

DQB

México, D.F. 08 de julio de 2008.

B000803370

C. LIC. CARLOS GARCIA FERNANDEZ
TITULAR DE LA COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA.
ALFONSO REYES 30, PISO 8
COLONIA HIPÓDROMO CONDESA.
MÉXICO, D.F. 06140
PRESENTE.

Asunto: Comentarios al Anteproyecto de Reglamento General de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

2008 JUL - 9 PM 1:49
Comisión Federal de Mejora Regulatoria
RECIBIDO

Nos referimos al anteproyecto del Reglamento General de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, identificado por esa dependencia con el expediente número 10/0377/030408, presentado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con fecha 03 de abril de 2008.

Sobre el particular, muy respetuosamente nos permitimos adjuntar al presente escrito, documento que contiene los comentarios y propuestas al Anteproyecto de referencia por parte de la Asociación Mexicana de Marinas Turísticas A.C., que aglutina a todas las marinas ubicadas dentro de la república Mexicana.

Hacemos mención que, si bien ésta Asociación, participó y emitió comentarios al Anteproyecto durante el proceso de elaboración y discusión, previo a su presentación a esa Comisión, el proyecto presentado no contiene postura externada por ésta Asociación, en varios de los temas de interés para el sector del turístico marítimo, por lo que esperamos que mediante la presentación de nuestros comentarios ante esta instancia, se conozca la postura de las marinas turísticas del país, y quede debidamente acreditada y tomada en cuenta.

Durante la exposición que siempre hemos presentado ante la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se ha defendido la necesidad de buscar lineamientos más prácticos que permita la correcta navegación de las embarcaciones turísticas, así como la correcta operación de las marinas turísticas, implementando para ello un capítulo o reglamento especial y evitar así que se le de a las embarcaciones recreativas el mismo tratamiento que se le da a una embarcación de gran calado, al estar inmersa la actividad dentro de todo el Reglamento.

De la revisión del anteproyecto citado y como se menciona en los comentarios que se adjuntan, se estima que determinadas disposiciones no contribuyen a los esfuerzos de mejora regulatoria comprendidos por la Administración Pública Federal, sino que tienden a concentrar en la autoridad marítima una serie de atribuciones que inhiben el desarrollo y la libre concurrencia en las actividades de la marina turística nacional, además de establecer mayores cargas administrativas más allá de lo que la propia ley establece.

Dentro de éste nuevo ordenamiento son cinco aspectos técnicos que afectan a las embarcaciones turísticas, de recreo deportivas o de uso particular y que podemos definir en los siguientes rubros.

Recibí
Unidad
USB y
entregada
en la oficina
del Lic. Guzmán

ASOCIACION MEXICANA DE MARINAS TURISTICAS A.C.

1. El Sistema de Identificación Automática SIA o AIS en sus siglas en inglés de embarcaciones menores, o deportivas.
2. Obligatoriedad de la Ley en forma similar entre embarcaciones de gran calado y las llamadas menores de recreo o deportivas que incluso pueden ser remoicadas vías terrestre.
3. Tratamiento que se da a las marinas y almacenamientos de embarcaciones de recreo deportivas similar a un dique de armado de embarcaciones de gran calado.
4. La obligatoriedad de los Delegados Honorarios.
5. Medidas de Seguridad que se debe requerir a los prestadores de servicios turísticos.

Resulta de Transcendencia e interés para ésta Asociación que en este proyecto de Reglamento, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, pretenda de nueva cuanta implementar un sistema de Identificación Automática (SIA o AIS) a las embarcaciones turísticas o deportivas, no obstante que en su tiempo esa misma Dependencia pretendió implementar un Anteproyecto para establecer un Sistema de Identificación Automática.

Anteproyecto que en su caso fue desechado por la propia COFEMER, mediante resolución de fecha 24 de mayo de 2006, decretar que el Anteproyecto presentado, resultaba más amplio en su ámbito material de aplicación que las disposiciones internacionales, y según consta dentro del expediente COFEME/06/1494 y que para mejor referencia transcribimos a usted la resolución emitida.

Esta Asociación siempre ha defendido ante diferentes foros la necesidad de establecer ordenamientos claros y simples con el fin de motivar la visita de turistas con embarcaciones procedentes de EUA y Canadá, y detonar el desarrollo económico de este sector en todo el país; sin embargo las disposiciones que hoy se pretenden establecer en este Anteproyecto, desmotiva la actividad del turismo náutico, al establece cargas que en los países de origen no se aplican

Sin otro particular, reitero a usted nuestras más atentas y distinguidas consideraciones y en su caso nuestra disposición de ésta Asociación para continuar contribuyendo en la formulación del anteproyecto que nos ocupa.

Atentamente,

Lic. Miguel Angel Jiménez Paniagua.
Director de Asuntos Jurídicos

COMENTARIOS DE LA ASOCIACION MEXICANA DE MARINAS TURISTICAS AL SEGUNDO ANTEPROYECTO DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO.

ANTE PROYECTO	COMENTARIOS	PROPUESTA.
<p>Artículo 5.- En la interpretación que tanto la Secretaría como las demás autoridades competentes formulen respecto a la Ley y a este Reglamento, habrán de considerarse los siguientes criterios específicos de interpretación:</p> <p>III. Que nada en este Reglamento habrá de entenderse como una limitación a la facultad de la Secretaría, para que, mediante la interpretación de la legislación mexicana y de los tratados y reglas internacionales aplicables, resuelva los casos específicos en que se cuestione la aplicación de cualquier norma de aplicación a Arterficios Navales; IV. En los casos que en la Ley, la referencia a la denominación de los Tratados Internacionales no sea la exacta, la DGMM al generar los actos de aplicación en que se invoquen los mismos, deberá utilizar la denominación oficial asignada en su publicación, y</p> <p>V. Si en la Ley, la referencia entre artículos no es coincidente, la DGMM, al generar los actos de aplicación en que se invoquen los mismos, deberá aplicar efectivamente el artículo que corresponda, fundando y razonando el motivo conceptual que demuestre el vínculo lógico jurídico entre uno y otro.</p> <p>Que se eliminen estos incisos.</p> <p>Artículo 126.- La Educación Marítima Mercante comprenderá los siguientes niveles:</p> <p>III. El de capacitación, que se impartirá mediante cursos al Personal Subalterno de la Marina Mercante Mexicana,</p>	<p>La Facultad discrecional que se da en estas fracciones puede ser muy peligrosa para las fines de las embarcaciones turísticas, por lo que se solicita en su caso limitar dicha aplicación a las actividades relacionadas con la Marina Mercante.</p>	<p>ESTAMOS TOTALMENTE DE ACUERDO QUE LOS RESPONSABLES DE YATES CUENTEN CON LOS CERTIFICADOS DE COMPETENCIA CORRESPONDIENTES, SIN EMBARGO DEBERA DE IMPLEMENTARSE UN SISTEMA DE</p>

