

103985219



SECRETARIA DE COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES

## SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE

4.- 947

México D.F. a 24 de octubre de 2000

**DR. FERNANDO SALAS VARGAS**  
**DIRECTOR GENERAL DE LA COMISIÓN**  
**FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**  
**P R E S E N T E**

10/017/170800-3

Me refiero al Proyecto de Reglamento de Inspección de Seguridad Marítima, elaborado por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, el cual abrogará los Reglamentos de Inspección de Cubierta, de Máquinas, y de Arqueo.

Con fecha 29 de agosto se remitió oficio COFEMER/00/186, por el cual se requirió ampliación de la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) del proyecto del Reglamento antes mencionado.

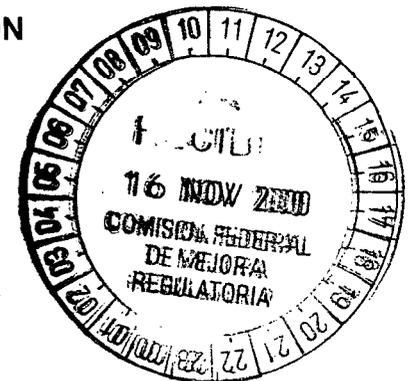
Sobre el particular, adjunto a la presente remito a usted la ampliación de la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR), que incluyen los comentarios emitidos por esa dependencia a su digno cargo, así como el disco magnético que la contiene.

Lo anterior, con el objeto de que esa Comisión, se sirva emitir el dictamen final correspondiente sobre los referidos documentos, y de esa forma estar en posibilidad de continuar con los trámites conducentes para su publicación.

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

**SUFRAGIO EFECTIVO, NO REELECCIÓN**  
**EL SUBSECRETARIO**

**DR. AARÓN DYCHTER POLTOLAREK**



C.c.p. Lic. Diego Tinoco Ariza Montiel. Director General de Asuntos Jurídicos. Presente.  
C.c.p. Lic. Pedro Pablo Zepeda Bermúdez. Coordinador General de Puertos y Marina Mercante.  
Presente.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

## MANIFESTACION DE IMPACTO REGULATORIO

**Dependencia:** Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

**Título del Proyecto:** Reglamento de Inspección de Seguridad Marítima.

**Unidad responsable:** Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

**Responsable técnico:**

Licenciado Rodrigo J. Chávez Martínez  
Director General de Marina Mercante.  
Municipio Libre número 377, 60 piso, Ala "A"  
Colonia Santa Cruz Atoyac  
México, D. F., C. P. 03310  
Teléfonos: 5604 4884, 5688 0003, 5604 3889 (fax)

Fecha de entrega a la SECOFI: \_\_\_\_\_

**Resumen del proyecto:** El objeto de este ordenamiento es actualizar las reglas de construcción y modificación de las embarcaciones y artefactos navales que enarbolan la bandera mexicana, así como adecuar las reglas de inspección, supervisión, testificación y certificación de las condiciones en las cuales operan estas unidades, en cumplimiento de Tratados y Convenios Internacionales de los que nuestro País es signatario, exceptuando a las dedicadas a usos militares.

Define los certificados de inspección que son aplicables a las distintas embarcaciones y artefactos navales que han sido autorizadas para prestar el servicio que se les asigne y establece los periodos necesarios de reconocimientos y pruebas que certifiquen que sus condiciones operativas garantizan la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

Además de sentar las bases para la prestación de los servicios de inspección por parte de empresas privadas y personas físicas, establece el perfil profesional del Inspector Naval, el ámbito de sus atribuciones con las condicionantes necesarias para su acreditación, de acuerdo a su especialidad profesional, apoyados en lineamientos de carácter internacional que nuestro Gobierno está obligado a cumplir.

Lic. Pedro Pablo Zepeda Bermúdez  
Coordinador General de Puertos y Marina Mercante.

Una firma manuscrita en tinta, que parece ser "Zepeda", ubicada a la izquierda del texto principal.

Una firma manuscrita en tinta, que parece ser "Pedro Pablo Zepeda Bermúdez", ubicada sobre el texto de la firma.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

## MANIFESTACION DE IMPACTO REGULATORIO DEL REGLAMENTO DE INSPECCION DE SEGURIDAD MARÍTIMA

### 1. **PROPOSITO DE LA REGULACION PROPUESTA.**

#### (a) **Definición del problema.**

El Reglamento de Inspección de Cubierta y Máquinas vigente, entró en vigor el 24 de septiembre de 1945, cuando la Dirección General de Marina Mercante dependía de la Secretaría de Marina y a la fecha no ha sido modificado.

