



**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE PUERTOS Y DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE, EN MATERIA DE CRUCEROS TURÍSTICOS Y PROTECCIÓN DE ARRECIFES DE CORAL**

El que suscribe, **Diputado Felipe Miguel Delgado Carrillo**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77, numeral 3, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE PUERTOS Y DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE, EN MATERIA DE CRUCEROS TURÍSTICOS Y PROTECCIÓN DE ARRECIFES DE CORAL**, al tenor de la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El turismo de cruceros en áreas arrecifales del Caribe mexicano se ha desarrollado bajo un modelo masivo que amenaza de forma creciente los ecosistemas costeros más sensibles. En Cozumel, la isla con mayor afluencia de cruceros del país, distintos sectores de la comunidad han denunciado que este modelo turístico “devora la naturaleza y excluye a la población local” (Greenpeace).

Proyectos de expansión portuaria, como la construcción de un cuarto muelle de cruceros en Cozumel, han enfrentado una fuerte oposición ciudadana debido al riesgo de destruir arrecifes corallinos remanentes, entre ellos el Arrecife Villa Blanca, uno de los más importantes del Caribe mexicano (Greenpeace.). La infraestructura portuaria ya existente, tres muelles internacionales de cruceros, genera por sí misma una presión considerable sobre las zonas marinas circundantes: el intenso tráfico de buques de gran calado provoca impactos ambientales negativos plenamente

Sin una regulación ambiental específica, la continuidad de este modelo entraña riesgos severos para la integridad de los arrecifes coralinos, patrimonio natural de la Nación. Resulta imperativo establecer disposiciones legales que garanticen su protección frente a las operaciones de cruceros turísticos. Estos ecosistemas proveen servicios ambientales críticos; protección costera, sustento pesquero, turismo de bajo impacto; y albergan una altísima biodiversidad marina, pero son extremadamente frágiles frente a perturbaciones mecánicas, químicas y biológicas.

La ausencia de reglas claras ha permitido prácticas como el fondeo (anclaje) indiscriminado de cruceros sobre arrecifes y la descarga de residuos al mar, acciones que han ocasionado daños que superan con creces cualquier beneficio económico asociado a esta actividad. Regular ambientalmente los cruceros en zonas arrecifales no pretende prohibir la actividad turística, sino ordenarla de manera sustentable, equilibrando el desarrollo económico con la conservación de los ecosistemas costeros, en concordancia con el derecho de toda persona a un medio ambiente sano.

El sureste mexicano, principalmente Quintana Roo, se ha consolidado en años recientes como región líder en turismo de cruceros. Tan solo en 2019, México recibió 9.1 millones de pasajeros de cruceros (10% más que el año anterior); de ellos, Cozumel se mantuvo como el principal destino con 4.6 millones de visitantes, seguido de Mahahual (Costa Maya) con 1.6 millones. Esto significa que la Riviera Maya concentró cerca del 70% de los cruceristas del país, posicionando a Cozumel entre los puertos de cruceros más concurridos del mundo.

Esta afluencia masiva contrasta con la enorme fragilidad ambiental de la región, ubicada sobre el Sistema Arrecifal Mesoamericano, la segunda barrera de coral más grande del planeta, que se extiende frente a las costas de Quintana Roo, Belice,



Guatemala y Honduras. Los puertos de Cozumel y Mahahual operan en inmediaciones de áreas arrecifales protegidas.

Cozumel cuenta desde 1996 con el Parque Nacional Arrecifes de Cozumel (aproximadamente 12 mil hectáreas), parte del corredor arrecifal mesoamericano. Mahahual, por su parte, es puerta de entrada a la Reserva de la Biósfera Banco Chinchorro, un atolón coralino de altísimo valor ecológico, designado como sitio Ramsar desde 2004. Estas declaratorias evidencian la trascendencia biológica de los arrecifes locales y la necesidad de compatibilizar las operaciones portuarias con su conservación.

No obstante, el rápido crecimiento del turismo de cruceros no siempre ha ido acompañado de una planeación sostenible. En Cozumel, por ejemplo, se han propuesto nuevos muelles precisamente sobre zonas coralinas prístinas, amenazando hábitats de especies protegidas internacionalmente. Paralelamente, la población local ha visto restringido su acceso tradicional al mar debido a procesos de privatización costera, lo que ha generado un legítimo malestar social frente a un turismo de cruceros percibido como desordenado y excluyente.

Este contexto exige acciones legislativas. El sureste mexicano depende económicamente del turismo, pero su prosperidad está ligada, a la vez, a la buena salud de sus arrecifes, que sostienen actividades como el buceo y el snorkel. Numerosos estudios y experiencias internacionales confirman que un ambiente degradado termina por socavar la propia sustentabilidad del destino turístico.

Proteger los arrecifes de Cozumel, Mahahual y otras zonas costeras no solo responde a un deber ecológico y ético, sino que garantiza la longevidad de la industria turística regional bajo un esquema responsable. Por ello, regular los cruceros turísticos en zonas arrecifales es urgente y necesario, complementando las declaratorias de áreas

naturales protegidas con instrumentos efectivos que rijan las actividades portuarias y marítimas en dichas áreas.

