



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

ACUSIA

Oficio No. COFEME/15/2388

Asunto: Se emite Dictamen Total, No Final, sobre el anteproyecto denominado **PROYECTO de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-006-SCT4-2012, Especificaciones técnicas que deben cumplir los chalecos salvavidas.**

México, D. F. a 27 de julio de 2015

LIC. RODRIGO RAMÍREZ REYES
Oficial Mayor
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Presente

Recibido
27 12:46
SCT
Oficialía Mayor

Hago referencia al anteproyecto denominado **PROYECTO de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-006-SCT4-2012, Especificaciones técnicas que deben cumplir los chalecos salvavidas**, y a su respectivo formulario de Manifestación de Impacto Regulatorio de Impacto Moderado (MIR), enviados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y recibidos en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER, el 13 de julio de 2015.

Al respecto, la COFEMER ha llevado a cabo el análisis de la información presentada por esa Secretaría, con el objeto de determinar si el anteproyecto de mérito se ubica en alguno de los supuestos previstos en el artículo 3 del Acuerdo de Calidad Regulatoria (ACR), publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 2 de febrero de 2007.

Con base en el análisis mencionado, este Órgano Desconcentrado observa que la SCT invocó los supuestos previstos en el artículo 3 del Acuerdo de Calidad Regulatoria, fracción II, "Que con la emisión de la regulación, la dependencia u organismo descentralizado cumpla con una obligación establecida en ley, así como en reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el titular del Ejecutivo Federal" y fracción III, "Que con la regulación se atiendan compromisos internacionales".

A efecto de soportar este señalamiento, esa Secretaría indicó en la MIR lo siguiente:

"La Organización Marítima Internacional es el organismo encargado de crear normas internacionales aplicables a los dispositivos de salvamento, los cuales se encuentran prescritos en el Capítulo III del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), por lo que se genera el Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS), el cual a partir del 1 de julio de 1998 tiene el carácter de obligatorio y contempla regulaciones generales de evaluación, de pruebas y aprobación de los dispositivos y medios de salvamento como: aros salvavidas, chalecos salvavidas, trajes de inmersión, trajes de protección contra la intemperie y ayudas térmicas. Es por eso que México como Estado Contratante, está obligado a tomar las medidas necesarias para dar al Código IDS plena efectividad, y así, garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, por lo que en cumplimiento con lo establecido en los artículos 1, 7, fracción I, 8 fracciones VIII y XIII, 72 de la Ley de



Navegación y Comercio Marítimos, en donde se establece que la regulación de las vías generales de comunicación por agua, la navegación, su protección y los servicios que en ellas se presente, se ejercerá a través de la Secretaría en donde la autoridad Marítima es la Marina Mercante y dentro de sus atribuciones se encuentra la de regular y vigilar que las vías generales de comunicación por agua y la navegación, cumplan con las condiciones de seguridad y señalamiento marítimo, así como inspeccionar y certificar en las embarcaciones mexicanas, en cumplimiento de los tratados Internacionales, legislación nacional, los reglamentos y las normas oficiales mexicanas en materia de seguridad y la vida humana en el mar. En acatamiento a dicho ordenamiento y toda vez que se deriva de un compromiso internacional por ser de carácter obligatorio la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM), publicó en el Diario Oficial de la Federación, el 16 de junio de 2006, la Norma Oficial Mexicana NOM-006-SCT4-2006, Especificaciones técnicas que deben de cumplir los chalecos salvavidas, en la cual se detalló técnicamente el material, dimensiones, diseño, funcionamiento, resistencia, flotabilidad, clasificación, muestreo, método de prueba y evaluación de la conformidad, con los que deben de cumplir los dispositivos de salvamento. Derivado de lo previsto en el artículo 51 párrafo tercero de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización que establece que las Normas Oficiales Mexicanas deberán ser revisadas cada cinco años a partir de la fecha de su entrada en vigor (sic), la normatividad vigente fue inscrita en el Programa Nacional de Normalización 2015 a fin de ser actualizada. Aunado a lo anterior, y como se señaló en líneas precedentes la OMI establece normas internacionales para los dispositivos de salvamento, los cuales son enmendadas y deben de ser adoptadas por tener el carácter de obligatorias, por lo que en el proceso de modificación se adoptó la Enmiendas de 2008 (MSC.272(85)) en lo que fuera aplicable a los chalecos salvavidas. Por lo que la norma vigente es modificada en cumplimiento (sic) con el periodo de revisión quinquenal, realizando las actualizaciones y modificaciones a las que está obligado México como Estado Contratante para dar cumplimiento con el compromiso internacional adquirido así como con la regulación nacional aplicable." (Énfasis añadido).

Derivado de lo anterior y una vez analizada la información enviada por esa Dependencia, en opinión de esta Comisión, se confirma que con la regulación propuesta se da cumplimiento a las fracciones II y III del artículo 3, del Acuerdo de Calidad Regulatoria, toda vez que la SCT busca actualizar la NORMA Oficial Mexicana NOM-006-SCT4-2006, Especificaciones técnicas que deben cumplir los chalecos salvavidas, publicada en el DOF, el 16 de junio del 2006, conforme a las enmiendas realizadas al Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS) del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), convenio del que México es país contratante desde el 25 de mayo de 1980. Es de destacar que la SCT, realiza la actualización y modificación de la norma con fundamento en el artículo 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), el cual señala que "las normas oficiales mexicanas deberán ser revisadas cada 5 años a partir de la fecha de su entrada en vigor"; igualmente, esta Comisión observa que la SCT da cumplimiento a lo establecido en el artículo 61-A, último párrafo¹ de la LFMN, al programarse la modificación de esta NOM en el aparatado del "Comité consultivo nacional de normalización de transporte marítimo y puertos", numeral 3 del Subcomité No. 1 Equipos, componentes

¹ A saber: "las dependencias competentes no podrán expedir normas oficiales mexicanas sobre temas no incluidos en el Programa del año de que se trate o en su suplemento, salvo los casos previstos en el artículo 48".



y materiales para buques mercantes, del Programa Nacional de Normalización 2015, publicado en el DOF, el 24 de abril del 2015.

Por consiguiente, el anteproyecto y su MIR se sujetaron al proceso de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero A de la LFPA y, de conformidad con los artículos 69-E, fracción II, 69-G, 69-H y 69-J de la LFPA, y en específico al Procedimiento de la MIR de impacto moderado establecido en el Anexo único del ACUERDO por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio denominado Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, que fue publicado en el DOF el 26 de julio de 2010; la COFEMER emite el siguiente:

Dictamen Total

I. Consideraciones Generales

De acuerdo a datos recientes de la Organización Mundial de la Salud (OMS), las muertes por ahogamiento ascienden a un total de 372,000 personas al año a nivel mundial y más del 90% de éstas suceden en países de bajos y medianos ingresos. A nivel global la mitad de las muertes por ahogamiento se registran en edades inferiores a los 25 años y en cuestión de género los hombres tienen el doble de probabilidad de morir por ahogamiento que las mujeres, asimismo en todas las regiones en el mundo se registra al ahogamiento como una de las principales diez causas de muerte y en 48 de 85 países integrantes de la OMS el ahogamiento se sitúa como una de las primeras cinco causas de muerte para edades de 1 a 14 años.

