INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 40 DE LA LEY DE PUERTOS, SUSCRITA POR EL DIPUTADO JOSÉ SALVADOR ROSAS QUINTANILLA E INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

El suscrito, José Salvador Rosas Quintanilla y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXIV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta honorable asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 40 de la Ley de Puertos, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La relevancia de los puertos para la administración de las mercancías pareciera no ser tan trascendental, en el plano de las cifras, debido a que la movilización por tierra se afianzó como protagonista desde el inicio de los Tratados de Libre Comercio entablados con la región de América del Norte. Ocupando un número mayor al 90 por ciento, la vía terrestre es la que usualmente es referida al hablar de la necesidad de dar mantenimiento a nuestra infraestructura de comercio exterior. Igualmente, contando con una amplia cantidad de aduanas enfocadas al comercio terrestre, es normal asumir que el trabajo operativo y legislativo le diera prioridad a este medio de transporte sobre el aéreo y el marítimo. Esto, desde nuestra perspectiva, es algo que no debe de continuar pujando únicamente para un lado, sino que debe de repensar los canales, vías y herramientas que componen al resto del comercio exterior mexicano.

Por ello, tener en cuenta la relevancia de los puertos y lo indispensables para el comercio cotidiano que la parte marítima representa, denota la poca paridad entre su expectativa y su capacidad a nivel operativo y tecnológico, donde el atraso es bastante significativo para las demandas de hoy en día. La necesidad de actualización de la misma, pretensión de la actual administración¹ federal, representada por Héctor López Gutiérrez, actual coordinador de Puertos y Marina Mercante, no debe de ir únicamente orientado a una cuestión de expansión de su uso, sino que debe de ir emparejada con políticas y reformas que la acompañen para consolidar al sector de manera integral. Por ello, es un acierto considerar la actividad portuaria como potencial impulsor de desarrollo económico y social en las zonas costeras. Su actualización en infraestructura y mejoramiento del servicio, al igual que un plan de desarrollo regional que la acompañe, consolidan una propuesta de mejoramiento de puertos pertinente y con pretensiones de tornar al sector y a las comunidades en nichos productivos, competitivos y seguros para la actividad comercial portuaria.

A pesar de ello, consideramos que esto no es lo único que se debe de abordar al momento de pensar en una estrategia “completa” para el sector. Los problemas de inseguridad, narcotráfico y robos que se emplean establecen un escenario riesgoso para un correcto cuidado y protección de la información y mercancías portuarias, las cuales son de importancia para el comercio y seguridad nacional. Dejar la puerta abierta a potenciales vulneraciones de seguridad es una preocupación válida ante los 57 incidentes suscitados en instalaciones aduanales en puertos nacionales en el 2017,² los cuales muestran que la situación en puertos está urgida de un replanteamiento en su forma de operar, ya que, según estudios citados en el mismo artículo, México no cumple con los tratados internacionales de la Organización Marítima Internacional, firmados por nuestro país, los cuales obligan a sus respectivos miembros a apegarse a las normatividades operativas y de seguridad portuaria³ Dentro de esos lineamientos ya hay en existencia normatividades relacionadas con ciberseguridad.⁴

Con la modernización esperada en un periodo histórico que observa cómo las actividades gubernamentales comienzan a transicionar de manera casi total a un medio digital, la preocupación por una modernización sin

una estrategia de seguridad digital sería situar en bandeja de plata información delicada a criminales dentro y fuera de nuestro país. Ante el conocimiento público de las deficiencias del trabajo de seguridad en puertos mexicanos, ofrecer como aperitivo la información de actividades portuarias se vuelve una recompensa atractiva para ataques cibernéticos o físicos para la obtención de información que tiene una serie de usos amplios, como cuestiones de contrainteligencia y actividades delictivas, como el narcotráfico.

Por citar un ejemplo común, puertos con niveles de seguridad altos y con infraestructura digital han encontrado diversa problemáticas en el 2018. En un planeta donde el 90 por ciento de la carga comercial pasa por la actividad marítima,⁵ los buques y puertos se han vuelto sumamente deseables para los cibercriminales. Su intromisión puede entrometerse no solamente con robos de información, sino con alteraciones de rutas, una correcta operación de las unidades marítimas y hasta afectar las cadenas productivas de provisión, dependientes de la actividad marítima mercantil. Nuestra relación comercial con Estados Unidos, mientras trae beneficios para ambas partes, nos sitúa en el riesgo de ser blanco de actividades relacionadas al ciberterrorismo y la ciberdelincuencia. Citando casos concretos, la situación vivida en Singapur durante 2014, cuando intervinieron los sistemas de una plataforma petrolera, se inmiscuyeron en la información de las rutas de provisión y plantaron ubicaciones falsas de los buques,⁶ o el ataque de “ransomware”⁷ sufrido por una empresa estadounidense involucrada en actividades marítimas y parte de una red interconectada con el resto de sus unidades y puertos en los que operan,⁸ muestra que la actividad marítima es vulnerable a esta clase de eventos, los cuales no pueden ser tomados a la ligera.