De entonces a la fecha, han ocurrido cambios en todos los órdenes del quehacer marítimo, de manera que gran parte de las disposiciones urgentes han sido superadas debido a los avances tecnológicos y a un creciente interés de la comunidad marítima internacional en la seguridad de la vida humana y la preservación del medio ambiente.

En cumplimiento de Convenios Internacionales de los que nuestro país es signatario, se han adicionado nuevas disposiciones que modifican los formatos de Certificados que las embarcaciones que enarbolan el pabellón mexicano deben exhibir en su tráfico internacional.

Para lograr una mayor cobertura de los servicios, se han asignado Inspectores Navales a jurisdicciones dependientes de Capitanías de Puerto donde más se manifiestan las necesidades de Inspección de Seguridad y Construcción Naval a embarcaciones y artefactos navales, tanto mexicanos como extranjeros, a diferencia de la práctica anterior que consideraba giras de inspección por parte de los inspectores designados.

Sin embargo, las embarcaciones de menor porte y específicamente las de pesca comercial, han incrementado tanto en su número como en sus modalidades de operación y requieren de supervisión mas estrecha, cuestión que no se puede cumplir por el escaso plantel de inspectores navales.

Con el presente proyecto de reglamento, se concretan mis claramente las funciones del Inspector Naval y se adopta un perfil profesional como lo marca el Acuerdo de



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

Viña del Mar, del cual nuestro País es signatario y se abre la opción de que los servicios de inspección se realicen con terceros acreditados.

Asimismo, aún cuando se adoptan las disposiciones derivadas de acuerdos y convenios internacionales se toman en cuenta nuestras necesidades nacionales y se abarcan las múltiples disciplinas de la actividad, sin traslapar especialidades y si acreditar correctamente a los Inspectores Navales Privados, cuya función y atribuciones no están establecidas en el reglamento actual.

Por otro lado, los artículos del proyecto de reglamento ahora son congruentes con los Convenios Internacionales, y se pueden distinguir tres grandes grupos de embarcaciones y artefactos navales:

1.- A los que les aplican las reglas de Convenios Internacionales firmados por México, y otras reglas derivadas de resoluciones de Asambleas de la O.M.I., las cuales nuestro Gobierno está obligado a cumplir, con las exenciones pertinentes en cada caso.

2.- A los que les aplican disposiciones de carácter nacional, con las exenciones que la Autoridad Marítima conceda en cada caso, tomando en cuenta en cada una, sus dimensiones, el servicio que prestan y sus características de construcción.

3.- Las embarcaciones que carecen de cubierta.

**(b) fundamento jurídico y antecedentes regulatorios.**

El reglamento de Inspección vigente, no considera la actividad del Inspector Naval Privado, establecida en la fracción VI del artículo 70 de la Ley de Navegación publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1994.

**(ampliación)**

“En el ámbito nacional se cuenta con escasa existencia de Normas Oficiales Mexicanas en materia de inspección, no obstante el proyecto de Reglamento de Inspección de Seguridad Marítima, tendría relación con las siguientes NOM:

NOM-001-SCT4-1993, Acero laminado para uso estructural en buques (D.O.F. de 8/11/1994).

NOM-007-SCT4-1994, Prueba de inclinación para embarcaciones – Método (D.O.F. de 2/09/1998).



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

NOM-017-SCT4-1995, Especificaciones técnicas que deben cumplir los planos para la aprobación de construcción y modificación de embarcaciones y artefactos navales (D.O.F. de 14/12/1998).

NOM-020-SCT4-1995, Frecuencia de inspecciones en seco para embarcaciones y artefactos navales (D.O.F. de 14/05/1999).

NOM-032-SCT4-1996, Elaboración y presentación del cuaderno de estabilidad (D.O.F. de 20/12/1999)."

Además, las disposiciones del proyecto de Reglamento de Inspección de Seguridad Marítima, permitirán un marco normativo más actualizado para dar cumplimiento a instrumentos Internacionales en las actividades de reconocimiento y certificación, como los siguientes:

Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966

Convenio Internacional sobre arqueo de buques, 1969.

Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, 1972.

Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (MARPOL 73), Protocolo 1978 y enmiendas en vigor.

Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, (SOLAS), Protocolo 1978 y sus enmiendas en vigor.

Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (STCW) y sus enmiendas en vigor.