Entre las principales medidas que propone la OMS para reducir las muertes por ahogamiento se encuentran las siguientes:

1. Reducir la exposición a los peligros del tipo marítimo por medio del uso de barreras físicas estratégicas que separen a las personas del agua, particularmente cerca de sus hogares.
2. Supervisión de los adultos hacia los infantes cuando realicen actividades acuáticas.
3. Mejorar las habilidades de nado y de seguridad en el agua.
4. **Implementar requerimientos obligatorios para el uso de dispositivos personales de flotación (chalecos salvavidas).**
5. Regulaciones exhaustivas para los botes y su cumplimiento.
6. Señalización y designación de zonas marítimas de peligrosidad.
7. Rescate oportuno y medidas de resucitación por parte de salvavidas capacitados como la resucitación boca a boca y compresión torácica cuando sea necesario.
8. Supervisión de áreas recreacionales de nado.

Los dispositivos personales de flotación (DPF) también conocidos como chalecos salvavidas, son aquellos dispositivos diseñados para prevenir el ahogamiento de los usuarios en el agua al regresarlos a una posición donde su cabeza y cara permanezcan fuera del agua de manera permanente.



La evidencia existente sugiere que el uso de chalecos salvavidas es una medida altamente efectiva para la prevención del ahogamiento en los usuarios de embarcaciones recreacionales, diversos estudios han demostrado que el uso de un chaleco salvavidas apropiado puede reducir un 50% los ahogamientos en embarcaciones².

Se tienen identificadas dos principales estrategias de política pública para incrementar el uso de chalecos salvavidas³, la primera es el establecer campañas de educación y concientización para los usuarios en el uso del chaleco salvavidas y la segunda es la regulación en su uso. Se ha demostrado que las campañas educativas han tenido poca efectividad para incrementar las tasas de uso de chalecos salvavidas.

Algunos países han establecido el uso obligatorio de chalecos salvavidas y los resultados a las evaluaciones de estas políticas han sido positivos en relación a generar un incremento notable en el uso de chalecos y una disminución en los ahogamientos. **La evidencia sugiere que el uso de chalecos salvavidas apropiados es una medida muy importante para disminuir el número de muertes en los usuarios de embarcaciones y que la regulación resulta una medida de mayor efectividad que las campañas de educación y concientización.**

De conformidad con datos recopilados en Australia, Canadá, Alemania, Finlandia y los Estados Unidos⁴, el número de muertes por ahogamiento en pequeñas embarcaciones superan en una proporción significativa a los de otro tipo de embarcaciones, por ello resulta necesario regular la utilización de chalecos salvavidas en todo tipo de embarcaciones y no dejar fuera de la misma a las pequeñas embarcaciones en las cuales se registran un importante número de ahogamientos.

A nivel mundial existen regulaciones, como las de Victoria (Australia) y Mississipi (Estados Unidos)⁵ sobre el uso de chalecos salvavidas donde se exige que las embarcaciones deben contar con chalecos salvavidas apropiados a su tipo de navegación, incluyendo aquellas de uso recreacional.

En algunas Entidades Federativas de Australia y Estados Unidos se ha vuelto obligatorio el uso de chalecos salvavidas para todas las actividades marítimas y en ellos se ha registrado una notable reducción en las muertes por ahogamiento.

Un estudio reciente realizado por la Guardia Costera de los Estados Unidos evaluó los registros de riesgos de ahogamiento para usuarios y no usuarios de chalecos salvavidas y concluyó que el 50%⁶ de las muertes relacionadas al ahogamiento en embarcaciones de tipo recreacional pueden ser prevenidas por medio del uso de un chaleco salvavidas apropiado.

Por otra parte, en estudios realizados en dos Entidades Federativas de Australia para evaluar la efectividad de la regulación en el uso obligatorio de chalecos salvavidas en embarcaciones recreacionales, se tuvo como resultado que la regulación fue eficaz al incrementar de 22% a 63% el uso

² World Health Organization, World report on injury prevention, 2008.

³ World Health Organization, World report on child injury prevention, 2008

⁴ World Health Organization, Global report on drowning: preventing a leading killer, 2014.

⁵ International Life Saving Federation, Lifesaving Position Statement, 2012.

⁶ O'Connor P. National assessment of boating fatalities in Australia 1992-1998. Rozelle, NSW, National Marine Safety Committee, 2004 (http://www.nmsc.gov.au/documents/Fatal%20Report_screen.pdf, accessed 29 January 2007).



de chalecos salvavidas en embarcaciones recreacionales⁷ y reducir notablemente las muertes por ahogamiento, lo anterior considerando que en el periodo de 6 años previos a la implementación de la regulación se registraron un total de 59 muertes por ahogamiento contra un total de 16 muertes en el periodo de 5 años posterior a la implementación de la regulación⁸, lo que es muestra de que con la regulación se evitó la pérdida de un total de 43 vidas humanas en el periodo posterior a la implementación de la misma, esto representa una reducción del 73% en el número de muertes por ahogamiento.

La Organización Marítima Internacional (OMI) es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad y la protección en el transporte marítimo internacional. Dentro de los convenios pertenecientes a la OMI se encuentra el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), el cual es considerado como el más importante de todos los tratados internacionales referentes a la seguridad de las embarcaciones mercantes. El principal objetivo del convenio SOLAS es "especificar las normas mínimas para la construcción, equipamiento y funcionamiento de los barcos compatibles con su seguridad"⁹.

El capítulo III del convenio SOLAS¹⁰ reglamenta los equipos y medios de salvamento e incluye los requerimientos de seguridad necesarios para botes salvavidas, botes de rescate y chalecos salvavidas de acuerdo al tipo de embarcación. El Código Internacional de Dispositivos Salvavidas (*International Life-Saving Appliance LSA Code*) especifica los requerimientos técnicos para los dispositivos de salvamento establecidos en el capítulo III de SOLAS.

En relación con los requerimientos de seguridad en la fabricación de chalecos salvavidas, la OMI ha establecido diversas enmiendas en el marco de SOLAS, sobresalen las siguientes:

- **Enmiendas de 2006 (MSC.218 (82))** al Código IDS, Capítulos I, II, IV, V, VI y VII: Se modifica las disposiciones generales aplicables a los dispositivos de salvamento, el capítulo II dispositivos individuales de salvamento, las embarcaciones de supervivencia, botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y embarco.
- **Enmiendas de 2006 (MSC.207 (81))** Código IDS: Se modifican los apartados de Generalidades, capítulo II de los Dispositivos individuales de salvamento, Prescripciones generales aplicables a los chalecos salvavidas, Criterios para determinar la talla de los chalecos salvavidas, Chalecos salvavidas inflables: Luces de los chalecos salvavidas.
- **Enmiendas de 2008 (MSC.272 (85))** Código IDS: Enmiendas a la internacional, dispositivos de salvamento (código IDS), capítulo iv, embarcaciones de supervivencia, requisitos generales de los botes salvavidas, botes salvavidas de caída libre, capítulo v, botes de rescate.

⁷ Cassell E, Newstead S. Did compulsory wear regulations increase personal flotation device (PFD) use by boaters in small power recreational vessels? A before-after observational study conducted in Victoria, Australia. *Injury Prevention*. 2014; 2 June. doi:10.1136/injuryprev-2014-041170.

⁸ Bugeja L, Cassell E, Brodie LR, Walter SJ. Effectiveness of the 2005 compulsory personal flotation device (PFD) wearing regulations in reducing drowning deaths among recreational boaters in Victoria, Australia. *Injury Prevention*. 2014; 23 June. doi: 10.1136/injuryprev-2014-041169.

⁹ Organización Marítima Internacional, [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx)

¹⁰ Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), Suscrito el 1 de Noviembre de 1974

9



- **Enmiendas de 2010 (MSC.293 (87))** Código IDS: Modificaciones a embarcaciones de supervivencia.
- **Enmiendas de 2011 (MSC.320 (89))** Código IDS: Modificaciones a embarcaciones de supervivencia.