<p>o al que desempeña una actividad dentro de la misma para ascensos o categorías, así como para preparar a la gente dedicada al sector pesquero, de apoyo en la industria costera afuera, transporte de Pasajeros, Turismo Náutico y/o Embarcaciones de Recreo y Deportivas; o cualquier otra relacionada con Puertos o la Marina Mercante.</p>	<p>REGULARIZACIÓN YA QUE ACTUALMENTE SON MUY POCOS QUE CUANTAN CON DICHO CERTIFICADO Y CON LA CAPACIDAD ECONOMICA PARA PODER SUFRAGAR LOS GASTOS PARA SU OBTENCION.</p> <p>QUE PASA CON LAS EMBARCACIONES IMPORTADAS TEMPORALMENTE Y LOS QUE ESTAN AL MANDO SON LOS DUEÑOS DE OTRA NACIONALIDAD?</p> <p>IDEM ANTERIOR.</p>	
<p>Artículo 131.- El personal que ejerce el mando en Embarcaciones de Recreo y Deportivas, en yates particulares y botes de vela, deberá recibir previa capacitación en las Instituciones Educativas autorizadas por la Dirección General, donde se le instruirá en los temas inherentes a la navegación, manejo de velas, así como los de seguridad, protección del medio ambiente y/o conocimientos o habilidades técnicas propias de su actividad. Lo anterior, aunado a la capacitación de los oficiales de protección de acuerdo a las normas sobre protección marítima de este Reglamento. Los Programas de Estudio deberán someterse a la aprobación de la DGMM, quien expedirá los Certificados de Competencia respectivos.</p>	<p>IDEM</p>	
<p>Artículo 151.- El personal que tripule una Embarcación Menor, de hasta 12 metros de eslora, dedicada al Turismo Náutico y servicio de paso, deberá tener una Libreta de Mar tipo "C", que lo acreditará para ejercer el mando de la misma, expedida por la Capitanía de Puerto correspondiente. En caso de ejercer el mando en una Embarcación de Recreo y Deportiva está obligado a portar consigo y mantener vigente su Certificado de Competencia como Patrón de Embarcaciones de Recreo y Deportivas Nivel I, II ó III, según corresponda a sus dimensiones.</p>	<p>IDEM</p>	
<p>Artículo 152.- Con el Certificado de Competencia como Patrón de Embarcaciones de Recreo y Deportivas Nivel I, II ó III, o Libreta de Mar vigente, según sea el caso, el</p>	<p>IDEM</p>	

<p>titular podrá ejercer a bordo sus actividades en Embarcaciones de Recreo Turismo Náutico y Deportivas.</p>		
<p>Artículo 155.- El personal que realiza actividades de recreo en embarcaciones de vela, está obligado a portar su Libreta de Mar clase "C" (Sector Turístico) como Patrón Marino Turístico en embarcaciones con una eslora máxima de hasta 12 metros. El que ejerza el mando en Embarcaciones Mayores de 12 y hasta 24 metros de eslora deberá de portar el Certificado de Competencia Especial como Patrón de Embarcación de Recreo Nivel III.</p>	<p>IDEM</p>	
<p>Artículo 156.- Para el caso de los Propietarios de las embarcaciones de vela o Yates de recreo, estos deberán tramitar ante la Dirección General, su Certificado de Competencia como Patrón de Embarcación de Recreo o Patrón de Yate, según el nivel que le corresponda previa comprobación de la capacitación adecuada, misma que deberá de ser impartida por el FIDENA o una Institución Educativa autorizada competente.</p>	<p>ESTE REQUISITO INCLUYE TAMBIEN A LOS PROPIETARIOS EXTRANJEROS??</p>	
<p>Artículo 168.- Los Certificados de Competencia se expedirán, al Personal de la Marina Mercante que acredite haber alcanzado un nivel de competencia específica, para el desempeño de alguna de las siguientes categorías: Patrón de Draga; Patrón de Costa; Patrón de Pesca; Motorista; Motorista Pescador, Ingeniero Electricista; Ingeniero Electrónico; Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. Patrón de Embarcaciones de Recreo y Deportivas Nivel I y II.</p>	<p>IDEM ANTERIOR.</p>	
<p>Artículo 174.- La persona interesada en obtener un Certificado de Competencia como Patrón de Embarcaciones de Recreo y Deportivas niveles I, II: deberá presentar ante la Dirección General:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. Original del Certificado vencido o por vencerse; II. En caso de ascenso: Libreta de Mar de la categoría de Marino Turístico o Certificado de Competencia como Patrón de Embarcaciones de Recreo y Deportivas 	<p>IDEM ANTERIOR.</p>	

<p>Nivel II, expedida por la Dirección General, según corresponda;</p> <p>III. Constancia vigente de aptitud psicofísica expedida por la DGMPT, o por tercero autorizada por la Secretaría;</p> <p>IV. Constancia vigente de participación del curso básico en materia de seguridad STCW y/o Convenio Internacional del que México sea parte en Materia de Educación Marítima Mercante, expedida por el FIDENA;</p> <p>V. Constancia vigente del curso de capacitación para la categoría que aspira actualizado al STCW y/o Convenio Internacional del que México sea parte en Materia de Educación Marítima Mercante, expedida por el FIDENA;</p> <p>VI. Certificado de tiempo de embarque, avalado por el Propietario de la embarcación y Certificado por el Capitán de Puerto correspondiente, con el que compruebe haber cumplido con un mínimo de dos años calendario en el desempeño de actividades en Embarcaciones de Recreo y Deportivas, y</p> <p>VII. Dos fotografías a color, de frente de 3 x 2.5 cm. tamaño infantil, con el uniforme que se menciona en el Manual de Uniformes que expida la Dirección General.</p>		
<p>Artículo 196.- La persona interesada en obtener un Certificado de Competencia Especial como Patrón de Yate (Patrón de Embarcaciones de Recreo y Deportivas Nivel III):</p> <p>I. Copia certificada del acta de nacimiento;</p> <p>II. Constancia vigente del curso de capacitación como Patrón de Yate expedida en una Institución Educativa autorizada por la Secretaría;</p> <p>III. Constancia vigente expedida por la DGMPT, o por una institución autorizada por la Secretaría, de que aprobó el examen de aptitud psicofísico;</p> <p>IV. Constancia vigente de participación del curso básico de seguridad STCW y/o Convenio Internacional del que México sea parte en Materia de Educación Marítima Mercante, expedida por el FIDENA;</p> <p>V. Documento que acredite la propiedad o documento</p>	<p>IDEM ANTERIOR</p>	

<p>expedido por el Propietario, otorgando la posesión limitada para el mando de la embarcación y comprobar experiencia en el manejo de yates o Embarcaciones de Recreo y Deportivas, mediante constancia expedida por el propio Propietario del tiempo de mando de la misma, la cual deberá estar certificada por el Capitán de Puerto respectivo. y</p> <p>VI. Dos fotografías a color, de frente de 3 x 2.5 cm. tamaño infantil, con el uniforme que se menciona en el Manual de Uniformes que expida la Dirección General</p>		
<p>Artículo 230.- Si los permisos temporales de navegación a que se refiere el artículo 40 de la Ley, pretenden otorgarse por no existir embarcaciones mexicanas disponibles y en igualdad de condiciones técnicas o cuando impere una causa de interés público, la Dirección General, antes de concederlos, consultará con la cámara de Navieros registrada ante la Secretaría de Economía conforme a la Ley de Cámaras, dentro de los tres días hábiles siguientes a la presentación de la solicitud. Si en efecto se dan las circunstancias apuntadas, si la consulta no fuere desahogada dentro de los cinco días hábiles posteriores a su formulación, la Dirección General resolverá lo conducente.</p> <p>De igual forma, al recibir la solicitud la Dirección General procederá a ponerla a la vista de los Navieros mexicanos en los estrados de la Ventanilla Única y en la página electrónica de la Secretaría, en el sitio destinado a los asuntos de dicha unidad administrativa; la información se mantendrá disponible, para que los interesados ejerzan el derecho que les concede el artículo 40 de la Ley, por el mismo plazo de cinco días hábiles.</p>	<p>Las embarcaciones se pueden importar temporalmente hasta 10 años de acuerdo con la Ley Aduanera.</p> <p>Los permisos temporales de navegación modalidad turismo náutico solo se podrán usar por 2 años para embarcaciones extranjeras. Después se deben abandonar como mexicanas.</p> <p>Siempre se ha entendido, que en el momento que una embarcación se abandera mexicana, es por que tiene el propósito de quedarse definitivamente en México. Una embarcación extranjera importada temporalmente que obtiene la bandera Mexicana, la Aduana lo considera simulación fiscal y por lo tanto, se pierde la embarcación por concepto de contrabando mas una multa del 150% del valor de la embarcación.</p> <p>Cambia el régimen fiscal que aplica a embarcaciones extranjeras. 10% en cabotaje y 5% en navegación costera de los ingresos brutos sin deducción alguna. Generalmente, se paga mas que las embarcaciones mexicanas que pagan el 34% de la utilidad neta.</p> <p>No hay congruencia entre las ventajas para atraer</p>	

