

**RECOMENDACIÓN 64/1996**

Datos Confidenciales	Área	Fecha de Clasificación	Clasificación	Fundamento Legal	Periodo de Clasificación	Página
<p>NOMBRE O SEUDÓNIMO, FIRMAS Y RÚBRICAS, PARENTESCO, VÍNCULO SOCIAL DE COMPADRAZGO, HUELLAS DACTILARES, SEXO, EDAD, FECHA Y LUGAR DE NACIMIENTO, DATOS PERSONALES CONTENIDOS EN ACTAS DE NACIMIENTO Y DEFUNCIÓN, NACIONALIDAD, ESTADO CIVIL, NÚMERO DE SEGURIDAD SOCIAL, REGISTRO FEDERAL DE CONTRIBUYENTES (RFC), CLAVE ÚNICA DE REGISTRO DE POBLACIÓN (CURP), DIAGNÓSTICO MÉDICO, NÚMERO DE EXPEDIENTE CLÍNICO, CONDICIÓN DE SALUD, DATOS FÍSICOS Y/O FISIONÓMICOS, DICTÁMENES MÉDICOS Y PSICOLÓGICOS, EVALUACIONES Y OPINIONES MÉDICO PSICOLÓGICAS, MECÁNICA DE LESIONES, NOTAS MÉDICAS, ESTUDIO DE PERSONALIDAD, EXPEDIENTES E HISTORIAS CLÍNICAS, REPORTES DE ATENCIÓN PRE-HOSPITALARIA, CERTIFICADOS DE ESTADO FÍSICO, INFORMES MÉDICOS DE RIESGOS DE TRABAJO, ANÁLISIS DE LESIONES, ESTUDIO FISIOLÓGICO PARA INGRESO AL CEFERESO, DATOS PERSONALES CONTENIDOS EN LA CREDENCIAL DE ELECTOR, CLAVE DE ELECTOR, NÚMERO OCR, IMÁGENES FOTOGRAFICAS DE PERSONAS FÍSICAS, CREENCIAS RELIGIOSAS, ORIGEN RACIAL O ÉTNICO, MEDIA FILIACIÓN, FOTOGRAFÍA, TIPO DE SANGRE, ESTATURA Y PESO, IDEOLOGÍA POLÍTICA, REFERENCIAS LABORALES, OCUPACIÓN, ESCOLARIDAD, NARRACIÓN DE HECHOS, DOMICILIO, DOMICILIOS EN LOS QUE SE ADVIERTA LA FACHADA, CASAS VECINAS E INTERIOR DE INMUEBLES, NÚMEROS TELEFÓNICOS Y CORREOS ELECTRÓNICOS DE TERCEROS, PERSONAS QUEJOSAS Y/O AGRAVIADAS, ASÍ COMO NOMBRES, FIRMAS, CARGOS, ADSCRIPCIONES DE PERSONAS SERVIDORAS PÚBLICAS A QUIENES SE REALIZAN IMPUTACIONES SIN QUE EXISTAN CONSTANCIAS QUE ACREDITEN DE MANERA DEFINITIVA SU RESPONSABILIDAD RESPECTO A LAS MISMAS, SITUACIÓN JURÍDICA DE UNA PERSONA, DENOMINACIÓN O RAZÓN SOCIAL DE PERSONA MORAL, DATOS CONTENIDOS EN LA CÉDULA PROFESIONAL, DATOS CONTENIDOS EN EL TÍTULO PROFESIONAL, DATOS DE VEHÍCULOS DE PARTICULARES (NÚMERO DE PLACAS, NÚMERO DE SERIE, NÚMERO DE MOTOR, MODELO, MARCA, ETC.), NÚMEROS DE CUENTAS BANCARIAS Y DE TARJETAS DE CRÉDITO, CLAVE DE TRABAJO, NÚMERO DE EMPLEADO Y/O NÚMERO DE NOMBRAMIENTO, CAPITAL SOCIAL, DATOS DE IDENTIFICACIÓN Y UBICACIÓN DE INSTITUCIONES EDUCATIVAS, DATOS PERSONALES CONTENIDOS EN LA LICENCIA DE CONDUCIR, MEDIDAS Y COLINDANCIA DE PARCELAS, DATOS PERSONALES CONTENIDOS EN EL PASAPORTE, NÚMERO DE VUELO O CÓDIGO DE RESERVA, NOMBRE DE PERSONAS SERVIDORAS PÚBLICAS A QUIENES SE REALIZAN IMPUTACIONES SIN QUE EXISTAN CONSTANCIAS QUE ACREDITEN DE MANERA DEFINITIVA SU RESPONSABILIDAD, NOMBRE DE PERSONAS SERVIDORAS PÚBLICAS ENCARGADAS DE LA ADMINISTRACIÓN Y PROCURACIÓN DE JUSTICIA Y/O ENCARGADAS DE REALIZAR LABORES DE SEGURIDAD PÚBLICA Y/O NACIONAL, NOMBRE DE AUTORIDADES RESPONSABLES, ESCRITURA PÚBLICA, NÚMERO DE CARTILLA DEL SERVICIO MILITAR NACIONAL, CLAVE DE INCORPORACIÓN A INSTITUCIÓN EDUCATIVA, REFERENCIA A MEDIOS DE INFORMACIÓN, NOTAS PERIODÍSTICAS Y ENCABEZADOS DE LAS NOTAS PERIODÍSTICAS RELACIONADOS CON LOS CASOS (SOLO SI SE VINCULAN DIRECTAMENTE CON LA IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS), NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE PERSONA PRIVADA DE DA LIBERTAD (CEFERESOS), UBICACIÓN O MÓDULO O ESTANCIA O DORMITORIO QUE OCUPAN LAS PERSONAS PRIVADAS DE LA LIBERTAD EN CENTROS PENITENCIARIOSMATRÍCULA O NÚMERO DE SERIE DE ARMA DE FUEGO Y FECHA DE INGRESO A LOS CENTROS FEDERALES DE READAPTACIÓN SOCIAL (CEFERESOS) O A INSTITUCIONES DE RECLUSIÓN O DE INTERNAMIENTO PARA ADOLESCENTES.</p>	<p>Primera Visitaduría General</p>	<p>07 de julio y 08 de agosto de 2023, mediante acuerdos de la Décima y Décimo Novena Sesiones Extraordinarias del Comité de Transparencia</p>	<p>CONFIDENCIAL</p>	<p>Artículo 113, Fracción I de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, en virtud de tratarse de información que contiene datos personales concernientes a personas identificadas o identificables.</p>	<p>INDEFINIDO, en consideración al criterio directivo previsto en el Lineamiento Trigésimo Octavo de los Lineamiento Generales para la Clasificación y Desclasificación de la Información, hasta en tanto las personas facultadas para ello, otorguen el consentimiento expreso al que hace referencia el artículo 117 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.</p>	<p>1-93</p>



## RECOMENDACIÓN 64/1996

Síntesis: La Recomendación 64/96, del 30 de julio de 1996, se envió a la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, al Secretario de Comunicaciones y Transportes y al Secretario de Marina, y se refirió al caso de las personas afectadas por el huracán Ismael ".

Señalaron los quejosos que el 14 de septiembre de 1995, el huracán "Ismael" azotó las costas de los Estados de Sonora y Sinaloa, causando pérdida de vidas humanas y daños materiales de consideración.

Agregaron los quejosos que lo anterior se debió a que existió retraso en la información sobre la ubicación del fenómeno, además de que la comunicación entre las embarcaciones y las Capitanías de Puerto fue deficiente.

Asimismo, refirieron los quejosos que las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no vigilaron con diligencia las normas de seguridad para este tipo de desastres, pues algunas embarcaciones no contaban con chalecos salvavidas, equipo de navegación adecuado y equipo de radiocomunicación, así como también la infraestructura portuaria resultó deficiente, ya que no existían suficientes faros y señalamientos con boyas en esteras y bahías.

También manifestaron que el oficial encargado de la fragata [REDACTED] de la Secretaría de Marina [REDACTED]

De igual forma, los quejosos aseveraron que rescatistas de la Secretaría de Marina actuaron con negligencia al perforar el casco de la embarcación "[REDACTED]" que se encontraba a flote en la bahía de Topolobampo, Ahome, Sinaloa, provocando con ello que se hundiera dicha embarcación y fallecieran dos de sus tripulantes que aún estaban con vida.

Por último, afirmaron los quejosos que el citado fenómeno natural ocasionó diversos daños a la ecología, viéndose afectadas algunas especies, como los lobos marinos que se encuentran en el farallón de Topolobampo, criadero natural de estos animales, por lo que era necesario que dicho lugar fuera considerado como reserva ecológica.

La Comisión Nacional de Derechos Humanos acreditó que algunas naves no entraron a puerto por falta de señalamientos, o bien, porque éstos no eran visibles, lo que les impidió transitar por los canales de acceso a los puertos, por lo que algunos capitanes de barcos prefirieron sortear la tempestad fuera de los puertos o decidieron encallar las naves.

Este Organismo Nacional también acreditó que en algunas Capitanías de Puerto no se contaba con los equipos de radiocomunicación adecuados para transmitir a las embarcaciones que estaban en altamar los avisos que recibían por parte del Servicio Meteorológico Nacional.

De igual forma, la Comisión Nacional advirtió que en algunas de las naves el equipo de seguridad no se encontraba en buenas condiciones de uso.

Asimismo, este Organismo Nacional acreditó que a bordo de las embarcaciones viajaban personas llamadas 'pavos' o aprendices, que no cuentan con sus libretas de mar ni tampoco están registradas como miembros de la tripulación, falleciendo algunas de ellas.

Por otro lado, la Comisión Nacional consideró que la información meteorológica emitida por las Capitanías de Puerto de Altata y Mazatlán fue deficiente, ya que se carecía de radios de banda marina para poder transmitir la información sobre el huracán, "Ismael".

Respecto de las labores de rescate de los dos tripulantes que se encontraban en el interior del barco [REDACTED] y que fallecieron, este Organismo Nacional estimó que las labores de dicho rescate deben ser objeto de una investigación, en virtud de las imputaciones que hicieron testigos presenciales de los hechos a personal de la Secretaría de Marina.

También quedó acreditado ante la Comisión Nacional que servidores públicos de la Secretaría de Marina fueron omisos en prestar auxilio a náufragos que se encontraban en el mar.

Este Organismo Nacional consideró que se deben realizar los trabajos necesarios para recuperar el combustible de las embarcaciones hundidas, con objeto de evitar daños ecológicos.

En cuanto a la propuesta de que el farallón de Topolobampo fuera considerado zona de reserva ecológica, la autoridad señaló que el criadero natural de lobos marinos no contaba con los requisitos para otorgarle esa categoría; sin embargo,

consideró que la categoría más apropiada para la protección de la zona podría ser la de monumento natural.

Se le recomendó a la Secretaria de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca realizar los trámites correspondientes para que el farallón de Topolobampo, criadero natural de lobos marinos, sea considerado monumento natural y, que por otra parte, el Servicio Meteorológico Nacional pueda modificar las clasificaciones de Aviso-Alerta, para que desde el momento en que se presente una tormenta tropical se emita la alerta.

Al Secretario de Comunicaciones y Transportes se le recomendó que se revisen todos los sistemas de radiocomunicación existentes en las Capitanías de Puerto del país y, en su caso, se les proporcionen los instrumentos necesarios, para llevar a cabo un servicio oportuno; que se brinden con mayor frecuencia cursos de capacitación a pescadores; que los encargados de las Capitanías de Puerto responsables de extender los despachos a las naves verifiquen que no viajen a bordo de las embarcaciones personas que no cuenten con la correspondiente libreta de mar; que los reportes y avisos que emitan por radio las Capitanías de Puerto se inscriban en una bitácora; que el personal encargado de realizar las inspecciones de seguridad marítima a las embarcaciones verifique que éstas cumplan con las medidas de seguridad impuestas por la ley; que se actualicen los señalamientos marítimos existentes en los canales de acceso a los puertos del país; que se realice un estudio sobre los refugios naturales para que puedan ser habilitados como puertos y que se defina una estrategia para concientizar a los patronos de embarcaciones y a los propietarios de las mismas, con objeto de que en colaboración con la autoridad se adopten las medidas de seguridad y revisión de las embarcaciones correspondientes.

Al Secretario de Marina se le recomendó iniciar procedimiento administrativo de investigación en contra del personal de la patrulla P-IO "██████████" por omitir prestar auxilio a náufragos que solicitaron su ayuda, así como también respecto del personal de la Armada de México que intervino en las labores de rescate de las personas que se encontraban en el interior de la embarcación "██████████" y, en su caso, sancionarlos conforme a Derecho.

Por último, se recomendó tanto al Secretario de Comunicaciones y Transportes como al Secretario de Marina tomar las medidas correspondientes para que se rescate el combustible que tienen en su interior las naves que resultaron hundidas o varadas.

**México, D.F., 30 de julio de 1996**

**Caso de las personas afectadas por el huracán "Ismael"**

**A) M. en C. Julia Carabias Lillo,**

**Secretaria de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca;**

**B) Lic. Carlos Ruiz Sacristán,**

**Secretario de Comunicaciones y Transportes;**

**C) Almirante C.G.D.E.M. José Ramón Lorenzo Franco,**

**Secretario de Marina, Ciudad**

Muy distinguidos señores:

La Comisión Nacional de Derechos Humanos, con fundamento en el artículo 102, apartado B, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 10., 60., fracciones II y III; 15, fracción I VII; 24, fracción IV; 44, 46 y 51 de la Ley de la Comisión Nacional de Derechos Humanos, ha examinado los elementos contenidos en el expediente CNDH/122/95/SIN/ i 5169, relacionados con el caso de las personas afectadas por el huracán "Ismael", y visto los siguientes:

#### **I. HECHOS:**

A. El 2 de octubre de 1995, esta Comisión Nacional de los Derechos Humanos recibió el escrito de queja interpuesto por el [REDACTED] [REDACTED] de la Academia Sinaloense de Derechos Humanos, A.C.; por el [REDACTED] de la Comisión de Defensa de los Derechos Humanos en Sinaloa, A. C., y por el licenciado [REDACTED] [REDACTED] de la Comisión de Derechos Humanos Zona Sinaloa, A.C., con el que expresaron lo siguiente:

Que el 14 de septiembre de 1995, el huracán "Ismael" azotó las costas de los Estados de Sonora y Sinaloa, causando pérdida de vidas humanas y daños materiales de consideración, en virtud de la falta de medidas de prevención de desastres de las autoridades responsables.

Añadieron que el señor [REDACTED], capitán de puerto de la Delegación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la bahía de Altata, reconoció que hubo comunicación deficiente en la labor de informar sobre la ubicación del ciclón "Ismael"; que el señor [REDACTED] [REDACTED] Coordinador de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, informó que tenía elementos de prueba de que dieron aviso oportuno y diligente sobre el meteoro; que la Gerencia del Servicio Meteorológico Nacional de la Comisión Nacional del Agua, dependiente de la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, daba informes sobre el desplazamiento del huracán "Ismael", dilatando esa información por varias horas; que diferentes servidores públicos señalaron que los pescadores se confiaron, es decir, no esperaban que los vientos se presentaran tan pronto, porque el meteoro llegó en día y medio, cuando por lo regular los huracanes tardan en llegar tres días; que el señor [REDACTED], armador de Mazatlán, Sinaloa, señaló que el Observatorio de Mazatlán no recibió, durante la noche del 13 de septiembre, ningún reporte meteorológico por parte del Servicio Meteorológico Nacional de Tacubaya, ubicado en México, Distrito Federal, por lo que no se pudo saber durante más de 12 horas sobre la evolución del fenómeno natural; que uno de los sobrevivientes de una embarcación que naufragó, señaló que los mensajes que recibieron eran inexactos, por lo que fueron alcanzados por el huracán; que el señor [REDACTED], Presidente de la Federación de Cooperativas Pesqueras de Altamar en la Zona Norte de Sinaloa, señaló que los responsables del alto número de pescadores muertos fueron las autoridades, ya que no dieron informes con oportunidad y precisión.

Los quejosos continuaron señalando que las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no vigilaron con diligencia las normas de seguridad para este tipo de desastres, ya que algunas embarcaciones no contaban con chalecos salvavidas, equipo de navegación adecuado, equipo de radiocomunicación de banda marina y, en algunos casos, las naves no se encontraban en buenas condiciones de uso; que no existen suficientes faros y señalamientos con boyas en esteros y bahías, y que la Capitanía del Puerto de Topolobampo, en Ahome, Sinaloa, cuenta con un sistema de radio de banda corta, lo cual restringe las posibilidades de comunicación a un área reducida; que en las labores de rescate, frente a Playa Delfin, cerca de Mazatlán, pescadores de esa comunidad localizaron 21 cadáveres de pescadores que perecieron en los naufragios, recogieron 17 de ellos en sus embarcaciones y los entregaron a los tripulantes de la fragata G-P-10, de la Secretaría de Marina, y dejaron con boyas los restantes cuatro cuerpos, porque no pudieron subirlos, y que los servidores públicos de la Secretaría de Marina insultaron a los pescadores rescatistas, diciéndoles que estaban invadiendo funciones públicas; asimismo, las personas que estaban ayudando en las labores de rescate solicitaron al oficial encargado de

la fragata que les proporcionara combustible y guantes para poder continuar con la búsqueda de un familiar, sin que se les haya proporcionado el apoyo que requerían; que en la bahía de Topolobampo, en Ahome, Sinaloa, fueron localizados los restos de la embarcación [REDACTED] cuyo casco sobresalía de la superficie, encontrándose en su interior, atrapados aún con vida, los tripulantes [REDACTED] por lo que se intentó su rescate; que sobrevivientes de otro naufragio, así como miembros del cuerpo de bomberos, se oponían a que rescatistas de la Secretaría de Marina perforaran el casco de la nave, ya que esto provocaría la salida de la burbuja de aire que mantenía el barco a flote, sin que fuera atendida esta advertencia, lo que provocó la muerte de los tripulantes atrapados al hundirse el barco; que el 15 de septiembre de 1995, el señor [REDACTED], propietario de varias embarcaciones afectadas por el huracán, ofreció al contralmirante [REDACTED], comandante del Sector Naval en Topolobampo, cuatro barcos camaroneros equipados con radar, navegador con satélite, videsonda y reflectores potentes, y sólo se requirió de la Marina sólo lanchas para esas embarcaciones, pero el citado servidor público [REDACTED]

Por último, refirieron que el fenómeno natural trajo como consecuencia serios daños a la ecología, ya que hubo derrame de combustible de las naves hundidas y averiadas; algunas especies marinas se vieron fuertemente afectadas por el huracán, como los lobos marinos que se encuentran en el farallón de Topolobampo, criadero natural de estos animales, lo que hace necesario que este lugar sea considerado como reserva ecológica; que se produjeron daños a la agricultura y 800 familias se han visto económicamente afectadas por este fenómeno natural.

B. Radicado el expediente de queja le fue asignado el número CNDH/122/95/SIN/6169 y, durante el proceso de su integración, se giraron los siguientes oficios para solicitar información:

i) El 30543, del 9 de octubre de 1995, dirigido al licenciado Enrique González Isunza, Director General de Protección Civil de la Secretaría de Gobernación, mediante el cual se le solicitó un informe respecto de los hechos constitutivos de la queja, al que debían acompañarse el reporte que se hubiese formulado en relación con los daños causados por el huracán "Ismael"; asimismo, que indicara cuáles fueron las medidas adoptadas por esa Secretaría ante la presencia del fenómeno natural, especificando qué acciones desplegó a fin de resguardar la integridad física y los bienes de los habitantes de la zona costera de los Estados de Sonora y Sinaloa; que igualmente señalara qué medidas adoptó para aminorar los efectos del huracán "Ismael" en la población que resultó afectada; que también

mencionara de qué manera se dieron a conocer a la población, en especial a la que se dedica a la actividad pesquera, los reportes del desarrollo del huracán "Ismael"; cuáles son las medidas preventivas que se adoptan en casos similares a los expresados en el escrito de queja, y que indicara si fueron las que se desplegaron ante el fenómeno natural; así como toda aquella información que estimara pertinente a fin de que este Organismo Nacional de Derechos Humanos pudiera normar mejor su criterio.

ii) Los oficios 30544 y 31460, del 9 y 19 de octubre de 1995, respectivamente, dirigidos al licenciado Rolando Tavares Ibarra, Procurador General de Justicia del Estado de Sonora, mediante los cuales se le solicitó un informe respecto de los hechos constitutivos de la queja, al que se acompañaran copias certificadas de las averiguaciones previas que, en su caso, se hubiesen iniciado con motivo de los acontecimientos narrados; cuáles fueron las medidas que adoptó esa autoridad a fin de resguardar la integridad de la población antes, durante y después de que se presentó el fenómeno natural denominado "Ismael"; así como toda aquella información que estimara pertinente a fin de que el Organismo Nacional de Derechos Humanos pudiera Comisionar mejor su criterio.

iii) Los oficios 30545,31700 y 35698, del 9, 24 de octubre que en de noviembre de 1995, respectivamente, dirigidos al licenciado Diego Tinoco Ariza Montiel, Director General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mediante los cuales se le solicitó un informe respecto de los hechos constitutivos de la queja, al que se acompañara el reporte que hubiesen rendido las Capitanías de Puerto que tuvieron intervención directa en relación con los hechos que nos ocupan; cuáles son las medidas adoptadas por esa autoridad en casos similares a los narrados en el escrito de queja; qué medidas de seguridad se adoptan ante la presencia de un fenómeno natural de la magnitud del que se presentó el 14 de septiembre de 1995 frente a las costas de los Estados de Sonora y Sinaloa; que especificara si las Capitanías de Puerto, Zavala de dar autorización a las embarcaciones para que salgan de puerto, realizan una inspección de seguridad en forma minuciosa y, en su caso, en qué consiste esa revisión; que indicara la manera como se llevan a cabo los avisos a la población civil y a los barcos pesqueros, mercantes y de recreo cuando se presenta un meteoro de esta magnitud; que señalara si las Capitanías de Puerto contaban con el equipo adecuado para prestar el auxilio y reportes necesarios a los barcos que se encuentran fuera de los puertos y cerca de su radio de acción; que enviara doctor certificada de los informes que rindieron los navieros de los buques colapsados con motivo del huracán "Ismael" en las Capitanías de Puerto de Mazatlán, Altata, Topolobampo y Guaymas, cuando partieron de dichos puertos; que enviara copia de los certificados de seguridad naviera expedidos a las embarcaciones que



naufragaron a raíz de que se presentó el huracán "Ismael"; que enviara copia de las bitácoras de los puertos de Mazatlán, Altata y Topolobampo, sobre los avisos, mensajes y comunicaciones emitidos respecto del huracán "Ismael", relativos a los días 13, 14 Y 15 de septiembre de 1995; que enviara un informe técnico y detallado sobre las características y estado actual del equipo de radiocomunicación con el que operan las Capitanías de Puerto de Mazatlán, Altata y Topolobampo, así como toda aquella otra información que estimara necesaria especificando las normas jurídicas en que funde su informe, a fin de que este Organismo Nacional de Derechos Humanos pudiera normar mejor

iv) El oficio 30546, del 9 de octubre de 1995, dirigido al Arquitecto Alejandro Franco Nayar, Auditor General de la Comisión Nacional del Agua, mediante el cual se le informe respecto de los hechos constitutivos de 1 el que se indicara cuáles fueron los reportes esa autoridad en relación con las condiciones meteorológicas provocadas por el huracán "Ismael "; qué medidas adopta esa autoridad cuando se presentan fenómenos naturales como el que se trata en esta ocasión; en su caso, que medidas adoptó esa autoridad en relación con el mismo; cuál fue la actividad que desplegó para el auxilio de las víctimas del fenómeno natural que se presentó frente a las costas de Sonora y Sinaloa; asimismo, que acompañara toda aquella información que estimara pertinente a fin de que este Organismo Nacional de Derechos Humanos pudiera normar mejor su criterio.

v) Los 30547 y 31456, del 9 y 19 de octubre de 1995, efectivamente, dirigidos al licenciado Roberto Echavarría, Director General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, mediante los cuales se le solicitó que indicara cuales fueron las consecuencias provocadas por el fenómeno natural que nos ocupa, a la ganadería y agricultura de la región, y que describiera cuál fue el impacto en la población civil de la región afectada por el huracán "Ismael".

vi) El oficio 30548, del 9 de octubre de 1995, dirigido al Francisco Frías Castro, Secretario General de Gobierno del Estado de Sinaloa, mediante el cual se le solicitó respecto de los hechos constitutivos de la queja, en el que se indicara cuáles fueron las medidas adoptadas por el Gobierno del Estado antes, durante y después de que se presentara el huracán "Ismael", para salvaguardar la integridad personal y bienes de la población de esa Entidad; en que momento fue informada la población de la magnitud del fenómeno natural; de qué forma se informó a las personas que se dedican a la actividad pesquera sobre la evolución del huracán "Ismael"; cuál fue el balance final de víctimas producidas por este fenómeno natural; que especificara cuántas personas resultaron muertas, lesionadas y desaparecidas, y las personas que resultaron afectadas en sus hogares y fuentes

de trabajo, así como toda aquella información que estimara pertinente a fin de que este Organismo Nacional de Derechos Humanos pudiera normar mejor su criterio.

vii) El oficio 30549, del 9 de octubre de 1995, dirigido do Martín Díaz y Díaz, Director General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, mediante el cual se le solicitó un informe respecto de los hechos constitutivos de la queja, al que se acompañaran los reportes que hubiesen rendido los delegados de esa Secretaría en los Estado de Sonora y Sinaloa; la información relativa de las embarcaciones que, en su caso, hubiesen naufragado con motivo del huracán "Ismael"; el análisis del impacto ambiental que sufrieron las costas de las Entidades Federativas antes mencionadas y, en su caso, la viabilidad de que el farallón, que se encuentra en Topolobampo, se convierta en reserva ecológica; así como toda aquella información que estimara pertinente a fin de que este Organismo Nacional de Derechos Humanos pudiera normar mejor su criterio.

viii) Los oficios 30550 y 31461, del 9 y 19 de octubre de 1995, respectivamente, dirigidos al licenciado Roberto Sánchez Cereso, Secretario General de Gobierno del Estado de Sonora, mediante los cuales se le solicitó un informe respecto de los hechos constitutivos de la queja, en el que se indicara cuáles fueron las medidas adoptadas por el Gobierno del Estado antes, durante y después de que se presentó el huracán "Ismael" para salvaguardar la integridad personal y bienes de la población de esa Entidad; en qué momento fue informada la población de la magnitud del fenómeno natural; de qué forma se informó a las personas que se dedican a la actividad pesquera sobre la evolución del huracán "Ismael"; cuál fue el balance final de víctimas producidas por este fenómeno natural; que especificara cuántas personas resultaron muertas, lesionadas y desaparecidas, y las personas que resultaron afectadas en sus hogares y fuentes de trabajo; así como toda aquella información que estimara pertinente a fin de que este Organismo Nacional de Derechos Humanos pudiera normar mejor su criterio.

