ajusta a lo establecido por los artículos 5 y 6 de la Ley General de Sociedades Mercantiles, 18 del Código de Comercio; y 7° fracción III, inciso v), de la Ley de Inversión Extranjera, por lo que procede su inscripción como empresa naviera mexicana, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 14 fracción VI, 16 y 17 de la Ley de Navegación, previo pago de los derechos correspondientes por la cantidad de $732.00 con fundamento en el artículo 162 apartado B) de la Ley Federal de Derechos en vigor, en la inteligencia que de no efectuar el pago de los derechos indicados, en un plazo de 10 días hábiles, contados a partir de la notificación de este oficio, se entenderá que no tiene interés en su registro y se tendrá por desistido de dicho trámite.

No obstante lo anterior, cabe aclarar que en el momento en que dicha sociedad admita más del 49% de inversión extranjera en su capital social, la misma no podrá realizar navegación interior y de cabotaje, de conformidad con lo establecido en el artículo 7° fracción III, inciso v), de la Ley de Inversión Extranjera.

ATENTAMENTE
SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION.
EL DIRECTOR

LIC. SATURNINO HERMIDA MAYORAL.

C/ANEXOS

C.c p JEFE DE LA OFICINA DEL REGISTRO PÚBLICO MARÍTIMO NACIONAL ENSENADA.- Tte. Azueta No. 101 -3, C.P. 22800, Ensenada, B.C..- Atentamente

LPM/GEFR/ERM

VI 811
17/03

Anexo 14. Registro Agente Naviero Consignatario.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

COORDINACION GENERAL DE PUERTOS Y
MARINA MERCANTE
DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE
DIRECCION DE REGISTRO,
MATRICULAS Y PERMISOS
SUBDIRECCION DE DESARROLLO
DEPARTAMENTO. DE REGISTRO
PUBLICO MARITIMO NACIONAL
109.204.416

000734

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en adelante **La Secretaría**, por conducto de la Dirección General de Marina Mercante, con fundamento en los artículos 36, fracciones I y XVI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 1° 6° 7° 19, 20 y 21 de la Ley de Navegación, 10 y 28 del Reglamento Interior de esta Secretaría, reconoce la capacidad jurídica de **Playas de Rosarito Marina Resort, S. A. de C. V.,** para actuar como:

AGENTE NAVIERO CONSIGNATARIO

Playas de Rosarito Marina Resort, S. A. de C. V., en adelante **El Consignatario**, quien señala como domicilio: Blvd. Benito Juárez 31 M, Playas Rosarito, B. C. C.P 22710, en Playas de Rosarito, B. C., con registro federal de causantes N° PRM990215EX7 inscrito en el Registro Público Maritimo Nacional como agente naviero en el folio maritimo N° 1897 partida N° 4015 en México, D. F., y presenta mandato por: Commodore Cruise Line.

En razón de lo anterior dicha empresa ha acreditado su capacidad jurídica ante **La Secretaría** para actuar como **Agente Naviero Consignatario de Buques** en el puerto de **Rosarito, B. C.,** para la navegación, en los **tráficos de Altura y Cabotaje,** bajo las siguientes:

CONDICIONES

PRIMERA.- **El Consignatario**, en su carácter de mandatario o comisionista mercantil, se obliga a todos los actos y gestiones que le encomienden las empresas navieras y operadores que lo contraten en relación a sus embarcaciones en el puerto de **Rosarito, B. C.,** en los términos del articulo 21 de la Ley de Navegación.

SEGUNDA.- El carácter que aquí se le reconoce **al Consignatario** y las funciones que debe desempeñar, serán por el término de **cinco años**, contados a partir de la fecha del presente.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

PLAYAS DE ROSARITO MARINA RESORT, S.A. DE C.V.

TERCERA.- **El Consignatario**, se obliga a no transferir su representación y funciones, siendo nulos los actos y funciones que como **Agente Consignatario de Buques** realice persona física o moral distinta al amparo del presente.

CUARTA.- **El Consignatario**, al atender una embarcación acreditará su personalidad como representante mandatario o comisionista mercantil del naviero u operador, ante las Autoridades Federales en el puerto de Rosarito, B. C., presentando a la capitanía de puerto la carta de encargo, cable o telex de su representado, el cual deberá contener la mención del o los servicios a que se refiere el artículo 21 de la Ley de Navegación

QUINTA.- **El Consignatario** deberá cumplir con sus obligaciones de carácter económico y financiero, inmediatamente a la prestación del servicio. **La Secretaría** podrá requerir en cualquier momento **al Consignatario** para que presente documentación que compruebe su solvencia económica.

SEXTA.- **El Consignatario**, en el desempeño de sus funciones con el fin de mantener un alto nivel de ética comercial y de ontología profesional, se obliga a:

1. Cumplir y desempeñar sus funciones para con su principal o principales, con honradez, probidad e imparcialidad.

2. Actuar con competencia para prestar en forma diligente y eficiente, todos los servicios de un agente naviero consignatario.

3. Cumplir en el desempeño de sus funciones, con las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas en materia marítima y demás disposiciones aplicables, así como con las normas de conducta relativas al transporte marítimo de acuerdo a los tratados internacionales o a los usos marítimos.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

PLAYAS DE ROSARITO MARINA RESORT, S. A. DE C. V.

SEPTIMA.- **El Consignatario**, en caso de infringir las disposiciones de la Ley de Navegación no podrá realizar las funciones a que el presente se refiere y además en los siguientes casos:

A) Si deja de realizar sus funciones por un año, sin causa justificada, a juicio de **La Secretaría**.

B) Si se comprueban actos u omisiones del **Consignatario** en el ejercicio de sus actividades, que repercutan en fraude marítimo, prestación de servicio ineficiente, bajo nivel de ética profesional y comercial, detrimento en la prestación de los servicios o en el Fomento y Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

OCTAVA.- **El Consignatario**, se obliga a proporcionar a **La Secretaria**, todos los documentos que le sean solicitados, así como notificar las tarifas y sus modificaciones sobre fletes y pasajes de altura que reciba de sus representados para operar servicios regulares de línea en rutas marítimas de y hacia México.

NOVENA.- En caso de cualquier controversia relacionada con el presente, **El Consignatario** se somete a la competencia de **La Secretaría** y se obliga a informarle por escrito del cambio de su domicilio legal, en la inteligencia de que en caso de omisión, las notificaciones surtirán efecto mediante publicaciones por una sola vez en el Diario Oficial de la Federación.

Para todo lo relacionado con el presente, se aplicarán las disposiciones de la Ley de Navegación y sus Reglamentos, aceptando **El Consignatario** en caso de cualquier controversia judicial someterse a la jurisdicción de los tribunales federales competentes de la ciudad de México, Distrito Federal, renunciando al fuero que pudiera corresponderle por razón de su domicilio o vecindad, presente o futuro.

La vigencia del presente documento quedará cancelada, por el incumplimiento de

SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y
TRANSPORTES

PLAYAS DE ROSARITO MARINA RESORT., S. A. DE C. V.

cualquiera de las condiciones anteriores.

Dado en la ciudad de México, Distrito Federal, a los veinticuatro días del mes de marzo del año dos mil.

EL DIRECTOR GENERAL DE MARINA MERCANTE.

LIC. RODRIGO J. CHAVEZ MTZ.

DIRECTOR DE REGISTRO, MATRICULAS Y PERMISOS.

LIC. SATURNINO HERMIDA MAYORAL

AGENCIA **PLAYAS DE ROSARITO MARINA RESORT, S. A. DE C. V.**
REPR. LEGAL: ANGEL R. CALZADA SANCHEZ
PODER Nº 1556 NOTARIA Nº 1
NOTARIO: LIC. LUIS A DURAZO BAZUA
PLAYAS DE ROSARITO, B. C.

C.c.p. C. Coordinador General de Puertos y Marina Mercante.
C. Director General de Capitanías.
C. Capitán de Puerto en Rosarito, B. C.

GEFR*JSG*clt.
V.U 734

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE

24 MAR 2000

Anexo 15. Características y Certificados de la Embarcación.

