COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

"2006, Año del Bicentenario del natalicio del Benemérito de las Américas, Don Benito Juárez García"

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO

COFEME/06/1736

México, D.F., a 23 de mayo de 2006.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES OFICIALÍA MAYOR

UNIDAD DE COORDINACIÓN EN TRANSPORTES RECIBIDO

JUN 12 14:13

LIC. MARÍA DE LA LUZ RUIZ MARISCAL
OFICIAL MAYOR
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
P R E S E N T E

Me refiero al anteproyecto denominado **"Reglamento para la Protección Marítima"** y a su respectiva Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR), enviados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y recibidos por esta Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), vía el portal de Internet de Manifestaciones de Impacto Regulatorio, el 6 de abril de 2006.

Al respecto, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 69-E, 69-G y 69-J, primer párrafo, de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), esta COFEMER emite el siguiente:

Dictamen total

1. El artículo 3 del anteproyecto establece que todas las embarcaciones y las instalaciones portuarias mexicanas a que se refiere el presente Reglamento, deberán contar con adecuadas medidas y procedimientos de protección los que únicamente se acreditarán con la existencia de los Planes de Protección, así como de los Oficiales y el personal especializado destinado a las funciones de protección, debidamente autorizados y, en su caso, ***registrados por la Autoridad***, en los términos que se precisan en el presente Reglamento.

   No obstante, de acuerdo a lo establecido en el artículo 12, fracción VI, del anteproyecto, correspondería a la SCT, en materia de protección, ***certificar a los Oficiales de Protección y al personal destinado a la misma***, y no así registrarlos. Por tal razón, esta COFEMER sugiere a esa Dependencia analizar la conveniencia de ajustar el aludido artículo 3 del anteproyecto.

2. El artículo 7 del anteproyecto establece que, de manera adicional a lo indicado en el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), estarán obligados al cumplimiento de las disposiciones en materia protección marítima, previstas en el Reglamento: I) las empresas navieras mexicanas y sus embarcaciones de carga, incluidas las de gran velocidad, de bandera y matrícula mexicanas, con arqueo bruto igual o mayor a 100, que estén destinadas a realizar viajes internacionales o cuya matrícula se haya expedido para realizar navegación de altura; II) las empresas navieras mexicanas y sus embarcaciones de pasaje, incluidas las de carga y pasaje y las de gran velocidad, de bandera y matrícula mexicanas, con arqueo bruto igual o mayor a 100, que estén destinadas a realizar navegación de cabotaje o interior; III) las empresas navieras mexicanas y sus artefactos navales, de bandera y matrículas mexicanas, que se encuentren emplazados en aguas marinas mexicanas; y, IV) las empresas navieras mexicanas y las embarcaciones o artefactos navales extranjeros que ellas operen en navegación interior o de cabotaje, mediante permiso especial de navegación otorgado por la Autoridad; bajo autorización de permanencia, que permita al artefacto naval extranjero estar emplazado en aguas marinas mexicanas, otorgada por la Autoridad; y, sin permiso por ser artefactos navales o embarcaciones especiales, bajo el supuesto del artículo 35 fracción II, inciso d), de la Ley de Navegación (LN).

Recibí
Elvira
12-Jun-06
14:15

Por su parte, el artículo 1° del anteproyecto señala que el Reglamento tiene por objeto establecer las disposiciones aplicables en materia de protección para las embarcaciones, artefactos navales e instalaciones portuarias, de acuerdo a lo previsto en la LN, en el Capítulo XI-2 "Medidas Especiales para Incrementar la Protección Marítima" del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS), y en el Código PBIP; no obstante, los instrumentos internacionales aludidos establecen que sus disposiciones correspondientes ***sólo son aplicables a ciertos buques dedicados a viajes internacionales***, a saber: buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad; buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 -incluidas las naves de carga de gran velocidad-, las unidades móviles de perforación mar adentro; y, las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

Por tal razón, esta COFEMER solicita a la SCT evaluar, desde el punto de vista jurídico, si el ámbito de aplicación del anteproyecto resulta adecuado frente a lo establecido en los instrumentos internacionales en comento. Adicionalmente, debe considerarse si correspondería a un reglamento establecer obligaciones a ciertas empresas, sin que dichas obligaciones estén al parecer mencionadas en la LN, el Convenio Solas y el Código PBIP.

3. El artículo 7, fracción V, del anteproyecto establece que los concesionarios y permisionarios de terminales o instalaciones portuarias, cuando con motivo de sus servicios atiendan *"en forma regular u ocasional"*, las operaciones, arribo o zarpe de embarcaciones que realicen viajes internacionales deberán cumplir las medidas de protección marítima dispuestas por el propio anteproyecto.

   Asimismo, el artículo 11 del anteproyecto establece que los titulares de concesiones y permisos correspondientes a terminales o instalaciones portuarias ubicadas fuera de las áreas concesionadas a una Administración Portuaria Integral (API), deberán observar y cumplir lo señalado en el anteproyecto, cuando con motivo de sus servicios atiendan *"de forma ocasional o regular"* el arribo y zarpe de embarcaciones que realicen viajes internacionales.