	<p>embarcaciones extranjeras y la intención de volverlas mexicanas, a menos que el reglamento de navegación aclare que el cambio de bandera a mexicana no cambia su estatus fiscal.</p> <p>La facilidad se dio a mexicanos y extranjeros para traer embarcaciones de bandera extranjera, también permitió que se pudieran obtener créditos sobre las embarcaciones y uno de los requisitos bancarios es que mantenga la bandera del país de donde proviene el crédito.</p>	
<p>Artículo 356.- Todas las embarcaciones mercantes y Artefactos Navales mexicanos nuevos o existentes, independientemente de su uso, deberán contar con Certificado de Arqueo.</p>	<p>Que se quiere dar entender con existentes, se considera así a las embarcaciones importadas temporalmente al amparo de la legislación aduanera y propiedad de extranjeros?</p>	
<p>Artículo 357.- Las embarcaciones de madera de eslora menor a 2.50 metros, de construcción artesanal, las dedicadas exclusivamente a uso particular Menores de 15 metros de eslora, las embarcaciones deportivas dedicadas a competencias, no requerirán del Certificado de Arqueo</p> <p>Artículo 452.- Todos los astilleros, diques, diques flotantes, varaderos y talleres de reparaciones navales (mecánicos, eléctricos, electromecánicos, radioeléctricos), deberán estar registrados ante la Dirección General.</p>	<p>Entendemos Claramente el espíritu de éste artículo en protección de la certificación de los buques mercantes, sin embargo, consideramos que dicho principio no aplica a las embarcaciones de recreo, deportivas o de placer al no existir norma internacional que regule que dichas embarcaciones estén certificadas, de ahí que se proponga un segundo párrafo.</p>	<p>Artículo 452.- Todos los astilleros, diques, diques flotantes, varaderos y talleres de reparaciones navales (mecánicos, eléctricos, electromecánicos, radioeléctricos), deberán estar registrados ante la Dirección General.</p> <p>Los Talleres destinados al mantenimiento de embarcaciones de recreo, deportivas o placer no requerirán de registro alguno, sin embargo podrán solicitarlo ante la Dirección General.</p>

<p>Artículo 453.- El responsable de los astilleros, diques, varaderos y talleres de reparaciones navales, deberá reportar a la Capitanía de Puerto correspondiente, el inicio de cualquier evento relacionado con la construcción, reparación, modificación o mantenimiento en dique seco de Embarcaciones o Artefactos Navales, sin perjuicio de que el armador cumpla con lo establecido en el artículo 320 del presente Título.</p>	<p>ESTE PRECEPTO APLICA TAMBIEN A LA REPARACION DE EMBARCACIONES RECREATIVAS???? .</p>		
<p>Artículo 455.- A toda instalación de servicio que cumpla con las disposiciones establecidas en las Normas Oficiales Mexicanas o los convenios internacionales aplicables, se le expedirá tras un reconocimiento, un Certificado de aprobación marítima que tendrá vigencia de un año.</p>		<p>Idem anterior.</p>	
<p>Artículo 457.- El plazo para resolver las solicitudes mencionadas en este capítulo, que se presenten para realizar cualquiera de las actividades indicadas, no podrá exceder de 30 días hábiles, transcurrido el plazo citado sin que se resuelva lo que corresponda, se entenderá denegada la petición.</p>		<p>Idem anterior.</p>	
<p>Artículo 458.- Si durante el trámite de la solicitud, como resultado del reconocimiento o revisión se acredita el incumplimiento de la normatividad nacional o internacional que sea motivo para la no expedición de los Certificados, documentos de autorización o aprobación, se comunicará al interesado las deficiencias y por lo tanto la conclusión del trámite.</p>		<p>Idem anterior.</p>	
<p>Artículo 460.- La expedición de los Certificados iniciales, de las Embarcaciones y Artefactos Navales de nueva construcción o existentes a matricularse como mexicanas iguales o Mayores a 300 UAB, se hará en las oficinas centrales de la Dirección General.</p>	<p>Idem anterior.</p>		
<p>Artículo 461.- Para obtener los Certificados aplicables a las Embarcaciones y Artefactos Navales, se deberá presentar en original y copia en idioma español lo siguiente: 1.- Escrito libre o formato de solicitud que establezca la Dirección General;</p>	<p>Idem anterior.</p>		

<p>Copia del Certificado de matrícula y Copia del documento que acredite pago de derechos. II.- Arqueo nacional o internacional:</p> <p>a).- Embarcaciones iguales o Menores de 15 mts de eslora sin cubierta. Además de lo indicado en la fracción I: Copia certificada de la factura de Embarcación.</p> <p>b).- Embarcaciones Menores de 24 mts de eslora. Además de lo indicado en la fracción I: Cálculo de Arqueo desarrollado conforme a lo señalado en este Título o el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques 1969. Copia del registro ante la Dirección General del responsable de su elaboración; Plano de arreglo general del casco y cubiertas (perfil y planta), y Plano de cuaderna maestra.</p> <p>c).- Embarcaciones iguales o Mayores a 24 mts eslora: Además de lo indicado en las fracciones I y III: Plano de líneas de forma.</p> <p>III.- Francobordo nacional o internacional:</p> <p>Embarcaciones iguales o Mayores de 24 metros de eslora o 15U UAB. Además de lo indicado en la fracción I, Cálculo de francobordo desarrollado conforme al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga; Copia del oficio de aprobación del cuaderno de estabilidad; Copia del registro ante Dirección General del responsable de su elaboración; Plano de arreglo general del casco y cubiertas (perfil y planta); Plano de líneas de forma;</p>		
---	--	--

<p>Plano distribución y capacidad de Tanques; Plano o tabla de Curvas Hidrostáticas; Plano o tabla de Curvas Cruzadas; Escala de calados - Peso muerto; y Cuaderno de asignación de francobordo verificado por el OSSM. Certificados Nacionales</p> <p>IV.- Seguridad Marítima (carga, pesca y mixtas): a).- Embarcaciones iguales o Menores de 15 mts de eslora sin cubierta. Además de lo indicado en la fracción I. Copia certificada de factura de Embarcación. b).- Embarcaciones Menores de 24 mts de eslora Además de lo indicado en la fracción I. Copia del oficio de aprobación del cuaderno de estabilidad. Y Copia del oficio de aprobación de planos seguridad (ubicación de medios y dispositivos de salvamento).</p> <p>c).- Embarcaciones iguales o Mayores a 24 mts eslora pero Menores de 500 UAB: Además de lo indicado en las fracciones I y IV inciso b); Copia del oficio de aprobación de planos de lucha contra incendio (ubicación de equipos y sistemas contraincendio), y Copia del oficio de aprobación del cuadro de obligaciones e instrucciones. d).- Embarcaciones iguales o Mayores a 500 UAB: Además de lo indicado en las fracciones I y IV inciso c), y Copia oficio aprobación del manual de sujeción de la carga</p> <p>V.- Seguridad Marítima (Pasaje o de recreo y deportiva): a).- Embarcaciones iguales o Menores de 15 mts de eslora sin cubierta.</p>		
---	--	--

<p>Lo indicado en la fracción I. Copia certificada de factura de Embarcación. b).- Embarcaciones Menores de 24 mts de eslora. Además de lo indicado en la fracción I. Copia del oficio de aprobación del cuaderno de estabilidad, y Copia del oficio de aprobación de planos seguridad (ubicación de medios y dispositivos de salvamento) c).- Embarcaciones iguales o Mayores a 24 mts eslora pero Menores de 500 UAB: Además de lo indicado en las fracciones I y IV inciso b); Copia del oficio de aprobación de planos de lucha contra incendio (ubicación de equipos y sistemas contraincendio); y Copia del oficio de aprobación del cuadro de obligaciones e instrucciones. d).- Embarcaciones iguales o Mayores a 500 UAB: Lo indicado en las fracciones I y IV inciso c).</p> <p>VI.- Seguridad Radioeléctrica embarcaciones iguales o Mayores a 300 UAB. Además de lo indicado en la fracción I: Copia de licencia de estación de radio, y Copia de oficio de asignación de señal distintiva.</p> <p>VII.- Prevención de la contaminación. a).- Embarcaciones de carga, Pasaje, mixtos iguales o Mayores a 400 UAB y Unidades Mar Adentro: Además de lo indicado en la fracción I: Copia del oficio de aprobación del Plan de emergencia, y Copia del oficio de aprobación del Libro de registro de Hidrocarburos. b).- Petroleros iguales o Mayores a 150 UAB, Además de lo indicado en las fracciones I y VII a), y</p>		
--	--	--