Commodore Cruise Line

SHIP'S INFORMATION

PORT OF ARRIVAL:		SAN DIEGO, CA.	
DATE OF ARRIVAL:		26TH FEB.2000.	
PAX ARRIVING:	0	CREW ARRIVING:	188
PAX DISEMBARKING:	0	CREW DISEMBARKING:	0
PAX EMBARKING:	0	CREW EMBARKING:	0
ESTIMATED TIME OF ARRIVAL:		10:00 HRS.	
ESTIMATED DATE OF DEPARTURE:		28TH FEB. 2000	
NAME OF VESSEL:		M/V ENCHANTED SUN	
NATIONALITY:		BAHAMIAN	
PORT OF REGISTRY:		NASSAU	
MASTER:		CAPTAIN RICARDO ARAIZA	
DOCTOR:			
CALL SIGN:		C6DP8	
OFFICIAL NUMBER:		715221	
IMO NUMBER:		7350442	
GROSS REG. TONS:		9511	
NET TONS:		3479	
DEAD WEIGHT:		1975.2 TONS	
LENGTH OVERALL:		433.4 FEET / 132.1 METERS	
BEAM:		64.9 FEET / 19.8 METERS	
DRAFT:		4.5 MTR. FORWARD / 4.9 MTR. AFT	
MAX. CAPACITY:		224 CREW / TOTAL	
YEAR BUILT:		1972	
PLACE BUILT:		SALAMIS, GREECE	
OWNER:		ALBUFERRA INVESTMENTS, INC. SCOTIA PLAZA NO. 18 PANAMA, REP. OF PANAMA	
MANAGER/OPERATOR:		COMMODORE CRUISES 4000 HOLLYWOOD BOULEVARD HOLLYWOOD, FLORIDA 33021	

ITINERARY:

SAN DIEGO, CA.	FEB. 26TH 2000
ROSARITO, MX	FEB 26TH 2000
SAN DIEGO, CA	FEB. 28TH 2000

ANNEX TO INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

No. N/C 7226

IMO NO: 7350442

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry
EMERALD EMPRESS ~~ITSTENA ARCADIA~~ BV Reg. : 31D 214	O.N. 715221 C6DP8	NASSAU

The ship is remeasured according to article 3(2)(d) of the 1969 Tonnage Convention.

The GROSS TONNAGE according to the measurement system previously in force to the measurement system of the International Convention on Tonnage Measurementof Ships, 1969 is : 7764.09G RT, according to the regulations PREVIOUSLY APPLICABLE UNDER THE BAHAMIAN FLAG

Issued at LONDON the 5TH JULY 1994

The undersigned declares that Bureau Veritas is duly authorized by the said Governement to issue this certificate.

BUREAU VERITAS

J. GLADISH
Secretary

INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

No. N/C 7226

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS, 1969,
under the authority of the Government of the

COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS

for which the Convention came Into force on 18 July 1982

by **BUREAU VERITAS**

IMO NO: 7350442

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Date*
~~CARNIVAL VITTORIO~~ ~~SIERRA ARCADIA~~ CUCHANTCO SUN BV Reg.: 31D 214	O.N. 715221 C6DP8	NASSAU	1972

* Date on which keel was laid or the ship was at a similar stage of construction, (Article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character, (Article 3(2) (b)), as appropriate.

MAIN DIMENSIONS

Length (Article 2(8))	Breadth (Regulation 2(3))	Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2(2))
121.17 m	19.80 m	11.96 m

THE TONNAGES OF THE SHIP ARE :

GROSS TONNAGE 9511

NET TONNAGE 3479

THIS IS TO CERTIFY that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

Issued at LONDON the 5th JULY 1994

The undersigned declares that Bureau Veritas is duly authorized by the said Governement to Issue this certificate.

BUREAU VERITAS

+ CERTIFIED FOR CHANGE OF NAME
NORFOLK, VIRGINIA 11 JANUARY - 2000
BAHAMAS NAUTICAL INSPECTOR

GLADISH
Secretary

COMMONWEALTH OF THE BAHAMAS

~~DERATIZATION CERTIFICATE~~

DERATIZATION EXEMPTION CERTIFICATE

Given under Art. 54 of the International Health Regulations (1969)

(Not to be taken away by port authorities.)

Port of FREEPORT, GRAND BAHAMA Date: 3rd SEPTEMBER, 1999

THIS CERTIFICATE records the inspection and ~~certification~~ exemption (d) at this port and on the above date of the 3/9/99.

~~xx~~ M/V SOFIA / ENCHANTED of 3479 net tons, from BAHAMAS

in accordance with the Quarantine Laws and Regulations of The Bahamas. At this time the holds were laden with ..... tons of ..... cargo.

COMPARTMENTS	RAT INDICATION (a)	RAT HARBOURAGE		DERATIZATION				
				By Fumigation: Fumigant ..... Hours exposure			By Trapping, Catching, or Poisoning	
		Discovered (b)	Corrected	Cu. ft. space	Quantity used (c)	Rats recovered	Traps set or poison put out	Rats recovered
Holds: No. 1	No such space							
No. 2								
No. 3								
No. 4								
No. 5								
No. 6								
No. 7								
Shelter deck space	NIL							
Bunker space	NIL							
Engine room and shaft alley	NIL							
Forepeak and storeroom	NIL							
Afterpeak and storeroom	NIL							
Lifeboats	NIL							
Chart and Wireless rooms	NIL							
Galley and bakery	NIL							
Pantry	NIL							
Provision storerooms	NIL							
Quarters (crews)	NIL							
Quarters (officers)	NIL							
Quarters (cabin passengers)	NIL							
Quarters (Steerage)	NIL							
List any other compartments below								
Total								

(DELETE ANY COMPARTMENTS NOT PRESENT)

EXEMPTED

EXEMPTED

(a) Old or recent evidence of excreta, runs or cutting. (b) None, slight, moderate or pronounced. (c) State pounds of sulphur or ounces of HCN acid used. (d) State measures used for maintaining reduced rat population on vessel .....

NO EVIDENCE OF RODENT LIFE

Recommendations made DUE TO THE ABSENCE OF RODENT LIFE IT IS RECOMMENDED THAT FORMAL DERATIZATION BE WAVIED FOR A PERIOD OF SIX (6) MONTHS.

Place and date of last acceptable fumigation.

Sandra A. Knowles

for: Director of Environmental Health Service

Nassau, Bahamas.

(SEAL)

☒ *CONDITIONALLY ISSUED* (see page 2)*
☐ *INTERIM*

No MIA0/CHG/200001111526 AM

CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
as modified by the Protocol of 1978 relating thereto
under the authority of the Government of

THE COMMONWEALTH OF BAHAMAS

by BUREAU VERITAS

Name of Ship BV No : 31D214	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
ENCHANTED SUN	C6DP8	Nassau	9511	7350442

Deadweight of ship (metric tons) ** : -

TYPE OF SHIP :

☐ Oil Tanker ☐ Chemical Tanker ☐ Gas Carrier
☒ Cargo ship other than any of the above ☐ .

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced 1972

THIS IS TO CERTIFY :

1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/10 of the Convention, as modified by the 1978 Protocol.

2 That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2 of the Convention (other than those relating to fire safety systems and appliances and fire control plans).

3 That in implementing regulation I/6(b) the Government has instituted : mandatory annual surveys

4 That an Exemption Certificate has not been issued.

This certificate is valid until **10 March 2000**
Date of last periodical survey : December 1995

Issued at Norfolk, on the 11 January 2000

This certificate is valid for one voyage to San Diego

BUREAU VERITAS

C. Grenier
By Order of the Secretary

BUREAU VERITAS SURVEYORS AT MIAMI, FL PARIS 1828 INTERNATIONAL REGISTER

* *Conditionally issued maximum validity 2 months.*
Interim maximum validity 5 months
** *For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only*

PROVISIONAL CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE No :
MIA0/CHG/200001111526 AM
NAME OF SHIP : ENCHANTED SUN
BV REGISTER : 31D214

Details of Recommendations :

All necessary repairs to be carried out

☒ *CONDITIONALLY ISSUED* (see page 2)*
☐ *INTERIM*

No MIA0/CHG/200001110630 AM

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE (1966)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966
under the authority of the Government of

THE COMMONWEALTH OF BAHAMAS

By the BUREAU VERITAS

Name of Ship BV No : 31D214	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Length (L) in m as defined in Article 2(8)
ENCHANTED SUN	C6DP8	Nassau IMO number : 7350442	118.128

Freeboard assigned as : A new ship

Type of Ship : Type "B"

	Freeboard from deck line	Load line
Tropical :	- mm (T)	- mm/above (S)
Summer :	2112 mm (S)	Upper edge of line through centre of ring
Winter :	- mm (W)	- mm/below (S)
Winter North Atlantic :	- mm (WNA)	- mm/below (S)
Timber Tropical :	- mm (LT)	- mm/above (LS)
Timber Summer :	- mm (LS)	- mm/above (S)
Timber Winter :	- mm (LW)	- mm/below (LS)
Timber Winter North Atlantic :	- mm (LWNA)	- mm/below (LS)

Note : Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate.

Allowance for fresh water for all freeboards other than timber 103 mm.
For timber freeboards 0 mm.
The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is 0 mm above the main deck at side.

Date of periodical survey : December 1995

THIS IS TO CERTIFY that this ship has been surveyed and the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the International Convention on Load lines, 1966.
This certificate is valid until **10 March 2000**

Issued at Norfolk, on the 11 January 2000

Certificate is valid for one voyage to San Diego

BUREAU VERITAS

C. Grenier
By Order of the Secretary

BUREAU VERITAS SURVEYORS AT MARINE PARIS 1828 INTERNATIONAL REGISTER

**Conditionally issued maximum validity 2 months.*
Interim maximum validity 5 months

PROVISIONAL INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE (1966) No : MIA0/CHG/200001110630 AM
NAME OF SHIP : ENCHANTED SUN
BV REGISTER : 31D214

Dètails of Recommendations :

All Repairs to be carried out

Notes :
1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for a consumption between the point of departure and the sea.
2. When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

☒ *CONDITIONALLY ISSUED* (see page 2)*
☐ *INTERIM*

No MIA0/CHG/200001111746 AM

CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment (Form E)

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
as modified by the Protocol of 1978 relating thereto
under the authority of the Government of

THE COMMONWEALTH OF BAHAMAS

by BUREAU VERITAS

Name of Ship BV No : **31D214**	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Gross Tonnage	IMO Number
ENCHANTED SUN	C6DP8	Nassau	9511	7350442

Deadweight of ship (metric tons) ** : -
Length of ship (regulation III/3.10) : 118.128 m

TYPE OF SHIP : ☐ Oil Tanker ☐ Chemical Tanker ☐ Gas Carrier
☒ Cargo ship other than any of the above ☐ .