ix) Los oficios 30551 y 31455, del 9 y 19 de octubre de 1995, respectivamente, dirigidos a la licenciada María Antonieta Dueñas Bedolla, Directora General de Seguimiento de Recomendaciones de la Procuraduría General de la República, mediante los cuales se le solicitó un informe respecto de los hechos constitutivos de la queja, al que se acompañaran copias certificadas de las averiguaciones previas que se hubiesen iniciado con tal motivo; los informes que hubiesen rendido los agentes del Ministerio Público Federal en las poblaciones afectadas en relación con los hechos motivo de la queja, así como toda aquella información que estimara pertinente a fin de que este Organismo Nacional de Derechos Humanos pudiera normar mejor su criterio.

x) Los oficios 30552, 31462 y 31508, del 9, 19 y 20 de Octubre de 1995, respectivamente, dirigidos al licenciado Enrique Ortega Gil, Gerente General del Servicio Meteorológico Nacional de México, mediante los cuales se le solicitó un informe respecto de los hechos constitutivos de la queja, en el que se indicaran cuáles son las medidas preventivas que se adoptan cuando se presenta un fenómeno natural de esta magnitud; a quién le informó el Servicio Meteorológico de los cambios en las condiciones climatológicas provocadas por el huracán "Ismael "; con qué periodicidad se informó a las autoridades competentes de los Estados de Sinaloa y Sonora, tanto estatales como federales, respecto de la evolución del huracán "Ismael", a fin de que se informara a la población civil y en especial a los tripulantes de los barcos que se encontraban dentro del radio de acción del huracán "Ismael"; si el Servicio Meteorológico Nacional cuenta con los instrumentos necesarios para detectar los cambios erráticos de un huracán; en qué forma son monitoreados este tipo de fenómenos meteorológicos, así como toda aquella información que estimara pertinente a fin de que este Organismo Nacional de Derechos Humanos pudiera normar mejor su criterio.

xi) El oficio 30553, del 9 de octubre de 1995, dirigido al licenciado Roberto Pérez Jacobo, Procurador General de Justicia del Estado de Sinaloa, mediante el cual se le solicitó un informe respecto de los hechos constitutivos de la queja, al que se acompañaran copias certificadas de las averiguaciones previas que, en su caso, se hubiesen iniciado con motivo de los acontecimientos antes narrados; cuáles fueron las medidas que adoptó esa autoridad a fin de resguardar la integridad de la población antes, durante y después de que se presentó el fenómeno natural denominado huracán "Ismael", así como toda aquella información que estimara pertinente a fin de que este Organismo Nacional de Derechos Humanos pudiera normar mejor su criterio.

xii) El oficio 30554, del 9 de octubre de 1995, dirigido al general brigadier y licenciado Carlos Calnacasco Santamaría, Procurador General de Justicia Militar, mediante el cual se le solicitó un informe respecto de los hechos constitutivos de la queja, al que se acompañaran los partes informativos que hubiesen rendido los comandantes de las zonas militares donde se presentó el fenómeno natural que nos ocupa, especificando cuáles fueron las medidas adoptadas para hacer frente a las consecuencias del huracán "Ismael", así como toda aquella información que estimara pertinente a fin de que este Organismo Nacional de Derechos Humanos pudiera normar mejor su criterio.

xiii) Los oficios 30555 y 35697, del 9 de octubre y 29 de noviembre de 1995, respectivamente, dirigidos al Contralmirante y licenciado Francisco Altamirano Trejo, Director General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Marina, mediante

los cuales se le solicitó un informe respecto de los hechos constitutivos de la queja, al que se acompañaran los partes informativos rendidos por los oficiales encargados de las embarcaciones que participaron en el rescate de las víctimas producida por el fenómeno natural; los partes informativos que hubiesen rendido los comandante de los sectores navales que resultaron afectados por el huracán "Ismael"; que se incluyera en lo relativo a la falta de colaboración del comandante del sector naval en Topolobampo, según dicho de los quejosos; el parte informativo que hubiesen rendido los rescatistas de la Secretaría de Marina que intervinieron en el intento de rescate de los sobrevivientes de la embarcación [REDACTED] cuyos nombres eran [REDACTED] quienes finalmente fallecieron, según dicho de los quejosos; asimismo, que señalara cuáles son las medidas de seguridad adoptadas en este tipo de situaciones; cuál es la información que se brinda a la población civil ya los barcos pesqueros, mercantes y de recreo. Se le solicitó un informe técnico y detallado sobre la participación del personal de la Armada de México en apoyo a las labores de rescate del barco [REDACTED] el 14 y 15 de septiembre de 1995; un informe técnico y detallado sobre las características de la patrulla p-30 [REDACTED] la cual, según los quejosos, no pudo rescatar a tres personas que se encontraban flotando sobre una boya Cont e a las costas de Topolobampo, personas que fueron rescatadas por el barco camaronero [REDACTED] así como toda aquella información que estimara conveniente a fin de que este Organismo Nacional de Derechos Humanos pueda normar mejor su criterio.

xiv) El oficio 33723, del 9 de noviembre de 1995, dirigido al [REDACTED] Delegado de la Cámara Nacional de la Industria Pesquera en el Estado de Sonora, mediante el cual se le solicitó, en auxilio a las labores que realiza este Organismo Nacional, que proporcionara una relación de las embarcaciones colapsadas con motivo del huracán "Ismael" que hubiesen estado afiliadas a esa Cámara, y que aportara todos aquellos datos que estimara pertinentes.

xv) El oficio 33724, del 9 de noviembre de 1995, dirigido al Ingeniero Edmundo Chávez Méndez, Presidente Municipal de Guaymas, Sonora, mediante el cual se le solicitó copia certificada del censo de todas las embarcaciones de la flota pesquera de Guaymas, Sonora, colapsadas por a acción del huracán "Ismael".

xvi) El oficio 33725, del 9 de noviembre de 1995, dirigido al licenciado Francisco Javier Zenteno Barrios, Gerente Jurídico de Petróleos Mexicanos, mediante el cual se le solicitó un informe sobre los reportes meteorológicos emitidos por Petróleos Mexicanos, desde su estación de radio en Topolobampo, Sinaloa, los días 12, 13, 14 y 15 le septiembre de 1995, copia de la bitácora respectiva, así como un

informe sobre la participación de Petróleos Mexicanos en las labores de rescate de la embarcación [REDACTED] y toda aquella documentación que estimara pertinente para que este Organismo Nacional de Derechos Humanos pudiera normar mejor su criterio.

C. En atención a las solicitudes de información este Organismo Nacional recibió los siguientes comunicados:

i) El oficio 112/954370, del 16 de octubre de 1995, firmado por el licenciado Martín Díaz y Díaz, Director General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, mediante el cual rindió el informe requerido, anexando el comunicado suscrito por el licenciado Alfredo Domínguez Domínguez, jefe de la Unidad de Asuntos Jurídicos del Instituto Nacional de Ecología, contenido en el oficio DOO-203-UAJ-159/95, del 13 de octubre de 1995, en donde señaló que de acuerdo con el Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias al Mar, le corresponde a la Secretaría de Marina coordinar y ejecutar las medidas que deben tomarse por los derrames de combustible de las embarcaciones hundidas, varadas, ya que esta dependencia es la responsable de combatir cualquier tipo de contaminación por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en las costas, mar territorial y zona económica exclusiva; que respecto al análisis del impacto ambiental que sufrieron las costas de los Estados de Sonora y Sinaloa, la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente establece un procedimiento de evaluación de impacto ambiental que se aplica como un instrumento para dictaminar la factibilidad ambiental de los proyectos de obras o actividades, por lo que el Instituto Nacional de Ecología propone la elaboración de un nuevo ordenamiento ecológico de la zona costera Sinaloa-Sonora; sobre la viabilidad de declarar como área natural protegida el farallón de Topolobampo, criadero natural de lobos marinos, se informó que al tener una superficie relativamente pequeña y no contener una gran variedad de ecosistemas, se consideraba que la categoría más apropiada para la protección de la zona podría ser la de monumento natural, para lo cual se requiere la realización de los estudios previos que sustenten la expedición de la misma; que en cuanto a la protección de los lobos marinos, esta autoridad señaló que dicha especie actualmente se encuentra bajo protección especial, en los términos de la Norma Oficial Mexicana NOM-059-ECOL-1994 y del artículo 254 bis del Código Penal Federal.

Asimismo, respecto al resto de la información requerida, el licenciado Díaz y Díaz señaló que acompañaba un informe rendido por la Comisión Nacional del Agua, cuyo análisis se hará posteriormente, en esta misma Recomendación.

ii) El oficio 0333, del 14 de octubre de 1995, firmado por el doctor Francisco C. Frías Castro, Secretario General de Gobierno del Estado de Sinaloa, mediante el cual señaló lo siguiente:

#### Medidas preventivas

-El 12 de septiembre de 1995, la Secretaría de Protección Civil del Estado de Sinaloa tuvo conocimiento de la existencia de una depresión tropical, localizada a 150 kilómetros al sur-suroeste de Manzanillo, Colima, por lo que se puso de inmediato en estado de alerta a los 18 Comités Municipales de Protección Civil, se observó el desplazamiento del fenómeno y se mantuvo comunicación permanente con la Dirección General de Protección Civil de la Secretaría de Gobernación y con la Comisión Nacional del Agua.

-Considerando el pronóstico de que el fenómeno entraría a tierra en San José del Cabo, Baja California Sur, a las 18:00 horas del 14 de septiembre de 1995, la Secretaría de Protección Ciudadana del Gobierno del Estado de Sinaloa convocó a la misma hora y día al Consejo Estatal de Protección Civil, con objeto de definir acciones y apoyos, así como emitir la señal de alerta a los habitantes de los municipios posiblemente afectados y a los organismos altruistas.

-Se alertó a los organismos de auxilio y de apoyo, como son la Policía Preventiva Intermunicipal, la Policía Preventiva de todos los municipios, la Cruz Roja, Bomberos, la Comisión Nacional de Emergencia, los clubes de radioaficionados, los grupos de rescate Cobras, los Ángeles Verdes, la Policía Federal de Caminos y Puertos, la Comisión Nacional del Agua, la Comisión Federal de Electricidad, Teléfonos de México, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca y la Compañía Nacional de Subsistencias Populares.

-A través de los medios de comunicación se dieron recomendaciones a la población para tomar medidas de seguridad.

-Se prepararon los equipos de rescate con rapelistas, buzos, alpinistas, médicos y vehículos.

#### Acciones durante el meteoro

Se captó y difundió información a las diferentes áreas involucradas, con responsabilidades de protección civil, sobre el desarrollo de los acontecimientos de las zonas que fueron afectadas.

Acciones posteriores al fenómeno meteorológico.

-Se determinaron en forma preliminar las zonas afectadas, así como la magnitud de los daños originados por el huracán.

-Las dependencias y entidades paraestatales que participaron en las acciones de rescate y reparación fueron, entre otras, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Comisión Nacional del Agua, la Comisión Federal de Electricidad, la Secretaría de Protección Ciudadana del Estado de Sinaloa, la Secretaría de Desarrollo Social, la Secretaría de Recursos Naturales y Pesca de la Entidad, la Coordinación General de Salud del Estado y la Compañía Nacional de Subsistencias Populares. Se realizaron diversas acciones, según su naturaleza.

-Se aplicó el Plan Estatal de Protección Civil que consiste en tres fases de auxilio: acciones urgentes, acciones emergentes y acciones de reconstrucción.

Acciones urgentes (esta fase duró 72 horas):

-Se formaron tres grupos de buzos de la Policía Intermunicipal para atender las playas de Navolato, Guasave y Ahome.

-Otro agrupamiento de la Policía Intermunicipal auxilió a evacuar zonas pobladas que fueron inundadas.

-Se distribuyeron despensas familiares proporcionadas por la Compañía Nacional de Subsistencias Populares en las siguientes cantidades:

Municipio	Despensas	Láminas	Colchonetas	Cobertores
Ahome	3,950	2,500		
El Fuerte	1,510			
Sinaloa de Leyva	1,000			
Guasave	3,422	1,300	500	1,500
<b>Total</b>	<b>9,882</b>	<b>4,800</b>	<b>500</b>	<b>1,500</b>

-En el puerto de Topolobampo se estableció un módulo de información e identificación de cadáveres y náufragos rescatados.

-Se prestó apoyo a la Cruz Roja para la evacuación de heridos.

-Con el apoyo aéreo de helicópteros de la Armada de México, de la Procuraduría General de la República y del Gobierno del Estado de Sinaloa, se intensificaron

los reconocimientos, con lo cual se orientó la acción de los buzos Y se logró rescatar con vida a un gran número de náufragos.

Acciones emergentes (esta fase concluyó el 21 de septiembre):

-Se ubicaron los barcos hundidos, procediendo a su inspección interior y al rescate de los cadáveres de las tripulaciones.

-Se estableció un dispositivo de seguridad en el puerto de Topolobampo, en Ahome, Sinaloa.

-Con base en los inventarios de daños, se planeó la distribución de apoyos proporcionados por los sectores federal, estatal, municipal y donativos de la Cruz Roja.

Reconstrucción y retorno a la normalidad:

-Se realizó el inventario de daños a fin de especificar los apoyos para la reconstrucción de viviendas, así como restablecer los servicios de energía eléctrica, drenaje, agua potable, teléfonos, escuelas y vías de comunicación.

-Se atendieron las demandas de los familiares de los presuntos desaparecidos con acciones de búsqueda.

-Por otra parte, 97 viviendas resultaron destruidas, y 300 semidestruidas.

Información a pescadores sobre el huracán "Ismael"

El 12 de septiembre de 1995, la Dirección General de Protección Civil de la Secretaría de Gobernación y la Comisión Nacional del Agua, informaron a la Secretaría de Protección Ciudadana del Estado de Sinaloa que se tomaran las precauciones necesarias para la navegación aérea y marítima en un radio de 150 kilómetros, toda vez que había una depresión tropical.

Relación de embarcaciones y su estado al mes de octubre de 1995



Estado	Hundidas	Varadas	Rescatadas
Sinaloa	10	1	26
Sonora	6	3	
Colima	2		
Baja California	1		
Oaxaca	1		
Sin registro	1		
<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>4</b>	<b>26</b>

iii) El oficio SSBG/0169, del 28 de octubre de 1995, firmado por el ingeniero Manuel Murúe Sabag, Subsecretario B de Gobierno de la Secretaría General de Gobierno del Estado de Sonora, mediante el cual dio respuesta a la solicitud de información que se formuló a esa autoridad, en la que señaló que las acciones llevadas a cabo por el Gobierno del Estado de Sonora fueron las siguientes:

-El 13 de septiembre de 1995, a las 21:30 horas, esa Secretaría recibió un aviso de alerta por parte de la Dirección General de Protección Civil de la Secretaría de Gobernación, por lo que se procedió a dar aviso a los Presidentes Municipales de Guaymas, Empalme, Bacún, Cajeme, Etchojoa, Navojoa, Huatabampo, Álamos, Quiriega y Rosario.

-El 14 de septiembre de 1995, a las 13: 13 horas, dicha Secretaría recibió el aviso número 6 por parte de la Dirección General de Protección Civil de la Secretaría de Gobernación, en fase de alarma, debido a la trayectoria y magnitud del huracán "Ismael".

-El 14 de septiembre de 1995, alas 16:00 horas, se reunió el Consejo Estatal de Protección Civil para coordinar las acciones ante la situación de alerta y emergencia. A las 23:00 horas se declaró estado de emergencia en los citados municipios.

-Antes de las presencia del huracán "Ismael" se comunicó a la población del sur del Estado, a través de la radio y televisión, una lista de acciones a seguir, indicando los lugares que servirían de albergues, que así se transcribe:

Albergue	Familias	Niños	Adultos	Total
Escuela 18 de Marzo	112	399	294	693
Escuela 6 de Enero	61	127	131	258
Gimnasio Lus Estrada Medina	73	350	150	500
Bar 44	17	35	49	84
El Chorrillo	8	11	26	37
<b>Total</b>	<b>271</b>	<b>922</b>	<b>650</b>	<b>1572</b>

-El huracán no ocasionó ninguna muerte en la Entidad; se reportaron siete embarcaciones hundidas, seis varadas y 21 dañadas.

-Se reportaron 26,900 damnificados, dañándose más de 6,380 viviendas, 107 escuelas y dos centros de salud.

-En atención a los damnificados, el Gobernador del Estado giró instrucciones a los titulares de las dependencias estatales y solicitó a los representantes federales y municipales, integrantes del Consejo Estatal de Protección Civil, que realizaran las actividades tendientes a la reconstrucción y ayuda de la población afectada; entre estas acciones, se logró la distribución de 17,621 despensas, 1, 100 cobertores, 300 colchonetas, 44,000 láminas de cartón y 6,500 costales para reforzar bordos de contención.

iv) Los oficios 102.406/14070 y 102.406/14339, del 20 y 26 de octubre de 1995, firmados por el licenciado Diego Tinaco ATiza Montiel, Director General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mediante los cuales dio respuesta a la solicitud de información que le había sido formulada, acompañando al efecto copia del informe contenido en el oficio 108/ 142/95 que le envió el Director General de Marina Mercante, quien señaló que por lo que se refería a la supuesta insuficiencia o falla del señalamiento marítimo en los puertos de Topolobampo, Mazatlán y Guaymas, de conformidad con las normas internacionales, el señalamiento se considera suficiente para operar embarcaciones de gran porte que transportan productos peligrosos y contaminantes.

Asimismo, se anexó copia del informe que el ingeniero Ramón Mancillas Esparza, Director General de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Sinaloa, y el [REDACTED] capitán de puerto de Topolobampo, en Ahome, Sinaloa, rindieron a la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Sinaloa.

En el citado informe ambos servidores públicos refirieron que la autoridad marítima la ejerce la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de las Capitanías de Puerto; que la autoridad marítima dio aviso a las embarcaciones con toda oportunidad, acerca del inminente y grave peligro que representaba el huracán "Ismael", además de que las propias sociedades cooperativas pesqueras transmitieron los avisos de riesgo a sus embarcaciones; que la autoridad realizó las inspecciones de rigor, de acuerdo con la ley, y todas las embarcaciones tenían en orden los documentos de seguridad y las libretas de mar.

Por lo que hace a las Capitanías de Puerto de Topolobampo y Mazatlán, se tomaron las siguientes medidas durante el huracán:

-Ambas Capitanías declararon cerrados los puertos a partir del 14 de septiembre de 1995, a las 08:00 y 09:00 horas, respectivamente, por lo que negaron el despacho de embarcaciones.

-Se previno a los buques contra vientos duros, tempestades y perturbaciones tropicales, a través de radiomensajes y el despliegue de las señales apropiadas en puntos costeros.

-La señal de alerta se difundió en un operativo en el que participaron conjuntamente las Capitanías de Puerto, Petróleos Mexicanos, la Cámara Nacional de la Industria Pesquera, las bandas de radio local, las cooperativas pesqueras e incluso proveedores de bienes, lo que se corrobora con el hecho de que de las 1,025 embarcaciones que se despacharon el 10 de septiembre de 1995, 966 regresaron a puerto con oportunidad.

-El 12 de septiembre de 1995, a las 22:00 horas, la Capitanía de Puerto de Mazatlán recibió fax del Servicio Meteorológico, informando que la depresión tropical número 10 se había intensificado convirtiéndose en la tormenta tropical "Ismael", localizándose a las 22:00 horas en latitud 15.5 grados norte, longitud 106.9 grados oeste, aproximadamente a 500 kilómetros al suroeste de Tecomán, Colima.

-El 13 de septiembre de 1995, a las 04:00 horas, la Capitanía de Puerto de Mazatlán recibió el aviso número 2 del ciclón tropical, en el que se indicaba la localización de la tormenta tropical "Ismael" en latitud 16.4 grados norte, longitud al oeste 107.6 grados, a 10 kilómetros por hora.

-El 13 de septiembre de 1995, la Capitanía de Puerto de Mazatlán recibió el aviso del Servicio Meteorológico, en el que se localizaba la tormenta tropical "Ismael"

cerca de latitud 17.4 grados norte y longitud 108.1 grados oeste, desplazándose al noroeste a 13 kilómetros por hora, pronosticando que se intensificaría hasta convertirse en huracán en las próximas 24 horas, por lo que empezaron a entrar al puerto, durante la noche, alrededor de 185 embarcaciones.

-Por lo que se refiere a la Capitanía de Puerto de Topolobampo, a partir del 13 de septiembre de 1995, a las 17:00 horas, se recomendó a las cooperativas, vías VHF y telefónica, comunicar a sus embarcaciones que tomaran las precauciones necesarias por el pronóstico del boletín número 4 en el que se manifestaba que la tormenta tropical "Ismael" se intensificaría al grado de huracán.

-Durante el huracán, la Capitanía de Puerto de Mazatlán, a las 04:00 horas del 14 de septiembre, recibió el aviso número 7, que marcaba la zona de alertamiento por efectos del huracán desde Mazatlán hasta Los Mochis, Sinaloa, situándolo en latitud 19.8 norte y longitud 108.3, por lo que se dio aviso a las embarcaciones vías radio y VHF.

-El 14 de septiembre 1995, alas 08:00 horas, la Capitanía de Puerto de Topolobampo, en Ahome, Sinaloa, transmitió por VHF el boletín meteorológico 007 a las cooperativas pesqueras, notificándoles la presencia de dicho huracán en situación 19.8 grados norte y 108.3 grados oeste, moviéndose hacia el norte a 20 kilómetros por hora, por lo que se les recomendaba a las embarcaciones que se refugiaran en puerto seguro. Asimismo, el operador del faro de Cerro Partido estuvo comunicando por VHF las instrucciones necesarias a las embarcaciones, con el fin de que pudieran entrar al puerto; sin embargo, dicha transmisión se cortó a las 19:40 horas por la pérdida de su antena.

-Al disminuir la intensidad de los vientos, se realizó un recorrido por las instalaciones portuarias, encontrando una embarcación hundida y "pantoqueada" (con la quilla sobre la superficie) cerca del muelle de Pemex y al parecer con personas vivas en su interior, solicitando apoyo al sector naval a fin de que proporcionara buzos para el rescate de las mismas, labor que fue imposible realizar, ya que no se pudo tener acceso a la embarcación.

Después del huracán, las Capitanías de los Puertos de Mazatlán y Topolobampo, en Ahome, Sinaloa, realizaron diversas actividades de carácter general, tales como coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones; integrarse de inmediato a los trabajos de auxilio y salvamento y realizar las investigaciones y actuaciones respecto de los accidentes e incidentes de embarcaciones.

Por último, se señaló que de acuerdo con las inspecciones realizadas de conformidad con la ley, todas las embarcaciones tenían en orden los documentos de seguridad y las libretas de mar .

-Asimismo, el 15 de diciembre de 1995, este Organismo Nacional recibió el oficio 102.406/16081, del 13 del mes y año citados, firmado por el licenciado Diego Tinoco Ariza Montiel, mediante el cual dio respuesta a la ampliación de información que le había sido formulada, acompañando al efecto copia del informe rendido por el capitán de Puerto en Topolobampo, [REDACTED], quien señaló que esa Capitanía no cuenta con una bitácora del uso de la radio VHF, en el que conste la comunicación con las diversas embarcaciones; que esa Capitanía cuenta con una radio VHF, banda marina, y una radio multibanda, banda lateral; que los boletines meteorológicos los reciben de la capitanía de puerto de Mazatlán, mismos que a partir del 13 de septiembre de 1995 se comunicaron a las diversas sociedades cooperativas y armadores, por medio del VHF, con el fin de que tomaran conocimiento de la presencia de la entonces depresión tropical; que a partir del 13 del mes y año citados, a las 17:00 horas se recomendó a las cooperativas, vías VHF y telefónica, comunicar a sus embarcaciones que tomaran las precauciones necesarias por el pronóstico del boletín 004 que señalaba que la tormenta tropical "Ismael" se podría intensificar al grado de huracán; que el 14 de septiembre, a las 08:00 horas, se emitió vía VHF el boletín meteorológico 008, por lo que se recomendó a las embarcaciones que se refugiaron en puerto seguro; que a las 19:00 horas del mismo 14 de septiembre, se dejó de transmitir por VHF desde el faro de Cerro Partido, debido a la pérdida de su antena; que al suspenderse la energía eléctrica, el capitán de Puerto se trasladó a un costado del edificio sede, a bordo de un vehículo con radio VHF para continuar el contacto con las embarcaciones que solicitaban auxilio, permaneciendo en el lugar hasta las 23:30 horas; que al disminuir la intensidad de los vientos se realizó un recorrido por las instalaciones portuarias, encontrando una embarcación hundida y "pantoqueada" dentro del muelle de Petróleos Mexicanos y al parecer con personas vivas en su interior, por lo que solicitó el apoyo de las autoridades del sector naval para que proporcionaran buzos para el rescate de esas personas, labor que resultó imposible de realizar en virtud de que no se pudo tener acceso al interior de la nave; que desde el 15 de septiembre de 1995, a las 06:00 horas, se realizó un recorrido por las instalaciones portuarias a fin de evaluar los daños causados por el meteoro, y se tomó conocimiento, por radio, de naufragos en las cercanías de Topolobampo, implantándose un programa de rescate entre la Sindicatura Municipal y pescadores ribereños, aportando combustible la Capitanía, en virtud de que no cuenta con embarcaciones propias; que desde ese día se empezó a coordinar con Petróleos Mexicanos las acciones necesarias para el rescate de las embarcaciones varadas

y hundidas, mismo que comenzó a operar a partir del 16 de septiembre de 1995; que en el puerto de Topolobampo, en Ahome, Sinaloa, antes de la temporada de pesca se impartieron 16 cursos de supervivencia en el mar a 640 pescadores, lo cual propició que a pesar de que se siniestraran tres embarcaciones de Topolobampo, en éstas no se registraron pérdidas de vidas; que de las embarcaciones siniestradas, sólo cuatro pertenecen al sector cooperativista, a pesar de que cuentan con menores recursos económicos.

El capitán del puerto de Mazatlán, Sinaloa, [REDACTED] señaló que antes de la presencia del huracán "Ismael" el 14 de septiembre de 1995, a las 08:00 horas, se declaró cerrado el puerto y se volvió a abrir el 5 del mismo mes y año, por lo que al cerrar el puerto se negó todo tipo de despacho por existir peligro para las embarcaciones si se hacían a la mar; se previno a los buques contra vientos, tempestades y fuertes marejadas, que en relación con los reportes meteorológicos, fueron retransmitidos de la siguiente manera:

El 12 de septiembre, a las 22:00 horas, se recibió un fax del Servicio Meteorológico Nacional, en el que se informaba que la depresión tropical número 10 se había intensificado hasta convertirse en tormenta tropical denominada "Ismael", en este reporte se pronosticaba que se esperaba se intensificara en las próximas horas.

El 13 de septiembre se recibió el aviso de "ciclón tropical número 002" de las 04:00 horas, en el que se indicaba la posición de la tormenta tropical "Ismael". El mismo día, a las 08:00 horas, se recibió el reporte meteorológico 511 en el que se informó sobre la tormenta tropical "Ismael"; a las 09:00 horas del Distrito Federal se recibió el aviso 231, en el que se indicaba la posición de la tormenta tropical "Ismael", dando el pronóstico de que se intensificaría en las próximas horas; a las 16:00 horas se recibió un nuevo aviso del Servicio Meteorológico Nacional, en el que se indicaba la localización del meteoro "Ismael", y con el pronóstico de que se intensificaría para convertirse en huracán en las próximas horas, y a partir de ese momento comenzaron a entrar a puerto seguro, durante la noche, "alrededor de 185 embarcaciones", toda vez que se había tomado la providencia de transmitir esta información, vías VHF, fax y telefónicamente, a las personas interesadas, es decir, a las embarcaciones en altamar, a las empresas pesqueras, a las escuelas e institutos relacionados con las actividades del mar, y a los medios informativos, entre otros.