### **Impactos ambientales comprobados de los cruceros sobre arrecifes de coral**

Diversas evidencias científicas y casos documentados muestran los daños significativos que los cruceros pueden causar a los arrecifes de coral, tanto por sus operaciones cotidianas como por incidentes específicos:

#### **a) Daño físico por anclas y propelas**

El fondeo de grandes buques en zonas arrecifales provoca destrucción mecánica directa de las colonias coralinas. Un estudio en el Caribe cuantificó que, durante apenas seis meses de 2020, los cruceros anclados frente a la costa de Barbados dañaron aproximadamente 3.8 millones de metros cuadrados de arrecifes. Las anclas y sus cadenas arrasan extensas áreas de coral vivo, con impactos cuya recuperación natural tomaría décadas ([portalambiental.com.mx](http://portalambiental.com.mx)).

En México, aunque Cozumel y Mahahual cuentan con muelles, existen situaciones de fondeo en zonas no habilitadas o con infraestructura insuficiente. Adicionalmente, las hélices de los cruceros remueven grandes volúmenes de sedimento, que luego se deposita sobre los corales y los asfixia. En Cozumel se ha observado una reducción marcada de la fauna marina bajo las rutas de crucero; voluntarios ambientales remueven sedimentos de manera recurrente de las colonias coralinas para evitar su muerte por falta de luz.

#### **b) Contaminación por aguas residuales y desechos**

Cada buque crucero es, en la práctica, una ciudad flotante que genera enormes volúmenes de aguas negras (residuales cloacales) y grises (procedentes de jabones, detergentes, aceites, etc.). Se estima que un crucero mediano, de alrededor de 3,000



personas, produce semanalmente unos 210,000 litros de aguas negras y 1 millón de galones de aguas grises, las cuales a menudo se descargan al mar.

Estos efluentes aportan grandes cantidades de nutrientes (nitrógeno, fósforo) que disparan el crecimiento de algas en detrimento del coral. Los arrecifes pueden morir por eutrofización cuando las algas cubren y asfixian a los corales. Asimismo, los cruceros generan basura sólida y, en ocasiones, descargan accidental o ilegalmente plásticos y otros desechos, afectando gravemente a la fauna marina.

Si bien existe normativa internacional (MARPOL) que regula las descargas, su cumplimiento estricto en zonas costeras sensibles requiere una supervisión local reforzada. La falta de plantas de tratamiento en destinos costeros agrava el problema: en Cozumel, el tratamiento insuficiente de aguas servidas urbanas y turísticas en la zona sur ha contribuido a la proliferación de algas nocivas en arrecifes cercanos, como Villa Blanca y Palancar.

### **c) Introducción de enfermedades y especies invasoras**

Los cruceros movilizan grandes volúmenes de agua de lastre para su estabilidad, recolectándola en un puerto y liberándola en otro. Este traslado puede introducir organismos patógenos o especies invasoras en ecosistemas frágiles.

Un caso alarmante fue la propagación al Caribe mexicano de la enfermedad de pérdida de tejido de coral pétreo (SCTLD, por sus siglas en inglés). Esta enfermedad coralina apareció primero en Florida en 2014, pero, en contra de las corrientes dominantes, llegó a Cozumel hacia 2018, coincidiendo con las rutas de cruceros entre Florida y Quintana Roo. En un año, la SCTLD diezmó más del 60% de los corales de Cozumel, provocando incluso la extinción local de algunas especies.

La evidencia sugiere que el agente patógeno pudo haberse transportado en el agua

de lastre o en los cascos de los barcos turísticos. De forma similar, especies exóticas como el pez león, introducido en Florida en la década de 1980, han invadido todo el Caribe, alterando las cadenas tróficas de arrecife. Aunque su dispersión no es atribuible directamente a los cruceros, ilustra el alto riesgo biológico que conlleva el tráfico marítimo sin controles ambientales estrictos.

#### **d) Emisiones atmosféricas y cambio climático**

Los cruceros suelen utilizar combustibles pesados que emiten gases de efecto invernadero (CO<sub>2</sub>, óxidos de nitrógeno y azufre) y partículas. Un solo crucero de tamaño mediano puede emitir gases equivalentes a los de 12,000 automóviles, contribuyendo así al calentamiento global que provoca el blanqueamiento masivo de corales.

Además, mientras están atracados, muchos buques mantienen motores auxiliares encendidos de manera continua para garantizar el suministro eléctrico, lo que deteriora la calidad del aire local (en Cozumel es visible el humo constante en la terminal). Aunque este impacto trasciende lo estrictamente local, las zonas arrecifales son especialmente vulnerables a la acidificación oceánica y al incremento de la temperatura del mar derivados de dichas emisiones. La regulación de las operaciones portuarias puede mitigar parcialmente este efecto, por ejemplo, promoviendo el uso de combustibles bajos en azufre o la conexión a electricidad en tierra.

#### **e) Accidentes y contingencias**

La falta de regulación adecuada incrementa la probabilidad de accidentes graves. En Venecia (Italia), un crucero fuera de control chocó con un muelle y una embarcación en 2019, lo que catalizó la prohibición de megacruceros en su laguna. En las costas mexicanas, aunque no se han registrado eventos de ese calibre, sí han ocurrido encallamientos y derrames menores (lixiviados de sentina, pérdidas de combustible) con potencial de afectar irreversiblemente a un arrecife confinado.