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced 1972

THIS IS TO CERTIFY :

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/8 of the Convention , as modified by the 1978 Protocol.
2. That the survey showed that :

2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;

2.2 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;

2.3 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;

2.4: the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

2.5 the ship was provided with lights, shapes, means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;

2.6 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention.

3. That the ship operates in acccordance with regulation III/26.1.1.1 within the limits of the trade area
-
4. That in implementing regulation I/6(b) the Government has instituted mandatory annual surveys
5. That an Exemption Certificate has not been issued.

This certificate is valid until **10 March 2000**
Date of last periodical survey : 11/1/00

Issued at Norfolk, on the 11 January 2000

This certificate is valid for one voyage to San Diego

BUREAU VERITAS

C. Grenier
By Order of the Secretary

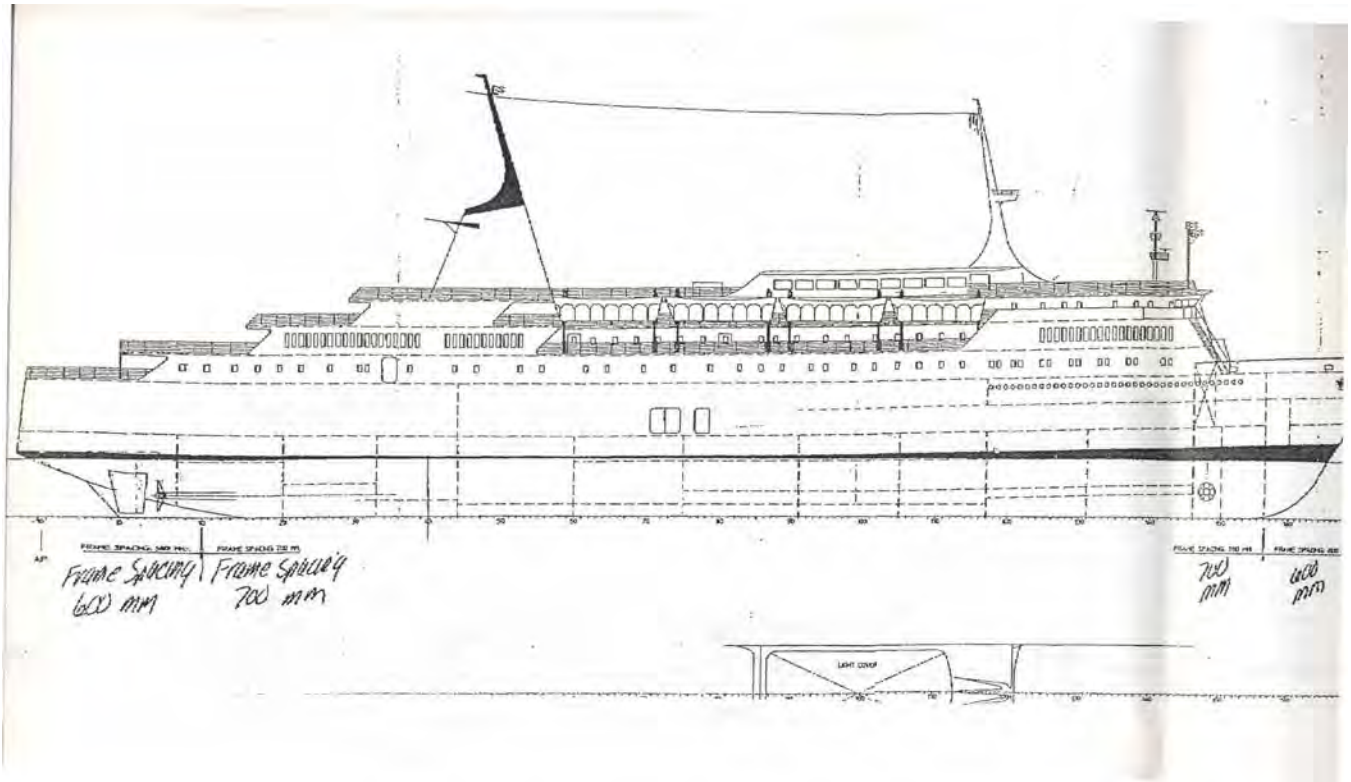
BUREAU VERITAS SURVEYORS AT MIAMI, FL PARIS 1828 INTERNATIONAL REGISTER

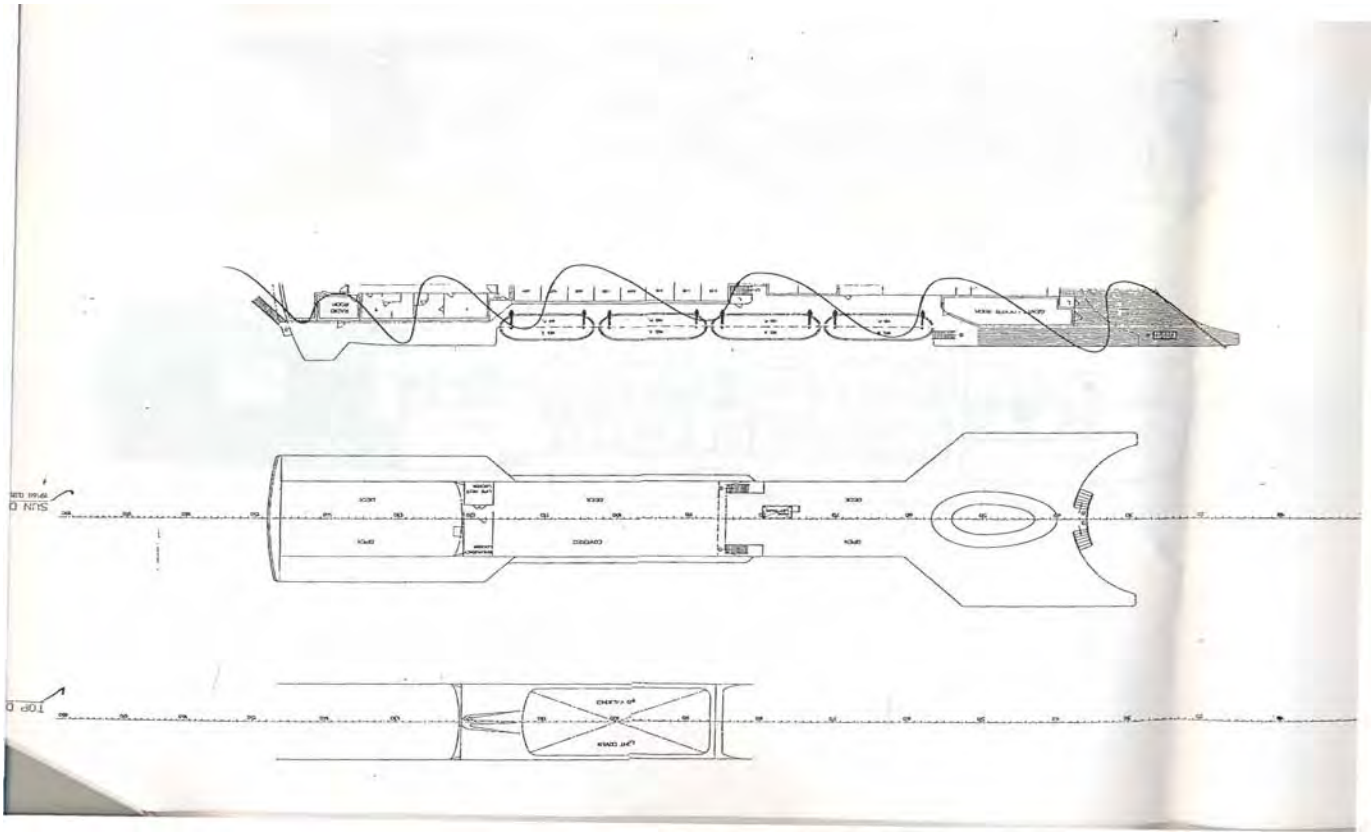
* *Conditionally issued maximum validity 2 months.*
Interim maximum validity 5 months
** *For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only*