<p>Copia del oficio de aprobación manual de operaciones de vigilancia y control de descargas de Hidrocarburos.</p> <p>VIII.- Gestion de la seguridad: Además de lo indicado en la fracción I: Reporte de aprobación de auditoria de implementación, y Copia del documento de cumplimiento del IGS de la empresa.</p> <p>IX.- Documente de cumplimiento: Además de lo indicado en la fracción I: Reporte de aprobación de auditoria de implementación de la empresa.</p> <p>X.- Dotacion Mínima de Seguridad: Además de lo indicado en la fracción I: Propuesta de dotación mínima.</p> <p>XI.- Estanquidad para navegación a remolque: Además de lo indicado en la fracción I: Copia del ultimo Certificado de seguridad.</p> <p>XII.- Unidades Mar Adentro: a).- Unidades móviles de perforación. Además de lo indicado en las fracciones I, IV inciso d) y VI, y Manual de instrucciones Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro; b).- Unidades fijas: Además de lo indicado en las fracciones I, IV inciso c) y VII inciso a); Copia del oficio de aprobación del Plan de gestión de basuras, y Copia del oficio de aprobación del Libro de registro de basuras.</p>		
---	--	--

<p>XIII.- Navas de gran velocidad. Además de lo indicado en las fracciones I, IV inciso d) y VI: y</p> <p>Copia del permiso de explotación de gran velocidad.</p> <p>XIV.- Técnico de operación y navegabilidad: Además de lo indicado en las fracciones I, IV inciso c) y VII inciso a):</p> <p>XV.- Eslatruquedad para navegación a remolque: Además de lo indicado en la fracción I, Copia de otros Certificados de seguridad. Certificados Internacionales: I.- Escrito libre o formato de solicitud que establezca la Dirección General; Copia del Certificado de matrícula, y Copia del documento que acredite pago de derechos.</p> <p>II.- Construcción para buque de carga: Además de lo indicado en la fracción I: Copia oficio aprobación del manual de sujeción de la carga, y Copia del oficio de aprobación del cuaderno de estabilidad.</p> <p>III.- Seguridad del equipo para buque de carga: Además de lo indicado en la fracción I: Copia del oficio de aprobación de planos de lucha contra incendio (ubicación de equipos y sistemas contra incendio); Copia del oficio de aprobación de planos seguridad (ubicación de medios y dispositivos de salvamento), y Copia del oficio de aprobación del cuadro de obligaciones e instrucciones.</p> <p>IV.- Seguridad radioeléctrica para buque de carga: Además de lo indicado en las fracciones I:</p>		
---	--	--

<p>Copia de licencia de estación de radio, y Copia de asignación letras distintivas.</p>		
<p>V. - Seguridad Buque de carga Lo indicado en las fracciones I, II, III y IV:</p>		
<p>VI. - Seguridad Buque de Pasaje: Lo indicado en las fracciones I, III y IV: Copia del oficio de aprobación del cuaderno de estabilidad (sin y con avería).</p>		
<p>VII. - Prevención de la contaminación. a).- Embarcaciones de carga, Pasaje, mixtos iguales o Mayores a 400 UAB y Unidades Mar Adentro: Además de lo indicado en la fracción I: Copia del oficio de aprobación del Plan de emergencia, y Copia del oficio de aprobación del Libro de registro de Hidrocarburos.</p>		
<p>b).- Petroleros iguales o Mayores a 150 UAB, Además de lo indicado en las fracciones I y VII a), y Copia del oficio de aprobación manual de operaciones de vigilancia y control de descargas de Hidrocarburos.</p>		
<p>VIII. - Prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel: Además de lo indicado en la fracción I: Copia oficio aprobación del Plan de emergencias en caso de contaminación por nocivas líquidas; Copia oficio aprobación Libro de registro de carga, y Copia oficio aprobación Manual de procedimientos y medios.</p>		
<p>Prevención de la contaminación por aguas sucias: Además de lo indicado en la fracción I:</p>		

<p>Copia oficio aprobación del Plan de gestión de aguas de lastre; Copia oficio aprobación del Libro de registro de aguas de lastre:</p> <p>X.- Prevención de la contaminación atmosférica: Lo indicado en la fracción I.</p> <p>XI.- Seguridad para naves de gran velocidad: Además de lo indicado en las fracciones I, II, III y IV, y Copia del permiso de explotación de gran velocidad.</p> <p>XII.- Aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel: Lo indicado en las fracciones I, II y VIII.</p> <p>XIII.- Interracional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel: Lo indicado en las fracciones I, II y VIII.</p> <p>XIV.- Aptitud para el transporte de gases licuados a granel: Además de lo indicado en la fracción I y II; Copia del oficio de aprobación del Plan de emergencia a bordo contra la contaminación por sustancias nocivas líquidas; Copia del oficio de aprobación del libro de registro de carga, y Copia de oficio de aprobación de la lista de límites máximos de llenado, temperatura y presiones de calibración de válvulas.</p> <p>XV.- Interracional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel: Lo indicado en las fracciones I, II y XIV.</p> <p>XVI.- Seguridad de buque para fines especiales:</p>		
--	--	--

<p>Lo indicado en las fracciones I, III y IV.</p>		
<p>XVII.- Aptitud para los buques de apoyo mar adentro: Lo indicado en las fracciones I, II, VII inciso a) y VIII.</p>		
<p>XVIII.- Construcción y equipo para naves de sustentación dinámica: Lo indicado en las fracciones I, II, III y IV, y Copia permiso de explotación como nave de sustentación dinámica.</p>		
<p>XIX.- Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro: Además de lo indicado en las fracciones I, III, IV y VI, y Copia oficial aprobación del Manual de instrucciones.</p>		
<p>XX.- Documento de cumplimiento: Además de lo indicado en la fracción I: Reporte de aprobación de auditoría de implementación del IGS de la empresa.</p>		
<p>XXI.- Gestión de la Seguridad: Además de lo indicado en la fracción I: Reporte de aprobación de auditoría de implementación de IGS del Buque, y Copia del documento de cumplimiento del IGS de la empresa.</p>		
<p>XXII.- Seguridad para sistemas de buceo: Lo indicado en la fracción I.</p>		
<p>XXIII.- Dotación mínima de seguridad: Además de lo indicado en la fracción I: Propuesta de dotación mínima</p>		
<p>XXIV.- Exención Francobordo: Además de lo indicado en la fracción I: Escrito libre indicando motivos de solicitud de exención.</p>		
<p>XXV.- Exención SOLAS: Además de lo indicado en la fracción I: Escrito libre indicando motivos de solicitud de exención y equipos para que lo Solicita</p>		

<p>Artículo 466.- Para la aprobación de construcción de Embarcaciones y Artefactos Navales, los Navieros o armadores deberán presentar en original y copia, en idioma español y sistema métrico decimal lo siguiente:</p> <p>1).- Todas las Embarcaciones o Artefactos Navales.</p> <p>a) Escrito libre o formato de solicitud que establezca la Dirección General;</p> <p>b) Copia del documento que acredite pago de derechos;</p> <p>c) Nombre del astillero constructor;</p> <p>d) Si la construcción es en territorio nacional, N° de registro ante DGMM del astillero;</p> <p>e) N° de registro ante DGMM del responsable de la construcción o modificación;</p> <p>f) Especificaciones técnicas de construcción, y</p> <p>g) Cronograma de construcción.</p> <p>II).- De eslora menor de 15 metros con cubierta.</p> <p>a) Arreglo general (perfil y planta);</p> <p>b) Cubiertas y acomodaciones;</p> <p>c) Arreglo del departamento de máquinas;</p> <p>d) Timón y su mecha;</p> <p>e) Sistemas de Achique de sentina;</p> <p>f) Sistemas de combustible, y</p> <p>g) Esquema de luces de navegación.</p> <p>III).- De eslora igual o mayor de 15 metros pero menor de 24 metros:</p> <p>Además de lo indicado en el inciso I y II:</p> <p>Los planos que a continuación se indican.</p> <p>a) Sección longitudinal;</p> <p>b) Distribución y capacidad de Tanques;</p> <p>c) Líneas de forma;</p> <p>d) Curvas hidrostáticas;</p> <p>e) Curvas cruzadas de estabilidad;</p> <p>f) Cuaderna maestra y secciones típicas;</p> <p>g) Mampiros y estancos, incluyendo sus aberturas;</p>	<p>SE PUEDE ESTABLECER ALGO QUE SIMPLIFIQUE LOS PROCEDIMIENTOS??</p>	
---	---	--