Los administradores portuarios carecen hoy de lineamientos específicos para prevenir y manejar estos riesgos en entornos coralinos. En suma, la operación de cruceros sin medidas especiales en zonas de arrecife puede ocasionar destrucción física de corales, contaminación crónica del agua, introducción de enfermedades letales y contribución al estrés climático, todo lo cual compromete la supervivencia de los arrecifes. Estos impactos están documentados y son evitables o mitigables mediante una regulación adecuada. La iniciativa de reforma se sustenta, por tanto, en evidencia científica y técnica que urge a establecer prohibiciones (por ejemplo, el fondeo sobre corales) y requisitos ambientales claros para la industria de cruceros en áreas sensibles.

### **Compromisos internacionales de México en materia de arrecifes y transporte marítimo**

La propuesta de reforma se alinea con diversos tratados y acuerdos internacionales suscritos por México, que obligan al país a proteger sus ecosistemas marinos y a asegurar un uso sostenible de los mismos. Destacan los siguientes:

#### **Convención sobre la Diversidad Biológica (CDB, 1992)**

México es Parte de este acuerdo multilateral desde 1993, comprometiéndose a conservar la biodiversidad y utilizarla de forma sustentable. La CDB, primer tratado global enfocado exclusivamente en la biodiversidad reconoce la importancia de la conservación de los ecosistemas como un bien mundial de valor inestimable.

En cumplimiento de sus objetivos, México debe proteger in situ sus arrecifes coralinos adoptando medidas para prevenir actividades que los deterioren. La Estrategia Nacional de Biodiversidad identifica ya a los arrecifes como prioridad; esta reforma aterriza dicho compromiso en el ámbito específico de la regulación portuaria.



### **Convención de Ramsar sobre Humedales (1971)**

México adhirió en 1986 a este convenio, obligándose a conservar y hacer uso racional de sus humedales de importancia internacional, categoría que incluye arrecifes someros. Nuestro país cuenta con varios sitios Ramsar arrecifales, por ejemplo, el Parque Nacional Arrecifes de Cozumel (sitio Ramsar 1449, designado en 2005) y Banco Chinchorro (sitio Ramsar desde 2004).

### **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982)**

Como Estado Parte (ratificada por México en 1983), nuestro país goza de jurisdicción y responsabilidad sobre las aguas de sus mares territoriales y zonas económicas exclusivas. La CONVEMAR establece que “los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio marino”.

En virtud de los artículos 192 y 194, México debe prevenir la contaminación del mar proveniente de buques y garantizar que las actividades bajo su jurisdicción, como el tráfico de cruceros en arrecifes nacionales, no causen daños a otros Estados ni al ambiente global.

### **Agenda 2030 de la ONU – Objetivo de Desarrollo Sostenible 14 (“Vida submarina”)**

México se comprometió a cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible, entre ellos el ODS 14, que llama a “conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, mares y recursos marinos”. La meta 14.2 insta a gestionar y proteger los ecosistemas marinos y costeros para evitar impactos adversos significativos, mediante la implementación de normativas eficaces. La meta 14.1, por su parte, busca reducir significativamente la contaminación marina de todo tipo.



### **Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques (MARPOL 73/78)**

México es Parte de este convenio de la OMI, que establece normas globales sobre descargas y emisiones de los buques (aceites, aguas sucias, basura, contaminantes atmosféricos, entre otros). La reforma complementa la aplicación de MARPOL en aguas mexicanas al integrar sus principios en la Ley de Puertos y en la LGEEPA, dotando de una base legal interna para exigir a los cruceros: manejo adecuado de residuos oleosos, tratamiento de aguas residuales antes de su vertido (o descarga en puerto), prohibición de vertimiento de plásticos y otros desechos, uso de combustibles más limpios en zonas costeras, entre otros requisitos.

### **Iniciativa del Sistema Arrecifal Mesoamericano (SAM)**

En 1997, los presidentes de México, Belice, Guatemala y Honduras firmaron la Declaración de Tulum, creando la Iniciativa SAM para la conservación conjunta de la gran barrera mesoamericana. En dicho acuerdo, los cuatro países se comprometieron a desarrollar un plan de acción para la conservación y uso sostenible del Sistema Arrecifal Mesoamericano, subrayando sus valores ecológicos.

México, en particular, asumió el compromiso de declarar nuevas áreas marinas protegidas y gestionar el turismo costero de forma sustentable. En 2006 se renovó la Declaración de Tulum, ratificando la Iniciativa SAM y estableciendo el 10 de marzo como Día del Arrecife Mesoamericano; además, los países solicitaron a la OMI declarar al SAM como “Zona Marítima Especialmente Sensible” (PSSA) ante el incremento del tráfico marítimo.

Esta solicitud, aún pendiente, refleja la preocupación regional por el impacto de los cruceros y otras naves en los arrecifes, así como la necesidad de regular su navegación. La presente reforma permite a México honrar sus compromisos en el marco de la Iniciativa SAM, al establecer protecciones específicas en su legislación



nacional para la porción mexicana del arrecife mesoamericano (que abarca desde Quintana Roo hasta la frontera con Belice). Servirá como ejemplo concreto de implementación de la cooperación regional ambiental, facilitando además la coordinación con los países vecinos en materia de estándares para cruceros.

### **Experiencias internacionales en la regulación de cruceros**

La preocupación por los impactos de los cruceros no es exclusiva de México. Diversos países y regiones han implementado medidas innovadoras para controlar la llegada de grandes buques turísticos y mitigar sus efectos, constituyendo referentes valiosos para esta iniciativa.