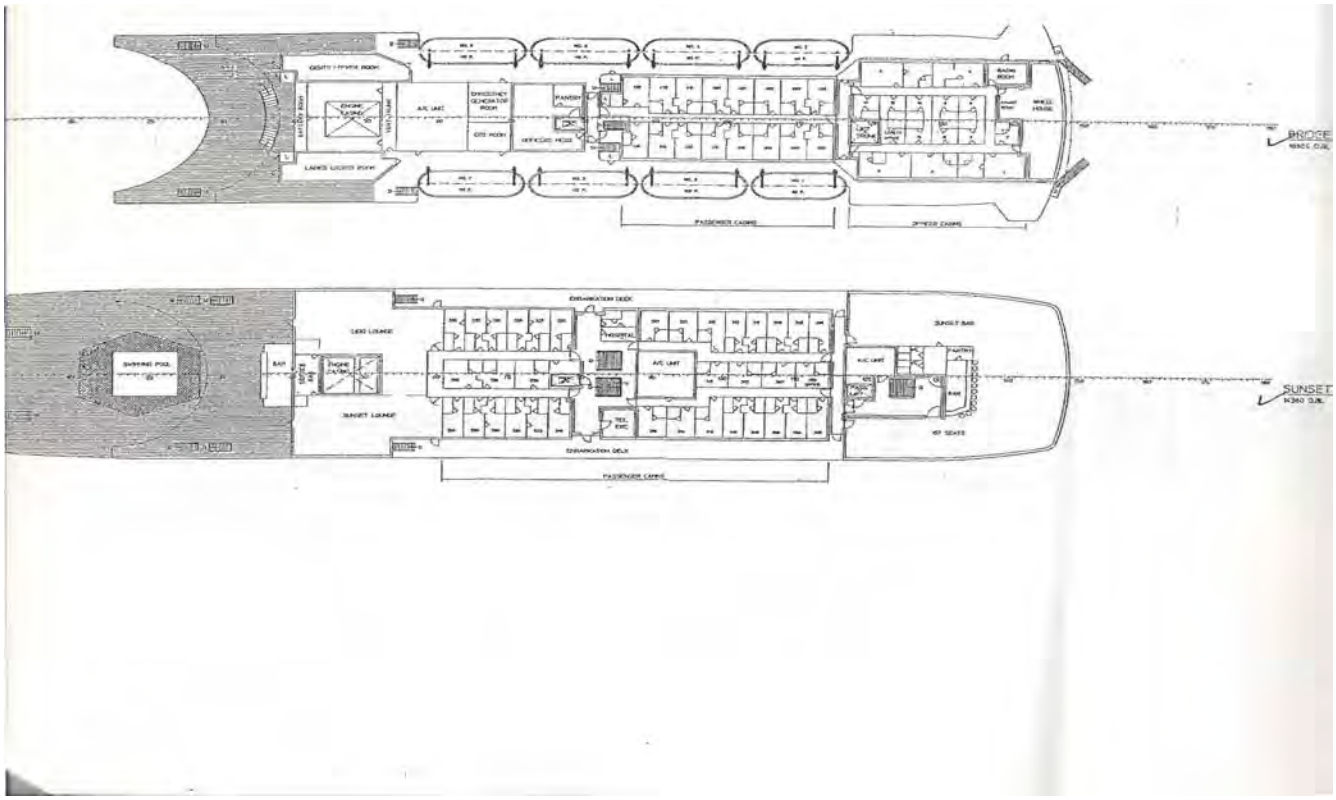
PROVISIONAL CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE No : MIA0/CHG/200001111746 AM
NAME OF SHIP : ENCHANTED SUN
BV REGISTER : 31D214

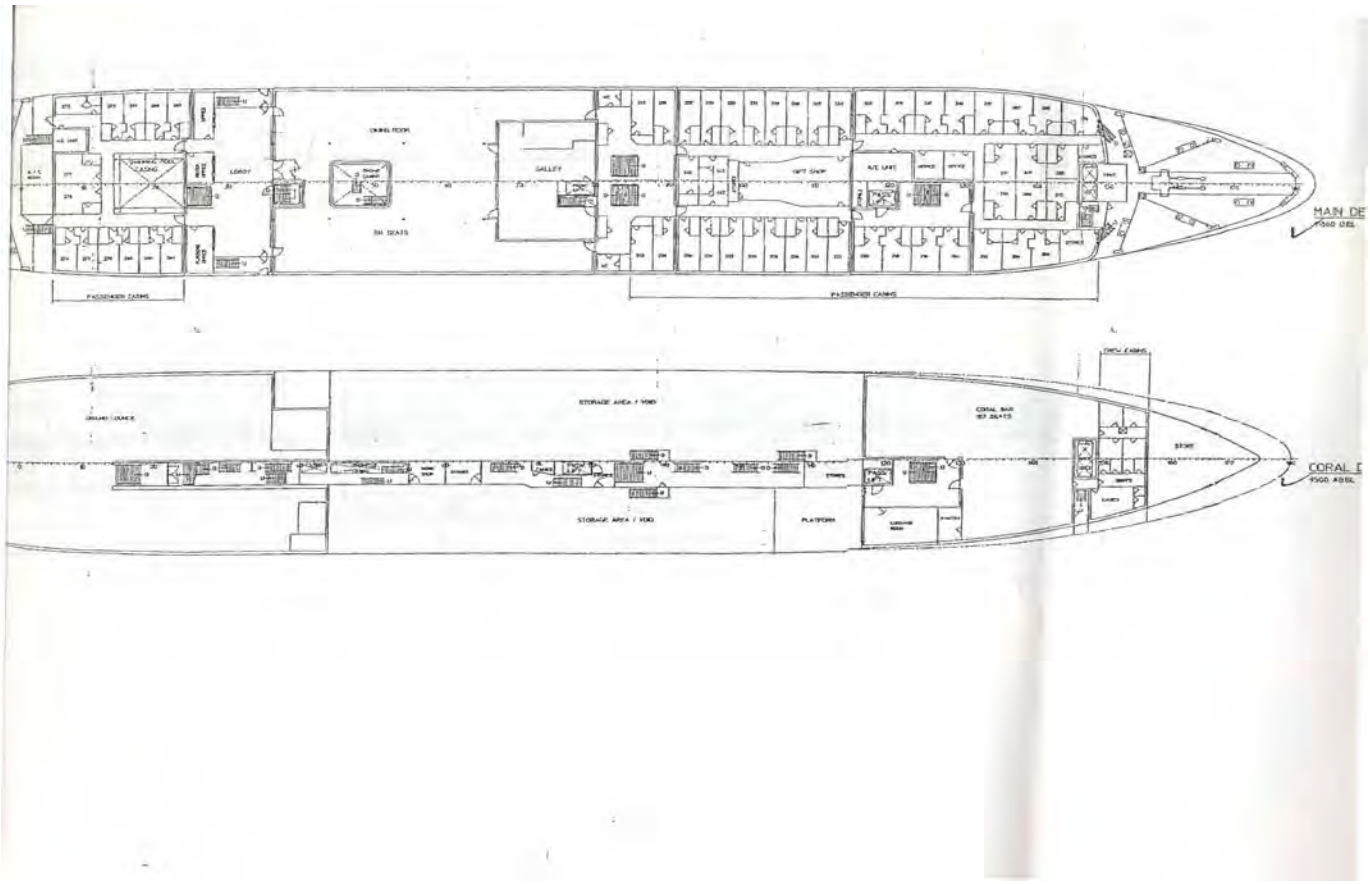
Details of Recommendations :