En su calidad de Estado contratante del Convenio SOLAS desde el 25 de mayo de 1980, México está obligado a hacer efectivas las disposiciones del mismo por medio de la promulgación de leyes, decretos, órdenes y reglamentos¹¹ que le den plena efectividad al Convenio en el ámbito y garanticen la seguridad de la vida humana en el mar.

De esta forma, el Gobierno Mexicano, en atención a las disposiciones de la OMI, emitió el 16 de junio de 2006, la Norma Oficial Mexicana NOM-006-SCT4-2006, "Especificaciones técnicas que deben cumplir los chalecos salvavidas" donde se establecieron las especificaciones técnicas y métodos de pruebas que deben cumplir los chalecos salvavidas de fabricación nacional y de importación, para su uso en embarcaciones y artefactos navales mexicanos que naveguen en aguas de jurisdicción nacional.

Además, en el Programa Nacional de Normalización de 2015¹² (PNN) se contempla la actualización de la norma NOM-006-SCT4-2006 con base en la justificación de incluir en la norma nuevos índices de flotabilidad e incluir los chalecos del tipo de ayuda a la flotación como los utilizados en actividades turísticas. En base a lo estipulado en el PNN 2015, esta inclusión a la norma posibilitará que los usuarios dispongan de chalecos acordes a la actividad que realizan y reducirá los costos de adquisición de estos en las embarcaciones lo que a su vez incrementará el cumplimiento en su uso.

Por todo lo anteriormente expuesto, el presente Dictamen tiene por objeto analizar el PROYECTO de la Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-006-SCT4-2012, Especificaciones técnicas que deben cumplir los chalecos salvavidas y su MIR, desde la perspectiva de una actualización a la NOM-006-SCT4-2006.

II. Objetivos Regulatorios y Problemática

Identificación del Problema

Derivado de la revisión quinquenal de la NOM de chalecos salvavidas emitida en el año 2006, así como de las inspecciones practicadas a las embarcaciones y artefactos navales, realizadas por la SCT a través de la Dirección General de Marina Mercante (DGMM) para verificar el cumplimiento de la norma, **la SCT detectó un bajo cumplimiento de la norma** de especificaciones técnicas que deben cumplir los chalecos salvavidas.

Según lo señalado en la MIR por la SCT, el bajo cumplimiento podría deberse a los siguientes factores:

- A. Las especificaciones técnicas de chalecos salvavidas en la norma vigente se aplican sin distinción a todas las embarcaciones; ello, aunque éstas se dediquen a distintos tipos de navegación y de actividades, por lo que *resultan excesivas para las embarcaciones que hacen viajes próximos a la costa (navegación interior y navegación de cabotaje), siendo que el riesgo es menor.*

¹¹ Resoluciones 1 y 2 de la Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio SOLAS, 27 de Noviembre de 1997.

¹² Diario Oficial de la Federación, 24 de Abril de 2015

http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5390099&fecha=24/04/2015



- B. En la norma vigente, existe un vacío regulatorio, en cuanto al tipo de chalecos salvavidas que deben usar las embarcaciones que realizan turismo náutico, esto es *la navegación con fines recreativos o deportivos, en vías navegables, con embarcaciones de recreo y deportivas.*
- C. El 1 de julio de 2010, entraron en vigor diversas enmiendas al Código IDS del Convenio Solas, en lo que se refiere a los dispositivos de salvamento, adicionando nuevos métodos de pruebas y realizando precisiones a los existentes. La SCT señala que el *Código IDS tiene carácter obligatorio* para los países contratantes, por lo que México debe realizar las modificaciones correspondientes en su legislación nacional.

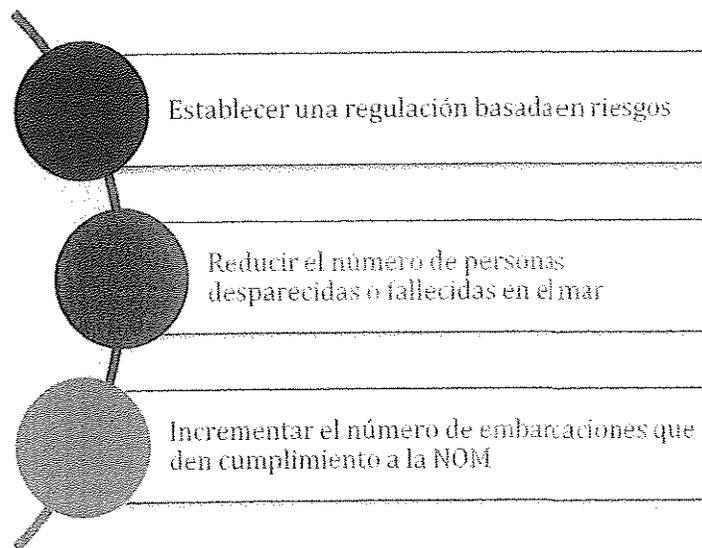
De los Objetivos Regulatorios

De conformidad con los artículos 1, 4, 7 fracción I, 8 fracciones VIII y IX, 72 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, corresponde a la SCT regular y vigilar las vías generales de comunicación por agua y la navegación, a fin de que se cumplan las condiciones de seguridad y señalamiento marítimo, que garanticen la seguridad en la navegación y la vida humana en el mar.

En este sentido, para la SCT resulta relevante: (1) *incrementar el número de embarcaciones que cuenten con un chaleco salvavidas, de acuerdo a la actividad que realizan, y (2) que los dispositivos cumplan con las especificaciones técnicas de fabricación, esto es: diseño, material, dimensiones, funcionamiento, resistencia y flotabilidad*, lo que se verifica con las pruebas que se practiquen a dichos dispositivos, y la autorización que otorgue la DGMM.

De manera específica, y según lo señalado en la MIR y en el Anexo 1, "20150710153714_38036_Anexo 1.pdf", la SCT tiene como objetivos regulatorios para la actualización de la NOM, los siguientes:

Imagen 1. Objetivos regulatorios



[Handwritten signature]



A. Establecer una regulación basada en riesgos,

“En razón de ser una norma diferenciada por que se basa en los diversos escenarios de riesgo que presentan las distintas actividades y agentes económicos, considerando la navegación en aguas interiores o de cabotaje, así como las actividad de turismo náutico y de trabajo, lo que permitirá reducir la pérdida de la vida humana en el mar.

El proyecto de regulación que se presenta considera una clasificación basada en diferentes índices de flotabilidad, determinando su uso de acuerdo al riesgo, derivado del tipo de navegación que podrá ser de altura, cabotaje e interior, por lo que, es necesario adecuar el diseño, a fin de garantizar que con dicho dispositivo el usuario flote en lo que es rescatado, y lo cual variará de acuerdo al tipo de chaleco salvavidas.

En la nueva regulación se establece un dispositivo clasificado como tipo IV (50 Newton), denominado “ayuda a la flotación”, que sólo es apto para realizar turismo náutico y actividades de trabajo, destinado para su uso por buenos nadadores o por personas que están cerca de la orilla o que cuentan con ayuda y con medios de rescate en las proximidades, con una excepción, en caso de que su uso sea en deportes náuticos de alto riesgo, por lo cual deberá contar con un chaleco salvavidas tipo II con una flotabilidad de 150 Newton, esto es con el objeto de incrementar la seguridad del turista quien es el usuario del servicio”.

B. Reducir el número de personas desaparecidas o fallecidas en el mar, por falta de uso de un chaleco salvavidas, o bien por la falta de uso de un chaleco salvavidas adecuado y/o funcional en la situación de riesgo.