#### **Islas Baleares (España)**

El archipiélago balear, importante destino en el Mediterráneo, enfrentó fuertes protestas por la saturación turística y ambiental en Palma de Mallorca. En 2021, el gobierno autonómico alcanzó un acuerdo pionero con las principales navieras para limitar a tres el número de cruceros diarios en el puerto de Palma. Solamente uno de esos tres puede ser un megacrucero de más de 5,000 pasajeros por día.

Este acuerdo voluntario, el primero de su tipo en Europa para un destino de tal magnitud, redujo en 13% las escalas respecto a 2019, aliviando la presión sobre la ciudad. Además, prevé medidas de mejora ambiental, como el uso de combustibles menos sulfurosos en puerto y una mejor gestión de residuos. La experiencia balear demuestra que fijar cupos máximos de arribos es factible y eficaz para equilibrar la actividad crucerística con la capacidad de carga local.

La presente reforma incorpora esta filosofía al obligar a planificar los puertos de cruceros con criterios de capacidad límite y participación de autoridades locales.



### **Venecia (Italia)**

Ícono mundial de patrimonio vulnerable, Venecia sufrió durante años la entrada de enormes cruceros a su laguna, generando oleaje que erosionaba cimientos y ponía en riesgo monumentos históricos. En 2021, tras advertencias de la UNESCO, el gobierno italiano prohibió definitivamente el ingreso de grandes cruceros al centro histórico de la ciudad.

Desde el 1° de agosto de 2021 está vetada la navegación en la laguna de barcos de más de 180 metros de eslora, 25,000 toneladas de arqueo o 35 metros de altura. Estas naves deben desviarse al puerto industrial exterior. La medida, respaldada por una amplia mayoría parlamentaria, “zanjó años de protestas” y evitó que Venecia fuera incluida en la lista de Patrimonio en Peligro.

El caso veneciano sienta un precedente de protección estricta de un ecosistema y cascos urbanos frágiles mediante la restricción legal de la navegación turística. En la iniciativa mexicana, si bien no se prohíbe la llegada de cruceros a destinos arrecifales, sí se establece la prohibición de fondear sobre los arrecifes y se faculta a la autoridad a negar entradas por interés público o riesgo ecológico. Ello va en la línea de lo realizado en Venecia.

### **Belice**

País vecino cuya economía depende fuertemente de sus atractivos naturales, entre ellos el mismo arrecife mesoamericano, Belice ha optado por un enfoque precautorio en el turismo de cruceros. En su Política Nacional de Turismo de Cruceros (actualizada en 2010) estableció límites a la expansión; por ejemplo, recomendó un tope diario de 3,000 cruceristas a nivel nacional para no rebasar la capacidad de manejo sostenible.

Belice centralizó la recepción de cruceros en áreas designadas (la Ciudad de Belice y

un puerto exclusivo), evitando la apertura indiscriminada de nuevos puertos en zonas sensibles. Más recientemente, en 2017, el gobierno beliceño impuso una moratoria permanente a la exploración y perforación petrolera en todas sus aguas marinas, protegiendo así sus arrecifes de potenciales desastres industriales. Gracias a esta y otras acciones; como protección de manglares, prohibición gradual de plásticos de un solo uso, la UNESCO retiró en 2018 al Sistema Arrecifal de Belice de la lista de Patrimonio en Peligro, reconociendo al país como líder en conservación oceánica.

En cuanto a los cruceros, Belice ha priorizado el ecoturismo de bajo impacto en sus cayos y atolones, permitiendo solo excursiones reguladas de grupos pequeños provenientes de cruceros anclados lejos de los arrecifes, mediante embarcaciones auxiliares supervisadas. La lección es clara: la voluntad política de anteponer la salud del arrecife a ganancias de corto plazo rinde frutos en reputación internacional y en sostenibilidad a largo plazo. La reforma mexicana se inspira en este principio, buscando un equilibrio en el cual el país pueda beneficiarse del turismo sin comprometer sus joyas naturales.

### **Noruega**

Este país escandinavo ha dado un paso audaz hacia la navegación libre de emisiones en zonas vulnerables. En 2018, el Parlamento noruego aprobó que, a más tardar en 2026, todos los cruceros, barcos turísticos y ferries que ingresen a los fiordos occidentales deberán ser de cero emisiones.

Se trata de la primera regulación en el mundo que crea zonas marítimas de emisión cero, prohibiendo el ingreso de buques a diésel en fiordos protegidos. La medida exigirá a las navieras emplear buques eléctricos o tecnologías equivalentes para visitar esos destinos, eliminando la contaminación del aire local, que causaba lluvia ácida y afectaba la salud de comunidades costeras, y reduciendo el ruido submarino que altera la fauna. Noruega, que concentra una de las mayores cantidades de

escalas de cruceros en el mundo, busca así mejorar el ambiente de sus comunidades costeras y marcar pauta global hacia un turismo carbono-neutral.

La iniciativa que aquí se expone no llega aún a requerir “cero emisiones”, pero recoge el espíritu noruego al prever, en el nuevo artículo 96 Bis de la LGEEPA, la emisión de lineamientos ambientales especiales para cruceros en zonas sensibles, que podrán incluir límites más estrictos de contaminación (por ejemplo, uso de combustibles con menos de 0.1% de azufre en arrecifes, similar a lo ya vigente en la laguna de Venecia) (rtve.es). Con ello, México se encaminaría en la misma senda de vanguardia regulatoria, compatibilizando turismo y cuidado climático.