<p>h) Escotillas y sus cierres; i) Túnel y línea de ejes; j) Sistemas de Contraincendio, y k) Instalación eléctrica (energía principal).</p> <p>IV) Embarcaciones de eslora igual o Mayor de 24 metros pero menor de 60 metros: Además de lo indicado en el inciso I, II y III: Los planos que a continuación se indican. a) Expansion del casco; b) Sistemas de Sanitario; c) Sistemas de trasiego de mezclas oleosas; d) Sistemas de lastre; e) Localización de marcas de calado; f) Equipos de carga; g) Tubos sonda y respiraderos de Tanques; h) Ductos de ventilación; i) Circuitos eléctricos a la intemperie; j) Plano de ubicación y capacidad de Tanques, y. k) Cálculo de estabilidad preliminar</p> <p>V) Embarcaciones de eslora igual o mayor de 61 metros: Además de lo indicado en el inciso I II III y IV: El plano que a continuación se indica a) Balance eléctrico y distribución de potencias.</p> <p>Las Embarcaciones o Artefactos Navales de Pasaje, de recreo y deportivas en su modalidad de Turismo Náutico a terceros, además de lo señalado en las fracciones II a V, según corresponda, plano indicando la ubicación de los asientos fijos, equipos y mobiliario para servicio.</p> <p>Las Embarcaciones Menores de 15 metros de eslora sin cubierta: Solo presentaran los planos de arreglo general, perfil exterior, esquema de luces de navegación y detalles de construcción que demuestren que la Embarcación cumplirá los requisitos de seguridad para el servicio a que se vaya a destinar.</p>		
--	--	--

<p>V).- Las Unidades sin propulsión propia. Además de lo indicado en el inciso I: Los planos que a continuación se indican</p> <p>a) Arreglo general del casco;</p> <p>b) Estructural;</p> <p>c) De instalaciones eléctricas (si aplica), y</p> <p>d) Esquemas de luces de navegación.</p> <p>VI).- Unidades Mar Adentro.</p> <p>a).- Unidades móviles</p> <p>Además de lo indicado en el inciso I: Los planos que a continuación se indican</p> <p>a) Arreglo general;</p> <p>b) Cargas en cubiertas;</p> <p>c) Escantillado sección longitudinal;</p> <p>d) Escantillado sección transversal;</p> <p>e) Cubiertas incluyendo cubierta de helicóptero;</p> <p>f) Cuaderna maestra;</p> <p>g) Forro exterior;</p> <p>h) Mamparos estancos;</p> <p>i) Mamparos estructurales;</p> <p>j) Plano de líneas;</p> <p>k) Plano de ubicación y capacidad de tanques;</p> <p>l) Tanques estancos con ventos y reboses;</p> <p>m) Puntales, baos y esloras;</p> <p>n) Estructuras diagonales;</p> <p>o) Patas / soporte;</p> <p>p) Estructura de soportes u otro arreglo para elevación;</p> <p>q) Columnas estabilizadoras y columnas intermedias;</p> <p>r) Cascos, pontones o zapatas;</p> <p>s) Superestructuras y casetas;</p> <p>t) Arreglo y detalles de puertas estancas y escotillas;</p> <p>u) Base para equipo de anclaje, industrial, y.</p> <p>v) Cálculo de estabilidad preliminar.</p> <p>b).- Unidades fijas:</p> <p>Además de lo indicado en el inciso I: Los planos que a continuación se indican</p>		
---	--	--

<p>a) Arreglo general de cubiertas; b) Estructural; c) De instalaciones eléctricas; d) De instalaciones industriales; e) Esquema de luces de navegación, y f) Compartimentos estancos.</p> <p>VII).- Diques flotantes. Además de lo indicado en el inciso I: Los planos, que a continuación se indican: a) Arreglo general; b) Sección longitudinal; c) Cuaderna maestra y secciones típicas; d) Mamparos estancos; e) Escotillas y sus cierres; f) Sistema de extinción de incendios; g) Circuito de lastre y achique; h) Instalación eléctrica, y i) Distribución del departamento de máquinas.</p> <p>Artículo 45.- La construcción de embarcaciones de fibra de vidrio reforzado y ferro cemento, adicional a los planos de acuerdo a su eslora, se deberá presentar una descripción de procesos, en los cuales deberán incluirse: I. Descripción de las facilidades de construcción, incluido el control ambiental, almacenamiento y manipulación del material. II. Especificaciones de la resina, productos de reforzamiento y materiales de núcleos, cuando correspondan; III. Tiempo de curado de las resinas de fraguado, según sea el caso y métodos de control; IV. Procedimientos incluidos, tipos secuencias, métodos de mezcla de resinas o cemento y de reforzamiento y límites de durabilidad de la resina o cemento en recipientes; V. Procedimientos de almacenaje; VI. Sistemas de control de calidad, y</p>		
---	--	--

<p>VII. Propiedades del laminado derivado de pruebas de calidad destructivas.</p> <p>Artículo 468.- Para la aprobación de modificación de Embarcaciones y Artefactos Navales, los armadores deberán presentar en original y copia, en idioma español:</p> <p>I. Escrito libre o formato de solicitud que establezca la Dirección General;</p> <p>II. Copia del documento que acredite pago de derechos por revisión;</p> <p>III. Nombre del astillero que hará las modificaciones;</p> <p>IV. Si la modificación es en territorio nacional, N° de registro ante DGMM del astillero;</p> <p>V. N° de registro ante DGMM del responsable de la elaboración;</p> <p>VI. Especificaciones técnicas de la modificación;</p> <p>VII. Cálculo de porcentaje de variación del GM, y</p> <p>VIII. Los planos que a continuación se indican;</p> <p>a).-Arreglo general antes y después de la modificación, y</p> <p>b).- Plano de la sección o secciones a modificar.</p>	<p>IDEM ANTERIOR.</p>	
<p>Artículo 472.- Las Instalaciones de Servicio, astilleros, diques, varaderos y talleres de reparaciones navales, estaciones de reparación y mantenimiento de dispositivos y medios de salvamento, equipos y sistemas de contra incendio, receptoras de desechos, así como el personal técnico, para obtener el registro y aprobación inicial de la Dirección General, deberán presentar la siguiente documentación.</p> <p>I.- Todas las Instalaciones de Servicio</p> <p>Escrito libre o formato de solicitud que establezca la Dirección General.</p> <p>Copia del documento que acredite pago de derechos.</p> <p>II.- Astilleros, Varaderos y Diques secos y flotantes</p> <p>Además de lo indicado en la fracción I</p> <p>Permiso o concesión para utilizar la zona donde se encuentre la instalación;</p> <p>Plano de la instalación indicando las áreas de servicio;</p> <p>Relación de equipos, maquinaria indicando sus</p>	<p>IDEM ANTERIOR</p>	