“Al tratarse de una regulación basada en riegos se crean diversos escenarios en donde se contempla la falta de uso de chaleco salvavidas el cual se genera en razón de que la embarcación no tiene un dispositivo de salvamento al momento de un accidente o incidente marítimo por no cumplir con lo establecido en la ley y el otro escenarios se crea en el momento en el cual a pesar de tener un chalecos, este no sea el correcto por que se requiere que tenga un nivel de flotabilidad alto, el cual ancho por que el rescate no será inmediato por encontrarse en navegación de altura o uno de menor índice por estar en navegación interior y que tendrá un rescate próximo encontrándonos en los supuesto de funcional y adecuado.

En razón de lo anterior, y toda vez que se trata de una regulación basada en riesgos, se realizó una Matriz de Análisis de Riesgo (MAR), la cual se anexa a la presente, la cual arroja como resultado que la forma de reducir el riesgo, es generar una regulación que establezca chalecos salvavidas con diferentes índices de flotabilidad, los cuales podrán ser utilizados en navegación de altura, de cabotaje e interiores, tomando en cuenta la actividad para la cual serán utilizados, el estado del mar, la ropa que porte el usuario, así como el tiempo en el cual podrá ser rescatado”.

C. “Incrementar el número de embarcaciones que den cabal cumplimiento a las especificaciones técnicas establecidas en la NOM,



"mediante el diseño de una regulación diferenciada, que permita resguardar la seguridad de las personas en el mar, al mismo tiempo que facilitar el cumplimiento de la NOM según el nivel de riesgo a los que se enfrentan las embarcaciones. Lo anterior, derivado de que en los últimos años, se identificó un bajo cumplimiento de la NOM, en razón de que el dispositivo que la regulación actual contempla resultan ser excesivos para las actividades o servicios que se realizan en la navegación interior y de cabotaje, además es las actividades relacionadas con turismo náutico y de trabajo, por falta de uso de un chaleco salvavidas adecuado y funcional en una situación de riesgo.

La nueva regulación establece de manera específica el uso de los chalecos salvavidas, tomando en cuenta la actividad de turismo náutico y de trabajo, en donde se consideran los riesgos que implica la realización de las diversas actividades y el tipo de navegación en la que se realiza, aunado a que el mayor número de embarcaciones, navegan en aguas interiores".

Dado lo anterior, la COFEMER concuerda con los objetivos manifestados por la SCT en relación con la actualización de la Norma, y particularmente en que ésta se realice considerando el desarrollo de una regulación diferenciada, conforme al riesgo que enfrentan las embarcaciones, según el tipo de navegación y de actividad que realizan.

La regulación basada en riesgos es una herramienta que permite determinar si una actividad debe o no ser regulada, así como el nivel de medidas preventivas que las empresas u otras personas deben tomar "basado en el riesgo".

La regulación basada en riesgos mejora la capacidad de los reguladores para identificar los riesgos de manera correcta y responder a estos más eficientemente, al focalizar los recursos hacia los riesgos más elevados y destinarlos en la misma cuantía a aquellos riesgos de tipo similar. Este tipo de regulación genera beneficios en la sociedad al hacer eficiente el uso de los recursos públicos lo que se traduce en una reducción del costo fiscal, a su vez también incrementa las tasas de cumplimiento de la regulación.

En concreto, la regulación basada en riesgos promueve la *eficiencia regulatoria, mejora el proceso de toma de decisiones a través de nueva evidencia y conocimiento del riesgo potencial y provee de elementos para una defensa racional de la toma de decisiones*¹³.

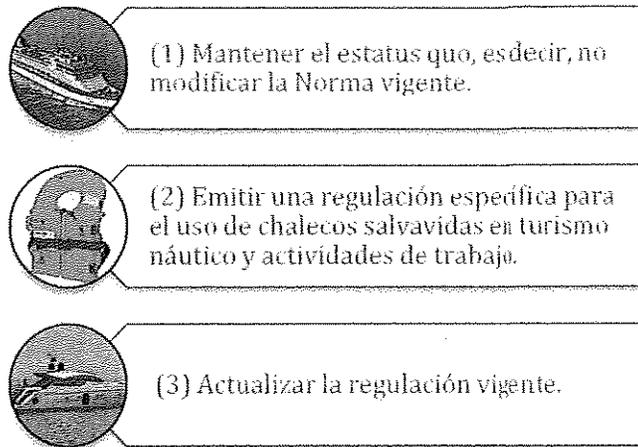
¹³ OECD (2010) *Risk and Regulatory Policy: Improving Governance of Risk*, OECD Publishing, Paris.p.28



III. Alternativas a la regulación

En un ejercicio de análisis para determinar la mejor alternativa (regulatoria o no) para dar solución a la problemática presentada, la SCT identificó como alternativas las siguientes:

Imagen 2. Análisis de Alternativas



De manera específica, la SCT planteó lo siguiente:

- A. **El cumplimiento obligatorio de la norma vigente:** Forzar a los usuarios que les aplica la norma, a que cumplan con lo establecido en ella; es importante señalar que la NOM es aplicable al total de la flota marítima, lo cual generará un costo excesivo para los que navegan en cabotaje, en aguas interiores, independientemente del tipo de servicio que realicen, además genera que no se regulen las modalidades de turismo náutico y las actividades de trabajo, lo que genera una sobre-regulación.
- B. **Emitir otra regulación para actividades especiales:** La regulación vigente no contempla de manera específica las actividades de turismo náutico y de trabajo, para las cuales resulta excesiva la regulación vigente, por lo cual se podría considerar una regulación especial o una norma específica que regule o contemple dichas actividades.
- C. **Actualizar la regulación vigente:** Genera un cumplimiento a nivel internacional en razón de que México es uno de los Estados Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), el cual tiene como objetivo principal definir normas de equipamiento para los buques, con el fin de garantizar la seguridad tanto de la embarcación como de las personas que se encuentren a bordo, y los países que hayan adoptado dicho convenio son responsables de garantizar que los buques matriculados bajo su pabellón, cumplan con sus prescripciones, mediante los



pertinentes reconocimientos y emisión de los certificados que establece el mismo, éstos como prueba de dicho cumplimiento.

Por lo anterior, es necesaria la intervención del gobierno a través de la emisión de una regulación la cual cumpla con la normatividad internacional (actualizada) y resuelva el problema de falta de uso de chalecos salvavidas adecuado, al establecer diversos índices de flotabilidad, clasificando los chalecos salvavidas por tipo y uso, contemplando la modalidad de turismo náutico y actividades de trabajo, que hagan accesible su cumplimiento, en tanto que el dispositivo sea adecuado a la actividad y uso que se le dé.

Por economía procesal, la COFEMER valora conveniente la **alternativa de la actualización de la norma de especificaciones técnicas que deben cumplir los chalecos salvavidas**; ya que al actualizarse la NOM, se **concentrará en un sólo instrumento jurídico** todo lo relativo a la especificaciones técnicas de fabricación que deben cumplir los chalecos salvavidas a ser comercializados en México, incluyendo los usos para todos los tipos de navegación y actividades en el mar y cuerpos de agua.

Igualmente, la actualización de la norma permitirá la **introducción nuevos enfoques regulatorios**, como la regulación basada en riesgos, que redundará en un mayor cumplimiento de la misma y en el logro del objetivo inicial: salvaguardar la vida en el mar.

Finalmente, es claro que la actualización de la Norma conlleva el **cumplimiento de un compromiso internacional**, lo que permite a nuestro país mantenerse a la vanguardia de las mejores prácticas internacionales en materia de seguridad marítima.