El 14 de septiembre, a las 04:00 horas, se recibió el alertamiento por parte del Servicio Meteorológico Nacional, en el que se indicaron las zonas que podrían resultar afectadas por el efecto del huracán "Ismael", por lo que desde ese

momento se impidió la salida de las naves que se encontraban en el puerto, se tomaron medidas a fin de que se pusieran a resguardo las naves deportivas que se encontraban en el fondeadero, se contabilizó un total de 307 buques pesqueros que entraron a puerto.

El 15 de septiembre de 1995, a las 00:53 horas, se recibió el reporte meteorológico número 12, en el que se señaló que el huracán "Ismael" tocó tierra y se encontraba a 180 kilómetros al sur de Sonora; al estar el mar el calma, se optó por abrir el puerto de Mazatlán, coordinando las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones.

También señaló que se realizó una labor de encuesta entre los pescadores de Mazatlán, para saber la Opinión de ellos con relación al porqué algunos de sus compañero no pudieron regresar a tiempo, señalando que tal vez SI debió a la falta de comunicación de las naves, atribuid: a la falta de equipo, el mal estado del mismo o a su reducid, alcance.

-El 15 de enero de 1996, este Organismo Nacional recibió el oficio 102.203/224, del 12 del mes y año citados firmado por el licenciado Diego Tinoco Ariza Montiel al cual acompañó copia de los certificados de seguridad marítima de las siguientes embarcaciones, en las que SI especifica el equipo de seguridad que tenían:

Nombre	Tripulación Máxima	Aros Salvavidas	Chalecos Salvavidas	Radio Transmisor
Don Juan C.	7	2	7	Sí
Lobos IX	7	2	7	Sí
L-III	7	2	7	Sí
Rancho Chapo	7	2	7	Sí
Rodolfo Elías Calles VII	7	2	7	Sí
Son Mar	7	2	7	Sí

Cabe destacar que estos certificados nacionales de seguridad marítima se expidieron en agosto de 1995 y fenecerían en agosto de 1996, salvo el certificado correspondiente a la embarcación [REDACTED] que se expidió con vigencia del 16 de mayo de 1995 al 16 de mayo de 1996.

También agregó copia de declaraciones rendidas ante Capitanías de Puerto por algunos de los sobrevivientes de estas naves colapsadas, en las que señalaron en su totalidad que el aviso de la proximidad del huracán "Ismael" lo recibieron el 14 de septiembre de 1995, en promedio entre las 06:00 horas y las 08:00 horas, por lo optaron por retirarse a puerto seguro, siendo el más ano el de Topolobampo, en Ahome, Sinaloa.

-El 15 de marzo de 1996, este Organismo Nacional recibió el oficio 102.203/2263 del 14 del mismo mes y firmado por el licenciado Diego Tinoco Araiza Montiel al cual acompañó un informe rendido por el capitán de altura [REDACTED], capitán del puerto Altata, en Navolato, Sinaloa, quien señaló que una vez que se conoció la existencia del huracán "Ismael", se puso en contacto con las autoridades civiles y militares para darles a conocer los reportes meteorológicos recibidos vía telefónica de la Capitanía de Puerto de Mazatlán dando aviso oportuno a los propietarios de las embarcaciones menores a fin de que pusieran a resguardo a las embarcaciones; que durante el paso del huracán, se coordinó el Síndico Municipal de Altata y con el Trigésimo Primer Batallón de Infantería del Ejército Mexicano.

Al normalizarse las condiciones climatológicas, se procedió a realizar una inspección en la península de Lucenilla, donde se encontraron embarcaciones siniestradas, realizándose inspección en las bocas y canales de acceso, corroborándose que los barcos hundidos localizados no representan peligro a la navegación.

En relación con los comunicados que recibió respecto de los avisos del servicio meteorológico, señaló que el 7 de septiembre recibió, vía telefónica por parte de la Capitanía de Puerto de Mazatlán, el reporte del estado atmosférico, en virtud de que en esa Capitanía no se cuenta con fax; asimismo, el 14 de septiembre recibió otro reporte mediante comunicación telefónica, en el que se le señaló la posición del huracán, mismo que fue retransmitido la misma vía a las sociedades cooperativas.

Agregó que en virtud de que la radio VHF de banda marina se encontraba fuera de servicio, tuvo que trasladarse a una cooperativa local a fin de enviar mensajes preventivos a las naves cercanas.

En relación con los certificados de seguridad de navegación, informó que esa Capitanía de Puertos no expidió certificados a las naves colapsadas, pues éstas partieron de otros puertos.

Finalmente, aportó copia de las declaraciones hechas por tripulantes de buques siniestrados, en las que esas personas señalaron, en su mayoría, que recibieron el informe del estado climatológico en las siguientes fechas:



Barco	Fecha	Hora	Cargo del declarante
Maztleco	13/IX/95	No señaló	David cañedo Rosas, Capitán
Doña Lucero	14/IX/95	09:00 horas	David Rentería López, capitán
Nainari	13/IX/95	18:00 horas	Roberto Estrella Coronado, capitán
Punta Baja IV	13/IX/95	12:00 horas	Saturnino Buelna Vega, capitán
Luis I	13/IX/95	12:00 horas	Cándido Atondo Coronado, capitán
Don Juan C.	14/IX/95	08:00 horas	José Luis Sánchez Ojeda, maquinista
Borrascoso	13/IX/95	21:00 horas	Carlos Coronado Barcelo, capitán

Las personas que declararon en relación con el hundimiento o el porqué se vararon estas naves, señalaron que por causas producidas por el fenómeno natural no pudieron regresar a tiempo a puerto seguro o porque sufrieron alguna avería en su maquinaria. De igual manera, acompañó escritos de reconocimiento expedidos por la Sindicatura de Altata, en Navolato, Sinaloa, y por una sociedad cooperativa, e incluso en esta última se hizo constar que el capitán de Puerto estuvo emitiendo los reportes meteorológicos desde su radio de banda marina.

v) El oficio DGPC/O80/95 y DGPC/115/95, del 11 y 19 de octubre de 1995, respectivamente, firmados por el ingeniero Enrique González Isunza, Director General de Protección Civil de la Secretaría de Gobernación, mediante los cuales rindió el informe que le había sido requerido, en los que señaló que:

-Esa Dirección General recibía información sobre los fenómenos meteorológicos tanto del Sistema Meteorológico Nacional como del Centro Nacional de Huracanes de Miami, Florida, de los Estados Unidos de América.

-Las acciones realizadas por esa Dirección para resguardar la integridad física y los bienes de los habitantes de la zona costera de los Estados de Sonora y Sinaloa, fueron en el sentido de que la información registrada fue transmitida en tiempo y forma a las Unidades Estatales de Protección Civil de dichas Entidades Federativas, alertándolas por la presencia del fenómeno destructivo referido.

-Sobre las medidas adoptadas para aminorar los efectos del huracán "Ismael", el licenciado González Isunza señaló que se solicitó ayuda a las dependencias competentes del Gobierno Federal para aminorar las consecuencias del desastre, llevándose a cabo diversas acciones para tal efecto, entre ellas se repartieron

despensas entre la población, láminas de cartón y material de construcción, y se organizaron brigadas de trabajo para labores de rescate.

-En cuanto a la manera en que se dieron a conocer a la población los reportes del desarrollo que estaba teniendo el huracán "Ismael", el Director General de Protección Civil informó que permanentemente se envió información a las Unidades Estatales de Protección Civil sobre la evolución del fenómeno, quienes a su vez, comunicaron a la población del lugar, los datos y acciones relevantes.

Además del informe rendido, el Director General de Protección Civil de la Secretaría de Gobernación anexó diversa documentación, de entre la cual cabe destacar la siguiente:

-Cuatro avisos, una alerta y seis alarmas que esa Dirección emitió sobre el desarrollo del fenómeno meteorológico, desde que empezó como depresión tropical hasta que se convirtió en huracán tropical.

El contenido de tales comunicados se divide en seis apartados: I) situación; II) posición real; III) posición pronóstico; IV) recomendaciones; V) acciones (a qué Estados de la República se les notificó), y VI) fuente de información.

Ahora bien, de los comunicados emitidos por la Dirección General de Protección Civil cabe destacar los números 5 y 6 que señalan:

El comunicado 5, del 13 de septiembre de 1995, fue de alerta de tormenta tropical y en el mismo se informó que a las 21:00 horas la posición real del fenómeno era de 18.3 grados latitud norte; 108.0 grados longitud oeste, aproximadamente a 360 kilómetros al oeste-suroeste de Manzanillo, Colima, y aproximadamente a 575 kilómetros al sur-sureste de San José del Cabo, Baja California Sur, a una velocidad de 13 kilómetros por hora, vientos máximos cerca del centro de 111 kilómetros por hora y con rachas de 139 kilómetros por hora.

El comunicado 6, del 14 de septiembre de 1995, fue de alarma de huracán tropical y en el mismo se señaló que a las 09:00 horas la posición real del fenómeno era de 21.4 grados latitud norte; 108.8 grados longitud oeste, aproximadamente a 200 kilómetros al sur-sureste de San José del Cabo, Baja California Sur, y aproximadamente a 290 kilómetros al suroeste de Mazatlán, Sinaloa, a una velocidad de 26 kilómetros por hora, vientos máximos cerca del centro de 130 kilómetros por hora y con rachas de 157 kilómetros por hora.

En esta alarma de huracán se recomendó que se tomaran las precauciones que el caso ameritaba para la navegación aérea y marítima, en un radio de 300

kilómetros del centro del huracán, y se informó acerca de contraolas de cuatro a cinco metros de altura arriba de lo normal, contralluvias de ligeras a fuertes, vientos de moderados a fuertes y severos, así como también contradaslaves e inundaciones sobre las partes bajas de los Estados de Baja California Sur, Jalisco, Nayarit, Sinaloa, Colima, Baja California, Sonora y Michoacán, a los cuales se les notificó lo anterior.

-Relación de funcionarios de las Unidades Estatales de Protección Civil de Sonora y Sinaloa que recibieron los boletines meteorológicos que emitió la Dirección General de Protección Civil de la Secretaría de Gobernación, correspondientes a la evolución y trayectoria del huracán "Ismael".

De dicha relación se destacan los siguientes boletines enviados a los funcionarios de las Unidades de Protección Civil del Estado de Sinaloa:

Nombre	Fax automático
Cargo:	
Fecha:	13 de septiembre de 1995
Hora:	22:57 hora del centro

Nombre	Fax automático
Cargo:	
Fecha:	14 de septiembre de 1995
Hora:	06:20 horas del centro

Nombre	C. Adriana León
Cargo:	Secretaría
Fecha:	14 de septiembre de 1995
Hora:	11:00 hora del centro
Municipio de Mazatlán	

Nombre	C. Lorena Noriega
Cargo:	Secretaria de Seguridad Pública
Fecha:	14 de septiembre de 1995
Hora:	12:10 hora del centro

Nombre	Mayor Julio Moreno
Cargo:	Jefe de Enlace Operativo
Fecha:	14 de septiembre de 1995
Hora:	12:30 del centro

Nombre	Ing. Félix González
Cargo:	Jefe de Departamento de la U.P.C.
Fecha:	14 de septiembre de 1995
Hora:	14:40 hora del centro

Nombre	Fax automático
Cargo:	
Fecha:	14 de septiembre de 1995
Hora:	17:10 hora el centro

vi) Los oficios 6233/95 D.G.S. y 6278/95 D.G.S., del 6 y 8 de noviembre de 1995, respectivamente, firmados por la licenciada María Antonieta Dueñas Bedolla, Directora General de Seguimiento de Recomendaciones de la Procuraduría General de la República, mediante los cuales rindió el informe que le fue requerido, a los que acompañó el informe rendido por el licenciado [REDACTED] agente del Ministerio Público Federal adscrito en Culiacán, Sinaloa, quien a su vez proporcionó los informes elaborados por los [REDACTED] agentes del Ministerio Público Federal adscritos a la misma Delegación Estatal, los cuales refirieron que no había indagatoria alguna sobre los hechos en virtud de no existir denuncia, querrela o reporte.

vii) El 10 de noviembre de 1995, visitantes adjuntos de este Organismo Nacional se constituyeron en las instalaciones del Servicio Meteorológico Nacional dependiente de la Comisión Nacional del Agua, donde fueron atendidos por el ingeniero Ismael Cabrera, quien les indicó que existe un sistema establecido de avisos, y que en México existe una temporada de huracanes; que el Servicio Meteorológico sostuvo cinco reuniones con la Dirección General de Protección Civil de la Secretaría de Gobernación durante los meses de abril, mayo y junio de 1995, a las que se convocó a toda la comunidad que participa en el Sistema Nacional de Protección Civil; las reuniones se llevaron a cabo en forma regional y concurren a ellas los Secretarios Generales de Gobierno de los Estados, los Directores de Protección Civil Estatales, los encargados de las zonas militares, representantes de la Cruz Roja y de ayudas voluntarias, representantes de las Capitanías de Puerto, de la Policía Federal de Caminos y en general todos los integrantes del programa de Protección Civil, para realizar los preparativos correspondientes a la temporada de huracanes; que en México, en el Océano Pacífico la temporada de huracanes es de mayo a octubre, y en el Océano Atlántico de junio a noviembre.

Que la región cuarta de la Organización Meteorológica Mundial está integrada por los Estados Unidos de América y los países del Caribe, Centroamérica y México, sus miembros se reúnen en abril o mayo durante cinco o seis días, a fin de analizar el resultado del evento del año anterior, señalar cuáles fueron los puntos críticos de operación del año anterior; que durante ese periodo se revisa un plan operativo de avisos, identificación y análisis de ciclones tropicales, y por acuerdo de todos los miembros se establece que el organismo facultado para dar el pronóstico y la posición de un ciclón es el Servicio Meteorológico Regional ubicado en Miami, Florida, Estados Unidos de América.

Que el huracán tiene por sí sólo muy poca capacidad de movimiento, y que al llegar a aguas cálidas es cuando existe mayor probabilidad de celeridad, siendo determinante el cómo están circulando los sistemas atmosféricos, los cuales, por condición natural, son variables, lo que hace que la trayectoria de los ciclones sea errática; que dentro del programa anual, el Servicio Meteorológico Nacional emite avisos cada 12 horas, haya o no huracanes, haciéndose un pronóstico por región en el que se indica si hay posibilidad o no de un ciclón; en la medida que se genera un huracán que se encuentra alejado de las costas nacionales, los avisos se emiten cada tres horas y el pronóstico que emite el Centro Meteorológico Regional de Miami, Florida, es de la siguiente manera: se ubica al huracán a una hora en determinada posición, se intercambia información con los servicios meteorológicos locales y, de común acuerdo, se establece el boletín que será difundido por todos los medios, y así cada seis horas se corre el modelo y se hace un pronóstico, y cada tres horas se verifica o se corrige la posición del ciclón; que el 10 anterior implica el seguimiento que se hizo al fenómeno desde el 12 de septiembre de 1995, y el 13 del mismo mes a las 22:00 horas el meteoro "Ismael" cambió de rumbo (iba hacia Isla Socorro), pues se conectó con un sistema invernal y se enfiló hacia las costas mexicanas; que a las 01:00 horas del 14 de septiembre se intensificó para convertirse en huracán y por sus efectos se emitió la alerta desde Mazatlán hasta Los Mochis, incluyendo la península de Baja California, teniendo como pronóstico más probable que entrara hacia Los Cabos.

Que estos fenómenos tienen cierta persistencia, pues acababa de pasar el huracán "Henrryet" una semana antes por Cabo San Lucas; sin embargo, previendo cualquier cambio, y observando las estadísticas que se tienen desde 1949, la alerta por efectos del huracán se da desde Mazatlán hasta Los Mochis, y por efecto de tormenta tropical, esto es, que iba a haber marea, viento y lluvia, lo mantienen desde Colima hasta Punta Corrientes; que cuando se emitió la información de las 12:00 o 13:00 horas del 14 de septiembre de 1995, al ver que la dirección era hacia el Golfo de Cortés, se extendió la zona de alertamiento hasta Guaymas, pues podría dirigirse a Sonora; que la Dirección General de Protección

Civil disemina la información entre los otros integrantes del Sistema Nacional de Protección Civil, básicamente la Secretaría de Marina, la Secretaría de la Defensa Nacional y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Coordinación General de Puertos y Dirección General de Marina Mercante y Policía Federal de Caminos); que la información se envía a la Dirección General de Protección Civil vía fax o telefónica, pues está conectada a la red de datos de ese Servicio, por lo cual el Meteorológico no es el "cuello de botella para que salga la información", pues en el momento en que Protección Civil quiera ver la última imagen o boletín, se conecta vía modem y saca la información; adicionalmente se envía un fax para que la información fluya de manera rápida; que los usuarios del Sistema de Protección Civil son 110, los cuales demandan la información de carácter exclusivo; que para evitar el retraso en el envío de información, se utiliza la tecnología y así, en una hora u hora y media, se cubre a todos los usuarios; que con base en estadísticas se puede catalogar a "Ismael" como un huracán de desplazamiento rápido, dentro de los ciclones que se presentan en esa región del país; que los informes meteorológicos que se transmiten por la televisión pueden cambiar brevemente conforme a la situación real; que Televisión Azteca está conectada vía modem al Servicio Meteorológico Nacional, por lo que el señor [REDACTED] recaba, antes de salir al aire, recomendaciones y ratifica las condiciones meteorológicas, siendo la emisión a tiempo real; que [REDACTED] recaba su información en forma directa; que el nivel de conocimiento que se tiene en meteorología permite conocer que de mayo a noviembre se tendrá en ambos litorales de México la temporada de huracanes.

Que respecto al número, dónde nacen y la trayectoria que van a seguir, eso "no lo contestamos, no lo sabemos", toda vez que es incierto todo pronóstico en este rubro; que la información se da cada seis horas y esto a través de la Organización Meteorológica Mundial, con la mejor tecnología y ciencia a nivel mundial; que ante un huracán no hay nada raro, pues siguen trayectorias erráticas.

viii) El oficio UJ/PR/ AJC-O736 , del 30 de noviembre de 1995, firmado por el licenciado Luis Ricardo Bouchot Guerrero, jefe de la Unidad Jurídica de Petróleos Mexicanos Refinación, mediante el cual rindió la información que le fue requerida a esa autoridad, quien acompañó copia de la bitácora de operación de la estación costera XFL- 3, haciendo notar que el 14 de septiembre de 1995 se incrementó la frecuencia de los boletines meteorológicos, atendiendo a los riesgos que representó el huracán "Ismael".

-En relación con la intervención de Petróleos Mexicanos en las labores de rescate de las víctimas que se encontraban en la embarcación [REDACTED] transcribió el informe rendido por el capitán [REDACTED], residente de

Transportación Marítima (interino) en Topolobampo, Sinaloa, en el que precisó que a las 22:00 horas del 14 de septiembre de 1995, al "amainar" los vientos del huracán, se procedió a revisar las instalaciones portuarias, encontrando dentro de estas instalaciones un barco [REDACTED] (con la quilla [pieza de madera o hierro que forma la base del barco y que sostiene toda su armazón] sobre la superficie del agua), por lo que se procedió a revisarlo, y escucharon ruidos producidos al parecer por sobrevivientes que se encontraban en su interior; que a las 22:20 horas, el [REDACTED], titular de la Residencia, dio parte al capitán de puerto [REDACTED], así como al [REDACTED] comandante del Sector Naval de ese lugar, de la situación que guardaba el barco [REDACTED] que a las 22:40 horas se ratificaba la existencia de supervivientes dentro del barco camaronero al oficial de guardia del sector naval, urgiéndoles su presencia en el muelle petrolero; que a partir de las 01 :00 horas del 15 de septiembre se presentó en el muelle personal del Ejército Mexicano, Cruz Roja Mexicana, Policía Judicial del Estado, Bomberos Municipales y Radio Ayuda Civil, con el interés de prestar auxilio a las víctimas de la embarcación; que siendo las 01:30 horas se presentó personal del sector naval con equipo de buceo, al mando del [REDACTED] quien ordenó iniciar las labores de rescate; que a las 02:45 horas del mismo día, el grupo de buceo del sector naval sacó del interior de la embarcación un cadáver, "dándose aviso al Ministerio Público Federal"; que a las 06: 10 horas se presentó el oficial del sector naval [REDACTED], quien dio instrucciones a todo el personal -incluyendo a civiles-" para que dejaran a su mando las labores de rescate; que a las 07:30 horas, el [REDACTED] solicitó el apoyo del buque remolcador [REDACTED] para realizar maniobras de puesta a flote del barco [REDACTED] así como de equipo de corte y personal soldador para realizar trabajos de corte en el citado barco camaronero; que siendo las 11 :30 horas del mismo día, el barco [REDACTED] se fue a pique, por lo que el buque remolcador lo retiró de la dársena (parte interior y resguardada de un puerto de mar) de maniobras del muelle petrolero, quedando situado el pesquero frente al centro cultural de este puerto, colocando una boya de localización.

ix) Los oficios 951711 y 952064, del 17 de octubre y 16 de diciembre de 1995, firmados por el [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] Director General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Marina, mediante los cuales proporcionó la información que le había sido requerida, señalando, en relación con la falta de auxilio por parte de la embarcación [REDACTED] que la Armada de México no cuenta con ningún buque con dicha numeración; sin embargo, en el informe del 18 de septiembre de 1995, rendido por la Octava Zona Naval, se estableció que el señor [REDACTED], reportero del periódico [REDACTED], señaló que el [REDACTED] declaró que en frente a Oceanía, después de Cerritos, se



localizaban 20 cadáveres, mismos que los pescadores quisieron entregar a los elementos de la Secretaría de Marina, quienes no los aceptaron; estos hechos fueron materia de investigación inmediata por parte de las autoridades de la Secretaría de Marina, por lo que entrevistó al [REDACTED] quien señaló que él no había dicho tal cosa, sino que escuchó que un compañero de él dijo que entregó tres cadáveres a la nave BP-10, buque que tampoco existe en la Armada de México.

Que esa Secretaría no tuvo a su cargo el rescate de la embarcación [REDACTED] ya que ésta se "pantoqueó" (la quilla sobre la superficie) en el puerto de Topolobampo, en Ahome, Sinaloa, en las inmediaciones de los muelles de Petróleos Mexicanos, por lo que, en términos de la fracción IV del artículo 17 de la Ley de Puertos, la coordinación de las labores de auxilio y salvamento, en el caso de accidentes o incidentes de embarcaciones en los recintos portuarios, le corresponde a Petróleos Mexicanos.

La actuación de esa Secretaría se constriñó a prestar el apoyo de buzos y soldadores para las labores de rescate de las personas que se encontraban en el interior del barco camaronero, sin que dichas labores de rescate estuvieran a cargo de la Secretaría de Marina.

En lo que se refiere al hecho de que la patrulla P-30 [REDACTED] recibió un mensaje a las 07:30 horas del 15 de septiembre de 1995, en el que se señaló que en una boya se encontraban tres personas, dadas las condiciones climatológicas no le fue posible a esa nave auxiliar a esas personas, por lo que a las 08:35 horas se informó al buque camaronero [REDACTED] esta circunstancia, embarcación que realizó el rescate de náufragos, ya que las características de ese barco sí permitían tal maniobra.

Por otra parte, la Secretaría de Marina no cuenta con constancia alguna que acredite que el señor [REDACTED] haya puesto a disposición del sector naval naves de su propiedad para el auxilio de personas que hubiesen naufragado, por lo que tal afirmación carece de veracidad.

A mayor abundamiento, en relación con las actividades desplegadas para el salvamento de dos personas que se encontraban atrapadas en el interior del barco camaronero [REDACTED] la Secretaría de Marina señaló que al tener conocimiento de los hechos puso a disposición de Petróleos Mexicanos los dos únicos buzos y su equipo de buceo con los que cuenta, a fin de que prestaran el auxilio solicitado; que ambos buzos procedieron a efectuar varias inmersiones con el fin de rescatar a los tripulantes atrapados; que para tal labor tuvieron que cortar algunas redes,

logrando entrar al compartimento de camarotes, donde, a las 03:30 horas del 15 de septiembre de 1995, encontraron el cadáver del señor [REDACTED].

Desde el momento en que se inició la labor de rescate, los buzos estuvieron en contacto, vía radio, con el sector naval, proporcionando para tal efecto una ambulancia con personal médico, una embarcación menor para alejar a los civiles que no tuvieran injerencia en las labores de rescate y un oficial para que informara sobre las labores de rescate.

Que a las 01:30 horas de la misma fecha, personal de Petróleos Mexicanos y personal civil solicitó el apoyo de soldadores para hacer una perforación al casco del pesquero y poder rescatar a la tripulación atrapada, proporcionando al único soldador con que cuenta ese sector naval, al tiempo que se giraron órdenes al [REDACTED] para que localizara al capitán del pesquero [REDACTED] quien señalaría el sitio en el que se encontraba el compartimento de combustible y así evitar un accidente al momento de realizar el corte; que cuando el soldador de esa Secretaría se presentó ya se estaban realizando labores de corte por parte de un civil que presta servicios a un contratista que trabaja para Petróleos Mexicanos; que el soldador del sector naval únicamente participó en el segundo corte que se hizo a la nave, con lo cual el buque empezó a perder flotabilidad, por lo que se rompió una soga que estaba atada a un remolcador de Petróleos Mexicanos lo que provocó que el barco estuviera a punto de hundirse, de manera que los dos soldadores (el de la Armada y el civil) se pusieron a salvo.

Sin embargo, el pesquero no se hundió, por que personal de Petróleos Mexicanos, auxiliado por elementos del sector naval, desde la embarcación menor, volvió a atar cuerda, por lo que al mantenerse estable nuevamente la situación del pesquero, se procedió a terminar el corte, con resultados infructuosos, ya que los tripulantes de nombres [REDACTED] ya habían fallecido asfixiados por la inmersión.

En conclusión, esa Secretaría señaló que la Armada de México no tuvo a su cargo las labores de rescate del buque pesquero [REDACTED] pues la competencia surge en favor de la autoridad marítima dentro del recinto portuario; que las actividades desplegadas por la Armada de México se concretaron a prestar los auxilios que le fueron solicitados, sin que coordinaran las acciones de rescate, pues éstas las inició y terminó el personal de Petróleos Mexicanos.

x) El oficio DH-71127, del 14 de octubre de 1995, firmado por el teniente coronel [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED], tercer agente adscrito a la

Procuraduría de Justicia Militar, quien señaló que el comandante de la Cuarta Zona Militar en Hermosillo, Sonora, indicó que se llevaron a cabo reuniones con las autoridades estatales y el Comité de Protección Civil, en los que se acordó comunicar a la población civil por conducto de la Capitanía de Puerto de Guaymas, Sonora, por la Comandancia de la VI Zona Naval, por la [REDACTED] [REDACTED] con cobertura en todo el Estado, y por la radiodifusoras locales, las actividades que se llevaron a cabo, previa entrada del citado huracán a las costas de Sonora.