<p>capacidades;</p> <p>Curriculum vite del o de los responsables de los proyectos de construcción, modificación y reparación;</p> <p>Copia certificada del Título profesional del o de los responsables de los proyectos de construcción, modificación y reparación, y Copia certificada de la cedula profesional del o de los responsables de los proyectos de construcción, modificación y reparación.</p> <p>III.- Talleres de reparaciones navales</p> <p>Además de lo indicado en la fracción I:</p> <p>Descripción de los trabajos que pretende realizar;</p> <p>Plano de la instalación indicando las áreas de servicio;</p> <p>Relación de equipos, maquinaria indicando sus capacidades;</p> <p>Curriculum vite del responsable de la instalación;</p> <p>Copia certificada del Título profesional del responsable de la instalación, y</p> <p>Copia certificada de la cedula profesional del responsables de la instalación.</p> <p>IV.- Instalaciones de reparación y mantenimiento de dispositivos y medios de salvamento, equipos y sistemas contra incendio.</p> <p>a).- Personas físicas</p> <p>Además de lo indicado en la fracción I:</p> <p>Copia del registro federal de contribuyentes;</p> <p>Comprobante de domicilio;</p> <p>Plano de la instalación indicando las áreas de servicio;</p> <p>Curriculum vite del responsable de la instalación, y</p> <p>Copia de Certificados de capacitación del personal técnico-operativo que realiza los trabajos.</p> <p>b).- Personas morales</p> <p>Además de lo indicado en las fracciones I y IV inciso a)</p> <p>Copia del acta constitutiva.</p>		
---	--	--

<p>V.- Instalaciones receptoras de desechos</p> <p>a).- Todas las instalaciones receptoras</p> <p>Además de lo indicado en la fracción I:</p> <p>Copia del registro federal de contribuyentes;</p> <p>Comprobante de domicilio;</p> <p>Documento en el que se establezca el procedimiento desde la recepción,</p> <p>hasta el destino final de los desechos incluyendo el traslado y almacenamiento hasta el destino final de los desechos;</p> <p>Documento que señale los procedimientos de emergencia y dispositivos de seguridad en caso de accidente;</p> <p>Copia certificada de los contratos vigentes con la empresa o empresas que participen en cualquiera de las fases del proceso hasta su destino final;</p> <p>Carta responsiva en caso de contaminación de la empresa o empresas que participen en cualquiera de las fases del proceso;</p> <p>Plano de disposición general de la instalación identificarán las áreas, así como la ubicación de los equipos, recipientes de almacenaje y áreas de contención, y</p> <p>Relación de los equipos, accesorios, recipientes de almacenamiento, vehículos terrestres o embarcaciones utilizados para la recepción, traslado, tratamiento y almacenamiento, incluyendo las características generales, técnicas y capacidades de los mismos.</p> <p>b).- Instalaciones para Residuos oleosos y Sustancias nocivas líquidas</p> <p>Además de lo indicado en las fracciones I y V inciso a):</p> <p>Copia certificada de la escritura constitutiva, inscrita en el Registro Público de Comercio;</p> <p>Los poderes y nombramientos que haya otorgado el solicitante; al que, en su caso, promueva en su nombre;</p> <p>Autorización para almacenamiento (acopio) de residuos peligrosos; en Emitida por la Secretaría de Medio</p>		
---	--	--

<p>Ambiente y Recursos Naturales: Autorización para la recolección, transporte, almacenamiento, tratamiento y reciclaje de aceites lubricantes usados, emitida por Instituto Nacional de Ecología. Autorización para la elaboración de combustibles alternos, emitida por el Instituto Nacional de Ecología / Dirección General de materiales residuos y actividades riesgosas: Autorización para la Incineración de residuos peligrosos, emitida por la Delegación Federal de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente; Autorización para el tratamiento de residuos peligrosos (líquidos y sólidos contaminados con BPC's (papel, madera, estupa, etc. emitida por la Subsecretaría de Gestión para la Protección Ambiental.- Dirección General de gestión integral de materiales y Actividades Riesgosas: Autorización para el acopio de (Capacidad del Tanque de almacenamiento) litros de residuos peligrosos en estado líquido consistente en aceites usados (lubricantes, hidráulicos, etc.) y emitida por la SEMARNAT o Delegación de la misma en la localidad en que se localizará la instalación de recepción; Autorización para el almacenamiento de (Capacidad de almacenamiento), de residuos peligrosos en estado sólido consistente en diversos (estopas, guantes, trajo, cartón, tierra, etc.,) impregnados con aceites usados. Emitida por la SEMARNAT o Delegación de la misma en la localidad en que se localizará la instalación de recepción, y Autorización para el tratamiento y destino final de los desechos expedida por</p>		
--	--	--

<p>Gobierno Municipal de la localidad en que se vaya a operar la Instalación de recepción de desechos.</p> <p>c).- Instalaciones para Basuras</p> <p>Además de lo indicado en las fracciones I y V inciso a): Autorizacur, para el tratamiento y destino final de los desechos expedida por Gobierno Municipal de la localidad en que se vaya a operar la Instalación de recepción de desechos.</p> <p>d) - Además de lo indicado en la fracción V a), b) o c) según sea el caso</p> <p>Cuando se trate de personas morales:</p> <p>Copia certificada de la escritura constitutiva, inscrita en el Registro Público de Comercio, y</p> <p>Los poderes y nombramientos que haya otorgado el solicitante; al que, en su caso, promueva en su nombre.</p> <p>Cuando se trate de personas físicas</p> <p>Copia identificación vigente con fotografía.</p> <p>VI.- Registro de técnicos para las Instalaciones de Servicio.</p> <p>a).- Técnico operativo.</p> <p>Además de lo indicado en la fracción I:</p> <p>Copia identificación vigente con fotografía, y</p> <p>Copia certificada del documento vigente que acredite la capacitación recibida para efectuar la reparación y mantenimiento de los equipos, según proceda.</p> <p>b).- Técnico responsable.</p> <p>Además de lo indicado en las fracciones I y VI inciso a):</p> <p>Curriculum vitae de su experiencia profesional.</p> <p>Para el caso de Instalaciones de Servicio a medios y dispositivos de salvamento se acreditará la capacitación dada por el fabricante de la marca del equipo que se pretenda inspeccionar y certificar</p>		
---	--	--

<p>Artículo 495.- De conformidad con el capítulo respectivo en materia de Turismo Náutico, las embarcaciones particulares nacionales y extranjeras de recreo y deportivas procedentes del extranjero, obtendrán la autorización de arribo exclusivamente en la Capitanía de Puerto del primer puerto en que recalen. Al realizar navegación de cabotaje, informarán por escrito cada entrada o salida a la Capitanía de Puerto o al delegado honorario de la marina autorizada correspondiente y, en su caso, los cambios de tripulación. No obstante lo anterior y al igual que las de bandera mexicana, dichas embarcaciones deberán obtener el despacho del puerto cuando vayan a realizar navegación de altura.</p>	<p>En muchos puertos se permite hacer el aviso de manera verbal a la Capitanía de Puerto o al delegado honorario en una marina quien llena una bitácora autorizada por la propia Capitanía de Puerto. Esto resulta muy ágil y favorable para el Turismo Náutico. Requerir que sea por escrito complica el proceso de arribo o salida. Proponemos se permita el aviso verbal a las Capitanías de Puerto o al delegado honorario de la marina autorizada. O en un momento dado que sea el aviso de entrada o salida sea por escrito únicamente cuando salgan de aguas de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto que se trate.</p>	<p>Artículo 495.-De conformidad con el capítulo respectivo en materia de turismo náutico, las embarcaciones particulares nacionales y extranjeras de recreo y deportivas procedentes del extranjero, obtendrán la autorización de arribo exclusivamente en la Capitanía de Puerto del primer puerto en que recalen. Al realizar navegación de cabotaje, informarán verbalmente cada entrada o salida a la Capitanía de Puerto o al delegado honorario de la marina autorizada correspondiente y, en su caso, los cambios de tripulación. No obstante lo anterior y al igual que las de bandera mexicana, dichas embarcaciones deberán obtener el despacho del puerto cuando vayan a realizar navegación de altura.</p> <p>“El aviso se podrá ser de manera verbal cuando se trate de una salida a aguas de la jurisdicción de un puerto para retornar al mismo puerto en un período menor a 72 horas.</p>
<p>Artículo 496.- Los delegados honorarios de las marinas turísticas, deportivas o de recreo deberán llevar una bitácora de arribo y de zarpe de las embarcaciones que se asistan con regularidad en la misma, así como de las</p>	<p>QUE PASA SI NO HAY DELEGADO, YA QUE NO ES UNA OBLIGACIÓN QUE CADA MARINA CUENTE CON DICHA FIGURA ACORDE CON EL ART. 58 DE LA LEY DE NAVEGACION, AL</p>	