IV. Impacto de la regulación

A. De los trámites federales

La MIR prevé la modificación del trámite con homoclave **SCT-07-053-B**, Aprobación de Dispositivos y Medios de Salvamento, modalidad: Dispositivos y Medios de Salvamento. Estableciendo lo siguiente:

- **Vigencia:** Anual
- **Medio de presentación:** Escrito libre
- **Población a la que impacta:** Fabricantes de Chalecos Salvavidas
- **Plazo de respuesta:** 30 días hábiles
- **Ficta:** Negativa
- **Requisitos:**



1. Nombre, denominación o razón social de quién o quiénes promuevan, en su caso de su representante legal, domicilio para recibir notificaciones, así como nombre de la persona o personas autorizadas para recibirlas, la petición que se formula, los hechos o razones que dan motivo a la petición, el órgano administrativo a que se dirigen y lugar y fecha de su emisión. El escrito deberá estar firmado por el interesado o su representante legal, a menos que no sepa o no pueda firmar, caso en el cual, se imprimirá su huella digital.
2. Resultado de las pruebas a las que fue sometido el dispositivo. (1 original y 1 copia)
3. Muestra del Dispositivo de Salvamento objeto de la prueba.
4. En caso de que el interesado no actúe por sí, o se trate de persona moral, documento con el que su representante acredite su personalidad.
5. Comprobante del pago de derechos que corresponda.

Sobre el particular, la COFEMER observa que el trámite en comento, se refiere a lo señalado en el numeral 9.4 del anteproyecto, el cual indica que la SCT a través de la DGMM, otorgará un certificado de registro de validez de un año, a quien cumpla con lo establecido en la norma con posibilidad de cuatro renovaciones, debiendo someter el chaleco salvavidas al proceso de aprobación cada cinco años.

Asimismo, la COFEMER identifica que en el numeral 9.4, puede apreciarse un posible trámite que pudiera denominarse “renovaciones”, en este sentido se solicita a esa Secretaría integrarlo a la MIR o en su defecto realizar las precisiones y justificaciones correspondientes.

B. Del análisis de acciones regulatorias

Esta Comisión observa que la SCT identificó las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites, las cuales justifica apropiadamente en el apartado de III. Del impacto regulatorio de la MIR, pregunta 7. Enseguida se identifican las principales acciones regulatorias que incorpora el proyecto de norma oficial mexicana en análisis, versus la NOM vigente, según lo establecido por la SCT en la MIR.

El anteproyecto:

1. **Incorpora las cinco definiciones siguientes:** deporte náutico de alto riesgo o deporte náutico extremo, navegación interior, navegación altura, navegación de cabotaje, modalidades de servicio de turismo náutico. (Numerales 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, y 3.11 del anteproyecto)
2. **Establece una clasificación chalecos salvavidas**, y su uso para tipos de navegación. (Numeral 4.2 del anteproyecto)
3. **Ajusta la NOM en lo relativo a diversos elementos de diseño, funcionamiento y resistencia de los chalecos salvavidas.** (Numeral 4.3 del anteproyecto)
4. **Incrementa el número chalecos salvavidas y de materiales de flotabilidad** a los que se les realizarán los **métodos de prueba** para verificar la conformidad con la norma. El incremento pasa de seis chalecos salvavidas para adulto, y seis chalecos salvavidas para niño,



así como seis muestras de material de flotabilidad, a doce chalecos para adulto o seis para niño, y ocho muestras del material de flotabilidad. (Numeral 5, muestreos del anteproyecto).

5. **Modifica el apartado de métodos de prueba**, adicionando las pruebas siguientes: (1) prueba de los componentes que no sean materiales de flotación, (2) prueba de cinta retro-reflejante, y (3) prueba de luces de los chalecos salvavidas, y modificando siete pruebas más. (Numeral 6).
6. **Incorpora a la etiqueta del chaleco salvavidas la siguiente información**: razón social, tipo de chaleco, marca y modelo. (Numeral 7, marcado o etiquetado del anteproyecto).
7. **Establece que los chalecos salvavidas para niños deberán llevar la información de gama de pesos** que soporta el chaleco y su autorización, así como el signo de niño utilizado y reconocido internacionalmente. (Numeral 7.3 del anteproyecto)
8. **Establece que los chalecos salvavidas tipo IV** además de lo establecido en los numerales 7.1 y 7.2 **deben contener una etiqueta de información** de advertencia de ser un dispositivo de ayuda a la flotación. (Numeral 7.4 del anteproyecto).
9. **Establece que el procedimiento de evaluación de la conformidad podrá realizarse por tipo, línea, lote o partida de productos**. (Numeral 9.2 y 9.3 del anteproyecto).
10. **Establece que la Dirección General de Marina Mercante otorgará un certificado de registro de validez de un año con posibilidad de cuatro renovaciones**, a quien cumpla con la norma. (Numeral 9.4 del anteproyecto)

Observaciones a las acciones regulatorias del anteproyecto

De manera específica la COFEMER tiene las siguientes observaciones respecto a lo establecido en las disposiciones del anteproyecto:

1. El numeral 4.2 del anteproyecto establece la clasificación y uso de los chalecos salvavidas de acuerdo a los siguientes tipos:

4.2.1. Tipo I

Con una flotabilidad de 275 Newton y destinado principalmente para su uso en alta mar en condiciones extremas. También es de utilidad para quienes lleven ropa que pueda formar bolsas de aire y que pueda afectar negativamente la capacidad de auto-enderezamiento del chaleco salvavidas. Por lo que su uso es apto para navegación de altura, cabotaje e interior.

4.2.2. Tipo II

Con una flotabilidad de 150 Newton y destinado para un uso general o para su uso con prendas para mal tiempo. Por lo que su uso es apto para navegación de altura, cabotaje e interior.

4.2.3. Tipo III



			cabotaje	4	3	12	Tipo II
			interior	4	4	16	Tipo III
		recreo	altura	4	2	8	Tipo I y II
			cabotaje	4	3	12	Tipo II
			interior	4	4	16	Tipo III
		Unidad mar a dentro (plataforma)	altura	4	1*	4	Tipo I

2. En el numeral 5 del PROY-NOM en análisis, se establece lo siguiente:

5. Muestreo

Con el objeto de verificar la resistencia de sus características física-mecánicas, deberán someterse a las pruebas establecidas por la Organización Marítima Internacional en la Res. MSC. 200 (80) que adopta enmiendas a la Res. MSC. 81 (70), de conformidad con lo siguiente:

5.1. Chalecos salvavidas

Doce chalecos salvavidas para adulto, o seis chalecos salvavidas para niño, según el caso.

5.2. Muestras de material de flotabilidad

Ocho muestras del material de flotabilidad utilizado en la fabricación de los chalecos salvavidas.

(Énfasis añadido)

Asimismo, el numeral 9.2 del anteproyecto regulatorio establece lo siguiente:

9.2. La evaluación de la conformidad podrá realizarse por tipo, línea, lote o partida de productos. (Énfasis añadido)

Sobre el particular, esta COFEMER observa que no existe precisión en cuanto a los mecanismos de muestreo (por tipo, línea, lote o partida de productos) que podrán ser utilizados en la verificación y el número de muestras de chalecos salvavidas y material de flotabilidad que deberán utilizarse para el desarrollo de las pruebas. Es de notar, que el número de muestras establecido en el numeral 5.1 y 5.2 ya está determinado, sin importar que el muestreo se realice por tipo, línea, lote o partida de productos, siendo que éstos varían en el número de productos fabricados que abarcan.