   La COFEMER considera que, en aras de una mayor objetividad en estos preceptos, la SCT podría precisar cuándo deberá entenderse que una instalación portuaria o una terminal atienden *"de forma ocasional o regular"*, las operaciones, el arribo y zarpe de embarcaciones que realicen viajes internacionales (e.g. señalando una medida por número de operaciones).

4. En los últimos párrafos de los artículos 9, 35 y 38 del anteproyecto, la SCT hace referencia a una serie de documentos "Anexos" al anteproyecto, los cuales esa Secretaría no adjuntó al formulario de la MIR correspondiente.

   Por tal razón, este órgano desconcentrado solicita a la SCT, adjuntar al anteproyecto los anexos aludidos en los artículos anteriormente citados, a fin de que estos sean sometidos al proceso de mejora regulatoria establecido por el Título Tercero A de la LFPA.

5. En el último párrafo del artículo 13 del anteproyecto, la SCT señala que al realizar las verificaciones previstas en ese mismo artículo, se deberán observar las medidas y procedimientos de protección que rijan en la embarcación o en la instalación portuaria, encorchetando el siguiente texto *"salvo que dichas medidas y procedimientos sean incompatibles para llevar a cabo la verificación"*.

Al respecto, la COFEMER solicita a la SCT precisar si la presencia de corchetes en dicho apartado del anteproyecto es únicamente un error tipográfico, siendo además recomendable que esa Secretaría establezca aquellos casos en los cuales los procedimientos referidos pudieran ser incompatibles para llevar a cabo una verificación.

6. El artículo 17 del anteproyecto establece la información que la SCT requerirá a los Capitanes al mando de las embarcaciones que pretendan arribar a puertos mexicanos, destacando de ella, la señalada en las fracciones VII y VIII de dicho artículo (i.e. el nombre del responsable del nombramiento de los miembros de la tripulación y el nombre del responsable de decidir a qué fin se destina la embarcación, respectivamente), siendo que la Regla 9 "Medidas de control y cumplimiento", párrafo 2.1. del Capítulo XI-2 del Convenio Solas establece claramente la información que los Gobiernos Contratantes podrán requerir a un buque que desee entrar en alguno de sus puertos, y sin que en dicha información se encuentre la señalada en las fracciones VII y VIII del artículo 17 del anteproyecto.

   Sobre este punto, la COFEMER solicita a la SCT presentar una justificación técnica y jurídica sobre la pertinencia de que esa Secretaría exija a todas las embarcaciones que pretendan arribar a un puerto mexicano, los datos anteriormente referidos, mismos que resultan ser adicionales a lo señalado por el apartado del Convenio Solas citado.

7. El artículo 23 del anteproyecto establece que cada empresa de las indicadas en el Capítulo Segundo del mismo, tendrá la obligación de designar a un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP), a un Oficial de la Compañía para la Protección Marítima (OCPM) o a un Oficial de Protección del Buque (OPB), quién en todo caso deberá ser mexicano por nacimiento en pleno ejercicio de sus derechos y que no adquiera otra nacionalidad, así como tener su domicilio legal en territorio nacional. Por ello, sería conveniente que la SCT informe a esta COFEMER, desde el punto de vista jurídico, si correspondería al presente anteproyecto fijar y hacer obligatorio que el OPIP, el OCPM y el OPB deban ser de nacionalidad mexicana por nacimiento y que cuenten con domicilio legal en territorio nacional.

   Más aún, sería conveniente que la SCT informe a esta COFEMER si el esquema propuesto en dicho artículo resultaría ser el idóneo para brindar esquemas regulatorios simplificados y menos onerosos, considerando que un gran número de las embarcaciones que arriban a puertos mexicanos son de procedencia extranjera y que, por ende, cuentan, muy probablemente, con un OCPM y con un OPB de nacionalidad distinta a la mexicana y que, difícilmente, podrán acreditar su domicilio legal en territorio nacional.

8. El artículo 24 del anteproyecto señala que los conocimientos y formación de quien pretenda desempeñarse como un OPIP, un OCPM o un OPB, o de que quienes vayan a desempeñarse como personal de la instalación portuaria al que se asignen responsabilidades de protección o personal de la instalación portuaria relacionado con la protección, ***serán acreditados*** mediante los cursos correspondientes que impartirán las Escuelas Náuticas Mercantes a cargo del Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional (FIDENA).

   Al respecto, la COFEMER solicita a la SCT se le informe, desde el punto de vista jurídico, qué ordenamientos son los que facultan al FIDENA para realizar la acreditación de conocimientos y formación a los marinos mercantes que decidan desempeñarse como un OPIP, un OCPM o un OPB. Asimismo, dicha Secretaría deberá informar a este órgano desconcentrado, si correspondería a un reglamento reservar a un fideicomiso público, como es el caso del FIDENA, la posibilidad de que sea la única institución que acredite y proporcione los cursos correspondientes para que un marino mercante pueda desempeñarse como un OPIP, un OCPM o un OPB.