<p>que arriben sólo de visita.</p>	<p>ESTABLECER LA FACULTAD DE LA SECRETARIA PARA HABILITAR A UN DELEGADO, ASI COMO EL ARTICULO 50 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE PUERTOS, QUE ESTABLECE QUE LA SECRETARIA PODRÁ DESIGNAR UN DELEGADO, ADEMAS DE QUE EN LAS CONCESIONES SE ESTABLECE A LA MISMA CONCESIONARIA PARA FUNCIONAR COMO DELEGADOS UNICA Y EXCLUSIVAMENTE PARA LOS FINES DE DESPACHO Y ARRIBO.</p> <p>ESTE ARTICULO EN SU CASO SE CONTRAPONA CON EL ART. 48 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE PUERTOS AL RECAER LA OBLIGACION DE REGISTRO SOBRE EL MISMO OPERADOR DE LA MARINA.</p> <p>LA FUNCION DE DELEGADO HONORARIO SE REGULA EN UNA FORMA MUY ASILADA Y EN SU CASO NO SE ESTABLECEN EN FORMA CLARA LOS REQUISITOS QUE SE DEBERAN DE CUMPLIR PARA DESEMPEÑAR TAL CARGO.</p>	
<p>Artículo 498 - Para autorizar el arribo de Embarcaciones de Recreo en el primer puerto, la Capitania de Puerto exigirá:</p> <p>I. Despacho del puerto de origen. Para el caso de embarcaciones provenientes de los Estados Unidos de Norteamérica, en los términos que establezca la Dirección General, el documento antes mencionado podrá ser sustituido por un escrito en español, donde el patrón de la embarcación manifieste bajo protesta de decir verdad, el puerto de origen y el motivo por el cual no presentará despacho de salida;</p> <p>II. Documento vigente que acredite que la embarcación se encuentra registrada en su país de origen;</p> <p>III. Inspección sanitaria marítima;</p> <p>IV. Lista de tripulantes y/o Pasajeros, y</p>	<p>el certificado de seguridad. Ya les envié del coast guard de USA que ellos no lo requieren así es que nadie lo trae y lo que es peor, la capitania de puerto no puede otorgar dicho certificado a embarcaciones extranjeras.</p>	

<p>V. En el caso de embarcaciones extranjeras, itinerario de todos los puertos y puntos nacionales a visitar, así como puerto de salida al extranjero. Este deberá ser sellado por la Capitanía de Puerto de arribo y exhibido ante la Capitanía o marina en cada uno de los puertos subsiguientes.</p>		
<p>Artículo 500.- Los delegados honorarios de las marinas turísticas, serán los responsables de reportar diariamente a la Capitanía de Puerto correspondiente, las entradas y salidas de Embarcaciones de Recreo que se registren en su marina. Asimismo, deberán verificar que dicho puerto se encuentre en el itinerario de puertos mexicanos a visitar. En el supuesto de no encontrarse dentro del itinerario, deberá dar parte a la Capitanía de Puerto correspondiente.</p>	<p>Y si no hay delegado se realizan los mismos comentarios que en el artículo 498</p>	
<p>Artículo 501.- A las Embarcaciones de Recreo y Deportivas, les está prohibido embarcar durante su navegación entre puertos y puntos situados en aguas de jurisdicción nacional Pasajeros o invitados, distintos a aquellos consignados en la lista de tripulantes y/o Pasajeros presentada en el primer puerto de entrada.</p>	<p>Ser mas claro y salvo casos de emergencia.</p>	
<p>Artículo 503.- Una vez cumplidos los requisitos, la Capitanía de Puerto expedirá el despacho correspondiente, previo pago de derechos. Los patrones de estas embarcaciones no estarán obligados a emplear los servicios de una agencia consignataria, salvo que así convenga a sus intereses o que el trámite se realice en días u horas inhábiles, en cuyo caso, la agencia consignataria será el garante del pago de derechos correspondiente.</p>		

Título Tercero
De la Navegación
Capítulo X
Lanchaje

**Sección II
Reglas técnicas**

<p>Artículo 647.- Las embarcaciones autorizadas para prestar el servicio de remolque en el puerto, deberán contar con los artefactos e instrumentos electrónicos y de identificación automática para ser detectados dentro de la Zona de Cobertura por los radares del CCTM y el Sistema Automático de Identificación (AIS) de las embarcaciones.</p>	<p>ESTE ES EL UNICO ARTICULO QUE HABLA DEL SISTEMA AUTOMATICO DE IDENTIFICACION ESTE NO APLICA A EMBARCACIONES RECREATIVAS, VERDAD?</p>	
<p>Artículo 645.- Las lanchas reguladas por este capítulo deberán ser de las dimensiones y características apropiadas que garanticen la seguridad del piloto o pilotos que viajen a bordo de la misma. Para ello, salvo lo que establezca el capítulo relativo a normas técnicas e inspección del presente Reglamento, deberán contar con lo siguiente: IV. Sistema de radiocomunicación: a) Radio VHF, y b) Sistema de identificación automática, SIA.</p>	<p align="center">Título Tercero De la Navegación Capítulo XI Turismo Náutico Sección I</p> <p align="center">De las Embarcaciones Menores de Recreo y Deportivas</p>	

<p>Artículo 647.- El presente capítulo tiene por objeto regular la navegación que con fines recreativos se realiza en las vías navegables con Embarcaciones Menores de Recreo y Deportivas, sea para uso particular o con fines comerciales para brindar servicios a terceros.</p>	<p>CONSIDERAMOS QUE SE TIENE QUE PRECISAR YA QUE COMO ESTA SE PRESUME QUE TODA LAS EMBARCACIONES QUE NAVEGUEN INCLUIDAS LAS EXTRANJERAS</p>	<p>Artículo 647.- El presente capítulo tiene por objeto regular la navegación que con fines TURISTICOS recreativos se realiza en las vías navegables con Embarcaciones Menores de</p>
--	--	--

<p>Artículo 648.- Las Embarcaciones Menores de Recreo y Deportivas requerirán contar con su matrícula y con el Certificado de seguridad; en las de uso particular, éste último tendrá una vigencia de tres años, salvo que se destine comercialmente a la prestación de servicios de Turismo Náutico a terceros, en cuyo caso la vigencia será de un año.</p>	<p>SI ESTE ARTICULO HABLA DE TODAS QUE PASA CON LAS EXTRANJERAS, CUANDO EL ART. 33 DE ESTA LEY ESTABLECE QUE SOLO LAS EMBARCACIONES NACIONALES</p>	<p>Recreo y Deportivas, sea para uso particular o con fines comerciales para brindar servicios a terceros.</p>
<p>Artículo 649.- El tipo de navegación de las Embarcaciones Menores de Recreo y Deportivas se indicará y deberá ser el mismo en sus Certificados de matrícula y de seguridad para la navegación, de acuerdo a la elección que manifieste en su correspondiente solicitud el propietario o legítimo poseedor.</p>	<p>IDEM ANTERIOR.</p>	
<p>Artículo 650.- Todas las Embarcaciones Menores de Recreo y Deportivas deberán contar con un manual del propietario que contenga como mínimo la siguiente información: datos del constructor o fabricante; carga máxima recomendada de acuerdo con las características de estabilidad y francobordo; número de personas que puede transportar; características de manejo de la embarcación; potencia nominal máxima de los motores; medidas preventivas ante riesgos de incendio o entrada masiva de agua y peso de la embarcación.</p>	<p>Este artículo, por las características de las embarcaciones es muy difícil que se cumpla, especialmente en los de uso particular, por lo que cuando menos establecería que sea para embarcaciones mayores a 8 metros de eslora y que se destinen comercialmente a la prestación de servicio náuticos a terceros por lo que solicitamos se redacte de la siguiente manera. En la actualidad nadie cumple este requisito por lo que se sugiere se reduzca su obligatoriedad.</p>	<p>Todas las embarcaciones menores de recreo y deportivas mayores a 8 metros de eslora y que se destinen comercialmente a la prestación de servicio de turismo náutico a terceros, deberán contar con un manual del propietario, que contenga como mínimo la siguiente información: datos del constructor o fabricante; carga máxima recomendada de acuerdo con las características de estabilidad y francobordo; número de personas que puede transportar; características de manejo de la embarcación; potencia nominal máxima de los motores; medidas preventivas ante</p>