En conjunto, estos ejemplos internacionales muestran que regular el turismo de cruceros no solo es posible, sino deseable y eficaz para proteger el medio ambiente sin eliminar la derrama económica local. En todos los casos se combinaron restricciones (en número, tamaño o emisiones de barcos) con alternativas de operación, reubicación de atraques, tecnologías limpias y acuerdos con la industria. La reforma propuesta recoge estas mejores prácticas: limita actividades dañinas (fondeo directo en arrecifes), incorpora participación social y planeación holística, y obliga a la adopción de medidas de mitigación por quienes operan cruceros.

Para entender mejor el alcance del proyecto, en los siguientes cuadros comparativos se exponen de manera específica las propuestas de modificación:

LEY DE PUERTOS	
Texto vigente	Texto propuesto
ARTICULO 2o.- Para los efectos de esta ley, se entenderá por:  I. al XI. ...	ARTICULO 2o.- Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

	<p>I. al XI. ...</p> <p><b>XII. Crucero turístico:</b> La embarcación de pasaje dedicada preponderantemente al transporte de personas con fines recreativos, que realiza escalas programadas en puertos, terminales o marinas turísticas.</p> <p><b>XIII. Ecosistemas marinos sensibles:</b> Las áreas marinas o costeras, incluyendo arrecifes de coral, pastos marinos, manglares y otros hábitats que, por sus características ecológicas, sean considerados frágiles o de especial relevancia para la biodiversidad y la protección de las costas, conforme a lo dispuesto en la legislación ambiental aplicable.</p>
ARTICULO 8o. La Secretaría, conjuntamente con la Secretaría de Bienestar, se coordinará con los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios, a efecto de delimitar la zona de desarrollo portuario y que la zonificación que establezcan las autoridades competentes al respecto sea acorde con la actividad portuaria.	ARTICULO 8o. La Secretaría, conjuntamente con la Secretaría de Bienestar, se coordinará con los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios, a efecto de delimitar la zona de desarrollo portuario y que la zonificación que establezcan las



	<p>autoridades competentes al respecto sea acorde con la actividad portuaria.</p> <p><b>En el caso de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias de uso turístico que atiendan cruceros turísticos, la Secretaría, de manera coordinada con las entidades federativas y municipios costeros, promoverá la participación de las comunidades locales, pescadores y prestadores de servicios turísticos en la determinación de la capacidad de carga ambiental y turística de los destinos, así como en el diseño y ejecución de programas de protección, monitoreo y restauración de arrecifes de coral y demás ecosistemas marinos sensibles, en términos de la legislación aplicable</b></p>
ARTICULO 11.- Los reglamentos de esta ley establecerán las condiciones de construcción, operación y explotación de 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	ARTICULO 11.- Los reglamentos de esta ley establecerán las condiciones de construcción, operación y explotación de 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

<p>o contratos respectivos, en las normas oficiales mexicanas y en las reglas de operación del puerto.</p>	<p>o contratos respectivos, en las normas oficiales mexicanas y en las reglas de operación del puerto.</p> <p><b>En la planeación, construcción, operación y explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias de uso turístico que atiendan cruceros turísticos, las condiciones que se establezcan deberán sujetarse a criterios de protección y conservación de los ecosistemas marinos sensibles, en particular de los arrecifes de coral, así como a la capacidad de carga ambiental y turística de los destinos, sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación ambiental aplicable.</b></p>
<p>ARTICULO 20.- Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión, permiso o autorización que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente:</p>	<p>ARTICULO 20.- Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión, permiso o autorización que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente:</p>

I. a III. ...	I. a III. ...
Para construir y usar embarcaderos, ...	Para construir y usar embarcaderos, ...
Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, ...	Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, ...
Los concesionarios o cesionarios de terminales de cruceros y marinas, ...	Los concesionarios o cesionarios de terminales de cruceros y marinas, ...
La Secretaría mediante reglas de carácter general ...	<b>Tratándose del otorgamiento de concesiones, permisos, autorizaciones y demás actos administrativos relacionados con puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias de uso turístico que atiendan cruceros turísticos, la Secretaría deberá garantizar el cumplimiento de los tratados internacionales de los que México sea parte en materia de protección del medio marino, así como de las disposiciones de la legislación ambiental aplicable.</b>  <b>En estos casos, la Secretaría únicamente podrá otorgar concesiones, permisos o</b>

	<p>autorizaciones cuando se cumpla, al menos, con lo siguiente:</p> <p>I. Que la localización del proyecto, sus obras asociadas, canales de navegación, zonas de maniobra y áreas de fondeo no impliquen dragado, relleno, colocación de pilotes, ni cualquier otra obra que afecte directamente arrecifes de coral u otros ecosistemas marinos sensibles previamente identificados por la autoridad ambiental competente;</p> <p>II. Que se acredite, mediante estudios técnicos, que la actividad de cruceros no rebasará la capacidad de carga ambiental y turística del sitio;</p> <p>III. Que cuenten con autorización en materia de impacto ambiental emitida por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en la que se establezcan las medidas específicas de prevención, mitigación, compensación y, en su caso, restauraciones aplicables a arrecifes</p>
--	---