Por lo anterior, con el objeto de evitar discrecionalidad en la aplicación de la regulación en el momento en el que se realice la inspección y verificación, esta Comisión recomienda, en la medida de lo posible, especificar en el cuerpo del anteproyecto, la forma en la que podrá realizarse la evaluación de la conformidad, por tipo, línea, lote o partida de productos y el número de muestras de chalecos y de materiales de flotabilidad que debieran aplicar para cada tipo. En todo momento, se solicita a esa SCT, justifique técnicamente los ajustes que se realicen, inclusive, si esa Secretaría decide no modificar el anteproyecto en lo señalado.



Coordinación General de Acreditaciones de Importo Regulatorio

3. El anteproyecto establece en el numeral 6, Métodos de prueba y resultados, que la secuencia de las pruebas se llevará a cabo *de acuerdo al Anexo 1, según sea el caso*. Cabe destacar que el Anexo 1, se refiere a la "secuencia de pruebas de materiales de flotabilidad", por lo que éste anexo sólo podrá ser utilizado para las pruebas establecidas en el numeral **6.2. Materiales de flotabilidad para chalecos salvavidas** y no así, para las pruebas establecidas en el numeral **6.1. Chalecos salvavidas**.

En este sentido, la COFEMER observa que el proyecto de norma sólo contiene el anexo 1, y no se observa un anexo adicional que permita conocer la secuencia de las pruebas para las muestras de los chalecos salvavidas que entreguen los fabricantes. Por lo anterior, esta Comisión recomienda a la SCT anexar la secuencia de pruebas para chalecos salvavidas, o en su defecto especificar en el apartado 6 del anteproyecto, lo correspondiente.

4. El numeral 6.1.13 Pruebas de chalecos salvavidas para niños y para bebés del anteproyecto, establece lo siguiente:

6.1.13. Pruebas de los chalecos salvavidas para niños y para bebés

Siempre que sea posible se efectuarán pruebas análogas para la aprobación de los chalecos salvavidas adecuados para niños y para bebés.

Respecto de los chalecos salvavidas para niños, las pruebas se llevarán a cabo con nueve personas en buen estado físico y en cuanto a los chalecos salvavidas para bebés, todos los sujetos de prueba se elegirán de conformidad con lo dispuesto en el cuadro 1. (Énfasis añadido)

Sobre el particular, esta Comisión observa que el numeral 6.1.13, segundo párrafo, señala que las pruebas de chalecos salvavidas para niños, deberán de ser nueve; sin embargo, el numeral 5.1, previamente citado, señala que para el caso de chalecos salvavidas de niños deberán ser seis las muestras. En este sentido, la COFEMER recomienda realizar los ajustes pertinentes en el texto del anteproyecto y, en caso de no realizar modificación alguna, otorgar la justificación técnica correspondiente.

Además, en lo que se refiere a chalecos salvavidas para bebés, es de notar que el anteproyecto pareciera estar siendo omiso; por lo anterior, se recomienda a esa Secretaría revisar lo señalado en el segundo párrafo del numeral 6.1.13 del anteproyecto a fin de verificar que lo establecido para los chalecos salvavidas de bebés sea correcto y completo.

Asimismo, se observa que el cuadro 1, al que hace referencia el numeral 6.1.13, establece lo siguiente:

Cuadro 1.- Selección de sujetos de prueba de los chalecos salvavidas para niños

Gama de alturas (cm)	Gama de pesos (kg)										
	14-17	17-20	20-22	22-25	25-28	28-30	30-33	33-36	36-38	38-41	41-43
79-105	1	X									
90-118		X	1								
102-130				1	X						
112-135					X	1					



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Gama de alturas (cm)	Gama de pesos (kg)										
	14-17	17-20	20-22	22-25	25-28	28-30	30-33	33-36	36-38	38-41	41-43
122-150							1	1	X		
145-165											

En este sentido, la COFEMER observa que si bien el párrafo segundo del numeral 6.1.13, señala que "todos los sujetos de prueba se elegirán de conformidad con lo dispuesto en el cuadro 1", el título del cuadro 1, indica que las medidas ahí contenidas se refieren a niños. Por lo anterior, es de observar que la información referente a bebés pudiera ser omisa en la norma, por lo que la COFEMER, solicita realizar los ajustes que considere oportunos al anteproyecto, a fin de que la regulación que se pretende emitir respecto a las especificaciones técnicas de los chalecos salvavidas para bebés esté correctamente indicada; ello, con el fin de evitar omisiones que lleven a la aplicación discrecional de la norma. Igualmente, se observa que las especificaciones de los chalecos salvavidas para bebés, no se establecen en la norma vigente, por lo que se consideran una actualización adicional, razón por la cual la COFEMER solicita a esa Secretaría realizar en su respuesta a dictamen, las justificaciones correspondientes.

5. En el numeral 6.1.9.2 Resultados, se establece lo siguiente:

6.1.9.2. Resultados

Se verificará después de la caída, que:

- a) No se habrá descolocado o causado lesiones al sujeto de la prueba;
- b) No habrá sufrido daños que puedan afectar su comportamiento en el agua o su flotabilidad;
- c) No habrá sufrido daños en sus accesorios;
- d) Se anotará la distancia que hay entre el agua y la boca cuando las personas vuelvan a estar en reposo, debiendo cumplir según el tipo de chaleco salvavidas con lo indicado en el cuadro 2 del punto 6.1.8.2.1.3. (Énfasis añadido)

Sobre el particular, se observa que el numeral 6.1.8.2.1.3, al que se referencia en el inciso d, no existe en el cuerpo de la norma, por lo que se recomienda a esa Secretaría realizar los ajustes en el texto del anteproyecto según corresponda.

6. Asimismo, el numeral 9.4 del anteproyecto establece lo siguiente:

9.4. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Marina Mercante, otorgará un certificado de registro con validez de un año, a quien cumpla con lo establecido en la presente norma con posibilidad de cuatro renovaciones, debiendo someter el chaleco salvavidas al proceso de aprobación cada cinco años.

Al respecto, esta Comisión solicita a esa Secretaría otorgue los elementos técnicos que permitan dilucidar los motivos que la llevan a establecer una certificación anual, con hasta cuatro renovaciones, así como indicar los requisitos y demás elementos del trámite de renovaciones que permitan identificar la carga administrativa que se pretende establecer a los particulares.



Para referencia sobre los elementos del trámite, se recomienda revisar lo señalado en el artículo 69-M de la LFPA.

Es recomendable que esa Secretaría defina el periodo de la validez del certificado a la luz de la seguridad en la fabricación de los chalecos salvavidas y el muestreo que se decida realizar en las verificaciones sea por tipo, línea, lote o partida de productos. Para tal efecto, se recomienda revisar lo señalado por la OMI, o en su caso realizar un análisis comparativo de los países más avanzados en la materia.

Por otra parte se observa en el análisis Costo Beneficio adjunto a la MIR en el Anexo 1, que esa Secretaría señala lo siguiente: "*El proyecto de regulación contempla que el certificado de registro del dispositivo tendrá una vigencia de un año, con posibilidad de cuatro renovaciones y **debiendo someter nuevamente al proceso de pruebas al quinto año...***", esto aunado al proceso seguido para cuantificar el costo de las pruebas deja ver que las mismas sólo se harán cada 5 años, sin embargo el anteproyecto no es claro en ese sentido. Para la COFEMER, la evaluación de la conformidad es un elemento de gran relevancia de la norma, el cual es decisivo para impulsar el cumplimiento de la misma, por lo anterior se recomienda a esa Secretaría realizar las precisiones necesarias a fin de evitar omisiones o discrecionalidad en la aplicación de la regulación.