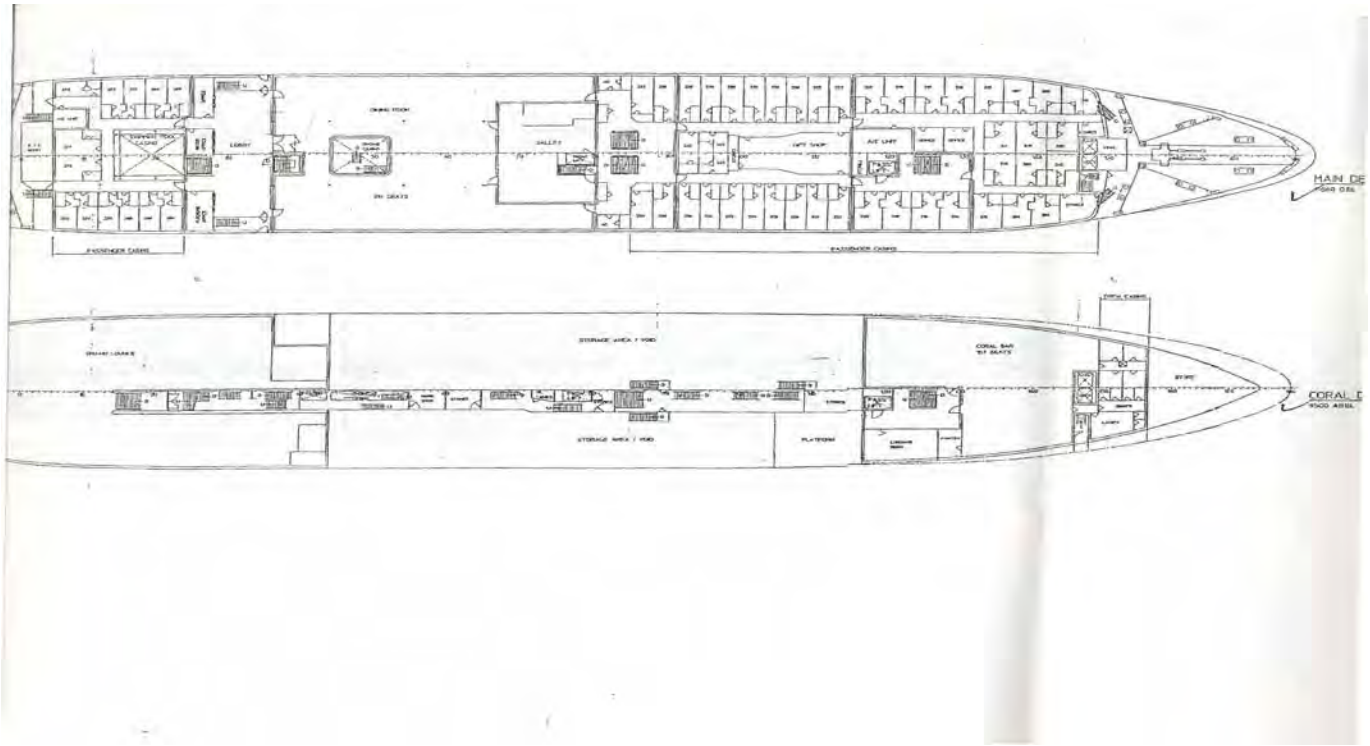
Valid for one voyage to San Diego

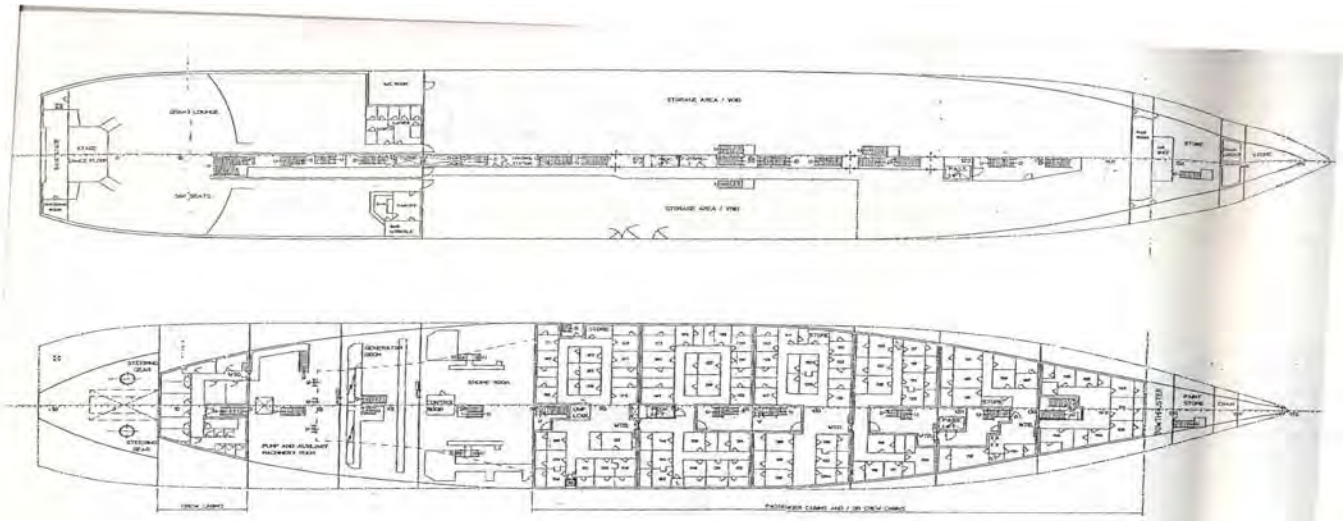

Frame Spacing 600 mm
Frame Spacing 700 mm
700 mm
600 mm

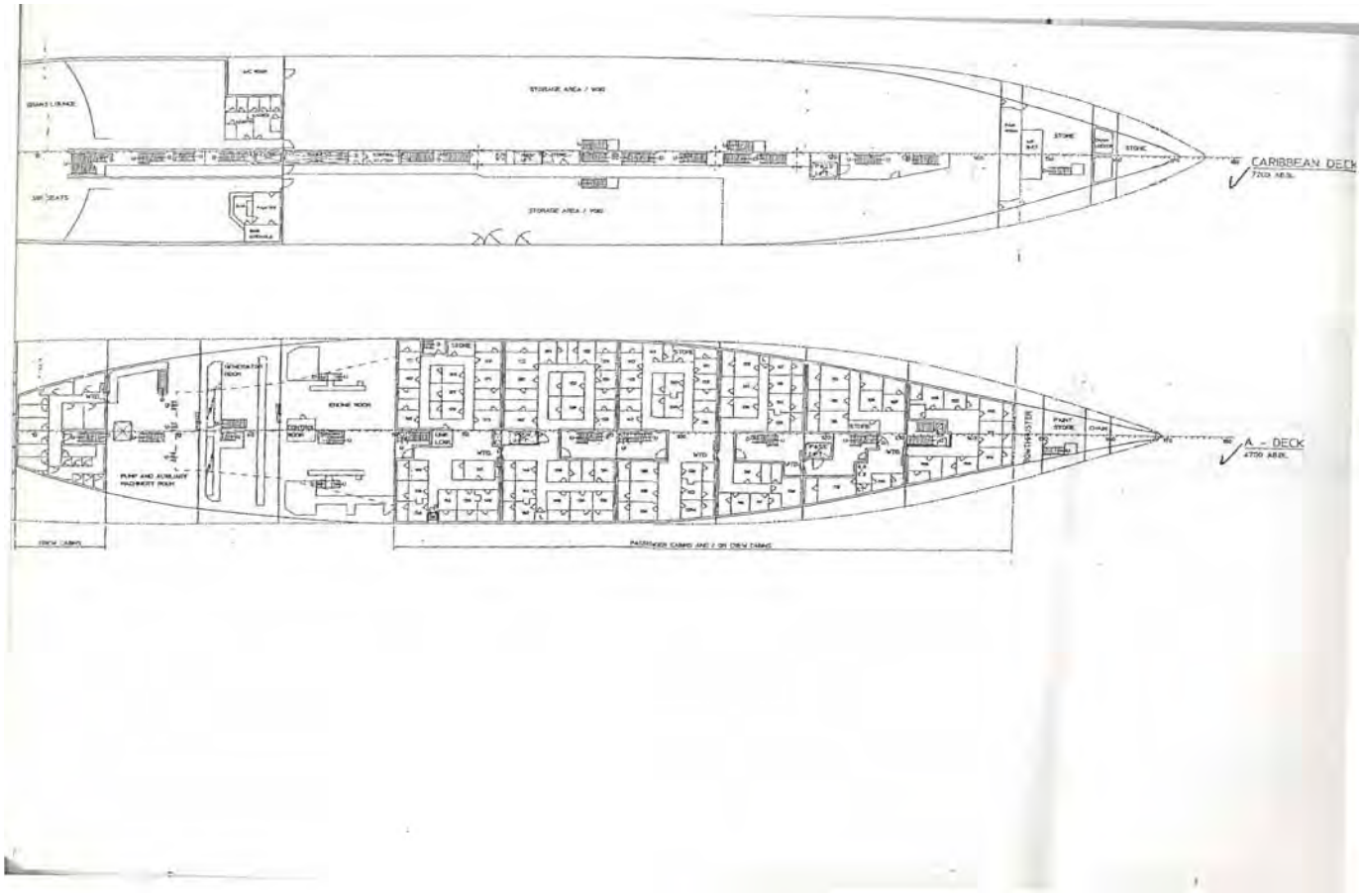


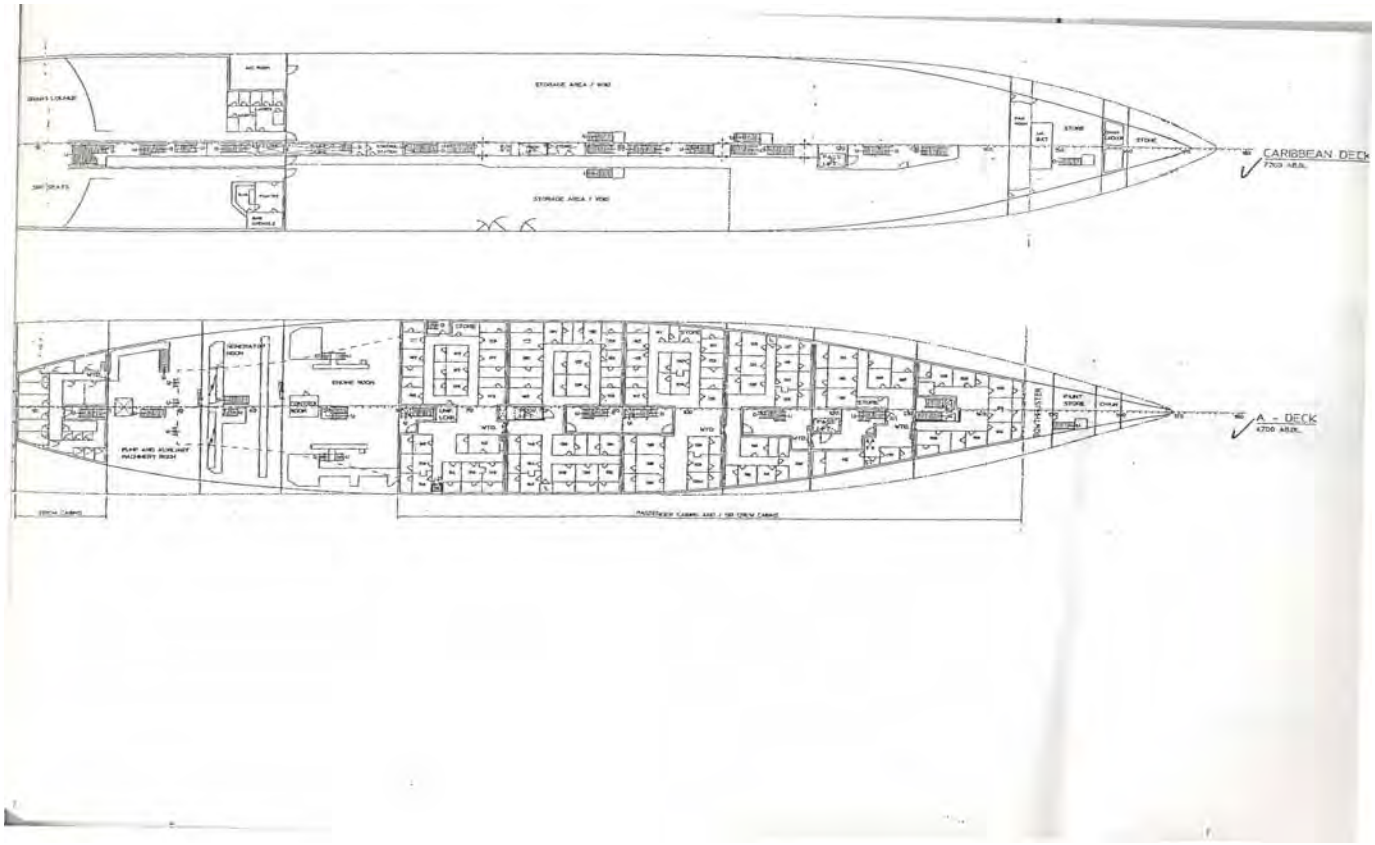

BRIDGE
SUNSET


MAIN DE
CORAL D






CARIBBEAN DECK
A - DECK


CARIBBEAN DECK
A - DECK

DEPARTMENT OF THE TREASURY
UNITED STATES CUSTOMS SERVICE

Form Approved
O.M.B. No. 48 - r0486

Voyage # 0 [X] Arrival [ ] Departure

Page No. 1/1

1. Name of ship: M /V Enchanted Sun	2. Port of arrival/departure: Rosarito, Mexico	3. Date of arrival/departure: 26-Feb-00
4. Nationality of ship: Bahamian	5. Port arrived from/Port of destination: San Diego, Ca	
6. Number of persons on board: Crew 188 Pax 0	7. Period of stay: 2 DAYS	8. Placer of storage*

9. Name of article	10. Quantity	11. For Official Use
ENGINE		
Diesel Oil	134 Tons	
Fresh Water	370 Tons	
Lube Oil	3600 Tons	
FOOD		
Cereal & Paste	160.00 Lbs.	
Coffee	120.00 Lbs.	
Dairy	800.00 Lbs.	
Eggs	150.00 Doz.	
Fish *Frozen - Fresh & Salt*	540.00 Lbs.	
Fruit *Fresh - Dried & Canned*	1,000.00 Lbs.	
Meat *Fresh - Canned & Salt*	896.00 Lbs.	
Poultry	630.00 Lbs.	
Vegetables *Fresh - Frozen & Canned.*	1,280.00 Lbs.	
Sugar	400.00 Lbs.	
GENERAL		
Detergents & Soap	244 Lbs.	
Grease	140 Lbs.	
Kerosene & Solvent	61 Gals.	
Paint	820 Gals.	
Paint, Additives	0 Gals.	
Bonded		
Beer	25 Cases	
Cigarettes	225 Ctn.	
Gin	0 Tins	
Liquor	0 Bottles	
Whisky	0 Bottles	
Wine	0 Bottles	
Narcotics		
Diazepam 10mg/2ms	0 Vials	
Diazepam 5mg/kids	0 Vials	
Morphine 10mg	0 Vials	
Temazepam 15mg	0 Tabl	
Diphenoxylate 2.5/Atroprio .025	0 Tabl	
Phenobarbitol 130mg	0 Vials	
Hydromarphone 4mg/MI	0 Vials	
Odcycodone (Tylox)	0 Tabl	

Also such broken and sundry stores as linen, crockery, silver, spare parts, tools, instrument, hospital supplies and slop chest stores as required by law and /or necessary for the safe and efficient navigation and operation of the vessel.

12. Date and signature by master, authorized agent or officer

26-Feb-00 Master

*Not required by The United States.

CUSTOMS FORM 1303 (3-20-75)

25-02-2000 17:54 FROM:ROSARITO-BEACH-HOTEL 6121111 TO:757 4944847 P:02

AGENCIA MARITIMA MEXICANA

MS " ENCHANTE SUN " **DATE: FEBRUARY 26TH, 2000.**
ATT: MASTER/CHIEF PURSER **PORT: ROSARITO, B.C.**
FM: AGEMAR ROSARITO/ MR. ROBERTO MERCADO/MANAGER

PLEASE REPLY THIS FAX WITH THE FOLLOWING INFORMATION:

ETA:		**ETD:**	