	<p>de coral y ecosistemas marinos sensibles, y</p> <p><b>IV. Que se justifique la compatibilidad del proyecto con los programas de ordenamiento ecológico del territorio y los instrumentos de planeación portuaria que resulten aplicables.</b></p> <p><b>En ningún caso podrán otorgarse concesiones o permisos para infraestructura de cruceros turísticos dentro de áreas declaradas como zonas de exclusión para la protección de arrecifes de coral y ecosistemas marinos sensibles.</b></p> <p>La Secretaría mediante reglas de carácter general ...</p>
<p>ARTICULO 40.- Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios:</p> <p>I. a XII. ...</p>	<p>ARTICULO 40.- Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios:</p> <p>I. a XII. ...</p> <p><b>XIII. Tratándose de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias destinadas a la atención de cruceros turísticos, garantizar que los</b></p>

	<p>concesionarios, permisionarios y operadores:</p> <p>a) Cuenten con la infraestructura necesaria para la recepción, manejo y disposición de aguas residuales, residuos sólidos y residuos peligrosos generados por los cruceros, conforme a la legislación y normas oficiales mexicanas aplicables;</p> <p>b) Implementen programas de monitoreo periódico de la calidad del agua, del estado de salud de los arrecifes de coral y de otros indicadores ambientales que determine la autoridad ambiental competente;</p> <p>c) Presenten a la Secretaría y a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en los plazos que establezca el reglamento, informes sobre el número de arribos de cruceros, pasajeros atendidos, generación y manejo de residuos, así como los resultados del monitoreo</p>
--	---



	<p>ambiental, garantizando el carácter público de dicha información;</p> <p>d) Elaboren e implementen programas de manejo ambiental para la operación de los puertos y terminales de cruceros, consistentes con las autorizaciones de impacto ambiental y los programas de ordenamiento ecológico vigentes, y</p> <p>e) Cumplan con las demás obligaciones que establezcan los reglamentos, las normas oficiales mexicanas y los títulos de concesión o permisos respectivos.</p>
<p>ARTICULO 41.- El administrador portuario se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario, el cual será parte integrante del título de concesión y deberá contener:</p> <p>I. a II. ...</p> <p>El programa maestro de desarrollo portuario ...</p> <p>La Secretaría deberá expedir la resolución ...</p>	<p>ARTICULO 41.- El administrador portuario se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario, el cual será parte integrante del título de concesión y deberá contener:</p> <p>I. a II. ...</p> <p><b>En los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias que atiendan cruceros turísticos, el programa maestro de desarrollo portuario deberá incluir un apartado específico sobre la localización, diseño y</b></p>

<p>Estas opiniones deberán emitirse ...</p> <p>En el caso de modificaciones ...</p> <p>La Secretaría, con vista en el interés público, ...</p> <p>Si dichas modificaciones causaren algún daño ...</p>	<p><b>operación de dichas instalaciones, así como las medidas para la protección, monitoreo y, en su caso, restauración de los arrecifes de coral y demás ecosistemas marinos sensibles, en congruencia con las autorizaciones en materia de impacto ambiental, los programas de ordenamiento ecológico y demás instrumentos de política ambiental aplicables.</b></p> <p>El programa maestro de desarrollo portuario ...</p> <p>La Secretaría deberá expedir la resolución ...</p> <p>Estas opiniones deberán emitirse ...</p> <p>En el caso de modificaciones ...</p> <p>La Secretaría, con vista en el interés público, ...</p> <p>Si dichas modificaciones causaren algún daño ...</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p><b>Artículo 44 Bis. Queda prohibido el fondeo de cruceros turísticos y de cualquier otra embarcación de pasaje</b></p>

	<p>sobre arrecifes de coral y demás ecosistemas marinos sensibles.</p> <p>La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y la Secretaría de Marina, delimitará y aprobará las zonas de fondeo, canales de navegación y áreas de exclusión para cruceros turísticos en cada puerto o terminal, las cuales deberán publicarse en el Diario Oficial de la Federación y ser debidamente señalizadas.</p> <p>Las capitanías de puerto y los administradores portuarios deberán vigilar el estricto cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo, sin perjuicio de las atribuciones de otras autoridades competentes.</p>
--	--

LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE	
Texto vigente	Texto propuesto
Sin correlativo	<p><b>Artículo 96 Bis.- En la formulación y ejecución de políticas, programas, normas y autorizaciones relacionadas con puertos, terminales, marinas e</b></p>

	<p>instalaciones portuarias que atiendan cruceros turísticos, la Secretaría deberá:</p> <p>I. Considerar como objeto de protección prioritaria a los ecosistemas costeros a que se refiere el artículo 3o., fracción XIII Bis de esta Ley, en particular los arrecifes de coral potencialmente afectados por la actividad de cruceros.</p> <p>II. Identificar y delimitar, en coordinación con la Secretaría de Marina y con los gobiernos de las entidades federativas costeras, las zonas arrecifales y demás ecosistemas marinos sensibles en las que deban establecerse restricciones o prohibiciones para obras portuarias, dragados, rellenos y áreas de fondeo de cruceros turísticos.</p> <p>III. Establecer criterios ambientales específicos que deberán observarse en la evaluación de impacto ambiental de proyectos de infraestructura portuaria y turística que puedan afectar arrecifes de coral y</p>
--	---