7. En el numeral 9.5 del anteproyecto, la SCT establece lo siguiente:

9.5. En el caso de haber modificaciones al diseño y materiales utilizados en los chalecos salvavidas de fabricación nacional y de importación, éstos se deberán someter nuevamente al proceso de aprobación señalado anteriormente.

Sobre el particular, esta Comisión observa que la disposición obliga a los participantes a volver a realizar todo el proceso de certificación cuando se modifique el diseño o bien se utilicen otros materiales, en este sentido y con el objeto evitar cargas innecesarias para los particulares, esta Comisión recomienda a esa Secretaría analizar si sería posible acortar el proceso de aprobación, en modificaciones de diseño o de materiales, o bien analizar si realizando ciertas precisiones a la disposición 9.5, pudieran preverse modificaciones menores o uso de ciertos materiales, que no necesariamente requieren volver a realizar el proceso completo. Lo anterior, sin menoscabo de procurar en todo momento la fabricación de chalecos salvavidas seguros y funcionales.

8. Respecto del numeral 9.6 el anteproyecto establece lo siguiente:

9.6. Los chalecos salvavidas de origen extranjero, para su uso en embarcaciones y artefactos navales mexicanos que naveguen en aguas de jurisdicción nacional, así como actividades relacionadas con éstas, deberán ser homologados por la Dirección General de Marina Mercante previo cumplimiento de la presente Norma.

Es de resaltar que esta disposición se establece en la norma vigente por lo que sería útil que la SCT señalara si la homologación ha sido solicitada previamente, si existen criterios o lineamientos para realizarse, y en general, indicara el proceso que debe ser seguido por los particulares para tal fin.



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

Para la COFEMER resulta relevante, con el objeto de dar transparencia en la aplicación de la regulación, que esa Secretaría señale en el cuerpo del anteproyecto el o los mecanismos mediante los cuales un particular puede hacer uso de la homologación (por ejemplo un trámite), los requisitos y los criterios de resolución que aplicaría la autoridad para otorgarla.

Por otra parte, sería conveniente que la SCT valore, si la homologación de chalecos salvavidas de origen extranjero también puede ser otorgada para el tipo de chaleco que aplica a las modalidades de turismo náutico y actividades de trabajo; lo anterior, a fin de promover el acceso de nuevos y más productos al mercado nacional.

9. Finalmente, esta Comisión observa que la SCT no prevé de manera específica, ni en el apartado de vigilancia, ni en el de Evaluación de la Conformidad, lo referente al mecanismo de evaluación de la disposición, 4.2. Clasificación y uso, con respecto a la verificación e inspección de uso de los chalecos salvavidas, por parte de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos que se encuentren en aguas de jurisdicción nacional, así como en modalidades de turismo náutico y actividades de trabajo. Por lo anterior, esta Comisión recomienda a esa SCT valorar la conveniencia de incluir en el cuerpo del anteproyecto un apartado que lo haga específico, en la medida de lo posible y de acuerdo a la regulación vigente relacionada.

C. Del Análisis Costo-Beneficio

La SCT integró en el Anexo a la MIR denominado "20150710153714_38036_Anexo 1.pdf" el análisis costo beneficio que enseguida se reproduce en síntesis:

Concepto	Monto (mdp)
Costos sin regulación (sin proyecto)	\$50.08
Costos con regulación (con proyecto)	\$12.52
Beneficios Brutos	\$37.56
(+) Ahorros de recursos por regulación basada en riesgos diferenciados	\$232.26
Beneficios Brutos Totales	\$ 269.82
(-) Costos Regulatorios (Pruebas a los dispositivos de salvamento, Trámite de aprobación de dispositivos, costo de la etiqueta)	\$12.63
Beneficios Netos de la Regulación	\$ 257.19

C.1 Costos sin regulación (sin proyecto)

- Se estimó que de no emitirse la regulación, en un año calendario, según la tendencia, podrían registrarse 8 pérdidas humanas por falta uso de un chaleco salvavidas adecuado y funcional.
- Asimismo, la SCT estimó un valor estadístico de la vida unitario de \$ 406,220 dólares (U.S.A.), equivalente a \$6, 261,032 pesos.
- De lo anterior, se obtuvo que los costos sin regulación ascienden a **\$50.08 mdp**.





C.2 Costos con regulación (con proyecto)

- La SCT estimó que de contar con un Dispositivo de salvamento (chalecos salvavidas) funcional y adecuado, se podría reducir hasta en un 75% las pérdidas de vidas humanas, presentándose en un año calendario solamente 2 pérdidas humanas; lo que igualmente se comprueba con la evidencia empírica encontrada por esta Comisión y mencionada en el apartado de generalidades de este Dictamen.
- Considerando un valor estadístico de la vida unitario de 6, 261,032 pesos, se obtuvo que los costos con la aplicación de la regulación ascenderían a **\$12.52 mdp.**

C.3 De los beneficios brutos de la regulación

- Derivado de lo anterior, la SCT concluyó que los beneficios brutos de aplicar la regulación son del orden de **\$37.56 mdp.**
- Asimismo, la SCT estimó que con la nueva regulación se puede prever un ahorro de recursos, ya que en lugar de que los particulares estén obligados a utilizar de manera similar un chaleco de 275 newton como lo marca la norma vigente, ahora podrán hacer uso de chalecos con menor índice de flotabilidad y por ende más económicos, salvaguardando en todo momento la seguridad de los usuarios. Según los cálculos de la SCT, el beneficio podría ascender alrededor de **\$232.26 mdp.**
- Así las cosas, los beneficios brutos totales de la regulación serían del orden de **\$269.82 mdp.**

C.4 De los beneficios netos de la regulación

- La SCT estimó que el anteproyecto impone costos regulatorios a los particulares de tres tipos: (1) las pruebas a los dispositivos de salvamento; (2) el trámite de aprobación de dispositivos de salvamento; y (3) el costo de la etiqueta.
- Sobre lo anterior, la SCT proporcionó la siguiente información:
 1. La SCT estima tanto por pruebas de certificación como por pago de derechos de la realización del trámite de aprobación **\$ 257, 016 pesos anuales**, estimación equivalente a **\$1,285,082** pesos durante los cinco años de vigencia de la certificación.
 2. Según datos proporcionados por la SCT, la COFEMER estima que las pruebas de los dispositivos de salvamento y las certificaciones ISO, realizándose sólo el primer año, ascienden a **\$956,682.80** pesos, y que los costos del trámite de aprobación de dispositivos de salvamento tendría un costo promedio anual de **\$ 64,200.56**, derivado de 20 solicitudes al año que se estima realizarán los particulares.
 3. Finalmente, la SCT calculó un Costo de etiqueta del chaleco en **\$ 11,613,030**

P



- En este sentido, la suma de los costos regulatorios se estima en el primer año de la regulación en **\$12,633,913.36 (12.63 mdp)**. Si bien la SCT la estima en **\$11,870,046 (\$ 11.87 mdp)**, la diferencia estriba en que esa Secretaría utilizó el costo promedio anual de la certificación y del trámite correspondiente a un periodo de cinco años, por lo que con el objeto de mantener la temporalidad del análisis, igualmente sería útil mostrar los costos regulatorios solo para el primer año, sin prorratear el costo de certificación en los cinco años.
- **De la diferencia de los beneficios brutos y los costos regulatorios, se estimó que la implementación de la regulación en análisis tendrá beneficios netos por \$257.19 mdp.**

En opinión de esta Comisión, se concluye que los beneficios de la regulación son ampliamente superiores a los costos de cumplimiento de la misma y que la actualización de la norma de especificaciones técnicas de chalecos salvavidas podría beneficiar sustancialmente a la flota de la marina mercante mexicana, otorgándoles la posibilidad de incrementar su seguridad en el mar a un menor costo.

V. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

Respecto del cumplimiento y aplicación de la propuesta regulatoria, este Órgano Desconcentrado observa que en el cuerpo del anteproyecto se establecen como mecanismos de implementación del anteproyecto los siguientes:

*El campo de aplicación de la norma en primer término es para los fabricantes de chalecos salvavidas y en su elaboración participaron las empresas o los fabricantes involucrados con el sector, quienes conocen las nuevas obligaciones, características y condiciones con las que deben de contar los dispositivos de salvamento además se podrá **consultar la norma en el portal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes**. Asimismo, en dicho portal se actualizarán y darán a conocer los requisitos que deben de reunir los interesados en obtener el certificado de registro, quienes podrán iniciar el trámite respectivo una vez que la norma entre en vigor y una vez que cuenten con el certificado, se publicará el nombre de los fabricantes autorizados.*

*En segundo término el campo de aplicación de la regulación establece que los dispositivos de salvamento serán utilizados en embarcaciones y artefactos navales mexicanos, por lo que a los propietarios, navieros, armadores u operadores, **se les dará a conocer la regulación y la lista de los fabricantes autorizados**, con los recursos e infraestructura de la Secretaría a través a las Capitanías de Puerto, a fin de que conozcan la nueva reglamentación y utilicen en sus embarcaciones y artefactos navales el tipo de chalecos salvavidas acorde a la navegación que realicen de conformidad con lo establecido en la norma. (Énfasis añadido).*

Sobre el particular, la COFEMER considera oportunas las actividades que la SCT tiene planeado realizar para implementar la regulación. Asimismo, se recomienda a esa Secretaría considerar la posibilidad de valorar, igualmente, las siguientes actividades para la implementación de la norma:

- Publicación de un calendario de aplicación e inicio de vigencia de la norma.



- Cursos de capacitación a los fabricantes sobre las modificaciones a la norma.
- En su caso, selección o certificación de unidades de verificación o laboratorios de prueba.
- Desarrollo de programas de verificación a embarcaciones y artefactos navales mexicanos que naveguen en aguas de jurisdicción nacional y modalidades de turismo náutico y actividades de trabajo para inspeccionar que éstos cuenten con el chaleco salvavidas adecuado y conforme a lo que marca la norma.

Es destacar que la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) señala como buenas prácticas en materia de inspecciones y verificaciones, el realizarlas intensivamente en aquellas regulaciones que buscan prevenir o mitigar riesgos a la salud humana, animal, vegetal, laboral, medio ambiente o a los consumidores, y que para el diseño de los esquemas de inspección y verificación conviene responder las siguientes preguntas:

- ¿Cuándo se hará la verificación?
- ¿Quién la hace?
- ¿Cómo se hace?
- ¿Qué recursos se requieren?
- ¿Qué se espera lograr?
- ¿Por qué medio se comprueba el cumplimiento?

A la luz de estas ideas, se recomienda a la SCT si además de lo ya señalado en la MIR, pudiera generar otras actividades de implementación que le permitan mejorar el cumplimiento de la norma, en su caso, señalarlas en su respuesta a este Dictamen.

VI. Evaluación de la propuesta

Respecto de los mecanismos a través de los cuales esa Secretaría llevará a cabo la Evaluación de la propuesta regulatoria, la SCT señaló en la MIR lo siguiente:

“el cumplimiento de la nueva regulación se evaluará primeramente con el número de empresas o fabricantes de chalecos salvavidas que obtengan el certificado de registro que establece la norma y conforme a lo establecido en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y su Reglamento, el servicio de inspección a las embarcaciones y artefactos navales lo realizará la autoridad marítima quien certificará que las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, cumplan con las legislaciones nacionales y con los tratados internacionales, en materia de seguridad en la navegación y de la vida humana en el mar. Ahora bien, la norma establece que las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, que se encuentran en aguas de jurisdicción nacional, deben de contar con chalecos salvavidas fabricados por empresa que tengan un certificado de registro emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que una vez que se tenga el listado de los fabricantes de chalecos salvavidas autorizados, se informará a las Capitanías de Puerto, para que por su conducto se comuniquen a los propietarios, navieros, armadores u operadores de embarcaciones y/o artefactos navales, que en las

4



inspección que se realicen posteriores a la entrada en vigor de la norma se verificara el cumplimiento de la misma, por lo que deberán de contar con chalecos salvavidas o equipos de ayuda a la flotabilidad, fabricados por una empresa certificada y autorizada por la autoridad marítima, aunado a que el tipo y el uso que se les dé a los mismos sea el correcto, a fin de disminuir el riesgo".

Es de señalar que este apartado, busca identificar los indicadores, estudios, encuestas o estadísticas que puedan medir de forma clara y precisa los efectos que genera la regulación para ser comparados con el objetivo establecido. En este sentido, se recomienda a esa Secretaría pudiera identificar de manera más precisa las estadísticas o indicadores con los que se podría identificar si la actualización de la norma cumple con sus objetivos. Derivado de lo anterior, la COFEMER recomienda a la SCT considerar como indicadores de desempeño de la norma los siguientes:

- Número y porcentaje de fabricantes que están conforme a la norma.
- Número y porcentaje de embarcaciones y artefactos navales que cumplen la clasificación de uso de la norma, incluyendo las modalidades de turismo náutico y actividades de trabajo.
- Número de muertes por ahogamiento al año.
- Número de personas desaparecidas en el mar.

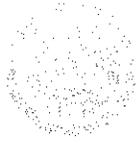
VII. Consulta Pública

En el apartado VI de la MIR, la SCT informó que durante la elaboración de la regulación se utilizó la alternativa de consulta de "Formación de grupo de trabajo/comité técnico para la elaboración conjunta del anteproyecto"; en específico, la SCT señaló que fue consultada la Asociación Mexicana de Marinas Turísticas (AMMT), quienes señalaron "tomar en cuenta que si esta Norma se mantuviera vigente crearía muchos conflictos operativos en las diferentes actividades turísticas en las que se requiere el uso del chaleco salvavidas, en virtud de que contiene especificaciones que no son acordes a las que se requieren para la práctica de diferentes actividades turísticas que requieren de su uso, además de que se les estaría obligando a usar solo chalecos de este tipo, aun cuando no sean idóneos".

Igualmente, en cumplimiento con lo establecido en el artículo 69-K de la LFPA, este Órgano Desconcentrado hizo público el anteproyecto de mérito a través de su portal electrónico desde el primer día que lo recibió. Al respecto, esta Comisión manifiesta que a la fecha de la emisión del presente Dictamen no se han recibido comentarios de particulares interesados en el anteproyecto de referencia.

Por todo lo expresado con antelación, **la COFEMER resuelve emitir el presente Dictamen Total, No Final** de acuerdo con lo previsto en los artículos 69-J de la LFPA y 6, fracción I y último párrafo del Acuerdo por el que se fijan plazos para que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria resuelva sobre anteproyectos y se da a conocer el Manual de la Manifestación de Impacto Regulatorio, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

"2015, Año del Generalísimo José María Morelos y Pavón"



Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio

El presente oficio se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos invocados, así como en los artículos 7, fracción IV; 9, fracción XI y último párrafo; y 10, fracción VI, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria; y en el Artículo Primero, fracción IV del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican, publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente

EDUARDO ESTEBAN ROMERO FONG
Coordinador General

FPF/EALR