LAST PORT:		**NEXT PORT:**	
PAX ON ARRIVAL:		**PAX IN TRANSIT:**	
PAX DISEMBARKING:		**PAX EMBARKING:**	
CREW ON ARRIVAL:		**CREW IN TRANSIT:**	
CREW DISEMBARKING:		**CREW EMBARKING:**	

DO YOU REQUEST? **FRESH WATER:** **GARBAGE REMOVAL:** **PROVISION:**

ATTACHED YOU WILL FIND THE PAPER WORK TO CLEAR YOUR SHIP BY PORT AUTHORITIES.

	In Transit Crew List	Disembarking Crew List	Embarking Crew List	In Transit Pax's List	Disembarking Pax's List	Embarking Pax's List	Crew Nationality Breakdown	Pax Nationality Breakdown	Store List	Munitions, Arms & Narcotics	Crew Effects Declarations	Maritime Health Declaration	* Nil List	Ship's Particulars Gral. Inf.	Deratting Certificate	Voyage Memo (Itinerary)	Inter. Tonnage Certificate	Panama Canal Certificate	Inter. Load Line Certificate	Tonnage Certificate (1969)	Lloyd's Register	Last Port's Clearence	safety management certificate
INTERNATIONAL HEALTH		1			1							1		1	1	1							
IMMIGRATION	1	1	1	1	1	1	1	1						1		1							
CUSTOMS OFFICER																							
CUSTOMS DEPARTMENT	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1							
HARBOR MASTER	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
AGRICULTURE									1				1	1	1	1							
SHIP'S AGENCY	8	2	8	8	2	8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
TOTAL COPIES	12	7	12	12	7	12	5	5	5	4	4	5	3	7	5	7	3	3	3	3	3	3	3

* Nil List pls include no Arms, No Ammunitions, No Parcels, No Mail, No Animals, No passengers (On Board)

IN CASE THIS IS YOUR FIRST CALL TO ROSARITO, PLEASE INCLUDE COPIES OF ALL YOUR CERTIFICATES.

WE MAY ALSO SUGGEST YOU TO HAVE ALL THE PAPERS SEPARATE IN ENVELOPES BY AUTHORITIES.

IF YOU HAVE ANY QUESTIONS, PLEASE DO NOT HESITATE TO CONTACT US AT YOUR EARLY CONVENIENCE.
THANK YOU VERY MUCH FOR YOUR KIND ATTENTION IN THIS MATTER.

AGENCIA MARITIMA MEXICANA, S.A. DE C.V.

MR. ROBERTO MERCADO
MANAGER

SC-61-70-53-25

Anexo 16. Posición de Atraque y Amarre.

Anexo 17. Ubicación Boyas Terminal Portuaria

Anexo 18. Cotización para la Construcción de Escollera.

/C DEL PACIFICO, S. A. DE C. V.

DISEÑO, INGENIERIA Y CONSTRUCCION • DESIGNING, ENGINEERING & CONSTRUCTION
CUAUHTEMOC 9460 FRACC AZTECA TIJUANA B C MEXICO, C P 22590 - TELS (6) 625 8020 FAX
TECNICA (01152) (6) 625-8020 FAX NUMBER (01152) (6) 625-8006 U S A MAILING ADDRESS
INTERNET http www.opc.com.mx

Tijuana B.C. a, 22 de Noviembre de 1999

Commodore Cruises
Bermello Ajamil & Partners
Ing. Arturo Moreno
P R E S E N T E.