Acuerdo de Viña del Mar, que obliga a pasar inspecciones como Estado Rector del Puerto a las embarcaciones que visitan nuestro país para descubrir buques que operen abajo de las normas de seguridad.

## 2. ALTERNATIVAS CONSIDERADAS Y SOLUCION PROPUESTA.

### (a) Alternativas consideradas.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

El proyecto de reglamento de Inspección de Seguridad Marítima constituye la mejor alternativa para sustituir el actual reglamento de Inspección de Cubierta y Máquinas porque constituye el instrumento jurídico adecuado y necesario para la exacta observancia de la Ley de Navegación y los Instrumentos Internacionales de los que México es signatario. y se apoya en Normas Oficiales Mexicanas ya establecidas.

No es adecuado continuar aplicando el reglamento de inspección actual, porque en el mismo no están consideradas obligaciones para la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación, como tampoco está establecida la capacitación mínima que cada tripulante debe tener para desempeñar los distintos trabajos a bordo de cada embarcación, de acuerdo con los lineamientos vigentes de formación y titulación para la Gente de Mar.

#### **(b) Solución propuesta.**

Derogar el reglamento actual de Cubierta y Máquinas, sustituyéndolo con el proyecto de Reglamento de Inspección de Seguridad Marítima, contribuyendo así a la modernización del marco jurídico aplicable a la actividad Marítima, mediante el establecimiento de reglas claras, congruentes con los compromisos contraídos con la Comunidad Marítima Mundial.

### **3. INSTRUMENTACION Y APLICACION**

La instrumentación de las disposiciones del proyecto de reglamento se llevará a cabo por las unidades administrativas existentes en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pertenecientes a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante que atienden al sector marítimo portuario, mismas que tienen sus atribuciones en el Reglamento Interior de la propia Dependencia.

Existe estructura administrativa de Inspección Naval, tanto en oficinas centrales como foráneas en las Capitanías de los Puertos que lo requieren.

El nuevo Reglamento de Inspección de Seguridad Marítima se instrumentará mediante la creación de nuevos procedimientos de Inspección, apoyados en lineamientos de aplicación internacional, como es el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, originado en una Resolución de Asamblea de la Organización Marítima Internacional.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

El cumplimiento se verificará mediante la optimización de las inspecciones en todo el ámbito de clasificación de embarcaciones y artefactos navales utilizando los servicios que se requieran de Inspectores Navales Privados, autorizados para cada especialidad, para lo cual se instrumentarán las acciones de: selección, capacitación, exámenes, control y supervisión.

Las sanciones que se impongan por incumplimiento con la regulación están contenidas en la Ley de Navegación y pueden incorporarse al propio reglamento adecuando los montos de multas en lo particular.

La ley de Derechos considera los pagos que el usuario debe efectuar a la Federación por los servicios de Inspección, verificación y Certificación en cada tipo de embarcación o artefacto naval, por lo que es necesario evaluar las diferentes acciones y compensar económicamente a cada inspector naval privado que se utilice en el servicio.

De acuerdo con las estadísticas de movimiento portuario, están detectadas las regiones costeras que más requieren los servicios de inspección a embarcaciones nacionales y de inspección a buques extranjeros que visitan nuestros puertos, para seleccionar de las listas de peritos de cada especialidad, los que deban autorizarse a realizar inspecciones y reconocimientos programados.

**(ampliación)**

“El procedimiento de inspección se podrá realizar en cualquier momento que la autoridad lo determine, de acuerdo con la clasificación que de las mismas detalla el proyecto y que señala podrán ser:

**I.- Iniciales.-** Las que se practican antes de que la embarcación o artefacto naval entre en servicio, y dan lugar a la expedición de sus primeros certificados.

**II.- Periódicas.-** Las que corresponden a las fechas de aniversario marcadas en el certificado vigente y que podrán realizarse hasta 90 días antes, sin alterar la vigencia.