Por tanto, considerar tener una legislación que pueda sentar un precedente importante para una operación correcta de los puertos es prioridad para nosotros como legisladores. Ante tal situación, proponemos una breve modificación al artículo 40 de la Ley de Puertos para obligar a los operadores de mercancía marítima a realizar trabajos a nivel de ciberseguridad por medio de encriptación de datos. Esto, al estar ligado a los administradores portuarios, busca sentar un precedente para una legislación más robusta en el tema, donde se encuentran involucrados agentes privados, públicos y el trabajo de seguridad provisto por la Marina desde la reforma a la Ley de Puertos elaborada en el año 2014. Darle un carácter explícito en la ley evita ambigüedades acerca de un trabajo el cual, suponemos, debe de estar realizándose, pero que no tiene ningún respaldo legal para evitar que no se le de ese trato a la información portuaria.

Por lo anterior, sometemos a consideración de esta honorable asamblea el siguiente

Decreto por el que se reforman las fracciones XI, XII y se adiciona una fracción XIII, con el contenido de la actual fracción XII del artículo 40 de la Ley de Puertos

Artículo Único. Se reforman las fracciones XI, XII y se adiciona una fracción XIII, con el contenido de la actual fracción XII, del artículo 40 de la Ley de Puertos, para quedar de la siguiente manera;

Artículo 40. ...

I. a X. ...

XI. Proporcionar la información estadística portuaria;

XII. **Proteger, vigilar y encriptar la información estadística portuaria; y**

XIII. **Proporcionar al CUMAR la información que les sea requerida relacionada con la Protección Marítima y Portuaria, así como tomar en cuenta sus recomendaciones para mantener los niveles establecidos en el artículo 19 Ter de la presente ley.**

Transitorio

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

Notas

1 Luis Alberto Zanela; Osiel Cruz (2019). Desarrollo portuario con enfoque social, de T21. Sitio web:

<http://t21.com.mx/revista-pdf/2019/01/02/revista-t21-ene-ro-2019>

2 Redacción Reforma (2018). Vulnera el crimen aduanas marítimas, de Reforma. Sitio web:

<https://refor.ma/cagKU3>

3 Ídem

4 Chris Baraniuk (2017). How hackers are targeting the shipping industry, de BBC. Sitio web:

<https://www.bbc.com/news/technology-40685821>

5 Kaspersky Staff (2015). Maritime industry is easy meat for cyber criminals, de Kaspersky. Sitio web:

<https://www.kaspersky.com/blog/maritime-cyber-security/8796/>

6 Jeremy Wagstaff (2014). All at sea: global shipping fleet exposed to hacking threat. 1, de Reuters. Sitio web:

<https://www.reuters.com/article/us-cybersecurity-shipping/all-at-sea-global-shipping-fleet-exposed-to-hacking-threat-idUSBREA3M20820140424>

7 El *ransomeware* se caracteriza por el bloque al acceso y utilización de computadores y su respectiva información, donde la demanda es un “secuestro” de esa información: se pide una “rescate” para devolver el acceso al equipo y su data.

8 Chris Baraniuk. (2017). How hackers are targeting the shipping industry, de BBC. Sitio web:

<https://www.bbc.com/news/technology-40685821>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 7 de marzo de 2019.

Diputado José Salvador Rosas Quintanilla (rúbrica)

Ley de Puertos	Ley de Puertos
VIGENTE	MODIFICACIÓN
<p>ARTICULO 40.- Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios:</p> <p>...</p> <p>XI. Proporcionar la información estadística portuaria, y</p> <p>XII. Proporcionar al CUMAR la información que les sea requerida relacionada con la Protección Marítima y Portuaria, así como tomar en cuenta sus recomendaciones para mantener los niveles establecidos en el artículo 19 Ter de la presente Ley.</p> <p>...</p>	<p>ARTICULO 40.- Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios:</p> <p>...</p> <p>XI. Proporcionar la información estadística portuaria;</p> <p>XII. Proteger, vigilar y encriptar la información estadística portuaria, y</p> <p>XIII. Proporcionar al CUMAR la información que les sea requerida relacionada con la Protección Marítima y Portuaria, así como tomar en cuenta sus recomendaciones para mantener los niveles establecidos en el artículo 19 Ter de la presente Ley.</p>