Asimismo, acompañó copia del informe rendido por la Secretaría de Marina a este Organismo Nacional protector de Derechos Humanos, pues se argumentó que los hechos narrados en el escrito de queja resultaban de la competencia de las autoridades de la Secretaría de Marina.

xi) El oficio 110.01.-9738/95, del 10 de octubre de 1995, firmado por el licenciado Roberto Zavala Echavarría, Director General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, al cual anexó copia del diverso 725-137-2028, suscrito por el delegado de esa Secretaría en el Estado de Sinaloa, ingeniero Lauro Díaz Castro, quien señaló que los daños al sector agrícola y ganadero fueron ocasionados por inundaciones provocadas por las altas precipitaciones y el rompimiento del canal principal en el Valle de Guasave y de un dique en el Valle del Carrizo, Sinaloa.

Los daños a cultivos fueron 22,495 hectáreas: 9,800 siniestradas totalmente y 12,695 con daño parcial. En la zona de Guasave fueron afectadas industrias, bodegas y laboratorios.

En cuanto al sector pecuario, los daños ocasionados fueron principalmente a granjas avícolas, explotaciones de traspatio y el criadero de abejas reina de Guasave, además de daños a siete bordos de abrevadero.

Por otra parte, el ingeniero Lauro Díaz Castro refirió que el huracán "Ismael" generó beneficios al sector agropecuario, pues en las zonas de riego, la aportación de agua a las presas permitirá sembrar una superficie adicional de 90,000 hectáreas.

Asimismo, manifestó que en la zona de temporal se estima que las lluvias generalizadas originarán incrementos de 150 a 200 kg/ha de maíz y sorgo.

xii) Los oficios BOO-I088 y BOO.0.3-701/95, del 12 de octubre de 1995, firmados por el ingeniero Enrique Ortega Gil y por el arquitecto Alejandro Franco Nayar,

Gerente del Servicio Meteorológico Nacional y Auditor General de la Comisión Nacional del Agua, respectivamente, mediante los cuales proporcionaron la información solicitada, de la que destaca la siguiente:

Medidas que se adoptan cuando se presenta un ciclón tropical

La temporada de ciclones tropicales en el Océano Pacífico comienza en mayo y termina en octubre, por lo que a Comisión Nacional del Agua, a través del Servicio Meteorológico Nacional, establece una vigilancia permanente.

Cuando se forma un ciclón tropical se emiten avisos cada seis horas, si no hay afectación probable a las costas nacionales, y cada tres horas en el caso de que pudiera haber alguna aproximación peligrosa a los litorales.

Durante la temporada de ciclones tropicales, el Servicio Meteorológico Nacional utiliza los siguientes medios para difundir los boletines y avisos que proporcionan la información técnica del meteoro:

-Fax modem: para el envío de avisos y boletines por fax a la oficina central del Sistema Nacional de Protección Civil ya las otras dependencias federales.

-Fax: para el envío de avisos y boletines.

-Red digital de telecomunicaciones: en donde están conectados los principales usuarios del Servicio Meteorológico Nacional y de la cual pueden obtener, además de los boletines y avisos, la información en el tiempo real.

-Telex: Para difundir avisos a las Capitanías de Puerto de Mazatlán, Acapulco, La Paz, Tampico y la Base Naval de Acapulco.

-Modem: para que los usuarios del Sistema Nacional de Protección Civil tengan acceso a la red de datos meteorológicos en el tiempo real, del Servicio Meteorológico Nacional.

-Radio de banda lateral única (BLU): para proporcionar información a usuarios que no cuentan con otro tipo de comunicación.

-Informes del Servicio Meteorológico Nacional de los cambios en las condiciones meteorológicas que provocaron la trayectoria del huracán "Ismael".

Durante el desarrollo del huracán "Ismael", el Servicio Meteorológico Nacional recibió y difundió la información de la siguiente manera:

-A través del telex y modem se recibieron los avisos del Centro Meteorológico Regional de Miami, Estados Unidos de América.

-Los 18 avisos que produjo el Servicio Meteorológico Nacional se distribuyeron vía fax modem a los integrantes del Sistema Nacional de Protección Civil: Dirección General de Protección Civil de la Secretaría de Gobernación; Servicio Meteorológico Militar, dependiente de la Secretaría de la Defensa Nacional; Dirección General de Oceanografía Naval de la Secretaría de Marina; Dirección General de Puertos y Marina Mercante (Capitanías de Puerto en Acapulco, Lázaro Cárdenas, Mazatlán y Salina Cruz); Policía Federal de Caminos y Puertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y Comisión Federal de Electricidad.

Los 18 avisos se emitieron desde el 12 de septiembre a las 22:00 horas hasta el 15 de septiembre a las 16:00 horas, en que el fenómeno meteorológico se localizó fuera del territorio nacional. Los reportes que se emitieron fueron los siguientes:

Número de aviso	Fecha	Hora	Situación
001	12/IX/95	22:00	Aviso de tormenta
002	13/IX/95	04:00	Aviso de tormenta
003	13/IX/95	10:00	Aviso de tormenta
004	13/IX/95	16:00	Aviso de tormenta
005	13/IX/95	22:00	Alertamiento por efecto de tormenta
006	14/IX/95	01:00	Alertamiento por efecto de huracán
007	14/IX/95	04:00	Alertamiento por efecto de huracán
008	14/IX/95	07:00	Alertamiento por efecto de huracán
009	14/IX/95	10:00	Alertamiento por efecto de huracán
010	14/IX/95	13:00	Advertencia por efecto de huracán
011	14/IX/95	16:00	Advertencia por efecto de huracán
012	14/IX/95	19:00	Alertamiento por efecto de huracán
013	14/IX/95	22:00	Alertamiento por efecto de huracán
014	15/IX/95	01:00	Alertamiento por efecto de huracán
015	15/IX/95	04:00	Alertamiento por efecto de huracán
016	15/IX/95	07:00	Alertamiento por efecto de tormenta
017	15/IX/95	10:00	Alertamiento por efecto de tormenta
018	15/IX/95	16:00	Aviso de depresión

Ahora bien, en el aviso número 6, de las 01:00 horas, del 14 de septiembre de 1995, se comunicó que la tormenta tropical se había intensificado hasta convertirse en huracán y que se movía hacia el norte, por lo que se extendió la alerta, por los efectos del huracán, desde Mazatlán hasta Los Mochis, Sinaloa. En este aviso se señaló que los vientos en el huracán eran de 120 kilómetros por hora y rachas de 150 kilómetros por hora, y que en un radio de 325 kilómetros tendrían influencias con vientos de 60 kilómetros por hora.

Asimismo, previo a los reportes sobre la situación de la tormenta y huracán "Ismael", el Servicio Meteorológico emitió los siguientes reportes:

Número de aviso	Fecha	Hora	Situación
230	12/IX/95	10:00	Reporte de perturbación tropical
510	12/IX/95	20:00	Reporte de depresión tropical No. 10
511	13/IX/95	08:00	Reporte de tormenta tropical
512	13/IX/95	20:00	Reporte de tormenta tropical.

-La prensa, radio, televisión y los usuarios registrados del Servicio Meteorológico Nacional recibieron a través de fax modem, red digital de telecomunicaciones, telex, radio BLU y teléfono, los boletines del pronóstico en donde también se señaló la ocurrencia y trayectoria del huracán "Ismael".

-Por el fax manual de la Gerencia de la Comisión Nacional del Agua se envió información a la Gerencia Regional del Noroeste, así como a las Gerencias Estatales de Baja California Sur, Sinaloa y Sonora.

-El noticiero Panorama Informativo de Radio Acir difundió los avisos del Servicio Meteorológico Nacional los días 13, 14 y 15 de septiembre alas 06:00,07:00 y 18:00 horas.

-El noticiero A Primera Hora, del Canal 13, difundió los avisos del huracán "Ismael" los días 13 y 14 de septiembre a las 06:40, 07:30 y 08:30 horas.

Periodicidad con que se informó a las autoridades de Sinaloa, respecto de la evolución del huracán "Ismael"

El 12 de septiembre de 1995, cuando la depresión tropical se intensificó para transformarse en tormenta tropical se emitió el primer aviso.

Los avisos 2, 3, 4 Y 5 se emitieron el 13 de septiembre de 1995 a las 04:00, 10:00, 16:00 y 22:00 horas, respectivamente.

Desde el comunicado 6 (01:00 horas del 14 de septiembre) hasta el 17 (10:00 horas del 15 de septiembre) se emitieron avisos cada tres horas, ampliándose la

zona de alertamiento hasta Guaymas, Sonora, a las 16:00 horas del 14 de septiembre.

El aviso 18 se emitió a las 16:00 horas del 15 de septiembre de 1995.

-En ampliación de información, esta Comisión Nacional recibió el oficio BOO.5.5.1130, del 26 de octubre de 1995, mediante el cual el ingeniero Enrique Ortega Gil informó que:

-El Servicio Meteorológico Nacional cuenta con los instrumentos, la información y el personal necesarios para detectar las trayectorias de los ciclones tropicales; que la observación de altura se realiza con la colaboración de la Organización Meteorológica Mundial, a través del Servicio Meteorológico Nacional de los Estados Unidos de América, mediante la información proporcionada por el satélite meteorológico geoestacionario GOES-8, apoyada con las observaciones de los aviones cazahuracanes del Centro Regional de Huracanes, con sede en Miami, Estados Unidos de América, así como con las redes nacionales de 14 estaciones de radiosondeo, de 11 radares meteorológicos y 96 estaciones climatológicas automáticas, que la información de las imágenes del satélite meteorológico GOES-8 se actualiza cada 30 minutos, y se recibe en una estación terrena ubicada en las oficinas centrales del Servicio, en las bandas visible, vapor de agua e infrarrojo; que las 14 estaciones de radiosondeo atmosférico miden diariamente, a las 6:00 y 18:00 horas, las variables de presión, temperatura, humedad relativa, velocidad y dirección del viento, así como altura geopotencial, desde la superficie hasta una altura de 30 kilómetros, y que en forma automática se calculan los datos sinópticos y se preparan los mensajes meteorológicos estándar que se retransmiten al Centro Meteorológico Mundial, con sede en Washington, D.C., Estados Unidos de América.

-La red de 11 radares meteorológicos se emplea para la ubicación de los centros de los ciclones tropicales en su acercamiento a costas nacionales, la medición del campo de vientos, la detección de tormenta y la evaluación cuantitativa de la lluvia. Los radares son de banda C, de 5 centímetros, con alta potencia para seguir el rastro de tormentas hasta distancias de 480 kilómetros del radar y realizar la evaluación cuantitativa de la lluvia en distancias de hasta 240 kilómetros. Los radares tienen capacidad doppler para medir en un radio de 120 kilómetros los Campos de viento y detectar partículas en movimiento. La información de los radares se actualiza cada 15 minutos.

-Durante la temporada de ciclones tropicales, que en el Océano Pacífico comienza en mayo y termina en octubre, la Comisión Nacional del Agua, a través



del Servicio Meteorológico Nacional, establece una vigilancia permanente. La información disponible, relacionada con la emisión de pronósticos y avisos, se transmite en línea (es decir, instantánea y continuamente) al Sistema Nacional de Protección Civil; los boletines informativos que señalan las condiciones vigentes y la posibilidad de que se formen ciclones tropicales, se emiten cada 12 horas; cuando se forma un ciclón tropical se emiten avisos cada seis horas si no hay afectación probable a las costas nacionales, y cada tres horas en el caso de que pudiera haber alguna aproximación peligrosa a los litorales.

-Para fines de alertamiento y protección civil, el Centro Regional de Huracanes de la Organización Meteorológica Mundial en Miami, es el único autorizado para emitir información oficial sobre la localización del centro de los ciclones y pronósticos de sus trayectorias.

xiii) El oficio 61-OO311, del 23 de octubre de 1995, firmado el [REDACTED] [REDACTED] Subprocurador General de Justicia del Estado de Sonora, mediante el cual informó que esa institución no tuvo intervención en los hechos, por lo que no se registró averiguación previa alguna relacionada con el fenómeno meteorológico en cuestión.

xiv) El oficio 555, del 11 de octubre de 1995, firmado por el licenciado Roberto Pérez Jacobo, Procurador General de Justicia del Estado de Sinaloa, mediante el cual rindió el informe requerido por este Organismo Nacional, en el que señaló que el ingeniero Renato Vega Alvarado, Gobernador de esa Entidad Federativa, giró instrucciones a esa Procuraduría de Justicia para que los agentes del Ministerio Público adscritos al lugar donde posiblemente pudiera afectar el huracán "Ismael" estuvieran de manera permanente desde el 13 de septiembre de 1995.

Que esa Procuraduría estuvo en contacto con autoridades federales, estatales y municipales a fin de conocer el curso que presentaba el citado fenómeno meteorológico, siendo aproximadamente a las 18:00 horas del 14 de septiembre de 1995 cuando el meteoro tocó tierra en las costas y bahías del Estado de Sinaloa; los representantes sociales que tienen competencia en Ahome, Navolato, Angostura y Mazatlán intervinieron para dar fe de los cadáveres que fueron rescatados por la Secretaría de Marina, la Secretaría de Protección Ciudadana, la Policía Judicial del Estado, otras autoridades y particulares, ordenando que se realizaran los dictámenes médicos correspondientes y coordinándose a la vez con diversas instancias a fin de que los cuerpos de las víctimas fueran trasladados a diferentes municipios del Estado, así como a los Estados de Baja California, Sonora y Oaxaca; los cuerpos no identificados fueron inhumados en la ciudad de

████████████████████, en fosas individuales y con una clave de registro para cada uno de ellos.

Asimismo, el licenciado Roberto Pérez Jacobo obsequió copias certificadas de las averiguaciones previas que se iniciaron con motivo de las muertes producidas por el huracán "Ismael", que son las siguientes:

Averiguación previa	Radicadas en el Municipio de	Víctimas
439/95	Ahome, Sinaloa	46
221/95	Guasave, Sinaloa	3
353/95	Guasave, Sinaloa	1
553/95	Guasave, Sinaloa	1
554/95	Guasave, Sinaloa	1
555/95	Guasave, Sinaloa	1
177/95	Navolato, Sinaloa	1
178/95	Navolato, Sinaloa	1
179/95	Navolato, Sinaloa	1
180/95	Navolato, Sinaloa	3
Total		59

De la averiguación previa 439/95, radicada ante el agente del Ministerio Público de Los Mochis, en Ahome, Sinaloa, cabe destacar la declaración que rindió el señor ██████████, tripulante del barco pesquero "Lobos IX", quien compareció ante el representante social a fin de solicitar la entrega de algunos objetos propiedad de los señores ██████████ quienes fallecieron a consecuencia del huracán "Ismael", y en relación con los hechos que se investigaron, manifestó que aproximadamente a las 17:00 horas del 14 de septiembre de 1995, una ola alta ocasionó que el buque camaronero en el que viajaba se volteara, agregando lo siguiente:

[...] y fue hasta el día siguiente, 15 de septiembre, aproximadamente a las 07:00 horas, cuando amanecimos sobre una boya de recale que se encuentra a la salida del canal de acceso a este puerto; y recuerdo que fue aproximadamente a las 07:00 horas cuando llegó un barco denominado' ██████████ al cual le hicimos señas, mismo que considero que dieron aviso, y como a los 20 minutos llegó a una distancia aproximada de 30 metros de nosotros un barco denominado Fragata de la Armada de México, los cuales por medio de altavoz nos manifestaron que en qué estado nos encontrábamos, que le hiciéramos señas con las manos; que si estábamos bien, haciéndole señas que sí estábamos bien, que ocupábamos agua y comida [sic], retirándose del lugar, comunicándonos con altavoz de que cuando cambiara el tiempo regresarían por nosotros, y fue hasta pasada otra media hora

cuando volvió al lugar el primer barco [REDACTED] los cuales en el cual venía otro de mis compañeros de nombre [REDACTED] [...] (sic).

D. El 12 de febrero de 1995, el doctor en ciencias atmosféricas [REDACTED] [REDACTED] rindió un dictamen pericial esta Comisión Nacional, en relación con los reportes Meteorológicos emitidos por el Servicio Meteorológico Nacional, por la Dirección General de Protección Civil la Secretaría de Gobernación y por las Capitanías de Puerto, en el cual señaló que los sistemas tropicales evolucionan de acuerdo con la intensidad de los vientos máximos sostenidos. Así, estos sistemas, en su primera parte, se denominan perturbaciones tropicales, si se logra detectar un centro de baja presión en la superficie. Si la presión en la superficie decrece y el sistema se organiza con vientos menores de 66 kilómetros por hora, se habla una depresión tropical. Conforme decrece la presión central, el sistema evoluciona a tormenta tropical con vientos entre 66 y 121 kilómetros por hora. De seguir disminuyendo la presión central y aumentando los vientos máximos sostenidos, el sistema se convierte en huracán.

Asimismo, proporcionó una tabla de equivalencias, misma que para mayor ilustración a continuación se transcribe:

Categoría	Presión Central	Vientos máximos	Oleaje
1	>980 mb	123-157 kilómetros/hr	1.5 m
2	965-980 mb	158-180 kilómetros/hr	2-2.5 m
3	945-964 mb	181-214 kilómetros/hr	2.5-4
4	920-944 ,b	216-254 kilómetros/hr	4-5.5 m
5	<920 mb	>254 kilómetros/hr	>5.5 m

En tal virtud, el huracán "Ismael " alcanzó la categoría 2 desde el 14 de septiembre a las 06:00 y hasta las 3:00 loras LST.

Agregó que el Sistema Meteorológico Nacional emitió avisos con regularidad desde el 12 de septiembre de 1995, día en que se detectó la presencia de lo que posteriormente sería el huracán "Ismael" en aguas del Océano Pacífico, e informó de su evolución cada seis horas mientras esta perturbación fue tormenta tropical, y cada tres horas cuando se convirtió en huracán. Asimismo, que los avisos proporcionaron datos precisos de la posición, vientos máximos, altura del oleaje y radio de influencia del sistema.

En relación con los reportes, éstos contenían pronósticos a 24 horas de la posición, se diagnosticaron atinadamente los cambios en la intensidad, y se predijeron adecuadamente su intensificación y transformación de tormenta tropical en huracán. Asimismo, en relación con la predicción de su trayectoria, ésta se hizo con cierta exactitud, aunque los pronósticos a 24 horas de la posición real del huracán no fueron perfectos.

Lo anterior se debió a que cuando "Ismael" se convirtió en huracán comenzó a desplazarse con velocidades por arriba de lo normal, en promedio de 35 kilómetros por hora.

Asimismo, el [REDACTED] hizo mención de que ningún pronóstico en el mundo es capaz de dar la posición de un huracán con 12 o 24 horas de anticipación, por lo que el papel más importante de un centro meteorológico es proporcionar información sobre la evolución del fenómeno con regularidad y aproximaciones de la evolución del sistema.

La Dirección General de Protección Civil analizó la magnitud del fenómeno y, con base en ello, emitió avisos sobre la presencia de la tormenta tropical "Ismael", que incluían recomendaciones a la navegación aérea y marítima. En cuanto "Ismael" se convirtió en huracán, los avisos se convirtieron en alertas, dándose recomendaciones que incluían información respecto del radio de influencia del fenómeno natural e intensidad del viento.

Al analizar la documentación recabada por este Organismo Nacional de Derechos Humanos, el [REDACTED] externó que por los reportes de algunas cooperativas pesqueras, la información que las dependencias antes mencionadas emitieron sobre "Ismael" fue recibida en tiempo y sus embarcaciones notificadas por diversos medios de comunicación. Por ello concluye que la actuación de las Capitanías de Puerto fue apropiada.

Agregó que al emitirse la primera alarma a las 01:00 horas del 14 de septiembre de 1995, ésta era la última oportunidad de las embarcaciones para alejarse de la zona de peligro.

También hizo la observación de que el Servicio Meteorológico Nacional y la Dirección General de Protección Civil de la Secretaría de Gobernación emitieron avisos y recomendaciones que, de haber sido atendidas en su oportunidad, hubieran llevado a la mayoría de las embarcaciones a alejarse de los alrededores de "Ismael".

Por lo anterior, señaló que ambas instituciones realizaron su labor adecuadamente, y que la rapidez con la que "Ismael" se transformó de tormenta tropical en huracán y la velocidad que adquirió, no permitieron emitir más alertas y dar a la mayoría de las embarcaciones tiempo para su regreso a puerto, por lo que del análisis practicado a la información proporcionada, se desprende que los avisos emitidos debieron ser suficientes para hacer regresar a las embarcaciones a puerto, pues, en el presente caso, la última oportunidad para llegar con tranquilidad a puerto era atendiendo la alarma emitida por el Servicio Meteorológico Nacional a través del boletín número 5 de las 22:00 horas del]3 de septiembre de 1995.

En conclusión, el [REDACTED], perito consultado por la Comisión Nacional de Derechos Humanos, señaló que las autoridades encargadas de emitir información meteorológica, como son el Servicio Meteorológico Nacional, las Gerencias Regionales y Estatales del mismo servicio, la Dirección General de Protección Civil de la Secretaría de Gobernación y las Capitanías de Puerto, realizaron adecuadamente su trabajo, en particular, el Sistema Meteorológico Nacional emitió los avisos y alertas sobre "Ismael" tal y como se contempla en las normas internacionales.

Finalmente, el doctor en ciencias atmosféricas [REDACTED] hizo una serie de sugerencias: que debía adecuarse el sistema de aviso-alerta durante las diversas etapas de una perturbación tropical para el caso de México, haciéndolo aún más preventivo que el internacional, dados los problemas de estructura de los barcos pesqueros, su poca velocidad y tamaño, entre otros. En tal virtud, exhortó a que las alertas se emitan aun antes de que el sistema tropical alcance la fase de huracán, es decir, desde la etapa de depresión; así, al presentarse una tormenta tropical, se emitirían alertas cada tres horas que continuarían al transformarse en huracán, por lo que serían recibidas con anticipación.

Asimismo, señaló que sería oportuno que los responsables de los barcos sepan interpretar adecuadamente los reportes meteorológicos, por lo que podría impartírseles un curso sobre interpretación de alertas y avisos meteorológicos.

Por último sugirió contar con un plan que permita orientar a un gran número de embarcaciones en su regreso a puerto, dado el clima severo que presentan los huracanes.

E. Los días del 16 al 20 de octubre de 1995, visitantes adjuntos de esta Comisión Nacional realizaron una visita de campo a los Estados de Sinaloa y Sonora, donde se entrevistaron con diversas personas, entre ellas las siguientes:

i) El 16 de octubre de 1995 se entrevistó al señor ██████████ quejoso en el presente expediente de queja, a quien se le solicitó que aportara más datos con relación al escrito de queja que presentó ante la Comisión Nacional de Derechos Humanos, por lo que señaló que él considera que hubo una falta de previsión con relación al equipo de seguridad con el que deben contar las embarcaciones; asimismo, aportó datos de identificación de personas relacionadas con la queja, agregando que mucha de la información que contiene el escrito de queja fue recopilada de información periodística.

ii) El 17 de octubre de 1995 se entrevistó al señor ██████████, capitán de un barco camaronero en Topolobampo, en Ahome, Sinaloa, quien señaló que el aviso meteorológico que recibió fue deficiente, ya que en un primer momento dicho aviso reportó que el huracán se desplazaba a 17 nudos por hora y que "iba a pegar" entre los frailes de la Baja California; ahí estuvo la mala información, pues no se reportó la dirección exacta, y las naves se desplazan con una velocidad de siete a ocho millas por hora, por lo que había algunos de sus compañeros que se encontraban en San Lorenzo, esto es, a 12 horas de Topolobampo, en Ahome, Sinaloa; que a la 1:00 o 2:00 horas del 14 de septiembre de 1995 le reportaron que el huracán se encontraba a 65 kilómetros de Topolobampo; que traía un desplazamiento de 24 nudos por hora, y que iba a pegar a las nueve de la noche; que necesitaban 18 horas por lo menos para llegar al puerto, ya que hasta Mazatlán son 24 horas en un barco camaronero, por lo que en tal circunstancia requerían de 18 horas para trasladarse; que él supo que hubo muchas personas que se quedaron sin máquina; que recibieron un reporte a las nueve de la mañana del 14 de septiembre de 1995, en el que se les indicaba que el huracán iba a dirigirse a Baja California, por lo que pensaron que todavía tenían oportunidad de seguir trabajando; sin embargo, el huracán dio un giro de 42 grados; que esos reportes se los da el señor ██████████ desde la radio costera de Petróleos Mexicanos, quien, en su concepto, es la persona que salvó varias vidas

con su intervención; que recibieron reportes meteorológicos desde los días 12 y 13 de septiembre, pero estos señalaban que el huracán golpearía a Baja California.

En relación con las labores de rescate que se hicieron al barco [REDACTED] señaló que era impropio sacar el aire a un barco que estaba "pantoqueado" para tratar de rescatar a los marinos que estaban atrapados en su interior, "[...] esos 'compas' son autoridades, está bien que son militares, pero por qué le sacaron el aire al barco, por qué ahogaron a esos 'compas', esas fueron las acciones de rescate que nos dieron [...]"

iii) El 17 de octubre de 1995 se entrevistó al señor [REDACTED] capitán de una embarcación en Topolobampo, quien señaló que él viajaba en una embarcación pequeña, por lo que al tener conocimiento de la existencia del huracán tomaron las providencias necesarias para ponerse a salvo, pues desde el 12 de septiembre tuvieron conocimiento de la existencia del meteoro, ya que la información la tomaron del "meteorológico" de Petróleos Mexicanos, en la que señalaron que el huracán estaba indeciso sobre la dirección que iba a tomar, es decir, estaba peligroso; que cuando recibieron la información, el huracán estaba a 400 kilómetros de Nacapula, en el río Sinaloa, que es como a cuatro horas de navegación hasta Topolobampo; que la información meteorológica que transmite Petróleos Mexicanos la reciben por radio todos los días a las 12 horas, excepto los domingos; que cuando el fenómeno ya es peligroso no dejan de avisar, y son continuos los reportes; que por tomar precauciones llegaron a las 07:00 horas del 14 de septiembre de 1995 a Topolobampo; que todo ese día tuvieron información en relación con el huracán, es decir, "cada rato, todo el día. Ya cuando empezó lo tormentoso del mal tiempo ya no nos movimos de aquí" (sic); que el informe de meteorología que emite Petróleos Mexicanos es el más escuchado, ya que emite el reporte de Miami y el nacional; que la mayoría de embarcaciones cuenta con el equipo de radiocomunicación como el de ese barco, que puede captar las señales que emite Pemex, y las que carecen de ese tipo de radios cuentan con radio civil y radios de dos metros a los que se les llama "para marinos", porque hay más estrechamiento en las comunicaciones y se pasan los reportes de uno a otro; que los reportes meteorológicos que transmiten por radio las Capitanías de Puerto son por el canal 16, es decir el de emergencia; que cuando una nave sale de puerto es revisada en todos los sistemas de seguridad por las autoridades de la Capitanía de Puerto; que cuando los pescadores salen a la pesca y tienen conocimiento de mal tiempo, tienen la esperanza de que se desvíe, y dio un ejemplo de un compañero suyo, que aun cuando tenía equipo sofisticado de comunicación, con el que puede detectar el estado del tiempo, fue golpeado por el viento y su nave se golpeó dentro de la bahía de Topolobampo, y esto sucedió porque él se guiaba por los aparatos que no le decían nada respecto del huracán, que el capitán de

ese barco tiene mucha experiencia, pero el ciclón estuvo muy descontrolado para todos ellos; que ese huracán tomó mucha fuerza de la noche a la mañana, pues de pronto estaba dentro de los cabos; que cuando estaban trabajando en altamar, querían trabajar otras cuatro horas, ya que el cielo estaba muy claro y no se veía la tempestad; sin embargo, gracias a las providencias del capitán entraron a Topolobampo sin ningún contratiempo; que cuando existe un huracán, calculan el tiempo que les puede llevar a refugiarse a algún lugar y entonces trabajan hasta el último momento; sin embargo, existen lugares en los que si no se conoce la entrada no se puede pasar, ya que no existen señalamientos y en la noche menos se puede penetrar a los refugios, siendo los más seguros el de Topolobampo y Guaymas; que considera que la celebración de la "Nauticopa Marlboro" no entorpeció las labores de rescate, ya que ésta se estaba celebrando en un área restringida de la bahía de Topolobampo; agregó que como capitán de barco cada persona habla "como le fue en la feria".