Muy estimado ingeniero Moreno:

Tenemos el agrado de presentar a usted anexo a la presente nuestro propuesta para la "Construcción de una Escollera en la Cd. de Rosarito, B C." El monto total de nuestra oferta es de **$4'644,489.02 (Cuatro millones seiscientos cuarenta y cuatro mil cuatrocientos ochenta y nueve dólares americanos 02/100 - 10% IVA no incluido)**

Nos gustaría mencionar a continuación algunos puntos importantes considerados en nuestra oferta

- Nuestra oferta está elaborada en base a precios unitarios de acuerdo a los alcances, planos y especificaciones entregados por ustedes y pudiera considerarse inamovible, en monto, únicamente si no existen variaciones entre estos documentos y el diseño final. En caso de existir diferencias, les solicitaríamos negociar órdenes de cambio para cada desviación en cantidad o en especificación
- Debido a que el inicio de la construcción de la escollera está prevista para el mes de Abril, y dado el volumen de piedra a utilizar para este proyecto Consideramos importante el empezar con el corte y selección de la piedra a partir del mes de Enero, para que al momento del inicio de las actividades propias de la construcción de la Escollera, contemos con suficiente cantidad de piedra para de esta manera no interrumpir el suministro de la misma en ningún momento. Por lo tanto, recomendamos se considere el inicio de la obra para el mes de Enero del próximo año
- Estamos previendo una duración para la ejecución de la obra de 9 meses a partir de Enero, si consideramos se realice el planteamiento arriba descrito.
- Estamos incluyendo en nuestra oferta la entrega de fianzas de anticipo por el 30% del anticipo recibido y una de garantía con validez de un año a partir de la recepción de los trabajos por un monto igual al 10% del contrato.
- Nuestra oferta tiene una validez de 30 días naturales contados a partir de la fecha de esta carta

Nos despedimos agradeciendo el interés en nuestra empresa y la oportunidad que nos han dado al permitirnos cotizar estos trabajos. Esperamos que podamos cumplir con todas sus expectativas de tiempo y costo y tengamos la oportunidad de participar en un futuro próximo en el desarrollo y éxito de este proyecto.

Alvaro Torres Septién

Director General

-Nov-1999

OPC DEL PACIFICO, S.A. DE C.V.

Dependencia Bermello Ajamil & Partners

Concurso No ROSA11/99
Obra Construcción de Escollera

Lugar Rosarito, B C

PRESUPUESTO DE OBRA

Código	Concepto	Unidad	Cantidad	P. Unitario	Importe	%
	Escollera					
	Obra civil					
TRAZO001	Trazo topográfico con tránsito y nivel para dar niveles de núcleo subcapa y coraza, así como de piso	M2	167,529 7000	2 19	366,890 04	7 86%
NUCL0001	Construcción del núcleo del espigón con material de piedra de 1 a 10 Kg hasta alcancanzar el nivel de proyecto, incluye extracción, remoción, selección, carga acarreo y colocación de acuerdo al talud del proyecto, además de la obtención de la licencia para la explotación del banco	M3	198,260 0000	14 24	2,823,222 40	60 46%
SUBCA001	Suministro y colocación de piedra en la subcapa de 20 a 50 kg para protección de talud, incluye extracción, remoción, selección, carga, acarreo y colocación de acuerdo al talud del proyecto	Ton	51,934 2300	7 87	408,722 39	8 75%
CORA0001	Suministro y colocación de piedra para coraza de 60 a 300 kg para protección de talud, incluye, extracción, remoción, selección, carga, acarreo y colocación de acuerdo al talud del proyecto	Ton	135,353 0000	7 15	967 773 95	20 72%
GEOTX001	Suministro y colocación de malla geotextil con resistencia mínima a la perforación de 110 lbs GEOTEXTIL PIVYTEC-GEO 275 o similar	M2	19,567 9000	3 98	77,880 24	2 21%
	Total Obra civil				4,644,489 02	100 00%
	Total Escollera				4,644,489 02	100 00%
	Total del presupuesto				**4,644,489.02**	

DIRECTOR GENERAL ING ALVARO TORRES-SEPTIEN

22-Nov-1999

OPC DEL PACIFICO, S.A. DE C.V.

Dependencia Bermejo Ajamil & Partners

Concurso No ROSA11/99
Obra Construcción de Escollera

Lugar Rosarito, B C

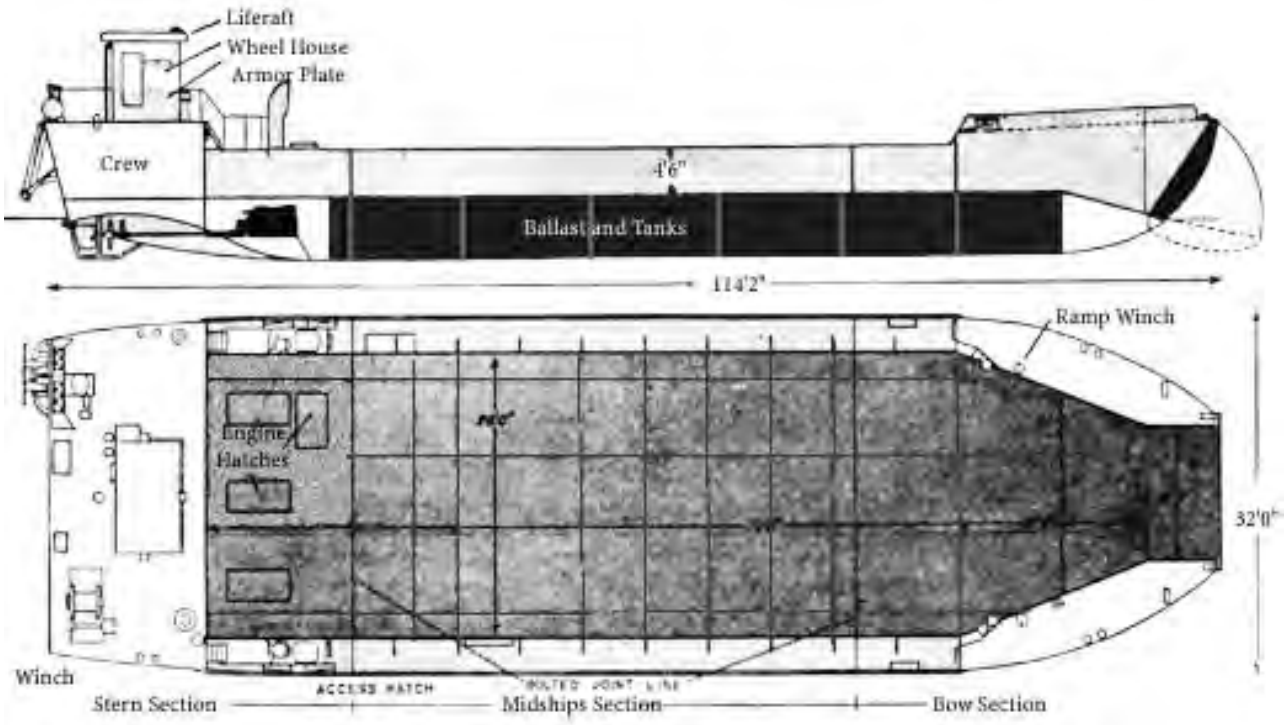
PROGRAMA CALENDARIZADO DE EJECUCION DE LOS TRABAJOS

Código	Descripción	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre
	Escollera										
	Obra civil										
CORTE001	Corte de piedra en banco										
TRAZO001	Trazo topográfico con tránsito y nivel para dar niveles de núcleo, subcapa y coraza, así como de piso										
NUCL0001	Construcción del nucleo del espigón con material de piedra de 1 a 10 Kg hasta alcancanzar el nivel de proyecto, incluye extracción remocion selección carga, acarreo y colocación de acuerdo al talud del proyecto además de la obtencion de la licencia para la explotacion del banco										
SUBCA001	Suministro y colocacion de piedra en la subcapa de 20 a 50 kg para protección de talud, incluye extracción remocion, selección carga, acarreo y colocación de acuerdo al talud del proyecto										
CORA0001	Suministro y colocacion de piedra para coraza de 60 a 300 kg para protección de talud, incluye extracción remocion selección carga, acarreo y colocacion de acuerdo al talud del proyecto										
GEOTX001	Suministro y colocacion de malla geotextil con resistencia mínima a la perforacion de 110 lbs GEOTEXTIL PIVYTEC-GEO 275 o similar										

DIRECTOR GENERAL ING ALVARO TORRES-SEPTIEN

Anexo 19. Barcaza.

Anexo 20. Tender (Landing Craft Tank)



Anexo 21. Aerodeslizador.


GH2142


GH2142

Anexo 22. Barco Anfíbio.


SPLASH
Tours
It's a BOAT, It's a BUS, It's BOTH!


SPLASH
Tours

Anexo 22. Catamarán

'Incat 045'

Fourth Incat 86 has a trial run

By ANDREW JEFFS

Photo: Roger Dunkley

Incat Australia's twenty-first high speed car ferry is only the second to have traded in Australian waters.

'Incat 045' was operated by the Tasmanian state government owned TT Line, in co-operation with Incat, as an interim service while its ro-ro ferry 'Spirit of Tasmania' underwent a routine drydocking.