**III.- Intermedias-** Las que se practican entre dos inspecciones periódicas.

**IV.- De obra viva:** Las que se practican estando el casco de la embarcación o artefacto naval en seco, o que si permanece a flote se practican con cualquier medio submarino audiovisual aprobado.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

**V.- Extraordinarias.-** Las que se practican cuando ocurran las siguientes condiciones:

- a) La embarcación o artefacto naval sufra modificaciones o reparaciones significativas en su casco, estructura, equipamiento o sistemas que puedan alterar sus características principales.
- b) La embarcación o artefacto naval sufra accidentes o averías y que los haya reportado a la autoridad marítima correspondiente.
- c) Lo soliciten fundadamente los pasajeros, tripulantes, embarcadores, o el Cónsul de la nación a que pertenezca la embarcación, en caso de ser extranjera;
- d) A solicitud del Capitán al tomar el mando o del Jefe de Máquinas al hacerse cargo del departamento de Máquinas.
- e) Por requerimiento judicial.
- f) Si la embarcación carece de cualquier certificado de seguridad marítima.
- g) Lo estima necesario la Secretaría.

Si realizada la inspección se determina que la embarcación o artefacto naval, presentan deficiencias que pongan en riesgo tanto a la seguridad marítima como a la preservación del medio marino, el Inspector Naval podrá retirar el certificado correspondiente hasta que se subsanen las deficiencias o bien podrá conceder un plazo para corregir las deficiencias a que se refiere el artículo anterior, sin retirar el certificado.

En caso de que se repitan las deficiencias detectadas en una embarcación o artefacto naval a los que se les haya otorgado un plazo para corregirlas, el Inspector Naval, sin conceder otro plazo, retirará el certificado correspondiente y lo restituirá hasta que se corrijan las mismas.

Durante el desarrollo de las visitas deberán estar presentes si así se requiere, el Capitán y el Jefe de Máquinas y en caso de no estar tripulada la embarcación, el Armador o su representante y en todo momento personal a bordo, a fin de llevar a cabo todas las pruebas y operaciones necesarias.

Se prevé que si una inspección o una verificación no se concluye en el puerto que se inicie, podrá finalizarse, a juicio del inspector naval, durante la navegación o en el siguiente puerto de arribo.

En todo caso, debe tenerse presente que a las disposiciones de la Ley de Navegación le son aplicables supletoriamente las de la Ley Federal de



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

Procedimiento Administrativo, por lo que se aplicaría en lo que fuera procedente lo previsto en los artículos 62 a 69 de dicha ley; y por otra parte, si se tratara de verificar el cumplimiento de Normas Oficiales Mexicanas, se observarían lo que las mismas señalen y los artículos 88 a 109 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.”

#### **4. CONSULTA.**

En la redacción del primer anteproyecto de este reglamento, que data de 1996, participaron autoridades del sector de Comunicaciones y Transportes, así como representantes del sector privado y social que tienen relación directa con el ámbito marítimo portuario, como son las siguientes:

##### Secretarías de Estado:

De Comunicaciones y Transportes.  
Del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca.

##### Colegios de Profesionales:

Colegio de Marineros de México, A.C.  
Colegio de Marineros Mercantes de Veracruz, A.C.  
Colegio de Marineros de Tamaulipas, A.C.  
Colegio de Marineros de Sinaloa, A.C.  
Colegio de Marineros de Ensenada, A.C.  
Asociación Mexicana de Ingenieros Navales, A.C:

#### **5. COSTOS Y BENEFICIOS ESPERADOS.**

En cuanto a costos, el proyecto de reglamento tiene un grado muy bajo de impacto y por lo que respecta a beneficios para el sector marítimo portuario son importantes en cuanto a que se están incrementando las medidas para salvaguardar la vida humana en el mar, para prevenir la contaminación y para evitar que arriben a nuestros puertos embarcaciones extranjeras que operen por debajo de las normas establecidas internacionalmente.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES

Y

TRANSPORTES

## 6. IDENTIFICACION Y DESCRIPCION DE TRAMITES.

### **(a) Eliminación de trámites.**

Algunos trámites de certificación o de aprobación de especificaciones que se realizan a nivel central, pueden realizarse a nivel local en las Capitanías de Puerto, ejerciendo mejor control al crear los procedimientos adecuados.

### **(b) Creación o mantenimiento de trámites.**

No se crean más trámites relacionados con la inspección de seguridad, solo van a mejorarse los procedimientos para reconocer, testificar, supervisar y certificar.

Los trámites relacionados con el proyecto de reglamento, son los mismos que a la fecha realizan los particulares para solicitar inspecciones y certificaciones a través de la Ventanilla Unica a nivel central ante la Dirección General de Marina Mercante, adscrita a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, o local ante las Capitanías de Puerto, por lo que se reitera que con la aplicación del reglamento en proyecto no se aumenta ningún tramite.

Una firma manuscrita en tinta negra, que parece ser "R. S.", ubicada al final del texto principal.