	<p>ecosistemas marinos sensibles, incluyendo los relativos a capacidad de carga ambiental y turística.</p> <p>IV. Promover, en coordinación con la Secretaría de Turismo y los gobiernos de las entidades federativas y municipios costeros, instrumentos económicos y mecanismos de financiamiento, incluyendo fondos ambientales, destinados a la conservación, monitoreo y restauración de arrecifes de coral y ecosistemas marinos sensibles vinculados con la actividad de cruceros turísticos.</p> <p>Lo dispuesto en este artículo será obligatorio para las autoridades competentes al emitir autorizaciones, concesiones, permisos o cualquier otro acto administrativo relacionado con infraestructura y servicios para cruceros turísticos.</p>
--	--

Por lo expuesto, fundado y motivado, someto a consideración de esta soberanía el siguiente:

**PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN  
DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE PUERTOS Y DE LA LEY  
GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE,**

## EN MATERIA DE CRUCEROS TURÍSTICOS Y PROTECCIÓN DE ARRECIFES DE CORAL

**ARTÍCULO PRIMERO.** Se adicionan las fracciones XII y XIII al artículo 2o.; se adiciona un segundo párrafo al artículo 8o.; se adiciona un segundo párrafo al artículo 11; se reforma y adiciona el artículo 20; se adiciona una fracción XIII al artículo 40; se reforma y adiciona el artículo 41; y se adiciona un artículo 44 Bis, todos de la Ley de Puertos, para quedar como sigue:

**ARTICULO 2o.-** *Para los efectos de esta ley, se entenderá por:*

*I. al XI. ...*

**XII. Crucero turístico:** *La embarcación de pasaje dedicada preponderantemente al transporte de personas con fines recreativos, que realiza escalas programadas en puertos, terminales o marinas turísticas.*

**XIII. Ecosistemas marinos sensibles:** *Las áreas marinas o costeras, incluyendo arrecifes de coral, pastos marinos, manglares y otros hábitats que, por sus características ecológicas, sean considerados frágiles o de especial relevancia para la biodiversidad y la protección de las costas, conforme a lo dispuesto en la legislación ambiental aplicable.*

**ARTICULO 8o.-** *La Secretaría, conjuntamente con la Secretaría de Bienestar, se coordinará con los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios, a efecto de delimitar la zona de desarrollo portuario y que la zonificación que establezcan las autoridades competentes al respecto sea acorde con la actividad portuaria.*

**En el caso de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias de uso turístico que atiendan cruceros turísticos, la Secretaría, de manera**



*coordinada con las entidades federativas y municipios costeros, promoverá la participación de las comunidades locales, pescadores y prestadores de servicios turísticos en la determinación de la capacidad de carga ambiental y turística de los destinos, así como en el diseño y ejecución de programas de protección, monitoreo y restauración de arrecifes de coral y demás ecosistemas marinos sensibles, en términos de la legislación aplicable.*

**ARTICULO 11.-** Los reglamentos de esta ley establecerán las condiciones de construcción, operación y explotación de 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 la planeación, construcción, operación y explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias de uso turístico que atiendan cruceros turísticos, las condiciones que se establezcan deberán sujetarse a criterios de protección y conservación de los ecosistemas marinos sensibles, en particular de los arrecifes de coral, así como a la capacidad de carga ambiental y turística de los destinos, sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación ambiental aplicable.*

**ARTICULO 20.-** Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión, permiso o autorización que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente:

I. a III. ...

...

...

...

*Tratándose del otorgamiento de concesiones, permisos, autorizaciones y demás actos administrativos relacionados con puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias de uso turístico que atiendan cruceros turísticos, la Secretaría deberá garantizar el cumplimiento de los tratados internacionales de los que México sea parte en materia de protección del medio marino, así como de las disposiciones de la legislación ambiental aplicable.*

*En estos casos, la Secretaría únicamente podrá otorgar concesiones, permisos o autorizaciones cuando se cumpla, al menos, con lo siguiente:*

*I. Que la localización del proyecto, sus obras asociadas, canales de navegación, zonas de maniobra y áreas de fondeo no impliquen dragado, relleno, colocación de pilotes, ni cualquier otra obra que afecte directamente arrecifes de coral u otros ecosistemas marinos sensibles previamente identificados por la autoridad ambiental competente;*

*II. Que se acredite, mediante estudios técnicos, que la actividad de cruceros no rebasará la capacidad de carga ambiental y turística del sitio;*

*III. Que cuenten con autorización en materia de impacto ambiental emitida por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en la que se establezcan las medidas específicas de prevención, mitigación, compensación y, en su caso, restauraciones aplicables a arrecifes de coral y ecosistemas marinos sensibles, y*

***IV. Que se justifique la compatibilidad del proyecto con los programas de ordenamiento ecológico del territorio y los instrumentos de planeación portuaria que resulten aplicables.***

***En ningún caso podrán otorgarse concesiones o permisos para infraestructura de cruceros turísticos dentro de áreas declaradas como zonas de exclusión para la protección de arrecifes de coral y ecosistemas marinos sensibles.***

...