Asimismo, en el último párrafo del artículo citado, la SCT señala que una vez realizados los cursos correspondientes, la DGMM expedirá los certificados de competencia que acrediten la formación y conocimientos del personal. Sin embargo, a fin de establecer congruencia con lo señalado en el artículo 2, fracción II, del mismo anteproyecto, se solicita a la SCT sustituir la abreviatura "DGMM" por el término "Autoridad".

9. En el artículo 25 del anteproyecto, la SCT establece que para designar a un OPIP, un OCPM o a un OPB, la empresa interesada deberá constatar previamente que dicha persona cuenta con el correspondiente Certificado de Competencia, y sólo después de ello, con la documentación que lo compruebe procederá a solicitar que sea acreditado por la Autoridad. Asimismo, dicho artículo establece que la Autoridad revisará que el aspirante efectivamente cumpla los requisitos para fungir como un OPIP, un OCPM o un OPB de la empresa solicitante y, de ser procedente, dentro de un plazo de quince días hábiles lo acreditará como Oficial de Protección.

   De lo anterior, la COFEMER solicita a la SCT se le informe, si el esquema propuesto en dicho artículo resultaría ser el más idóneo para brindar esquemas regulatorios simplificados y menos onerosos para los particulares, considerando que esa Secretaría es la encargada de expedir los certificados de competencia que acreditan que un marino mercante cuenta con la formación y los conocimientos para desempeñarse como un OPIP, un OCPM o un OPB, tal y como es referido por el artículo 24, último párrafo, del anteproyecto.

10. El artículo 27, último párrafo, del anteproyecto señala que una vez cumplidos los requisitos enunciados en los incisos a) a e) de ese mismo artículo, la Autoridad deberá emitir al solicitante la resolución que corresponda, en un plazo máximo de diez días hábiles. Y, ante la falta de cumplimiento de cualquiera de los requisitos anteriores, la Autoridad resolverá negando lo solicitado.

    A juicio de esta COFEMER, dicho apartado del anteproyecto, debe reflejar también lo establecido en el artículo 17-A de la LFPA, señalando que, en caso de que los escritos que presenten los interesados no contengan los datos o no cumplan con los requisitos aplicables, la Secretaría prevendrá a los interesados, por escrito y por una sola vez, para que subsanen la omisión dentro del término que establezca dicha Dependencia, el cual no podrá ser menor de cinco días hábiles.

11. En la fracción V de los artículos 29 y 32 del anteproyecto, la SCT establece que para la obtención de la Evaluación de la Instalación Portuaria y la Evaluación de la embarcación o artefacto naval, respectivamente, el representante legal deberá señalar su nombre, su domicilio y su Clave del Registro Federal de Contribuyentes (RFC).

    Al respecto, la COFEMER solicita a la SCT proporcionar una justificación jurídica y técnica que permita a este órgano desconcentrado vislumbrar la pertinencia de requerir la Clave del RFC a los representantes legales de los interesados en obtener las evaluaciones citadas.

    Asimismo, respecto a la solicitud que los interesados deberán presentar ante la SCT, a fin de obtener la Evaluación de la Instalación Portuaria, el artículo 30, fracción II, del anteproyecto establece que dicha solicitud deberá ser acompañada de una *"Copia de la primera hoja de su Título de concesión o permiso, correspondiente a la instalación portuaria a evaluar"*. Por ello, esta COFEMER sugiere a la SCT analizar y, en su caso, adecuar dicho apartado del anteproyecto a lo establecido en el artículo 15-A, fracción III, de la LFPA (i.e. en vez de entregar copia de los permisos, registros, licencias y, en general, de cualquier documento expedido por la dependencia u organismo descentralizado de la administración pública federal ante la que realicen el trámite, los interesados podrán señalar los datos de identificación de dichos documentos).

12. Por último, la sección A/10.1 correspondiente al apartado denominado "Registros" del Código PBIP, establece que *"se mantendrán a bordo, por lo menos durante el período mínimo que especifique la Administración, registros de las siguientes actividades que abarca el Plan de Protección del Buque, teniendo presentes las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3".*

    Al respecto y en opinión de esta COFEMER, sería conveniente que la SCT establezca a través del presente anteproyecto, el período mínimo de conservación de los registros que se mantendrán a bordo en cada embarcación, conforme a lo señalado en el apartado del Código PBIP anteriormente aludido.

Lo que se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción IV, 9, fracciones XI y último párrafo, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, y Único, inciso d) del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican.

ATENTAMENTE

LIC. DAVID QUEZADA BONILLA
COORDINADOR GENERAL

C.c.p. **Lic. Carlos García Fernández.**- Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria.- Para su conocimiento.
Lic. José Ruíz Cruz.- Asesor de la Oficial Mayor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Igual fin.