En ese momento, el entrevistado invitó a los visitantes adjuntos a pasar al interior de la cabina de mando del barco, y en ese instante, ya que eran las 12:00 horas del día, el señor [REDACTED], radiooperador de la estación costera de Petróleos Mexicanos, estaba dando el reporte del tiempo, quien señaló lo siguiente:

[...] 24 horas; para la primera región: península de Baja California hasta Sonora y norte de Sinaloa predominará cielo despejado, medio nublado, soplarán vientos moderados del noroeste en la porción sur y del oeste en el resto. Vientos moderados del noroeste de la porción sur y del oeste en el resto.

Para la segunda región: desde Mazatlán hasta Manzanillo, caluroso, predominará cielo despejado a mediano nublado, soplarán vientos moderados del oeste.

Tercera región: costas de Michoacán y Guerrero caluroso, predominará cielo despejado a medio nublado con lluvias aisladas, soplarán vientos moderados del suroeste, y

Para la cuarta región: costas de Oaxaca y Chiapas, caluroso, predominará cielo medio nublado con lluvias moderadas, soplarán vientos moderados.

Que la Capitanía de Puerto revisa los navíos antes de que salgan de puerto, checando que tengan los salvavidas y sirva el equipo de comunicación. Esta revisión se hace cada año. Que cuando salen a la pesca por varios días la Capitanía de Puerto envía una persona para checar los sistemas de seguridad y a su criterio la responsabilidad no sólo es de la capitanía de puerto, sino también de



los mismos pescadores, quienes tienen que checar que la embarcación esté en óptimas condiciones para no pasar ningún peligro; que como ya tenía el reporte meteorológico para las próximas 24 horas, ya es a criterio de cada uno de los patrones (capitanes) de barco si salen a pescar y dónde; que la mayoría de los capitanes de barco escuchan por la radio el reporte de Pemex, pues da los reportes de Miami y el reporte nacional, y que por el Canal 16 lo dan las autoridades navales, es decir, las Capitanías de Puerto.

iv) El 17 de octubre de 1995, personal de la Comisión Nacional de Derechos Humanos entrevistó al señor [REDACTED], motorista de la embarcación Santo San Blas 1, quien refirió que a esa embarcación la tomó el huracán casi en altamar, y que durante ese momento tuvo comunicación con radio Pemex, quien les proporcionó el estado del tiempo, y que el [REDACTED] les avisó que no iban a llegar a tiempo, por lo que se internaron al Estado de Sonora, metiéndose a [REDACTED] les avisó a tiempo; respecto a los implementos de seguridad, señaló que sí los traen las naves; sin embargo, no son suficientes para soportar una tempestad como la provocada por el huracán, ya que la inclemencia del clima es mayor; que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes impartió cursos de seguridad para enseñarles a dar primeros auxilios, qué hacer en caso de "hombre al agua" y "abandono de buque", que estos cursos duran alrededor de un mes y medio, y que es necesario tomarlos para que puedan recibir un documento llamado cartilla de mar o libreta de mar, sin la cual no se puede estar en el barco; que los tripulantes de esa nave supieron de la existencia del huracán desde su inicio y lo rastrearon de esa forma, entrando a Topolobampo el 14 de septiembre de 1995; que esa perturbación la señaló dos días antes radio Pemex; que cuando iban a entrar al puerto, vio que venían seis barcos más a Topolobampo, pero ellos se regresaron en virtud del aviso del [REDACTED]; que una cosa muy importante por señalar es el hecho de que dos horas antes de que "pegara el ciclón", en cualquier parte había camarón, ya que este animal "andaba destanteado" y "a muchos de nosotros nos agarró la avaricia", ya que lanzaron las redes cuando no debían hacerlo, y esto mismo les ocurrió a muchos de sus compañeros; que a ellos, en ese barco en especial, se les echó a perder mucho camarón porque tiraron un "lance" más con las redes, y que en ese momento muchos quieren echarle la culpa a alguien, pero "todos tenemos responsabilidades"; que el día que "pegó el ciclón", radio Pemex transmitió cada dos o tres horas; que las labores de rescate de las víctimas de un barco que se encontraba "pantoqueado" fueron incorrectas, pues él es buzo de una escuela en Veracruz y sabe que el método que se estaba empleando no era el correcto, ya que escuchó por radio y por comentarios de compañeros pescadores, que se pretendía abrir un boquete en el barco para sacar a los naufragos por ahí, pero los barcos no están formados únicamente por láminas, sino también tienen costillas, y

no había la seguridad de que el boquete que se abría no toparía con una costilla, además de que al hacer el boquete al barco le faltaría flotabilidad y se hundiría, que es lo que finalmente ocurrió; que las Capitanías de Puerto al parecer no cuentan con radios para transmitir los reportes meteorológicos, y los señalamientos marítimos son deficientes, y hace falta tener más; que en relación con la "Nauticopa Marlboro", ésta se realizó con personas ajenas al lugar, incluso el día de la competencia "aboyó" un cuerpo (por efecto de los gases, el cadáver sale a flote) y el rescate aún seguía.

v) El 17 de octubre de 1995 se entrevistó al señor [REDACTED] de la embarcación [REDACTED] quien refirió que existió mucha negligencia en relación con los reportes, ya que según los mismos, el huracán golpearía las costas hasta el 15 de septiembre de 1995 a las 11 o 12 horas; que ese reporte lo tomaron del Canal 16 y estuvieron al pendiente de los reportes en la radio; que a las 12 horas del día pasan los reportes de Pemex; que esa embarcación se metió a puerto por intuición, ya que en muchas embarcaciones se confiaron porque los reportes meteorológicos nunca habían fallado, siendo alcanzadas por el huracán cuando "venían corriendo"; que los reportes que recibieron indicaban que el huracán tocaría tierra el 15 de septiembre, es decir, ya sabían que se presentaría un huracán, pero la fecha en que tocaría tierra estaba equivocada; que el 14 de septiembre se daba el reporte cada hora, y que a la entrada de Topolobampo se encontraban barcos esperando entrar, ya que existe un canal por el que sólo pueden pasar uno o dos barcos, y no hay señalamientos; que las labores de rescate se realizaron bien, ya que hubo varios helicópteros y la propia Armada de México; respecto de la "Nauticopa Marlboro", dijo que ésta debió suspenderse, ya que existió una desgracia en Topolobampo y había varios cadáveres en las funerarias como para estar de fiesta.

vi) El 17 de octubre de 1995 se entrevistó al señor [REDACTED], buzo profesional en Topolobampo, quien señaló en relación con los hechos que se investigaban, que fue llamado por el [REDACTED] quien trabaja para la [REDACTED]; que fue revisado como a la una de la mañana del 15 de septiembre sobre la situación que guardaba el barco [REDACTED] y como todavía estaba oscuro, no pudieron hacer nada el declarante, [REDACTED] y su hermano, cuya labor es el buceo; Luego se encontraban unos "muchachos" en el interior del [REDACTED] y por la mañana supuestamente comenzaron los soldados a abrir el barco y ya no los dejaron hacer nada; que la mejor opción para poder sacar a esas personas con vida era llevar el barco cerca del muelle y ahí asegurarlo, para evitar que se fuera a pique, y entonces cortar todo lo que quisieran por debajo del barco y no por arriba, pues gracias a la burbuja de aire el barco estaba a flote, y al romper esa burbuja el barco se hundió, teniendo como

consecuencia la muerte de las personas que se encontraban con vida en su interior.

vii) El 18 de octubre de 1995 se entrevistó al señor [REDACTED], tripulante de la nave [REDACTED] quien refirió que el día que se presentó el huracán "Ismael" el barco en el que viajaba no pudo entrar a puerto, por lo que el capitán decidió sortear la tempestad fuera de Topolobampo; que al calmarse la tempestad como a las 4 o 5 de la mañana del 15 de septiembre, decidieron entrar a puerto; que los tripulantes de ese barco pudieron salvar a cinco personas que habían naufragado y que él en lo personal pudo ver varios cadáveres, y una persona se ahogó ante ellos, sin que estuvieran en posibilidades de prestarle auxilio, pues el mal tiempo se los impidió; luego algunas personas que ellos salvaron traían consigo chalecos salvavidas y otras no, y éstas les señalaron que el viento y el oleaje se los arrancó, además de que algunos de los naufragos estaban amarrados a boyas; que el declarante se percató de que en una de las boyas de recalado estaban tres personas pidiendo auxilio, y el mismo se comunicó personalmente por radio con una nave de la Secretaría de la Marina que se encontraba por el lugar; que cuando solicitó el auxilio de la autoridad reportó que había algunas personas sobre una boya de las llamadas "bailarinas", que son como torres, y que tres personas se encontraban abrazadas a ella; que los tripulantes de la nave de la Armada de México contestaron que sí acudirían, haciendo preguntas sobre quién hablaba, cuántas personas había en la baliza (señal fija o flotante para guiar barcos), por lo que dio una descripción completa del lugar, sin que se aproximaran, por lo que volvió a hablar y les dijo que esas personas se veían muy mal, y que se podían caer por el cansancio y le volvieron a decir que sí acudirían, señalando el entrevistado que no vio que se moviera la nave; que después de unos momentos vio que la nave se movió y se acercó a los naufragos, pero no realizaron ninguna labor de rescate, ya que se alejaron del lugar, por lo que le dijo al patrón (capitán) del barco en el que viajaba que qué iban a hacer, por lo que procedieron a ir a salvar a los naufragos; que al acercarse a las tres personas que estaban en la baliza les preguntó qué había pasado, señalando esas personas que la nave que se acercó a ellos era una lancha rápida de las denominadas guardacostas, y que los tripulantes les preguntaron que cómo se encontraban, y contestaron que bien; los del guardacostas dijeron: "ahorita vienen por ustedes" y se fueron, y, como los dejaron abandonados, los tripulantes del [REDACTED] procedieron a rescatar a los naufragos; que algunos de los naufragos que se encontraban en la baliza y que rescataron eran tripulantes del [REDACTED] que el entrevistado vivió todo porque él estuvo en el barco, cerca del radio transmisor; que una persona se ahogó -y ellos pudieron percatarse de ello- como a 300 metros de distancia del sitio donde se encontraba el guardacostas, y que los tripulantes del [REDACTED] no pudieron

prestarle auxilio porque en el lugar donde se encontraba esa persona había vados que llevan corrientes de agua, lo que les impedía acercarse al náufrago, por lo que esa persona se perdía con el oleaje; que se comunicaron vía radio por el Canal 16 con los elementos de la Secretaría de Marina; que los hechos ocurrieron entre las 5 y 6 de la mañana del 15 de septiembre de 1995.

viii) El 18 de octubre de 1995, los visitantes adjuntos de este Organismo Nacional se constituyeron en el domicilio de la empresa propiedad del señor [REDACTED] a fin de platicar con él sobre los hechos motivo de la queja, en especial, lo relativo a la negativa de los servidores públicos de la Secretaría de Marina en aceptar la ayuda que les había brindando, siendo informados los j visitantes adjuntos que esa persona no se encontraba en Guaymas, Sonora, sino en el puerto de Topolobampo, en Ahome, Sinaloa.

ix) El 18 de octubre de 1995, los visitantes adjuntos de este Organismo Nacional se constituyeron en el puerto 1 de Topolobampo, en Ahome, Sinaloa, precisamente donde se encontraba atracada la embarcación denominada [REDACTED] para poder entrevistar al señor [REDACTED] persona que no se encontraba en el lugar, por lo que lo esperaron por dos horas, sin que se presentara, y optaron por retirarse del lugar, no sin antes dejarle recado en el sentido de que habían tratado de localizarlo pero no había sido posible, y que este Organismo Nacional requería en- tablar una conversación con él.

x) El 19 de octubre de 1995, los visitantes adjuntos de este Organismo Nacional se entrevistaron con la señora [REDACTED], [REDACTED] de la [REDACTED], [REDACTED], quien manifestó que [REDACTED] y que él le dijo que sí habían recibido "los reportes meteorológicos a tiempo", pero que muchos patrones de barcos no quisieron regresar a tiempo, sino que se esperaron hasta el último momento, entrando ya con dificultad a puerto por la tempestad que se encontraba en esos momentos; que en la frecuencia por la que transmite Pemex se dio el reporte del estado climatológico aproximadamente a las 07:00 horas del 14 de septiembre, y que esta señal está abierta para todas las personas que quieran escuchar, pero que algunos mejor apagan la radio para no oír; que a partir de las 07:00 horas del 14 de septiembre comenzaron a entrar al puerto de Topolobampo, en Ahome, Sinaloa, aproximadamente 230 barcos, por lo que estima que sí se emitió a tiempo el aviso sobre el huracán; que su esposo tenía la esperanza de que el huracán no se enfilara hacia tierra, sino que esperó que se desviara, pues desde 1982 habían existido amenazas de varios huracanes que se desviaron, por lo que estaban esperanzados de que "Ismael" se desviara; que en el puerto de Topolobampo comenzó la lluvia constante a las 15:00 horas y las rachas de aire del ciclón se

sintieron como a las 17:00 horas del 14 de septiembre; que cerca del puerto de Topolobampo se suscitaron hechos como el de que se escuchaba por la radio a varios patrones de barcos que no podían entrar, ya que no sabían cómo ingresar al puerto, y decían no saber dónde estaban, y esto era aproximadamente como a las 18:00 horas; sin embargo, había capitanes de barcos de ese puerto que a las 19:30 horas estaban amarrando sus naves, ya que conocen dónde se encuentra la barra y se arriesgaron a cruzarla; que todo el tiempo han existido señalamientos dentro del puerto de Topolobampo; que algunos náufragos le manifestaron que recibieron los reportes meteorológicos a tiempo; sin embargo, el capitán del barco se puso necio al no acudir a puerto para refugiarse, motivo por el cual los tomó la tempestad. Tal es el caso de una nave en la que sus tripulantes le indicaban al capitán que se refugiaran, pero éste no quiso ir al puerto y la nave se hundió; para eso, los tripulantes se amarraron boyas y aros, lo que les ayudó a mantenerse a flote hasta llegar a la orilla y una vez ahí hicieron hoyos en la arena y se enterraron para soportar los vientos que se suscitaron; que los pescadores están acostumbrados a escuchar más la frecuencia de la radio de Pemex que la frecuencia de la Capitanía de Puerto, y que algunas naves ni con radio contaban, ya que se iban a la "brava"; que las embarcaciones sí son revisadas por las autoridades del puerto antes de salir; sin embargo, los pescadores son personas que por la necesidad se embarcan sin importarles las medidas de seguridad; tal es el caso de jóvenes de 16 y 17 años que fallecieron con motivo del huracán, ya que iban de "pavos" (ayudantes de pescador sin libreta de mar), quienes le piden de favor al capitán del barco que se los lleve a trabajar, pues argumentan dificultades económicas, por lo que los encargados del barco se conmueven y les permiten abordar; que las labores de rescate concluyeron el 1 de octubre de 1995; que únicamente dos embarcaciones se hundieron en el puerto y son el [REDACTED] y las naves que sortearon la tempestad cerca del puerto únicamente sufrieron pérdida de equipo; que la "Nauticopa Marlboro" no entorpeció las labores de rescate que se estaban llevando a cabo desde el puerto de Topolobampo, y que esto sirvió un poco para distracción de las personas, pues por otra parte la síndico municipal ordenó que se suspendieran las fiestas, ordenó cerrar los bares y cantinas, y que nadie vendiera bebidas alcohólicas, y estas medidas se levantaron hasta principios de la segunda semana, con la salvedad de que se estableció un horario determinado para la venta de bebidas en esos lugares; que respecto de las labores de rescate de las personas que se encontraban en el interior del barco [REDACTED] no tiene conocimiento de cómo se desarrollaron, toda vez que ella sólo estuvo al pendiente de los apoyos que necesitaran.

xi) El 19 de octubre de 1995, los visitadores adjuntos de este Organismo Nacional se constituyeron en las instalaciones de la Comisión Estatal de Derechos Humanos del Estado de Sinaloa, donde un visitador adjunto de ese Organismo

Local proporcionó la información que había recabado en relación con los hechos acontecidos por el huracán "Ismael", de la que destaca:

-Una entrevista del 10 de octubre de 1995, sostenida con la [REDACTED] agente auxiliar del Ministerio Público en Topolobampo, en la que la servidora pública refirió que un capitán del sector naval de apellido [REDACTED] explicó que el compresor que se estaba utilizando para el rescate de las personas que se encontraban en el interior del barco [REDACTED] se descompuso por efectos del agua que estaba cayendo el 15 de septiembre; que los buzos no pudieron rescatar a las víctimas porque las artes de pesca (redes) estaban entorpeciendo el acceso al interior del barco, por lo que se optó por perforar el casco de la nave y sacar a los sobre- vivientes; que al perforar el casco, como a las 12:00 horas del 15 de septiembre, ocasionó que los amarres que sostenían a la nave se rompieran, causando que se fuera a pique.

-Una entrevista del 10 de octubre de 1995, sostenida con el capitán de altura [REDACTED], capitán de puerto de Topolobampo, quien señaló que el 13 de septiembre de 1995, esa Capitanía de Puerto tenía conocimiento de la tormenta tropical "Ismael ", por lo que de inmediato dio inicio al alertamiento de todas las naves que se encontraran navegando para que tomaran sus precauciones; que a las 10:30 horas del mismo 13 de septiembre emitió a la navegación en general y a la población de Topolobampo el primer aviso recibido por el Servicio Meteorológico Nacional de la Comisión Nacional del Agua, en el que se señaló, entre otras cosas, las zonas de alertamiento por efectos del huracán desde Mazatlán hasta Los Mochis, incluyendo Baja California Sur; que desde ese momento se comunicó, vía radio VHF, con todas las sociedades cooperativas y con los armadores a fin de que se diera el aviso a sus embarcaciones para que tomaran las precauciones necesarias, en virtud de que el pronóstico era que la tormenta se intensificaría en las próximas 24 horas para convertirse en huracán, por lo que a partir de ese aviso entraron a puerto a refugiarse, durante la noche 200 embarcaciones; que a las 09:00 horas del 14 de septiembre esa Capitanía de Puerto cerró el puerto de Topolobampo a la navegación, por lo que se negó todo despacho a las embarcaciones que querían hacerse a la mar; que los avisos se realizaron conjuntamente con Petróleos Mexicanos, que cuenta con un excelente equipo de radio; que por las señales de alerta se refugiaron en los puertos de Mazatlán, Topolobampo y Guaymas, 966 embarcaciones de un total de 1,025 que habían sido despachadas, vía pesca, el 10 de septiembre de 1995; que la pérdida de vidas humanas se debió a que las embarcaciones no pudieron regresar con la rapidez requerida y porque el huracán se proyectó sobre aguas del Golfo de California con una velocidad sin precedentes para fenómenos de esa clase, velocidad muy superior a la de las embarcaciones

pesqueras; que a pesar de los avisos de alerta difundidos por diferentes estaciones de radio, al parecer la confianza de los pescadores y la pesca abundante que este tipo de fenómenos ocasiona, impidieron que muchas embarcaciones actuaran con rapidez cuando se les avisó, ocasionando con ello que fueran alcanzadas por el huracán en su regreso a puerto.

-Una entrevista del 11 de octubre de 1995, sostenida con el [REDACTED] [REDACTED] residente interino de telecomunicaciones de Petróleos Mexicanos, quien refirió que Pemex cuenta con una estación de radio costera XFL- 3 al servicio del correo electrónico exclusivo de la empresa, por lo que también brinda información a embarcaciones que transportan combustible; que la persona encargada de la estación de radio es el señor [REDACTED].

-Una entrevista del 11 de octubre de 1995, sostenida con el señor [REDACTED] [REDACTED] operador de la estación de radio costera de Petróleos Mexicanos, quien señaló que desde hace ocho años, todos los días transmite el estado del tiempo a través de la estación de radio costera XFL-3 por diferentes frecuencias, tanto a la población de Topolobampo como a las diferentes embarcaciones que lo sintonizan; que esa radio costera recibe diariamente un boletín informativo del Servicio Meteorológico Nacional de Tacubaya, y que por tal motivo, a las 09:30 horas del 14 de septiembre emitió el primer boletín del Servicio Meteorológico Nacional, en el que se señalaba que se había establecido zona de alertamiento desde Mazatlán hasta Los Mochis y sobre la península de Baja California, por lo que se recomendaba tomar precauciones a la navegación en la porción central del litoral del Pacífico y sur del Golfo de California; que a partir de ese momento radio costera XFL-3 emitió cada dos horas los boletines del Servicio Meteorológico Nacional, informando a la flota pesquera la ubicación del huracán "Ismael"; que a las 17:30 horas del 14 de septiembre, por la radio vía 22182, frecuencia de auxilio de telefonía, se reportaron aproximadamente 20 barcos camaroneros que venían huyendo de las embestidas del viento y del fuerte oleaje que estaba ocasionando la presencia del huracán; que a las 20:00 horas del 14 de septiembre de 1995 fue necesario suspender toda transmisión a fin de evitar mayores daños al equipo, ya que se habían dañado las antenas.

-Una entrevista del 12 de octubre de 1995, sostenida con el señor [REDACTED] [REDACTED] jefe del Departamento de Noticieros de [REDACTED], quien refirió que a las 08:00 horas del 14 de septiembre recibió del ingeniero [REDACTED] [REDACTED] jefe del Servicio de Agrometeorología de CAADES un boletín informativo sobre el huracán; que los pronósticos que emitió esa compañía de radio fueron los más acertados a pesar de que el Comité de Protección Civil les indicó que el huracán tocaría costa no el 14 sino el 15 de septiembre.

-Una entrevista del 12 de octubre de 1995, sostenida con el señor [REDACTED], Director de [REDACTED], quien señaló que a las 07:00 horas del 14 de septiembre se emitió el primer aviso sobre el huracán "Ismael", con base en la información que les proporcionara el señor Ramón Raymundo Fierro Ruiz, Secretario de Protección Civil del Municipio de Ahome, Sinaloa, y que la información meteorológica que estuvo transmitiendo en esa empresa fue inexacta, esto último atribuible al Comité Municipal de Protección Civil.

-Una entrevista del 12 de octubre de 1995, sostenida con el señor [REDACTED] anterior Presidente de la Federación de Sociedades Cooperativas de Altamar, quien señaló que el aviso de las 16:00 horas del 13 de septiembre de 1995, emitido por la Comisión Nacional del Agua, establecía que la tormenta tropical "Ismael" se localizaba, a las 15:00 horas, a 340 kilómetros aproximadamente al este-suroeste de la Isla Socorro, Colima, y a 400 kilómetros al sur -oeste de Cabo Corrientes, Jalisco, pronosticando que su centro podría localizarse, a las 12:00 horas del día siguiente, a 60 kilómetros aproximadamente al este de Isla Socorro, Colima, y a 430 kilómetros al oeste-suroeste del Cabo Corrientes; que en su opinión, desde ese momento los pronósticos empezaban a fallar porque la tormenta tropical se estaba convirtiendo en huracán a las 03:00 del 14 de septiembre de 1995; que la Capitanía de Puerto es la única que recibe la información directa del Servicio Meteorológico Nacional; que desde las 06:00 horas del 14 de septiembre debió informarse cada hora, toda vez que a las 03:00 horas había "nacido un huracán" con un desplazamiento jamás visto de 28 kilómetros por hora; que si la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conociera los puertos de Altata, Dautillos, Perihuate y Boca del Río, Sinaloa, sabría que estos refugios son confiables para enfrentar y defenderse de un huracán, en el supuesto de que tuviesen balizados sus canales de acceso, pues en tal caso no se hubiesen perdido vidas; que el aviso de las 19:00 horas del 14 de septiembre de 1995 se recibió en la Capitanía de Puerto de Mazatlán a las 20:15 horas, estableciéndose que el huracán se desplazaba a una velocidad de 30 kilómetros por hora, señalando zonas de alertamiento desde Mazatlán, Sinaloa, y hasta Guaymas, Sonora; que, a su juicio, las Capitanías de Puerto no tienen ninguna responsabilidad, toda vez que el Servicio Meteorológico Nacional no les pasa el reporte, ni la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dota el equipo de radio comunicación a cada Capitanía de Puerto, por lo que el servicio es inexacto e insuficiente.

-El oficio 138.04, del 11 de octubre de 1995, firmado por el ingeniero Gilberto áscar Casillas Barajas, Delegado Estatal de la Secretaría de Desarrollo Social en Sinaloa, quien señaló que en coordinación con la red móvil DIF Sinaloa, se llevó a cabo la evaluación de los daños ocasionados a los damnificados en sus viviendas,



que dio como resultado: daños parciales y totales en 4,980 viviendas, correspondientes a 230 comunidades y 26 colonias populares localizadas en los Municipios de Ahome, El Fuerte, Guasave y Sinaloa, a los cuales se les proporcionó apoyo con paquetes de materiales de reconstrucción, consistentes en láminas de cartón y madera; asimismo, se rehabilitaron 17 sistemas de agua potable y cinco de alcantarillado en comunidades de los mismos municipios; que por otra parte se entregó al Gobierno del Estado, por conducto de la Secretaría General de Gobierno, la cantidad de \$300,000.00 para efectos de que se apoyara a los familiares de los pescadores fallecidos o, en su caso, desaparecidos.

xii) El 20 de octubre de 1995, los visitadores adjuntos de este Organismo Nacional se entrevistaron con el señor áscar Loza Ochoa, Presidente de la Comisión de Defensa de los Derechos Humanos, quien ratificó lo manifestado en el escrito de queja, proporcionando a la vez notas periodísticas relativas a los hechos sucedidos con motivo del huracán "Ismael".