***ARTICULO 40.- Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios:***

*I. a XII. ...*

***XIII. Tratándose de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias destinadas a la atención de cruceros turísticos, garantizar que los concesionarios, permisionarios y operadores:***

***a) Cuenten con la infraestructura necesaria para la recepción, manejo y disposición de aguas residuales, residuos sólidos y residuos peligrosos generados por los cruceros, conforme a la legislación y normas oficiales mexicanas aplicables;***

***b) Implementen programas de monitoreo periódico de la calidad del agua, del estado de salud de los arrecifes de coral y de otros indicadores ambientales que determine la autoridad ambiental competente;***

***c) Presenten a la Secretaría y a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en los plazos que establezca el reglamento, informes sobre el número de arribos de cruceros, pasajeros atendidos, generación y manejo***

*de residuos, así como los resultados del monitoreo ambiental, garantizando el carácter público de dicha información;*

*d) Elaboren e implementen programas de manejo ambiental para la operación de los puertos y terminales de cruceros, consistentes con las autorizaciones de impacto ambiental y los programas de ordenamiento ecológico vigentes, y*

*e) Cumplan con las demás obligaciones que establezcan los reglamentos, las normas oficiales mexicanas y los títulos de concesión o permisos respectivos.*

**ARTICULO 41.-** *El administrador portuario se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario, el cual será parte integrante del título de concesión y deberá contener:*

*I. a II. ...*

*En los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias que atiendan cruceros turísticos, el programa maestro de desarrollo portuario deberá incluir un apartado específico sobre la localización, diseño y operación de dichas instalaciones, así como las medidas para la protección, monitoreo y, en su caso, restauración de los arrecifes de coral y demás ecosistemas marinos sensibles, en congruencia con las autorizaciones en materia de impacto ambiental, los programas de ordenamiento ecológico y demás instrumentos de política ambiental aplicables.*

...

...

...

...

...

...

***Artículo 44 Bis. Queda prohibido el fondeo de cruceros turísticos y de cualquier otra embarcación de pasaje sobre arrecifes de coral y demás ecosistemas marinos sensibles.***

***La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y la Secretaría de Marina, delimitará y aprobará las zonas de fondeo, canales de navegación y áreas de exclusión para cruceros turísticos en cada puerto o terminal, las cuales deberán publicarse en el Diario Oficial de la Federación y ser debidamente señalizadas.***

***Las capitánías de puerto y los administradores portuarios deberán vigilar el estricto cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo, sin perjuicio de las atribuciones de otras autoridades competentes.***

**ARTÍCULO SEGUNDO.** Se adiciona el artículo 96 Bis a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente para quedar como sigue:

***Artículo 96 Bis.- En la formulación y ejecución de políticas, programas, normas y autorizaciones relacionadas con puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias que atiendan cruceros turísticos, la Secretaría deberá:***

***I. Considerar como objeto de protección prioritaria a los ecosistemas costeros a que se refiere el artículo 3o., fracción XIII Bis de esta Ley, en***

*particular los arrecifes de coral potencialmente afectados por la actividad de cruceros.*

*II. Identificar y delimitar, en coordinación con la Secretaría de Marina y con los gobiernos de las entidades federativas costeras, las zonas arrecifales y demás ecosistemas marinos sensibles en las que deban establecerse restricciones o prohibiciones para obras portuarias, dragados, rellenos y áreas de fondeo de cruceros turísticos.*

*III. Establecer criterios ambientales específicos que deberán observarse en la evaluación de impacto ambiental de proyectos de infraestructura portuaria y turística que puedan afectar arrecifes de coral y ecosistemas marinos sensibles, incluyendo los relativos a capacidad de carga ambiental y turística.*

*IV. Promover, en coordinación con la Secretaría de Turismo y los gobiernos de las entidades federativas y municipios costeros, instrumentos económicos y mecanismos de financiamiento, incluyendo fondos ambientales, destinados a la conservación, monitoreo y restauración de arrecifes de coral y ecosistemas marinos sensibles vinculados con la actividad de cruceros turísticos.*

*Lo dispuesto en este artículo será obligatorio para las autoridades competentes al emitir autorizaciones, concesiones, permisos o cualquier otro acto administrativo relacionado con infraestructura y servicios para cruceros turísticos.*

#### TRANSITORIOS

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





Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Comisión  
Permanente del H. Congreso de la Unión, a los 7 días de enero de 2026

**SUSCRIBE**

**Diputado Felipe Miguel Delgado Carrillo**

**Referencias:**

1. Greenpeace México – ¡No al cuarto muelle de Cozumel, Sí al arrecife! (Carlos Samayoa, 25 junio 2025)
2. ELAW/CEMDA – Victoria para Cozumel (3 octubre 2025)
3. Hosteltur – En 2019 México recibió más de 9 millones de turistas de cruceros (Miguel Torruco, 12 feb 2020)
4. PortalAmbiental/EFE – Anclaje de barcos en Barbados provoca graves daños a los corales (24 mayo 2021)
5. CCRRP (Cozumel Coral Reef Restoration Program) – Amenazas a los corales de Cozumel (sitio web)
6. Ecobnb – ¿Sabías cuánto contaminan los cruceros? (Ariadne Astorga, 12 ene 2018)
7. Biodiversidad Mexicana (CONABIO) – Convenio sobre la Diversidad Biológica (sitio web)
8. Studocu – Banco Chinchorro sitio Ramsar (compilación)
9. Tratados UN – Convemar art.192 (texto oficial)
10. EFE/RTVE – Venecia sin cruceros (prohibición 2021)
11. El País – Palma limita cruceros (acuerdo Baleares-navieras)
12. WWF – Retiran Arrecife de Belice de lista en peligro (medidas de Belice)
13. Sustainable Ships – Norwegian Fjords Zero Emissions by 2026