During the two week "Tascat"operation 'Incat 045' operated across Bass Strait which separates Tasmania from mainland Australia.

Incat Chairman Robert Clifford, while welcoming the opportunity to trial the Incat 86 on the route, said that the design, which has been tailored for the needs of shorter European routes, "was not the optimum solution for Bass Strait.

"I have no doubt that a fast ferry will eventually replace 'Spirit of Tasmania'. However, when compared with the Tascat operation, the fast ferry service that I would recommend would operate a shorter crossing, offer greater freight capacity, have more appropriate passenger seating and the best and biggest ride control system available," he said.

"During the trial the ferry operated between Devonport and Melbourne, sensibly making full use of the existing TT Line infrastructure. The distance between these ports is around 220nm. Alternative routes as short as 130nm are available and would be more attractive to both passengers and the operator."

There is considerable freight traffic across Bass Strait and Mr Clifford explained that in order to enhance the profitability of a fast ferry service on the route "a future fast ferry would have to incorporate a freight capability over and above the four coaches which 'Incat 045' can carry."

One of the reasons for this is that the per voyage capacities of 'Incat 045', combined with the high frequency it could offer, would produce overall capacity considerably in excess of the passenger demand.

Another change would be the removal of the large duty-free shop as duty-free trading in Australian waters is prohibited.

Commenting on the passenger seating Mr Clifford said that "the aircraft-style seats installed on the vessel, although comfortable, are better suited to deployments on shorter routes. Any permanent fast ferry on Bass Strait would offer more comfortable lounge seats."

His comment about ride control requires some explanation. Although the Incat 86 is normally fitted with a Maritime Dynamics RCS, 'Incat 045' was not fitted with the forward T-foils whilst operating across Bass Strait because there was insufficient time to organise their delivery and installation. (The decision to run the service was made only six weeks before it began, forcing Incat to bring the ferry's completion date forward by eight weeks.)

So what sort of vessel would Robert Clifford recommend for Bass Strait?

"I believe the optimum fast ferry for Bass Strait would be a 96 metre wave-piercing aluminium catamaran with a cargo capacity up to 800 tonnes.

"Depending on the loading, this vessel could realistically operate at between 35 and 51 knots allowing for up to six crossings per day on the shortest possible route.

"The freight deck could carry cars, vans, coaches, trucks (up to semi trailer size) and containerised freight or a combination thereof. The passenger cabin would be smaller than on 'Incat 045' but the more frequent crossings would ensure adequate capacity," he said.

Not surprisingly, Incat has recently announced details of a vessel exactly meeting those specifications.

'Incat 045' is very similar to the three previous 86 metre wavepiercers built at the yard.

Incat continues to work closely with a number of its long-term suppliers such as Maxton Fox (aircraft-style seats), Beurteaux Australia (banquet seats), Electrotech Australia (navigation and communication systems), and Riley Industrial and Marine Sales (hydraulic, pneumatic and fuel systems). RIMS also commissioned the pair of Palfinger cranes which handle the ferry's RIBs.

Liferaft Systems Australia supplied four of the world's most advanced marine evacuation systems (MES) and six 100-man liferafts which ensures that 900 people can be evacuated in under 12 minutes with a full load minimum evacuation crew of 23.

Advanced lightweight fire protection, developed by Tasmanian company, Colbeck & Gunton, and multinational Thermal Ceramics, has been used throughout. Significant features of the fire protection include increased water resistance, it is robust and can be easily opened/removed to allow access to vessel services.

The propulsion system is also familiar: four Ruston 20RK270 diesels each develop 7,080kW and drive a Lips LJ145D waterjet through a Renk ASL60 reduction gearbox.

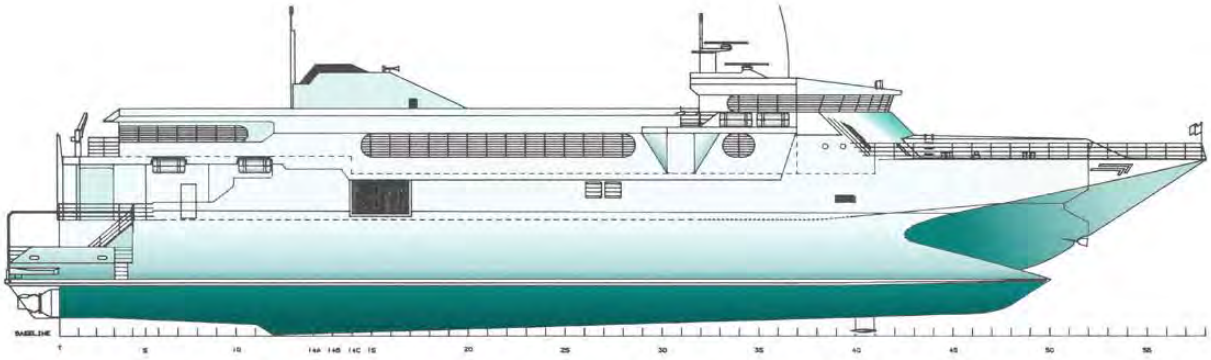
Electrical power is provided by four 230kW Caterpillar generators.

Notable changes from the first in the series include a 100 person increase in passenger capacity and an increase in stated maximum deadweight from 340 to 380 tonnes.

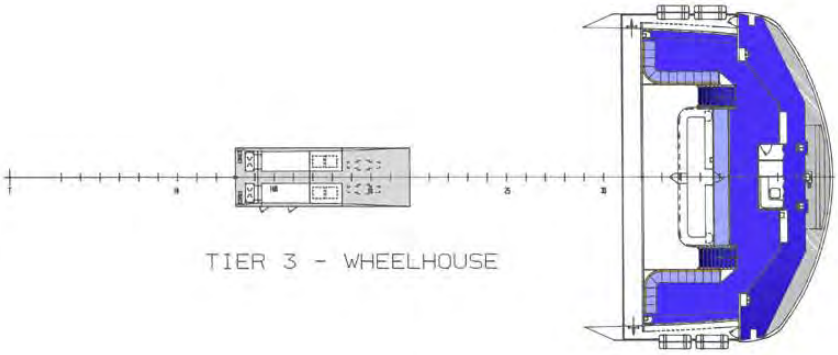
For further information contact: Incat Australia, 18 Bender Drive, Moonah 7009, Australia. PH: +61 3 6273 0677, FX: +61 3 6273 0932.

'Incat 045'
SPECIFICATIONS

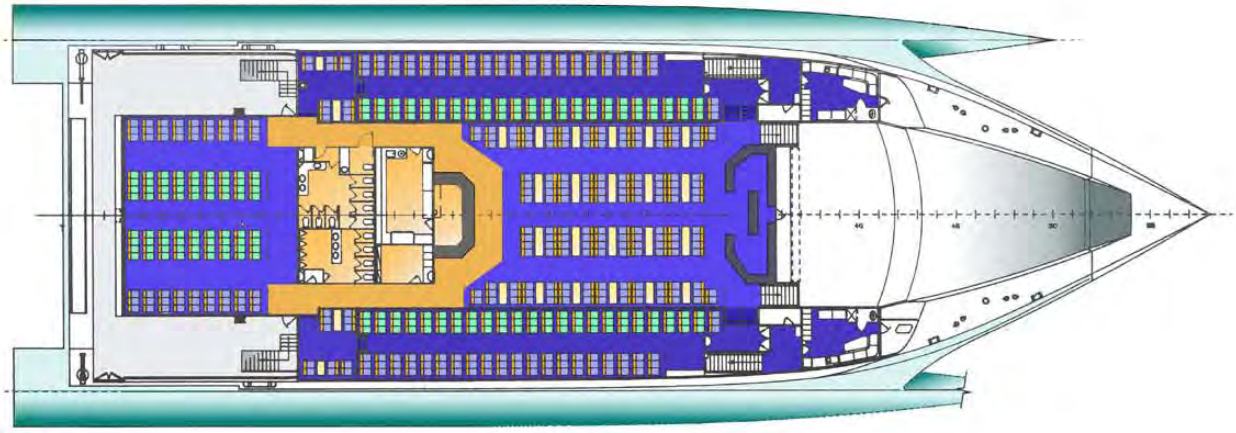
Type:	Fast passenger/vehicle wavepiercing catamaran
Builder and designer:	Incat Australia, Australia
Construction:	Aluminium alloy
Length overall:	86.62 metres
Length waterline:	76.41 metres
Beam overall:	26.00 metres
Draft (USK):	3.60 metres
Passengers:	876
Crew:	23
Vehicles:	200 cars or up to 4 buses and fewer cars
Deadweight:	380 tonnes
Main engines:	4 x Ruston 20RK270 diesels; 7,080kW each
Gearboxes:	4 x Renk ASL60
Waterjets:	4 x Lips LJ145D
Gensets:	4 x 230kW Caterpillar
Fuel:	61,000litres
Fuel consumption:	212 g/kWh
Service speed (350dwt, 100%MCR):	44 knots



PROFILE



TIER 3 — WHEELHOUSE



TIER 2 — PASSENGER DECK

Ofici
na
l

390.