E. Los días del 15 al 20 de febrero de 1996, visitadores adjuntos de esta Comisión Nacional realizaron una nueva visita de campo a los Estados de Sinaloa y Sonora, donde se entrevistaron con diversas personas, entre ellas con las siguientes:

i) El 15 de febrero de 1996 entrevistaron al capitán de altura [REDACTED] [REDACTED] capitán del puerto de Mazatlán, quien manifestó que los reportes meteorológicos se emitieron con oportunidad a las naves que se encontraban en altamar, pero que de esos reportes no se cuenta con bitácora; que, sin embargo, entregaba copia de los reportes meteorológicos que emitió el Servicio Meteorológico Nacional, los cuales recibió vía fax, mismos que se transmitieron a tiempo por los radios comunicadores; que los pescadores, a pesar de contar con radios, los utilizan para oír música, o no sintonizan el Canal 16, por el cual se transmiten mensajes de emergencia; que las embarcaciones que pescaban estaban enteradas de la situación creada por el huracán "Ismael", toda vez que las empresas armadoras y las cooperativas se los informaron, incluso las naves, entre sí, se proporcionan esa información; que entregaba en ese momento copia de seis despachos de naves siniestradas, siendo las siguientes: [REDACTED] [REDACTED] que pertenecen a empresas de [REDACTED].

ii) El 15 de febrero de 1996 entrevistaron al comandante [REDACTED], quien refirió que la Capitanía de Puerto de Mazatlán cuenta con tres radios transmisores, uno de banda lateral y dos banda VHF marina, por lo que se transmitía información a toda hora del día; que en septiembre de 1995 tenían un equipo obsoleto, pero que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los estaba

dotan- do de equipo moderno y que en el mes de septiembre contaban con radio "Ray", de 85 canales de no mucho alcance, pero lo reportaban al "crestón", que es un cerro donde se encuentra un faro que los enlaza a Altata y Topolobampo; que a partir de octubre de 1995 han estado revisando los implementos necesarios en las embarcaciones, que en muchas ocasiones llevan 'pavos" que no van en el rol de registro o no cuentan con libreta de mar.

iii) El 16 de febrero de 1996, los visitantes adjuntos de la Comisión Nacional de Derechos Humanos se constituyeron en las oficinas de la Cooperativa "21 de Agosto", en Mazatlán, a fin de entrevistar al señor [REDACTED], persona que no se encontraba en esos momentos, toda vez que por motivos de trabajo se encontraba en Salina Cruz, Oaxaca, por lo que el personal de la Comisión Nacional dejó dicho que se comunicara a este Organismo Nacional para tratar lo relativo a los hechos en los que, según él, tuvo intervención, sin que a la fecha de emitirse el presente documento se haya comunicado, ni tampoco comparecido ante esta Comisión Nacional.

iv) El 16 de febrero de 1996 los visitantes adjuntos se constituyeron en las oficinas de la Delegación de la Secretaría de Desarrollo Social en Mazatlán, Sinaloa, y entrevistaron al señor [REDACTED], quien señaló que esa Secretaría ha otorgado apoyos consistentes en becas de estudio a los hijos de 20 personas que fallecieron con motivo del huracán "Ismael", proporcionaron al efecto una relación de las víctimas y de sus hijos, siendo estos últimos un total de 60 personas beneficiadas.

v) El 16 de febrero de 1996 entrevistaron al licenciado Antonio Stellios Barballaniz Tavizón, Secretario del Ayuntamiento de Mazatlán, Sinaloa, quien informó que ese Ayuntamiento prestó ayuda a los familiares de las víctimas del huracán, a través del Programa de Ayuda de Gastos Funerarios y Traslado a Deudos de Personas Fallecidas, a cargo del Gobierno del Estado de Sinaloa; que han auxiliado a los deudos de las víctimas del huracán "Ismael", en especial, en la constitución de dos sociedades cooperativas pesqueras denominadas [REDACTED]  
[REDACTED]

vi) El 17 de febrero de 1996, los visitantes adjuntos de la Comisión Nacional de Derechos Humanos entrevistaron al [REDACTED] capitán de puerto de Altata, Municipio de Navolato, Sinaloa, quien señaló que el 14 de septiembre de 1995, con motivo del huracán "Ismael", algunos barcos no pudieron entrar a refugiarse a ese puerto, en virtud de la velocidad del fenómeno, como le sucedió a nueve embarcaciones, de las cuales tres resultaron hundidas y seis varadas; que únicamente entraron 11 embarcaciones a refugiarse al puerto;

que como resultado de las embarcaciones hundidas y varadas, se perdieron ocho vidas de las siguientes tripulaciones seis del barco [REDACTED] una del [REDACTED] y una del [REDACTED]

Que estas tres naves pertenecían a los puertos de Topolobampo, Guaymas y Mazatlán; que el 14 de septiembre de 1995, esa Capitanía de Puerto no contaba con radio, por lo que al recibir los reportes meteorológicos acudió a una sociedad cooperativa a fin de que le permitieran el uso de su radio para poder transmitir los reportes; que la radio que utilizó tiene un alcance de 25 a 30 millas o 50 kilómetros aproximadamente; que el 15 de septiembre, como a las 10 u 11 horas, se procedió a realizar las labores de rescate de las víctimas que había dejado el huracán, contando únicamente con la ayuda del Trigésimo Primer Batallón de Infantería, el cual auxilió en el rescate de personas con vida de los barcos varados, así como de cuerpos sin vida.

vii) El 18 de febrero de 1996, los visitantes adjuntos de la Comisión Nacional de Derechos Humanos entrevistaron al capitán de altura [REDACTED], capitán de puerto de Topolobampo, quien señaló que debido a la presencia del huracán "Ismael" hubo aproximadamente 70 naves siniestradas; que los reportes meteorológicos que recibe ese puerto por parte de la Comisión Nacional del Agua fueron emitidos oportunamente; que el 14 de septiembre se reportaba cada media hora el estado del tiempo y su pronóstico; que considera que muchos de los siniestros ocurrieron debido a que los pescadores se quedaron más tiempo trabajando, en virtud de que en la primera salida se captura entre un 30 y un 40% del total de la captura anual; que en relación con el salvamento de las personas que se encontraban en el interior del [REDACTED] no tuvo intervención, ya que fue el sector naval el que se ocupó del rescate de los dos pescadores que se encontraban con vida, los que finalmente fallecieron ahogados; que respecto del barco [REDACTED] la aseguradora [REDACTED] contrató los servicios de un buzo, quien rescató un fémur y un cráneo, y que los familiares de víctimas continuaron con las labores de rescate y encontraron, al parecer, seis cadáveres, los cuales se llevaron sin informar a las autoridades; que los reportes se emitieron con oportunidad a través de dos radios VHF de onda plana de no mucho alcance y otro radio multimedia de cobertura amplia, y que las embarcaciones están comunicadas por radio, incluso por medio de teléfonos celulares, con sus armadoras y cooperativas, así como con Pemex y en pocas ocasiones con el Canal 16 de emergencia de las Capitanías de Puerto; que no se registraron en bitácoras los avisos emitidos.

viii) El 18 de febrero de 1996, los visitantes adjuntos de la Comisión Nacional de Derechos Humanos entrevistaron en el puerto de Topolobampo, en Ahome,

Sinaloa, al señor [REDACTED] apodado "[REDACTED]" quien señaló que el 15 de septiembre los mandó llamar a él y a [REDACTED] la licenciada Nora Alicia, Síndico Municipal de Topolobampo, en Ahome, Sinaloa; que llegó a las 02:00 horas para comenzar a trabajar a las 02 :45 horas; que cuando llegó se estaban llevando a cabo labores de rescate, consistentes en afianzar el barco e hicieron un boquete en el barco "pantoqueado", sin saber quién dio esa orden; que él ordenó que se hiciera un boquete del tamaño de la boquilla de un cigarro en el compartimento donde se encontraban las personas atrapadas y como de inmediato salió el aire le clavaron una estaca; que el [REDACTED] del entrevistado habló con las personas que se encontraban en el interior del barco, quienes manifestaron que únicamente vieron la luz del soplete; que después se fue al muelle en compañía de [REDACTED] y que no supo quién provocó que el barco se fuera a pique; que no supo quién dio la orden de que se abriera el segundo boquete; que no supo quiénes eran los buzos que se encontraban en las labores de rescate y que no sabe quién es el soldador que realizó la apertura del tanque.

ix) El 19 de febrero de 1996, entrevistaron en el puerto de Guaymas, Sonora, al [REDACTED], capitán de puerto de Guaymas, quien señaló que la llegada del huracán "Ismael" se reportó con oportunidad en coordinación con el Comité de Protección Civil Municipal, pues se dio aviso a las armadoras y a las cooperativas, ya que además del reporte del Servicio Meteorológico Nacional, recibieron los reportes de Miami, Florida, Estados Unidos de América, y de Petróleos Mexicanos; que en el puerto de Guaymas no hubo ningún siniestro, sin embargo, embarcaciones y pescadores de esa Entidad Federativa sí sufrieron las consecuencias del huracán en otros puertos; que los reportes del tiempo que se emiten no se registran en ninguna bitácora, e incluso los reportes se transmitieron por una radiodifusora local; que esa Capitanía cuenta con una radio Weather Chanel.

x) El 20 de febrero de 1996 los visitantes adjuntos entrevistaron al señor [REDACTED] persona que ofreció naves de su empresa para colaborar en las labores de rescate, quien señaló que ya no tenía caso la investigación, ya que si bien es cierto que los reportes meteorológicos se emitieron por la autoridad en los tiempos señalados, insiste en que los pronósticos fueron errados, además de que si se afirma que los reportes fueron dados a una determinada hora, no existe constancia de que se emitieron por parte de la Capitanía de Puerto y de la Secretaría de Marina a las cooperativas y a las armadoras; que después del 22 de febrero se presentaría a esta Comisión Nacional para ampliar su queja y se haría acompañar de un sobreviviente del huracán "Ismael" a fin de que se tomara en cuenta su testimonio.

F. El 13 de junio de 1996, un visitador adjunto de esta Comisión Nacional se entrevistó con el [REDACTED]

A. [REDACTED] [REDACTED] Director General de Capitanías de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; el citado servidor público señaló que los capitanes o patrones de barcos son las personas directamente responsables de la tripulación de cada embarcación; que los patrones de barcos son responsables de los marinos que van a bordo de la nave, y, en consecuencia, es la persona que dio autorización para que los "pavos" estuvieran en el buque; que los señalamientos marítimos que se encuentran en los puertos brindan seguridad; que, efectivamente, el equipo de radio comunicación existente en las Capitanías de Puerto es deficiente, sin embargo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes va a adquirir el equipo correspondiente para brindar un buen servicio; para ello, el 14 de junio de 1996 se llevaría a cabo una licitación pública a fin de que se adquiriera el equipo de radiocomunicación correspondiente; que esa autoridad ya cuenta con un servicio de meteorología, el cual prestará servicio a todas las Capitanías de Puerto del país, incluyendo el servicio de modem, a las Capitanías que cuenten con computadora; que el 1 de junio de 1996 se celebraron dos convenios, uno entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, la Cámara Nacional de la Industria Pesquera y la Confederación Nacional Cooperativa Pesquera, con el fin de concertar acciones para la mejor seguridad de la vida humana en el mar y la actividad pesquera; y otro entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Cámara Nacional de la Industria de Radio y Televisión, con el propósito de difundir la información relativa al estado del tiempo que impere en los litorales mexicanos; que la coordinación de las labores de rescate corresponde a la Capitanía de cada puerto, y en el caso de Topolobampo estuvo a cargo del capitán del puerto; sin embargo, por la falta de personal no se pudo estar en todas partes, y en el caso del barco [REDACTED] el capitán de puerto dio intervención a la Secretaría de Marina para que llevara a cabo el rescate de las personas que se pudieran encontrar con vida, sin embargo, no se logró pues existía mucha presión sobre el buzo de la marina, quien, al parecer, ya desertó por ese problema; que se está proyectando habilitar a Altata y El Perihuate como puertos, pues es una demanda de los pescadores; que dentro del convenio que se suscribió, se encuentra la obligación de que las Capitanías de Puerto envíen los reportes meteorológicos a las cooperativas y empresas pesqueras, cosa que anteriormente no era ninguna obligación; que Altata no está habilitado como puerto. Asimismo, para corroborar lo señalado, hizo entrega de una copia de cada uno de los convenios de "CONCERTACIÓN DE ACCIONES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR Y LA ACTIVIDAD PESQUERA EN GENERAL" Y de "CONCERTACIÓN QUE CON EL PROPÓSITO DE

DIFUNDIR LA INFORMACIÓN RELATIVA AL ESTADO DEL TIEMPO QUE IMPERE EN LOS LITORALES MEXICANOS", de los que se desprende lo siguiente:

i) Del convenio de concertación de acciones para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y la actividad pesquera en general, se aprecia:

[...]

SEGUNDA. "LA SCT" a través de su Coordinación General de Puertos y Marina Mercante y por conducto de las Capitanías de Puerto, realizará verificaciones e inspecciones a las embarcaciones pesqueras, preferentemente en los periodos de veda de las especies que se dediquen a capturar, en las que se verificará que éstas dispongan de los equipos de navegación, radio- comunicación y seguridad, así como de los dispositivos y medios de salvamento especificados en el anexo 1, de acuerdo con la dimensión de eslora y el tipo de navegación que realicen.

Una vez que las embarcaciones hayan satisfecho las pruebas y el equipamiento requeridos, podrán tramitar ante "LA SCT" los certificados de seguridad de navegación correspondientes. En el caso de no cumplir con lo anterior, recibirán de "LA SCT" el reporte de deficiencias detallado en el formato "Control de Embarcación" (anexo 2), mismas que deberán ser subsanadas para estar en posibilidad de ser despachadas vía la pesca.

TERCERA. "LA CANAIPE" (Cámara Nacional de la Industria Pesquera) y "LA CONFEDERACIÓN" se comprometen a promover entre sus socios y agremiados, que doten a sus embarcaciones de los equipos a los que se refiere el anexo 1, así como a instrumentar todas las facilidades necesarias para el desarrollo del programa de verificación especial preventiva señalado en la cláusula anterior.

CUARTA. "LA SCT", a través de las capitanías de puerto y otras oficinas desconcentradas ubicadas en las costas del país, instrumentará y mantendrá en operación una red de radiocomunicación con equipo de banda lateral o marina, radio VHFy HF/SSB, a través de la cual difundirá boletines acerca de las condiciones meteorológicas imperantes en las diferentes regiones costeras.

QUINTA. "LA CANAIPE" y "LA CONFEDERACIÓN" se comprometen a inducir entre sus socios y agremiados, el uso de los equipos de radiocomunicación señalados en la cláusula anterior, incluyendo radios AM y FM en los que sintonicen las frecuencias de las radiodifusoras que difundirán el estado del tiempo

y avisos de presencia de fenómenos hidrometeorológicos, para el efecto "LA SCT" celebrará un convenio con la Cámara Nacional de la Industria de Radio y Televisión.

SEXTA. "LA SCT" a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, promoverá la expedición de libretas de mar a pescadores mediante las siguientes acciones:

a) Impartir cursos sobre seguridad y sobrevivencia en el mar en los puertos pesqueros que se determinen en coordinación con "LA SEMARNAP" y el Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional.

b) Establecer la diferencia entre tripulantes, pescadores y ayudantes a bordo de embarcaciones pesqueras, a través de la acreditación de estos últimos mediante un "Tarjetón de Identidad Marítima".

c) Gestionar ante la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte, la revisión de los actuales requerimientos de salud a los pescadores y ayudantes a bordo; y activar la realización en el Instituto Mexicano del Seguro Social de los exámenes médicos para sus afiliados.

SÉPTIMA. "LA CANAIPE" Y "LA CONFEDERACIÓN" promoverán entre sus socios y agremiados, la participación y asistencia a los cursos que sobre seguridad y sobrevivencia en el mar imparta "LA SCT", así como el que sus pescadores y ayudantes a bordo se practiquen el examen médico a que hace referencia la cláusula anterior.

OCTAVA. "LA CANAIPE" y "LA CONFEDERACION" fomentarán entre sus socios y agremiados, que previo a la salida de las embarcaciones pesqueras, el propietario o su agente consignatario, presente en la Capitanía de Puerto, junto con el permiso de pesca vigente, la solicitud de despacho vía la pesca y la documentación del buque y sus tripulantes, informando la fecha, hora y muelle de salida de la embarcación. "LA SCT" establecerá las medidas necesarias para que las acciones de autorización del despacho que desarrolle a través de las Capitanías de Puerto, no entorpezcan la salida de las embarcaciones pesqueras.

NOVENA. "LA SCT", a través de las Capitanías de Puerto, otorgará a las embarcaciones despacho vía la pesca hasta por 90 días, bajo las siguientes condiciones:

a) El despacho será otorgado siempre y cuando esté vigente la autorización, permiso o concesión para realizar la actividad pesquera expedido por la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca.

b) El naviero y/o propietario estará obligado a dar aviso a la Capitanía de Puerto por radio o por escrito, de acuerdo a las facilidades disponibles, cada vez que entre o salga del puerto al amparo del despacho vigente.

c) El naviero y/o propietario, deberá informar por escrito a la autoridad respecto de los cambios de tripulación y personal pesquero; asimismo, a petición de la autoridad cuando se presenten situaciones de emergencia, informará de los rumbos y áreas en donde se encuentre navegando.

DÉCIMA. Para dar cumplimiento al artículo 131 de la Ley de Navegación, "LACANAIPES" y "LA CONFEDERACIÓN" promoverán entre sus socios y agremiados, la adquisición del seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil en que incurran los propietarios y/o navieros con motivo de la explotación de sus embarcaciones. Asimismo, ambas partes convienen en estudiar con las autoridades competentes la posibilidad del establecimiento de un seguro de vida obligatorio para pescadores y ayudantes a bordo.

DECIMOPRIMERA. "LA CANAIPES" y "LA CONFEDERACION" promoverán entre sus socios y agremiados, la participación en la instrumentación de proyectos y acciones que se deriven del presente convenio.

DECIMOSEGUNDA. "LA SCT", de conformidad con las acciones de simplificación, desregulación y fortalecimiento de las capitanías de puerto, agilizará los trámites de abanderamiento, matrícula y registro de embarcaciones en el Registro Público Marítimo Nacional, a través de la ventanilla única para la recepción y gestión de trámites administrativos. Para lo anterior, formulará en un término no mayor de 30 días naturales posteriores a la firma del presente convenio, un plan de simplificación que facilitará para que emitan su opinión a "LA SEMARNAP", "LA CANAIPES", y "LA CONFEDERACIÓN".

DECIMOTERCERA. "LA SCT", a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, elaborará el proyecto de Norma Oficial Mexicana en la que se determinará el equipo mínimo obligatorio de seguridad, comunicación y navegación que deberán tener las embarcaciones pesqueras, turísticas, de pasaje y recreo que realicen navegación interior o de cabotaje y la carga fluvial en aguas de jurisdicción mexicana; y lo someterá a la consideración del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Marítimo para su aprobación y



expedición. "LA SEMARNAP", "LA CANAIPE" Y "LA CONFEDERACIÓN" participarán en su carácter de especialistas en la elaboración de la norma mencionada.

DECIMOCUARTA. "LA CANAIPE" Y "LA CONFEDERACIÓN" difundirá entre sus socios y agremiados, el listado de seguridad del que deberán dotar a sus embarcaciones, de acuerdo con la Norma Oficial Mexicana señalada en la cláusula anterior, para que a su entrada en vigor dichas embarcaciones cumplan con lo dispuesto en la misma.

ii) Del convenio de concertación con el propósito de difundir la información relativa al estado del tiempo que impere en los litorales mexicanos, se aprecia:

[...]

SEGUNDA. La Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de "LA SCT", directamente y/o a través de las Capitanías de Puerto, entregará a estaciones de radio que operan en las zonas costeras del país, el reporte formulado con base en la información que proporcionen las instituciones y los organismos especializados, de las condiciones meteorológicas imperantes en los litorales mexicanos, para efectuar su difusión bajo los siguientes criterios:

a) Cuando no se presenten condiciones de ciclón, en las costas del Pacífico, costa del Golfo de México y el Caribe, durante los meses de junio a noviembre, diariamente a las 10:00 y 20:00 horas.

b) Cuando se tenga identificada la formación de un ciclón pero que todavía no amenace las costas mexicanas, diariamente en los horarios de las 10:00, 15:00 y 20:00 horas.

c) A partir de que el ciclón se encuentre a 500 km de distancia, y amenace las costas mexicanas, cada dos horas, en las horas noches dentro del horario de las 00 a 02 minutos de cada una de las horas, en el área de influencia donde se presente el fenómeno.

d) La Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, directamente y/o a través de las Capitanías de Puerto, deberán asegurarse de que las estaciones de radio que correspondan a su circunscripción regional cuenten con la información contenida en el formato, Boletín Meteorológico Marítimo y Operacional de Puertos (anexo A), quince minutos antes de los horarios de difusión arriba establecidos.

TERCERA. La "CIRT" (Cámara Nacional de la Industria de Radio y Televisión), por medio de sus representantes o delegaciones ubicadas en los estados costeros del país, recomendará a sus afiliados que, por conducto de las estaciones de radio que operan en su zona, difundan con base en el artículo 5 de la Ley Federal de Radio y Televisión, los reportes meteorológicos que les sean enviados conforme al procedimiento señalado en la cláusula anterior.

CUARTA. Las estaciones de radio a las cuales recomendará la "CIRT" cumplir con el presente convenio, se enlistan en el anexo B.

G. Se analizó la información contenida en diversas notas periodísticas publicadas en diarios de circulación local en el Estado de Sinaloa, en los que se hacía mención sobre las labores de rescate llevadas a cabo por las autoridades federales, estatales y municipales; se hizo mención a entrevistas llevadas a cabo con sobrevivientes del huracán "Ismael", así como con personas del sector privado y público relacionadas con las actividades pesqueras, de las que se desprende que existió información que se contra-ponía, por ejemplo, se señalaba un número muy elevado de víctimas, cuando la realidad era otra, o que el número de embarcaciones afectadas era muy numerosa, cuando la cifra en realidad era otra.

## II. EVIDENCIAS

En este caso las constituyen:

1. El escrito de queja recibido en esta Comisión Nacional el 12 de octubre de 1995, firmado por [REDACTED] de la Academia Sinaloense de Derechos Humanos, A.C., por [REDACTED], [REDACTED] de la Comisión de Defensa de los Derechos Humanos en Sinaloa, A.C., y por [REDACTED] de la Comisión de Derechos Humanos Zona Sinaloa, A.C., mediante el cual expresaron presuntas violaciones a Derechos Humanos cometidas en agravio de pescadores de los Estados de Sinaloa y Sonora.

2. El oficio 0333, del 14 de octubre de 1995, firmado por el doctor Francisco C. Frías Castro, Secretario General de Gobierno del Estado de Sinaloa, mediante el cual rindió el informe requerido.

3. El oficio 112/954370, del 16 de octubre de 1995, firmado por el licenciado Martín Díaz y Díaz, Director General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, mediante el cual rindió el informe

requerido, al que se anexó documentación proporcionada por distintas unidades administrativas de esa Secretaría.

4. El oficio SSBG/0169, del 28 de octubre de 1995, firmado por el ingeniero Manuel Murúe Sabag, Subsecretario "B" de Gobierno de la Secretaría General de Gobierno del Estado de Sonora, mediante el cual dio respuesta a la solicitud de información que se formuló a esa autoridad, en la que señaló las acciones llevadas a cabo por el Gobierno de esa Entidad Federativa.

5. Los oficios 102.406/14070 y 102.406/14339, del 20 Y 26 de octubre de 1995, firmados por el licenciado Diego Tinoco Araiza Montiel, Director General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mediante los cuales dio respuesta a la solicitud de información que le había sido formulada.

6. El acta circunstanciada, del 1 O de noviembre de 1995, en la que se hizo constar la entrevista que visitantes adjuntos de este Organismo Nacional sostuvieron con el ingeniero Ismael Cabrera en las instalaciones del Servicio Meteorológico Nacional, servidor público quien les explicó la forma de operar que tiene ese servicio.

7. El oficio 102.203/224, del 12 de enero de 1996, firmado por el licenciado Diego Tinoco Ariza Montiel, al cual acompañó copia de los certificados de seguridad marítima de algunas embarcaciones.

8. Las declaraciones rendidas ante las Capitanías de Puerto por algunos de los sobrevivientes de estas naves colapsadas.

9. Los oficios 6233/95 D.G.S. y 6278/95 D.G.S., del 6 y 8 de noviembre de 1995, respectivamente, firmados por la licenciada María Antonieta Dueñas Bedolla, Directora General de Seguimiento de Recomendaciones de la Procuraduría General de la República, a los que acompañó información en la que se señaló que no había indagatoria alguna sobre los hechos ocurridos con motivo del huracán "Ismael", en virtud de no existir denuncia, querrela o reporte.

10. El oficio 102.203/2263, del 14 de marzo de 1996, firmado por el licenciado Diego Tinoco Ariza Montiel, cual acompañó un informe rendido por el [REDACTED]

11. Los oficios DGPC/080/95 y DGPC/115/95, del 11 y 19 de octubre de 1995, respectivamente, firmados por ingeniero Enrique González Isunza, Director General de Protección Civil de la Secretaría de Gobernación, mediante los cuales

rindió el informe que le había sido requerido, en los que refirió que esa Dirección recibió información sobre los fenómenos meteorológicos.

12. El oficio UJ/PR/ AJC-O736, del 30 de noviembre de 1995, firmado por el licenciado Luis Ricardo Bouchot Guerrero, Jefe de la Unidad Jurídica de Petróleos Mexicanos Refinación, mediante el cual rindió la información que le fue requerida a esa autoridad, en especial la relativa a la intervención de petróleo mexicanos en las labores de rescate de las víctimas que se encontraban en la embarca- ión

13. Los oficios 951711 y 952064, del 17 de octubre y 6 de diciembre de 1995, firmado por el contralmirante .N .L.D. Francisco Altamirano Trejo, Director General e Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Marina, mediante los cuales proporcionó la información que le había sido requerida.

14. El oficio DH- 71127, del 14 de octubre de 1995, firmado por el teniente coronel J .M. y licenciado José Antonio tornero Zamora, tercer agente adscrito a la Procuraduría le Justicia Militar, quien señaló las acciones que emprendió esa autoridad para hacer frente al huracán "Ismael ".

15. El oficio 110.01.-9738/95, del 10 de octubre de 1995, firmado por el licenciado Roberto Zavala Echavarría, Director General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría le Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, al cual anexó información en la que se precisaron los daños al sector agrícola y ganadero ocasionados por inundaciones provocadas por las altas precipitaciones en el Estado de Sinaloa.

16. Los oficios BOO-1088 y BOO.0.3-701/95, del 12 de octubre de 1995, firmados respectivamente por el ingeniero Enrique Ortega Gil, Gerente del Servicio Meteorológico Nacional, y por el arquitecto Alejandro Franco Nayar, Auditor General de la Comisión Nacional del Agua, mediante los cuales proporcionaron la información solicitada, en la que destacan las medidas adoptadas cuando se presenta un huracán.

17. El oficio 61-00311, del 23 de octubre de 1995, firmado por el [REDACTED] Subprocurador General de Justicia del Estado de Sonora, mediante el cual informó que esa institución no tuvo intervención en los hechos, por lo que no se registró averiguación previa alguna relacionada con el fenómeno meteorológico en cuestión.

18. El oficio 555, del 11 de octubre de 1995, firmado por el licenciado Roberto Pérez Jacobo, Procurador General de Justicia del Estado de Sinaloa, mediante el

cual rindió el informe requerido por este Organismo Nacional, en el que señaló las acciones que llevó a cabo esa Procuraduría en atención a las instrucciones giradas por el ingeniero Renato Vega Alvarado, Gobernador de esa Entidad Federativa.

19. El dictamen pericial del 12 de febrero de 1995, emitido por el [REDACTED] quien señaló que el Servicio Meteorológico Nacional y la Dirección General de Protección Civil realizaron su labor adecuadamente.

20. Las actas circunstanciadas relativas a los días del 16 al 20 de octubre de 1995, firmadas por visitadores adjuntos de esta Comisión Nacional, referentes a una visita de campo a los Estados de Sinaloa y Sonora, donde se entrevistaron con diversas personas.

21. Las actas circunstanciadas relativas a los días del 15 al 20 de febrero de 1996, en la que visitadores adjuntos de esta Comisión Nacional hicieron constar una nueva visita de campo a los Estados de Sinaloa y Sonora, donde se entrevistaron con diversas personas.

22. El acta circunstanciada del 13 de junio de 1996, relativa a la entrevista que un visitador adjunto de este Organismo Nacional sostuvo con el ingeniero Jesús A. Buentello Medina, Director General de Capitanías de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

23. La copia simple de los convenios del 1 de junio de 1996, uno relativo a la concertación de acciones para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y la actividad pesquera en general, y otro de concertación con el propósito de difundir la información relativa al estado del tiempo que impere en los litorales mexicanos.

24. El seguimiento periodístico que se dio a los hechos ocurridos con motivo del huracán "Ismael".

### **III. SITUACIÓN JURÍDICA**

El 12 de octubre de 1995, esta Comisión Nacional recibió el escrito de queja interpuesto por el señor [REDACTED] [REDACTED] de la Academia Sinaloense de Derechos Humanos, A.C., por [REDACTED], [REDACTED] de la Comisión de Defensa de los Derechos Humanos en Sinaloa, A.C., y por el licenciado [REDACTED] de la Comisión de Derechos Humanos Zona Sinaloa, A.C., en el que expresaron presuntas violaciones a

Derechos Humanos cometidas en agravio de pescadores afectados por el huracán "Ismael".

Se iniciaron indagatorias ante diferentes agentes del Ministerio Público del Estado de Sinaloa, con motivo de los hechos en que fallecieron pescadores como consecuencia del paso del huracán "Ismael" frente a las costas de esa Entidad Federativa.

Respecto del fallecimiento de los señores [REDACTED] no se ha determinado responsabilidad alguna.

#### **IV. OBSERVACIONES**

El análisis de los hechos y evidencias recabadas, permite a esta Comisión Nacional arribar a la conclusión de que han sido violados los Derechos Humanos de los pescadores afectados por el huracán "Ismael", con base en las siguientes consideraciones:

a) En el caso concreto, ante este Organismo Nacional quedó acreditado que algunas naves no pudieron entrar a puerto por falta de señalamientos, o bien, porque éstos no eran visibles, ya que no podían transitar por los canales de acceso a los puertos, pues al aventurarse de tal modo les pudo ocasionar que las naves sufrieran averías, por lo que algunos capitanes de barcos prefirieron sortear la tempestad fuera de los puertos, o bien, tomar la decisión de encallar las naves (dirigirla a la playa), como otras lo hicieron.

Tal es el caso ocurrido en los puertos de Altata y Topolobampo, en los que, según lo manifestado por varios pescadores y capitanes de embarcaciones, son de los más seguros al presentarse tempestades e incluso huracanes; sin embargo, dichas personas manifestaron que los señalamientos son deficientes, toda vez que no son suficientes para el auxilio a los navegantes, para poder entrar con seguridad a los puertos.

Esta inquietud fue manifestada por las personas entrevistadas al azar, así como en las actas levantadas en las Capitanías de Puerto con motivo del hundimiento o varamiento de naves pesqueras, en las que se hizo constar que no pudieron entrar embarcaciones a puerto porque no había alguien que los guiara por los canales de acceso para refugiarse, o bien, tenían que esperar a que una nave, cuyo puerto de origen fuera alguno de éstos, se internara en el refugio para poder seguirla, hecho que ocasionó que algunas naves no entraran a esos lugares a protegerse.

Al respecto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes señaló que la infraestructura portuaria se encuentra en buenas condiciones y con los señalamientos dentro de los estándares internacionales; sin embargo, al presentarse el huracán "Ismael", se pudo apreciar que los señalamientos fueron deficientes para guiar a las naves a resguardo seguro, tal y como ocurrió con la nave [REDACTED] que no entró al puerto de Altata porque sus tripulantes estaban esperando que saliera una lancha para que los guiara al interior del puerto, pero al esperar y no salir ni entrar nave alguna, optaron por retirarse del lugar a las 14:00 horas del 14 de septiembre para dirigirse al puerto de Topolobampo, por ello su nave fue "pantoqueada" por una ola al dirigirse al citado puerto.

Por lo anterior, es necesario que se aplique en forma estricta lo señalado por el artículo 17, fracción III, de la Ley de Puertos, que a la letra dice:

En cada puerto habilitado existirá una Capitanía de Puerto, encargada de ejercer la autoridad marítima, a la que corresponderá:

III. Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación.

Deben llevarse a cabo los estudios necesarios para determinar la infraestructura en materia portuaria que requiere Altata, y en su momento se habilite como puerto, pues como lo señaló el ingeniero [REDACTED] este sitio es resguardo natural, pero no está habilitado como puerto.

Los artículos 7, fracción VII, y 53 de la Ley de Navegación son todavía más precisos en relación con la obligación que tiene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de mantener un sistema de señalamientos adecuado, pues expresan lo siguiente:

Artículo 7. Son atribuciones de la Secretaría (de Comunicaciones y Transportes), sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:

VII. Regular y vigilar que las vías generales de comunicación por agua y la navegación cumplan con las condiciones de seguridad.

Artículo 53. La Secretaría (de Comunicaciones y Transportes) dispondrá lo necesario para establecer y mantener el señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación, que justifique el volumen de tránsito marítimo y exija el grado de riesgo, de acuerdo a los tratados, resoluciones y recomendaciones de carácter

internacional, así como para poner a disposición de todos los interesados la información relativa a estas ayudas.

De igual manera, es importante señalar que también es responsabilidad de los patronos de las embarcaciones indicar a los capitanes de puerto cuando observen deficiencias, interrupciones o desperfectos en los señalamientos marítimos, pues esta obligación también se las impone el artículo 57 de la Ley de Navegación, que a la letra dice: "Los capitanes de las embarcaciones están obligados a informar a las autoridades marítimas de las interrupciones, deficiencias y desperfectos que adviertan en las señales marítimas".

Por lo anterior, es de suma importancia que los puertos del país cuenten con los señalamientos marítimos adecuados, a fin de que las embarcaciones que se encuentren navegando por las zonas de su jurisdicción, puedan tener acceso a los mismos en forma segura cuando se encuentren en estado de emergencia.

b) Quedó acreditado también ante este Organismo Nacional el hecho de que en algunas Capitanías de Puerto no se contaba con los equipos de radiocomunicación adecuados para transmitir a las embarcaciones que se encontraban en altamar los avisos que recibían por parte del Servicio Meteorológico Nacional, pues así lo señaló el [REDACTED], de la Capitanía de Puerto de Mazatlán, y también el [REDACTED] capitán de puerto de Altata, quienes precisaron que los radios con que contaban el 14 de septiembre de 1995 eran deficientes, en virtud de que el alcance de los mismos era restringido, y más aún, el radio transmisor de la Capitanía del Puerto de Altata se encontraba fuera de servicio, motivo por el cual la autoridad portuaria, a fin de cumplir con el servicio público que tiene encomendado, solicitó auxilio a una empresa cooperativa para que le prestara su radio y así estar en aptitud de dar a conocer los informes meteorológicos.

Esto último fue acreditado también por esa autoridad, con la copia de un comunicado de la [REDACTED] en la cual se señaló que personal de la Capitanía de Puerto de Altata estuvo a bordo de una de sus embarcaciones transmitiendo reportes meteorológicos a las naves que se encontraban en el mar.

Por lo anterior, en la fecha en que se presentó el huracán "Ismael" frente a las costas de Topolobampo, las Capitanías de Puerto de Mazatlán y Altata no contaban con el equipo adecuado para prestar el servicio de radiotransmisión que el caso ameritaba, brindando en tal circunstancia un servicio deficiente, incumpléndose por parte de esa autoridad lo dispuesto por el artículo 7, fracción



VIII, de la Ley de Navegación, que impone a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la obligación de prestar ayuda a la radiocomunicación. Esta disposición legal a la letra dice:

Son atribuciones de la Secretaría (de Comunicaciones y Transportes), sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:

VIII. Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de ayudas a la navegación, radiocomunicación marítima y control de tránsito marítimo.

En virtud de ello, esta Comisión Nacional estima que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene la obligación de contar con el equipo de radiotransmisión adecuado a fin de que preste un eficiente servicio público, además de que debe mantener en buenas condiciones de uso dicho equipo para atender las eventualidades que se presenten.

Cabe aclarar que por la falta del equipo adecuado, el servicio tuvo que ser proporcionado en forma indirecta, pues ambas Capitanías de Puerto tuvieron que valerse de otros medios para poder emitir los boletines meteorológicos.

Por ello, debe realizarse una evaluación del inventario de todos los equipos de radiocomunicación con que cuenten las Capitanías de Puerto del país, a fin de que en su oportunidad presten un adecuado servicio a las personas cuya actividad tenga relación inmediata con la navegación dentro de aguas nacionales, pues debe tomarse en consideración que nuestro país se encuentra situado en una zona ciclógena y, por lo tanto, sus costas se ven afectadas por fenómenos naturales de esta índole.

Además, es importante destacar que en la Capitanía de Puerto de Altata no se cuenta con equipo de fax, con el que pueda recibirse el reporte meteorológico tal y como lo emite el Servicio Meteorológico Nacional, por lo que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes debe realizar un inventario del equipo con que cuentan las Capitanías de Puerto y, en su caso, introducir el sistema modem en todos los puertos del país, en la medida que lo permita el presupuesto asignado a esa dependencia, pues a fin de prestar un mejor servicio se debe actualizar el equipo con que se cuenta en los puertos.

Lo anterior adquiere mayor relevancia por el hecho de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ya cuenta con servicio meteorológico, por lo que, en tal virtud, deben emplearse los recursos que aporta la tecnología moderna a fin

de que se brinde un mejor servicio que coadyuve a mantener una mayor seguridad en el mar.

Es importante acotar en este punto que los huracanes que afectan al territorio mexicano tienen cuatro regiones matrices o de nacimiento:

La primera región matriz se ubica en el Golfo de Tehuantepec y se activa generalmente durante la última semana de mayo. Los huracanes que surgen en esta época tienden a viajar hacia el oeste, alejándose de México; los generados de julio en adelante, describen una parábola paralela a la costa del Pacífico y a veces llegan a penetrar en tierra.

La segunda región se localiza en la porción sur del Golfo de México, en la denominada Sonda de Campeche y los huracanes nacidos ahí aparecen a partir de junio con ruta norte, noroeste, afectando a Veracruz y Tamaulipas.

La tercera región matriz se encuentra en la región del Mar Caribe y sus huracanes aparecen en julio y especialmente entre agosto y octubre.

Estos huracanes presentan gran intensidad y largo recorrido; afectan frecuentemente a Yucatán y la Florida (Estados Unidos).

La cuarta región se encuentra en la parte tropical del Atlántico (latitud 8 a 12 grados norte) y se activa principalmente en agosto. Estos huracanes, de mayor potencia y recorrido, generalmente se dirigen al oeste, penetrando en el Mar Caribe, Yucatán, Tamaulipas y Veracruz.

Zonas Ciclógicas en el Mundo, fascículo Núm. 5 del Centro Nacional de Prevención de Desastres de la Secretaría de Gobernación, México, D.F., junio, 1994.

De los estudios que se han llevado a cabo con motivo de las zonas que resultan afectadas por los huracanes en México, se demuestra que todas nuestras costas, tanto las del Océano Pacífico como las del Golfo de México, sufren estos fenómenos; por tal motivo, la autoridad debe estar alerta en todo momento, teniendo disponible el equipo necesario para tal cometido, aun fuera de las fechas en que se pueden presentar huracanes, ya que un accidente en el mar puede sobrevenir en cualquier momento.

También es oportuno señalar que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene planeado adquirir equipo de radiocomunicación, el cual, en su caso, debe contar con las especificaciones técnicas a fin de que los reportes que emitan las

Capitanías de Puerto lleguen a los pescadores que se encuentren en altamar realizando su labor.

c) Asimismo, existen señalamientos vertidos por varios i pescadores, quienes refirieron que no sintonizan la frecuencia 16 por la que transmite la Capitanía de Puerto sus mensajes de emergencia, por considerar que su señal no era digna de crédito ya que para los trabajadores del mar es más confiable la emisión que otorga Petróleos Mexicanos a través de su estación de radio costera.

Esto último fue corroborado por los visitantes ad- juntos de este Organismo Nacional, quienes a bordo de una de la embarcaciones pudieron escuchar el boletín meteorológico transmitido por el señor ██████████ ██████████ ██████████, encargado de la estación de radio costera de Petróleos Mexicanos, quien en forma puntual, a las 12:00 horas del día, dio el reporte del tiempo; esto, desde luego, otorga confianza a los pescadores de que a la hora exacta escucharán la emisión de información que requieren y que en el lugar donde se encuentren logren captar la señal de radio.

Por lo anterior, se hace necesario que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de las Capitanías de Puerto, implante los programas de trabajo necesarios a fin de recobrar la confianza de los pescadores, para que escuchen sus reportes meteorológicos, más aún cuando en la actualidad tienen disponible el servicio meteorológico que brinda la Dirección General de Capitanías de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el cual es enfocado a la situación que prevalece en el mar, y se establece un horario en el cual se emiten los reportes, pues en el convenio del 1 de junio de 1996 que celebró la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con los representantes de organismo pesqueros, no se estableció que se emitirían los reportes en horas determinadas, ni tampoco la periodicidad de los mismos en caso de presentarse una depresión, tormenta o ciclón tropical, por lo que debiera realizarse un estudio en relación con la velocidad de estos fenómenos y la rapidez con que viajan las embarcaciones en las condiciones climatológicas que se presenten.

d) Entre las funciones que tiene encomendada la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se encuentra la de inspeccionar que las embarcaciones se encuentren en buenas condiciones de navegación; esta obligación está contemplada en los artículos 7, fracción V, Y 58 de la Ley de Navegación, que establecen:

Artículo 7. Son atribuciones de la Secretaría (de Comunicaciones y Transportes), sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:

[...]

V. Inspeccionar y certificar que las embarcaciones y los artefactos navales cumplan con las normas oficiales mexicanas que expida la Secretaría (de Comunicaciones y Transportes) y las que establezcan los tratados internacionales en materia de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación marina por embarcaciones.

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 satisfactorios.

Este Organismo Nacional considera que las revisiones que realiza la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a las naves para que se les proporcione su certificado de seguridad deben ser más rigurosas, pues por lo menos en una de las naves se descompuso el equipo de radiocomunicación, dificultando así la comunicación que debía tener a fin de conocer la situación que ocasionaba el huracán "Ismael" en la zona en la que navegaba.

Por lo anterior, deben actualizarse los estándares de revisión de equipo de seguridad, a fin de que las embarcaciones que se hacen a la mar tengan los implementos necesarios en buenas condiciones de uso y, en su caso, el equipo de cada embarcación sea inventariado a fin de evitar que un mismo equipo pueda ser utilizado para que otra embarcación pase la revisión; y que las revisiones se realicen por lo menos dos veces al año, una de ellas previa a la temporada de pesca.

Es importante destacar que en las fotografías proporcionadas por la Procuraduría General de Justicia del Estado de Sinaloa, referentes a los cadáveres de pescadores que fallecieron con motivo del huracán "Ismael", se aprecia que sólo uno de ellos contaba con chaleco salvavidas; sin embargo, ante este Organismo Nacional se recibió el testimonio de varios sobrevivientes de la tempestad, quienes señalaron que en las embarcaciones en las cuales viajaban contaban con los chalecos, y que algunos de sus compañeros se los pusieron, pero que la inclemencia de la tempestad se los arrebató, o que en ocasiones no tuvieron tiempo de ponérselos, pues fueron arrojados del barco o éste se volteó, sin que pudieran disponer de los chalecos salvavidas.

Asimismo, como se desprende del convenio del 1 de junio de 1996, celebrado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los formatos que se utilizarán para realizar las revisiones, no se hace mención al número de serie de los instrumentos, por lo que pudieran ser utilizados para que otras naves pasen la revista sin que cuenten con el equipo necesario; en tal virtud, es necesario que se realicen las revisiones y se levante un inventario del equipo con que cuenta cada nave.

e) Una de las personas que sobrevivió al huracán "Ismael" señaló a visitantes adjuntos de este Organismo Nacional que los cursos de capacitación que brindó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le fueron de utilidad para sobrevivir a la tempestad provocada por el huracán "Ismael "; esto demuestra que los programas de divulgación de seguridad realizados por esa Secretaría fueron de mucha utilidad en el presente caso.

Sin embargo, esta Comisión Nacional estima que deben ampliarse los cursos que imparte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a fin de que se les brinde capacitación a las personas en lo referente a la interpretación que debe otorgarse a los avisos meteorológicos, pues quedó claro que la conclusión que los tripulantes de embarcaciones dieron a los pronósticos contenidos en los avisos meteorológicos fueron erróneos, ya que consideraron que el huracán no llegaría tan pronto al sitio donde se encontraban, sino que llegaría hasta el día siguiente.

Sobre el particular, es importante acotar lo señalado por el [REDACTED] quien señaló que en ninguna parte del mundo se puede determinar con exactitud la dirección que seguirá un huracán, toda vez que su trayectoria es inconstante, es decir, impredecible, pues puede permanecer por varias horas en un mismo lugar, avanzar a un determinado punto, regresarse y dar vuelta, acelerar o permanecer estático, sin que esto pueda ser imputable a las

autoridades, y mucho menos que se les atribuya responsabilidad por un fenómeno de la naturaleza de este tipo.

t) Un hecho grave que también quedó acreditado ante este Organismo Nacional es el de que a bordo de las embarcaciones se encontraban "pavos" o aprendices de pescadores, personas que no contaban con sus libretas de mar ni tampoco estaban registrados como miembros de la tripulación de algunos barcos, y lo peor es que algunos de estos aprendices perdieron la vida al hundirse la embarcación en la que navegaban; tal es el hecho ocurrido en el barco [REDACTED] en cuyo certificado nacional de seguridad marítima se señaló que la tripulación no debía exceder de siete elementos, incluyendo al capitán o patrón del barco, pero al comparecer los tripulantes sobrevivientes de este navío ante las autoridades de la Capitanía de Puerto de Altata, señalaron que con motivo del hundimiento del barco tres personas salvaron la vida y seis fallecieron, entre ellos tres aprendices de marinerero: [REDACTED]  
[REDACTED]

Si bien es cierto que la autoridad debe cerciorarse de que al momento en que salen las naves la tripulación que lleven debe ser la especificada en su orden de salida, también lo es que conforme a lo dispuesto por el artículo 23, párrafo segundo, de la Ley de Navegación, es obligación de los propietarios o navieros vigilar que el personal a su servicio cumpla con las disposiciones de la Ley. Esta disposición a la letra señala:

El número de tripulantes de una embarcación y su capacitación deberá ser tal que garantice la seguridad de la navegación y de la embarcación. Para ello, los tripulantes deberán acreditar su capacidad técnica o práctica, mediante el documento que los identifique como personal de la marina mercante mexicana, de conformidad con el reglamento respectivo, estableciéndose en éste los requisitos para desempeñar las distintas categorías, en los términos del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar.

Los propietarios o navieros están obligados a vigilar que el personal a su servicio cumpla con lo previsto en el párrafo anterior, siendo solidariamente responsables por la infracción a este precepto, con quienes tengan a su cargo la responsabilidad directa de la navegación, incluyendo al personal subalterno.

Por lo anterior, la obligación de que toda la tripulación de las naves cuente con su libreta de mar es compartida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con los navieros o propietarios de las embarcaciones, quienes debían cerciorarse

de que el capitán o patrón del barco no tuviera entre los miembros de su tripulación a personas que aún no se consideraban aptos para trabajar en la mar.

En consecuencia, deben establecerse los programas y mecanismos necesarios tendientes a verificar que ninguna de las embarcaciones salga de puerto con aprendices o "pavos", pues es por su propia seguridad, sensibilizando a los patronos o capitanes de naves, así como a los navieros o propietarios de las mismas, a fin de que se cercioren personalmente de que en sus embarcaciones no se cometen estas irregularidades a la Ley de Navegación, teniendo en cuenta que deben rendir un informe a la autoridad portuaria en el que proporcionen un listado de la tripulación del barco, pues esta obligación la impone el artículo 44, párrafo tercero, de la Ley de Navegación, que a la letra dice:

El naviero estará obligado a dar aviso de la entrada y salida, cada vez que lo hagan al amparo del despacho vigente, debiendo informar por escrito a la autoridad marítima de la lista de tripulación, personal pesquero, rumbo y áreas probables donde vaya a efectuar la pesca.

Asimismo, en virtud del alto número de personas que fallecieron con motivo del huracán "Ismael", la Secretaría de Comunicaciones y Transportes debe ser más rigurosa al otorgar las libretas de mar, a fin de que los pescadores que la obtengan cuenten con los conocimientos necesarios y tengan una mayor oportunidad para poder sobrevivir en el mar, en una situación similar a la ocasionada por un ciclón.

Es oportuno mencionar que en el convenio del 1 de junio de 1996, en el que se concertaron acciones tendientes a mejorar la seguridad de la vida humana en el mar, se hace mención a los "pescadores y ayudantes", a quienes se impartirán los cursos de sobrevivencia en el mar, es decir, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Medio Ambiente; Recursos Naturales y Pesca, así como las organizaciones pesqueras están tomando en cuenta a los "pavos", aprendices o ayudantes de pescador, para que se les brinden los cursos de sobrevivencia, así como que sean tomados en cuenta para que se les proporcionen seguridad social y el seguro de vida, pero es indispensable que se encuentre un sistema adecuado de supervisión para evitar que los "pavos" aborden las embarcaciones y, en caso contrario, se finquen las responsabilidades que procedan.

g) Este Organismo Nacional estima que la información meteorológica que emitieron las Capitanías de Puerto de Altata y Mazatlán fue deficiente, pues no se contaba con el equipo de radiocomunicación adecuado para prestar el servicio en forma adecuada, pues, como ya se dijo, se carecía de los radios de banda marina

para poder transmitir la información sobre la evolución del huracán "Ismael"; sin embargo, los capitanes de puerto, dentro del alcance de los recursos con que contaban, dieron la información sobre la evolución del meteoro a las sociedades cooperativas y a las empresas navieras, quienes a su vez transmitieron por sus propios medios la información meteorológica, lo que evitó que la tragedia fuera mayor a la que se presentó, pues un hecho muy significativo para este Organismo Nacional es la información brindada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que señaló que de 1,025 embarcaciones que se despacharon el 10 de septiembre de 1995 para la pesca, tan sólo 21 resultaron hundidas, cuatro varadas y 26 rescatadas, esto es, un total de 51 naves que resultaron siniestradas.

De lo antes señalado se deduce que, efectivamente, la flota pesquera fue informada de la evolución que presentaba el huracán "Ismael", pues recibió la información de las Capitanías de Puerto, de la radio costera de Petróleos Mexicanos, de las sociedades cooperativas y de las empresas navieras; estas dos últimas emitían sus mensajes por medio de radio de banda marina, o bien, por medio de teléfonos celulares, pues de haberse atendido la información meteorológica emitida únicamente por las Capitanías de Puerto de Altata y Mazatlán, el evento hubiese causado la pérdida de un mayor número de vidas humanas

h) Por otra parte, es necesario que las Capitanías de Puerto lleven un control preciso sobre los mensajes que difunden a los barcos que se encuentran en altamar, pues como ya se señaló en el cuerpo del presente documento, las Capitanías de Puerto de Mazatlán, Altata y Topolobampo no cuentan con una bitácora en la que se anotaran los comunicados que emitieron los días del 12 al 15 de septiembre de 1995, y para casos como éste resulta importante llevar un registro a fin de estar en aptitud de determinar la fecha y hora en la cual se emiten los mensajes meteorológicos, pues la finalidad para el personal de las Capitanías de Puerto y para cualquier otra persona sería la de tener la certeza de saber a qué hora y día se transmitieron los mensajes.

Además, por la falta de bitácoras, no se pudo precisar si se emitieron reportes meteorológicos entre las 01:00 y las 08:00 horas del 14 de septiembre de 1995; sin embargo, se infiere que cada tres horas se retransmitieron los reportes emitidos por el Servicio Meteorológico Nacional, pues la mayor parte de la flota camaronera del Océano Pacífico se resguardó en algún puerto.

i) De la información rendida por el Servicio Meteorológico Nacional y por la Dirección General de Protección Civil, se desprende que ambas autoridades actuaron dentro del marco legal de su competencia al emitir sus reportes sobre la



evolución del huracán "Ismael", pues desde el momento en que este fenómeno apareció como depresión tropical el 12 de septiembre de 1995, el Servicio Meteorológico Nacional emitió el informe meteorológico número 509 a las 08:00 horas, en cuyo pronóstico señaló que se intensificaría.

El mismo 12 de septiembre, a las 22:00 horas, se emitió el aviso número 1 en el cual se señaló que la depresión tropical número 10 se había intensificado, por lo que se convirtió en tormenta tropical a la cual se le asignó el nombre de "Ismael", se indicó como pronóstico que esa tormenta tropical continuaría incrementándose gradualmente, indicando su posible localización en las próximas horas, así como indicó la velocidad del viento y el radio de afectación que provocaría.

El Servicio Meteorológico emitió, el 13 de septiembre, los avisos 2, 3, 4 Y 5, este último, emitido a las 22:00 horas, advirtió ya una alerta sobre la posible zona de afectación de la tormenta tropical. A su vez, la Dirección General de Protección Civil de la Secretaría de Gobernación emitió dos avisos sobre la tormenta tropical con recomendaciones de precaución a la navegación aérea y marítima.

El 14 de septiembre, a las 01:00 horas, la tormenta tropical "Ismael" alcanzó la calidad de huracán, desplazándose a una velocidad de 30 kilómetros por hora hacia el norte, al [mal del día. Los vientos sostenidos alcanzaron velocidades de 123 kilómetros por hora y se reportaron olas menores de cuatro metros de altura. Ese día, el servicio meteorológico emitió los avisos de alerta y advertencias 6,7,8,9,10,11,12 Y 13, señalando las características, efectos y alcances del huracán.

La Dirección General de Protección Civil emitió tres alarmas de huracán y advirtió que debían tomarse precauciones para la navegación aérea y la marítima.

El 14 de septiembre, las Capitanías de Mazatlán y Topolobampo, a partir de las 08:00 y 09:00 horas, respectivamente, cerraron los puertos a la navegación, en virtud de los reportes meteorológicos.

El 15 de septiembre, el servicio meteorológico emitió los reportes 14, 15, 16, 17 y 18 con alertas por efectos del huracán "Ismael"; asimismo, la Dirección General de Protección Civil emitió una alarma por efectos del huracán y señaló que debían tomarse precauciones en la navegación aérea y marítima.

Por todas las evidencias antes señaladas, este Organismo Nacional considera que los reportes emitidos por el Servicio Meteorológico Nacional y por la Dirección

General de Protección Civil fueron adecuados y apegados a la evolución que estaba teniendo el fenómeno natural.

Asimismo, es importante destacar que el principal motivo de queja se refiere a que los pronósticos fueron malos, pues no ocurría lo que estaban señalando; sin embargo, se estima que estas predicciones fueron adecuadas, ya que se trató de indicar el curso y velocidad del fenómeno natural; pero como lo refirió el [REDACTED], es difícil pronosticar la evolución de un huracán con toda precisión, ya que no existen medios en el mundo con los cuales se pueda predecir con exactitud la dirección y velocidad que pueden alcanzar en las próximas horas. Cabe precisar que el huracán "Ismael", según la opinión de servidores públicos, pescadores y el perito en ciencias atmosféricas, adoptó un comportamiento inusitado, toda vez que su evolución fue demasiado rápida al convertirse de depresión tropical en tormenta tropical y después en huracán, en comparación con fenómenos que se habían presentado con anterioridad, pues si bien es cierto que no existe una constante en el comportamiento de un huracán, en el presente caso sorprendió su desenvolvimiento, en el que alcanzó velocidades de desplazamiento no vistas con anterioridad.

Por ello, los capitanes de los barcos que se encontraban en el mar trabajando en la captura de especies, debieron tomar todas las precauciones necesarias a fin de afrontar las fuerzas de la naturaleza, pues los avisos emitidos por las autoridades debieron ser suficientes para que todos los barcos regresaran en buenas condiciones a cualquiera de los puertos.

j) Un hecho muy significativo para este Organismo Nacional lo representa el que de 1,025 embarcaciones que se despacharon de puertos, vía pesca, únicamente resultaron afectadas 51 embarcaciones, es decir, la mayor parte de la flota pesquera no resultó afectada en forma grave, toda vez que se puso a resguardo a tiempo, al tener conocimiento de la magnitud de la tempestad y no esperó a que el pronóstico resultara acertado.

Es importante señalar que de algunos testimonios recabados por este Organismo Nacional de Derechos Humanos, se desprende que los capitanes de embarcaciones, al tener conocimiento del huracán, regresaron desde el 13 de septiembre de 1995 a puerto, y que durante su regreso señalaban a compañeros suyos que estaban capturando camarón que debían regresar, recibiendo en respuesta una negativa al señalar que únicamente se "echarían el último lance" antes de regresar, hechos que deben ser investigados por las Capitanías de Puerto en términos de lo dispuesto por el artículo 136 de la Ley de Navegación, toda vez que se puso en peligro la vida de varios tripulantes de embarcaciones,

además de que se violaron las disposiciones de la materia, todo por tratar de obtener la mejor captura de camarón. La disposición legal señalada establece:

Para la imposición de las sanciones previstas en esta ley, la Secretaría deberá oír previamente al interesado y tomar en cuenta la gravedad de la infracción y los daños causados, para lo cual observará el siguiente procedimiento:

I. La Secretaría le hará saber las presuntas infracciones, concediéndole un plazo de 15 días hábiles para que presente pruebas y defensas; y manifieste por escrito lo que a derecho convenga; y

II. Presentadas las pruebas y defensas o vencido el plazo señalado en la fracción anterior sin que se hubiesen presentado, la Secretaría dictará la resolución que corresponda, en un plazo no mayor de 30 días hábiles.

Asimismo, es importante señalar también que en algunas ocasiones las embarcaciones no pudieron regresar con la debida premura a puerto por alguna de las siguientes causas: porque los motores de las naves fallaron; se quedaron trabajando por más tiempo del prudente; el huracán adoptó velocidades mayores a las que podían alcanzar las naves en su regreso a puerto; no se enteraron de la gravedad del problema pues sus equipos de radiocomunicación no funcionaron, lo cual debe ser motivo de investigación por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pues indica que el equipo con el que contaban era defectuoso.

Es conveniente señalar que el [REDACTED] propuso que el Servicio Meteorológico Nacional modificara su sistema de Aviso-Alerta durante las etapas de una perturbación tropical en el caso de México, haciéndolo aún más preventivo que la práctica internacional, pues así se darían reportes de alerta cada tres horas al presentarse una tormenta tropical, que continuarían al transformarse en huracán, dándose así un mejor seguimiento a la evolución de estas perturbaciones y se emitiría una mayor cantidad de alertas que serían recibidas con anticipación por las embarcaciones que se encontraran en altamar.

k) En relación con las actividades desarrolladas por diferentes personas a fin de salvar a los tripulantes que se encontraban en el interior del barco [REDACTED] esta Comisión Nacional estima que esas labores deben ser objeto de una investigación exhaustiva, en virtud de que con motivo del pretendido rescate fallecieron dos personas que estaban con vida en el barco "pantoqueado".

La Secretaría de Marina, al dar respuesta a las solicitudes de información que le fueron requeridas, señaló que la actividad desplegada por algunos de sus elementos que intervinieron en este hecho se constriñó exclusivamente a prestar apoyo a la Capitanía de Puerto de Petróleos Mexicanos, organismo que era el directamente obligado a realizar el rescate; sin embargo, Petróleos Mexicanos, al rendir el informe que le fue requerido, señaló que las actividades de rescate de las personas que se encontraban en el interior del barco [REDACTED] fueron coordinadas por elementos de la Secretaría de Marina, quienes tomaron a su cargo las labores y dirigieron las operaciones de rescate.

Asimismo, existe la imputación directa de testigos presenciales de los hechos, quienes señalaron en forma directa que los elementos de la Secretaría de Marina fueron quienes coordinaron las actividades de rescate de los naufragos, y que el método empleado no fue el idóneo, pues la perforación del casco de la nave produjo que se rompiera la burbuja de aire que mantenía a flote el barco, ocasionando que se fuera a pique.

También señalaron que el procedimiento que debió emplearse fue el de asegurar debidamente el barco y entonces romper o perforar todo lo que se quisiera, pero por debajo del barco, a fin de que no se perdiera la flotabilidad de la embarcación o se hundiera, y tratar de rescatar a las personas que se encontraban con vida en el interior de la embarcación.

Por todo ello, este Organismo Nacional estima que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes debe llevar a cabo una investigación minuciosa de los hechos, a fin de determinar si el método empleado para tratar de rescatar a las personas que se encontraban en el interior del barco era el idóneo y, en su caso, proceder conforme a Derecho.

De igual manera, la Secretaría de Marina debe iniciar un procedimiento de investigación administrativa para deslindar las responsabilidades de las personas que tuvieron a su cargo las labores de rescate de las personas que se encontraban en el interior de la nave "pantoqueada" frente al muelle de Petróleos Mexicanos, imponiendo las sanciones que legalmente correspondan, pues como ya se señaló, existe la imputación directa de diferentes personas en el sentido de que el fue personal de la Armada de México que tuvo a su cargo las acciones de rescate, además de lo señalado por Petróleos Mexicanos.

l) Por otra parte, ante este Organismo Nacional quedó acreditado que servidores públicos de la Secretaría de Marina fueron omisos en prestar auxilio a naufragos que se encontraban en el mar; tal es el caso de tres personas que fueron

rescatadas por los tripulantes de la la embarcación [REDACTED] quienes, según manifestó uno de sus navegantes, se comunicaron con tripulantes de una embarcación de la Armada de México, los cuales le señalaron que acudirían después a rescatar a los náufragos; que después de insistir, la nave de la Armada se trasladó al sitio donde se encontraban las tres personas y a éstos les dijeron que después regresarían, por lo que los tripulantes de la nave [REDACTED] decidieron acudir en auxilio de los pescadores que se encontraban en la baliza.

Cabe destacar que en el informe rendido por la Secretaría de Marina se señaló que en virtud de las condiciones que imperaban en la zona, no pudieron prestar auxilio a los náufragos, por lo que pidieron apoyo al buque camaronero [REDACTED] el cual, por sus características, sí podía prestar auxilio, sin aducir los impedimentos específicos que tenía para no realizar dicho rescate, o bien, qué acciones realizaron para salvar la vida de esas personas.

En virtud de lo anterior, existen dos versiones que se contraponen en cuanto a la forma en que sucedieron los hechos; sin embargo, este Organismo Nacional se percató de la declaración rendida por el señor [REDACTED], tripulante de la embarcación [REDACTED] quien dentro de la averiguación previa [REDACTED] radicada ante el agente del Ministerio Público de [REDACTED], señaló que él, en compañía de otras personas, se encontraba sobre una baliza, y que al pasar por el lugar una embarcación denominada [REDACTED] le hicieron señas, las cuales tuvieron el efecto de que aproximadamente a los 20 minutos se aproximara una fragata de la Armada de México, cuyos tripulantes les indicaron mediante altavoces que después regresarían por ellos, para después retirarse del lugar; que pasada media hora regresó por ellos el barco [REDACTED]

Por lo anterior, se estima que los elementos de la Secretaría de Marina no prestaron auxilio a personas que lo necesitaban, pues se encontraban sobre una baliza, teniendo que luchar por varias horas contra las olas producidas por el paso del huracán "Ismael", incumpliendo con su conducta lo dispuesto por el artículo 2, fracción V, de la Ley Orgánica de la Armada de México, que a la letra dice: "son funciones de la Armada de México: [...] V. Efectuar operaciones de rescate y salvamento en la mar y en general, en aguas nacionales; [...]"

Lo anterior no es óbice para que, de acuerdo a las disposiciones legales que regulan la actuación de la Armada de México, de encontrarse infracción a las normas jurídicas que la rigen, por parte de personal adscrito a la Zona de afectación del huracán "Ismael", se impongan las sanciones que procedan conforme a Derecho.

m) En relación con la inquietud de los quejosos, en el sentido de que las embarcaciones hundidas pueden provocar graves daños ecológicos por el combustible que se encuentra en su interior, este Organismo Nacional estima que dicha preocupación es fundada pues las embarcaciones que salieron del puerto de Topolobampo el 10 de septiembre de 1995, despachados vía pesca, tenían llenos los tanques de combustible para permanecer aproximadamente 30 días en altamar, en tanto que el percance que sufrieron se suscitó el 14 de septiembre, esto es, tan sólo gastaron el carburante correspondiente a cuatro días, por lo que deben tener en su interior una gran cantidad de combustible.

En tales condiciones, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en coordinación con la Secretaría de Marina, debe realizar los trabajos tendientes a recuperar el combustible que esas naves tienen en su interior, a fin de evitar en lo posible daños ecológicos que pueda producir el hidrocarburo. Lo anterior tiene su fundamento en lo dispuesto por el artículo 86 de la Ley de Navegación, que dice:

En las aguas de jurisdicción mexicana, la Secretaría (de Comunicaciones y Transportes) 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 (de Comunicaciones y Transportes) se podrá coordinar con la de Marina.

La Secretaría de Marina hará cumplir en 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.

En tales condiciones, deberán hacerse los estudios técnicos necesarios a fin de que se determine la factibilidad de recuperar el combustible que los barcos dañados tienen en su interior y, en su caso, que se analice el impacto ambiental que podría provocar el derrame de dicho hidrocarburo de no ser recuperado.

Asimismo, es importante destacar lo señalado por la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, en el sentido de que a la Secretaría de Marina le corresponde aplicar el Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias al Mar, así como coordinar y ejecutar las medidas que deben tomarse para remediar los

vertimientos de combustible de las embarcaciones que fueron hundidas y varadas, ya que esta dependencia es la responsable de combatir cualquier tipo de contaminación por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en las costas, mar territorial y zona económica exclusiva.

n) La inquietud de los quejosos en el sentido de que el farallón de Topolobampo se convierta en zona de reserva ecológica, fue expuesta a la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, la cual señaló que no era posible otorgarle tal categoría a dicha zona, criadero natural de lobos marinos, por tener una superficie relativamente pequeña y no contener una gran variedad de ecosistemas; por ello se consideró que la categoría más apropiada para la protección de la zona podría ser la de monumento natural, para lo cual se requiere la realización de los estudios previos que sustenten la expedición de la misma; que en cuanto a la protección de los lobos marinos, la autoridad señaló que dicha especie actualmente se encuentra bajo protección especial, en los términos de la Norma Oficial Mexicana NOM-059- ECOL-1994 y del artículo 254 bis del Código Penal para el Distrito Federal en materia del fuero común y para toda la República en materia del fuero federal. Esta disposición jurídica señala:

Quienes de manera intencional capturen, dañen gravemente o priven de la vida a mamíferos o quelonios marinos, o recolecten o comercialicen en cualquier forma sus productos sin autorización, en su caso, de la autoridad competente, se les impondrá pena de seis meses a tres años de prisión.

Se les impondrá la misma pena señalada en el párrafo anterior, a quienes capturen intencionalmente especies acuáticas declaradas en veda, sin autorización, en su caso, de la autoridad competente.

Lo anterior se aplicará sin perjuicio de las sanciones administrativas correspondientes.

En tal virtud, a fin de que el farallón de Topolobampo pueda ser declarado monumento natural para su protección por parte de las autoridades federales, primeramente deben llevarse a cabo los procedimientos correspondientes en los que, en su momento, se declare procedente su protección.

ñ) Por lo que se refiere a que resultaron afectadas 47 mil hectáreas de cultivos por el paso del huracán, este hecho resulta cierto; sin embargo, la humedad que a su paso dejó el meteoro fue de un mayor beneficio, pues así lo señaló la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, al enumerar los daños ocasionados

por el huracán, siendo los siguientes: los cultivos afectados abarcan 22,495 hectáreas: 9,800 dañadas totalmente y 12,695 con daño parcial.

En la zona de Guasave se afectaron industrias, bodegas y laboratorios.

En cuanto a los daños del sector pecuario, fueron principalmente granjas avícolas, explotaciones de traspatio y el criadero de abejas reina de Guasave, además de daños a siete bordos de abrevadero.

Por otra parte, el ingeniero Lauro Díaz Castro, delegado de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural en el Estado de Sinaloa, refirió que el huracán 'Ismael' generó beneficios al sector agropecuario, pues en las zonas de riego la aportación de agua a las presas permitirá sembrar una superficie adicional de 90,000 hectáreas.

Asimismo, manifestó que en la zona de temporal se estima que las lluvias generalizadas originarán incrementos de 150 a 200 kg/ha de maíz y sorgo.

o) La celebración del evento deportivo denominado "Nauticopa Marlboro 95", llevado a cabo los días 16 y 17 de septiembre de 1995, no entorpeció las labores de rescate que se estaban llevando a cabo dentro del puerto de Topolobampo, pues así lo refirieron las autoridades de la Sindicatura de ese puerto, quienes señalaron que el área en la que se celebraba el evento estaba debidamente señalada, por lo que no existió la interferencia a que se hizo alusión.

Por otra parte este Organismo Nacional considera que la celebración de ese certamen deportivo debió ser suspendido, en virtud del duelo que se estaba viviendo en el puerto de Topolobampo, pues era uno de los sitios donde se estaban concentrando los cuerpos de pescadores fallecidos con motivo del huracán; sin embargo, esta cuestión es de índole moral, que en su caso debió ser tomada en cuenta por las autoridades municipales, y quienes debieron hablar con los organizadores del evento y explicarles el motivo de la posible suspensión, pero no se hizo, sin que por tal motivo este Organismo Nacional considere que existió violación a Derechos Humanos.

p) Por último, es oportuno hacer un recuento de las víctimas y daños ocasionados por el huracán "Ismael", siendo éste el siguiente:

i) Personas fallecidas, desaparecidas y afectadas:

-59 personas fallecidas: 48 identificadas y 11 no identificadas .



-27 personas desaparecidas.

-25,510 personas afectadas en los municipios de Guasave, Ahome y El Fuerte del Estado de Sinaloa.

ii) Sistema hidráulico afectado en el Estado de Sinaloa: -217 kilómetros de canales afectados. -Sistema de agua potable:

14 pueblos sin servicio (El Fuerte).

19 comunidades sin servicio, 30,804 personas afectadas (Sinaloa).

177 sistemas suspendidos (Guasave, El Fuerte, Sinaloa y Ahome).

185 kilómetros de líneas de distribución de agua potable dañadas (Guasave, El Fuerte, Sinaloa y Ahome).

-195 kilómetros de drenes dañados (Guasave, El Fuerte, Sinaloa y Ahome).

-Inundaciones en 14 poblados.

-Rompimiento de 20 metros de la cortina de la presa de Jecolua, El Fuerte.

iii) Daños en la agricultura, avicultura, porcicultura y ganadería:

-9,432 hectáreas dañadas totalmente.

-8,412 hectáreas dañadas parcialmente.

-Daños en la avicultura por \$1 '755,000.00 en Ahome.

-Pérdida de 12,500 aves y daños en la infraestructura en Guasave.

-Pérdida de 593 cabezas de ganado vacuno y 20 de ganado caprino en El Fuerte.

iv) Daños en viviendas:

-Ahome

Viviendas dañadas totalmente: 847

Viviendas dañadas parcialmente: 2,414

Total de viviendas dañadas: 3,261

-El Fuerte:

Viviendas dañadas totalmente: 84

Viviendas dañadas parcialmente: 570

Total de viviendas dañadas: 654

-Sinaloa de Leyva:

Viviendas dañadas totalmente: 130

Viviendas dañadas parcialmente: 223

Total de viviendas dañadas: 353

-Guasave:

Viviendas dañadas totalmente: 0

Viviendas dañadas parcialmente: 603

Total de viviendas dañadas: 603

Viviendas dañadas totalmente

en los cuatro municipios: 1,057

Viviendas dañadas parcialmente

en los cuatro municipios: 3,814

Total de viviendas dañadas en el Estado de Sinaloa: 4,871

Asimismo, el Gobierno del Estado de Sinaloa informó que se destinaron 300 mil pesos para apoyo de gastos funerarios, 700 mil pesos para el programa emergente de empleo temporal, 500 mil pesos para la rehabilitación del sistema de agua potable en los cuatro municipios afectados; se aprobaron 500 mil pesos para red de agua potable en zonas rurales, un millón de pesos para asistencia social y servicios comunitarios, 180 mil pesos para vivienda progresiva y un millón, 820 mil pesos para el programa de vivienda digna.

v) Red estatal, vecinal y rural afectada:

-351 kilómetros de la red estatal.

-474 kilómetros de la red vecinal.

-132 kilómetros de la red rural.

vi) Daños en las embarcaciones:

-21 embarcaciones hundidas.

-7 varadas.

-42 que resultaron afectadas pero se encuentran ya en servicio.

vii) Se vieron afectados tres puentes: Canal SARH, El Guayparime y El Estero.

viii) Vías ferroviarias afectadas por deslaves en la división Sinaloa y en la Sierra Tarahumara, daños estimados en \$1 '800,000.00.

ix) Daños en la infraestructura portuaria por \$13,500.00 en señalamientos y \$195,000.00 en la Administración Portuaria Integrada.

x) Daños en el sistema eléctrico:

-18 circuitos urbanos fuera de servicio.

-3 circuitos urbanos seccionados.

-25 circuitos rurales fuera de servicio.

-5 circuitos rurales seccionados.

-551 sectores de baja tensión.

-250 postes caídos.

-450 tramos de línea media tensión dañados.

-50 transformadores dañados.

-65,000 usuarios urbanos afectados.

-38,000 usuarios rurales afectados.

-332 poblaciones rurales sin servicio.

-1 ciudad sin servicio.

xi) Daños a escuelas, distribuidos en ventanas, cristales, techos y cercas.

De acuerdo con todo lo expuesto, esta Comisión Nacional de Derechos Humanos formula respetuosamente a ustedes, señora Secretaria de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, señor Secretario de Comunicaciones y Transportes, y señor Secretario de Marina, las siguientes:

## **V. RECOMENDACIONES**

A usted, Secretaria de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca:

PRIMERA. Se sirva girar sus instrucciones a fin de que el Instituto Nacional de Ecología realice los trabajos necesarios para que se prevea la posibilidad de que el farallón de Topolobampo, criadero natural de lobos marinos, sea considerado monumento natural.

SEGUNDA. Se sirva girar sus instrucciones al personal del Servicio Meteorológico Nacional, a fin de que se prevea la posibilidad de que las clasificaciones de A viso-Alerta sean modificados, para que desde el momento en que se presente una tormenta tropical se emita la alerta, se pueda estar en aptitud de emitir un mayor número de boletines y se les dé a éstos un mejor seguimiento.

A usted, Secretario de Comunicaciones y Transportes:

TERCERA. Se sirva girar sus instrucciones a fin de que le revisen todos los sistemas de radiocomunicación existentes en las Capitanías de Puerto del país, para que este servicio se preste en condiciones óptimas en casos de emergencia, como el acontecido por causa del huracán "Ismael", y, en su caso, se proporcione a las Capitanías de Puerto los instrumentos idóneos necesarios para llevar a cabo un servicio oportuno, proporcionándoles, además, equipo de fax y de cómputo para que, vía modem, reciban el reporte meteorológico que emita esa Secretaría, con objeto de que la información que reciban sea completa y oportuna.

CUARTA. Se sirva girar sus instrucciones al personal correspondiente, a fin de que los cursos de capacitación que se imparten a los pescadores se brinden con

mayor frecuencia, a la vez que se incluya en sus programas la forma de interpretación de los reportes meteorológicos.

QUINTA. Se sirva girar sus instrucciones a todas las Capitanías de Puerto en el país, a fin de que los encargados de extender los despachos a las naves, verifiquen que no vayan a bordo de las embarcaciones personas que tengan funciones de tripulantes sin que efectivamente lo sean o que no cuenten con la libreta de mar correspondiente. En su caso, establecer los programas de verificación para que se cumplan en forma estricta las disposiciones contenidas en la Ley de Navegación, y elaborar los esquemas necesarios tendientes a concientizar a los capitanes de barco y a los representantes de las sociedades cooperativas y armadores, de la responsabilidad que representa el llevar a bordo de las embarcaciones a "pavos" o aprendices, pues por su inexperiencia corren riesgos dentro de la actividad que desarrollan las embarcaciones en altamar, iniciando en todo caso la investigación administrativa que regula el artículo 138 de la Ley de Navegación, a fin de imponer las sanciones que legalmente correspondan a quienes permitieron que en las naves que partieron, vía la pesca, el 10 de septiembre de 1995, se embarcaran "pavos" o aprendices.

SEXTA. Se sirva girar sus instrucciones a las Capitanías de Puerto del país, a fin de que se tome la medida de que los reportes y avisos que emitan por radio se inscriban en una bitácora, toda vez que con esta medida se tiene la seguridad de que se han emitido los avisos correspondientes, en caso de que haya cambio de personal, en un momento determinado.

SÉPTIMA. Se sirva girar sus instrucciones al personal encargado de realizar las inspecciones de seguridad marítima a las embarcaciones que solicitan autorización para hacerse a la mar, para que se hagan más estrictos los procedimientos de revisión, en los que se exija a los propietarios de las embarcaciones que cuenten con equipo de radiocomunicación idóneo para recibir los reportes meteorológicos o para enviar mensajes en caso de que requieran auxilio, y que las embarcaciones cuenten con los equipos necesarios de seguridad, a la par de que las naves se encuentren en buenas condiciones de navegación, impidiendo, en su caso, la salida de embarcaciones que no cumplan con las medidas de seguridad impuestas por la ley, realizando un inventario del equipo de seguridad y radiocomunicación con que cuenten.

OCTAVA. Se sirva girar sus instrucciones al personal encargado de verificar los señalamientos marítimos, a fin de que se actualicen los existentes en los canales de acceso a los puertos del país, esto con objeto de que en caso de presentarse fenómenos naturales como el huracán "Ismael", los navegantes estén en aptitud

de internarse a resguardo en forma segura, actualizando en todo caso el sistema de señalamiento con el equipo que brinde las mejores opciones de visibilidad. Asimismo, es oportuno que esa Secretaría realice un estudio sobre los refugios naturales que señalaron algunos pescadores, y además de los de Altata y Perihuate se tomen en cuenta Dautillos y Boca del Río, Sinaloa, A fin de que si se consideran refugios adecuados se realicen las adecuaciones de señalización correspondientes, puedan ser habilitados como puertos y sean utilizados en su oportunidad en forma segura.

NOVENA. Se sirva girar sus instrucciones a fin de que se defina una estrategia para concientizar a los patrones de embarcaciones y a los propietarios de las mismas, en el sentido de que tienen una responsabilidad compartida con esa Secretaría en materia de seguridad marítima, y se obtenga como resultado la adopción de las medidas de seguridad y revisión de las embarcaciones a la par que la autoridad, dando seguimiento en todo caso a los convenios firmados con representantes de las organizaciones pesqueras.

A usted, Secretario de Marina:

DÉCIMA. Se sirva girar sus instrucciones a la Contraloría Interna de esa dependencia, a fin de que se inicie un procedimiento de investigación administrativa en contra del personal de la patrulla P-IO "██████████" por omitir prestar auxilio a los náufragos que lo solicitaron cuando se encontraban en una baliza cerca del puerto de Topolobampo, omisión que se señaló en el cuerpo del presente documento, imponiendo las sanciones que legalmente correspondan.

DECIMOPRIMERA. Se sirva girar sus instrucciones a la Contraloría Interna de esa dependencia, a fin de que se inicie un procedimiento de investigación respecto del personal de la Armada de México que intervino en las labores de rescate de las personas que se encontraban en el interior de la nave "pantoqueada" ██████████ imponiendo las sanciones que legalmente correspondan. En el supuesto de que de la investigación administrativa se aprecie la comisión de algún ilícito penal, se dé vista al agente del Ministerio Público Federal a fin de que ejercite las facultades investigadoras que le son inherentes.

Lo anterior con independencia de que esa Secretaría, de acuerdo con sus atribuciones, identifique responsabilidades por incumplimiento de deberes por parte de su personal, a que estén obligados por su legislación.

A ustedes, señores Secretario de Marina y Secretario de Comunicaciones y Transportes:

DECIMOSEGUNDA. Se sirvan girar sus instrucciones al personal a su cargo, a fin de que se inicien los trabajos tendientes a determinar la factibilidad de que se rescate el combustible que tienen en su interior las naves que resultaron hundidas o varadas, y se evite un posible daño ecológico.

DECIMOTERCERA. La presente Recomendación de acuerdo con lo señalado por el artículo 102, apartado B, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, tiene el carácter de pública.

De conformidad con el artículo 46, segundo párrafo, de la Ley de la Comisión Nacional de Derechos Humanos, solicito a ustedes que la respuesta sobre la aceptación de esta Recomendación, en su caso, nos sea informada dentro del término de 15 días hábiles siguientes a esta notificación.

Igualmente, con el mismo fundamento jurídico, solicito a ustedes que, en su caso, las pruebas correspondientes al cumplimiento de la Recomendación se envíen a esta Comisión Nacional dentro de un término de 15 días hábiles siguientes a la fecha en que haya concluido el plazo para informar sobre la aceptación de la Recomendación.

La falta de presentación de pruebas dará lugar a que se interprete que la presente Recomendación no fue aceptada, por lo que la Comisión Nacional de Derechos Humanos quedará en libertad de hacer pública, también, precisamente esta circunstancia.

Atentamente,

El Presidente de la Comisión Nacional

Rúbrica