<p>Artículo 651.- Las únicas Embarcaciones Menores de Recreo y Deportivas que pueden navegar sin requerir Certificado de matrícula, son:</p> <p>I. Las de hasta 5 metros de eslora destinadas a uso particular, que utilizan remos para su navegación, tales como canoas, kayaks, botes rígidos y semirrígidos; los botes y balsas inflables, y las impulsadas a vela y sin motor,</p> <p>II. Las que se destinan exclusivamente a competencias deportivas;</p> <p>III. Las que se construyan con carácter experimental, salvo que las comercialicen, y</p> <p>IV. Las que operen con un motor que tenga hasta un máximo de potencia de 10 H. P. (caballos de fuerza), excepto las motos acuáticas.</p>	<p>La mayoría de los kayaks miden más de 5 metros de eslora por lo que creo que deban subir el límite a de hasta 8 metros en la fracción I.</p> <p>Por obvedad deberá de incluirse también las extranjeras.</p>	<p>riesgos de incendio o entrada masiva de agua y peso de la embarcación.</p> <p>Artículo 651- Las únicas embarcaciones menores de recreo y deportivas que pueden navegar sin requerir certificado de matrícula, son:</p> <p>I. Las de hasta 8 metros de eslora destinadas a uso particular, que utilizan remos para su navegación, tales como canoas, kayaks, botes rígidos y semirrígidos; los botes y balsas inflables, y las impulsadas a vela y sin motor, destinadas a uso particular;</p> <p>V.- Las embarcaciones extranjeras.</p>
---	---	---

Sección II Del Turismo Náutico para uso particular

<p>Artículo 657.- Para arribar o permanecer en un puerto, los propietarios o legítimos poseedores de Embarcaciones Menores de Recreo y Deportivas deben contar con lugar de fondeo o atraque para la embarcación, sea en instalaciones particulares o en el lugar previamente</p>	<p>DEBERA ANALIZARSE DETENIDAMENTE</p>	
---	---	--

<p>autorizado por la Capitanía de Puerto o por la Marina Turística que lo reciba.</p>		
<p>Artículo 658.- Las Embarcaciones Menores de Recreo y Deportivas que lleguen remolcadas vía terrestre y pretendan ser botadas al agua para su navegación en una vía navegable, deberán contar con la previa aprobación de arribo de la Capitanía de Puerto a cuya jurisdicción corresponda dicha vía, y señalar el lugar y período durante el cual permanecerán.</p>	<p>Este Artículo es completamente inoperante: Es tanto el movimiento de estas embarcaciones que ni en lugares donde existe presencia de una Capitanía de Puerto pueden hacer valer este artículo. Ahora considerando que en BCS y Sonora solo hay unas oficinas de Capitanía de Puerto y un litoral muy extenso de costa, es imposible dar el aviso en la gran mayoría de su litoral. Este Artículo de plano no se cumple y solo puede prestarse para algún mal uso por la autoridad en un momento que quiera aplicarlo arbitrariamente. Cuando zarpen del puerto, lo deberán hacer de acuerdo a la Ley de Navegación.</p>	<p>Suprimir artículo.</p>

**Sección III
De la prestación de servicios de Turismo Náutico a terceros**

<p>Artículo 660.- La prestación del servicio de Turismo Náutico a terceros, se llevará a cabo por Navieros con Embarcaciones Menores de Recreo y Deportivas, que obtengan previamente permiso otorgado por la Capitanía de Puerto o por la Dirección General, según corresponda, de conformidad con lo previsto en este capítulo.</p>	<p>En muchos lugares de las costas no hay instalaciones y limitar a embarcaciones de hasta 5 metros es demasiado limitativo. El Buena Vista, Los Barriles y muchos lodos, embarcan y desembarcan en la playa con pangas que miden hasta 10 metros para la pesca deportiva o usan pangas para llevar y traer a los turistas a las embarcaciones de pesca deportiva de hasta 20 metros que tienen fondeado frente a la playa.</p>	<p>La prestación del servicio de turismo náutico a terceros se deberá realizar partiendo de muelles o marinas turísticas autorizadas, y tratándose de zonas de playa el solicitante del permiso deberá contar con el permiso, concesión o autorización para uso y aprovechamiento de la misma, otorgada por la autoridad competente.</p>
<p>Artículo 664.- La solicitud a que se refiere el artículo anterior, deberá estar acompañada de los siguientes documentos: I. Mandato o poder del representante legal, si éste es quien promueve o se autoriza a alguien con tal carácter; II. Copia del Certificado de Matricula de la embarcación,</p>	<p>MUCHAS VECES LAS CAPITANIAS EXPIDEN PERMISOS SIN NI SIQUERA CONTAR CON AUTORIZACION DE UNA MARINA, CON MOTIVO DE ELLO SE RECOMIENDA ADICIONAR OTRA FRACCION.</p>	<p>IX.- autorización por escrito a que se refiere el art. 660 y 676.</p>

<p>la cual deberá ser apta para el tipo de servicio que se pretenda prestar;</p> <p>III. Copia del Certificado de Seguridad aplicable al tipo de embarcación y al servicio de que se trate;</p> <p>IV. Si la embarcación es extranjera, deberá exhibir además:</p> <p>a) Permiso de importación de la embarcación;</p> <p>b) Instrumento con el que acredite su propiedad o legítima posesión, y</p> <p>c) Constancia de que está registrada en su país de origen.</p> <p>V. Plano del área que desea explotar, debidamente delimitada tanto en la playa como en el agua, la cual deberá reunir condiciones de seguridad por sus dimensiones o conformación natural y por el número de embarcaciones que en ella operen;</p> <p>VI. En su caso, plano que identifique los puntos de origen y destino de su ruta, con la precisión de la infraestructura portuaria a usar, para lo que deberá acompañar el visto bueno del titular de dicha infraestructura en cuanto a la operación del servicio que se solicita;</p> <p>VII. Permiso, concesión o autorización expedido por la autoridad competente, para uso o aprovechamiento de zona de playa, cuando los servicios se pretendan prestar utilizando dicha área, y</p> <p>VIII. En las rutas que tengan como destino parques, áreas o zonas marinas protegidas o de reserva ecológica, el solicitante deberá exhibir el permiso para realizar en ellas su actividad, expedido por la autoridad competente en materia ambiental.</p> <p>Artículo 668.- El permiso deberá contener como mínimo lo siguiente:</p> <p>I. El fundamento legal y los motivos para su otorgamiento;</p> <p>II. El servicio objeto del permiso;</p> <p>III. La vigencia;</p> <p>IV. La ruta, zona, lugar o lugares en que operará y se prestará el servicio;</p>	<p>SE SUGIERE ADICIONAR UNA FRACCION</p>	<p>VII.- SENALAMIENTOS DE SEGURIDAD QUE DEBERAN ROTULARSE DENTRO DE LA EMBARCACION EN FORMA ESPECIAL LA CAPACIDAD DE CARGA EN FUNCION DEL NUMERO DE PERSONAS QUE PUEDA TRANSPORTAR.</p>
---	---	--

<p>V. Los derechos y obligaciones del permisionario, y</p> <p>VI. Las causas de terminación y revocación.</p> <p>Artículo 6/70.- Los permisos se revocarán por cualquiera de las causas siguientes:</p> <p>I. No cumplir con el objeto, obligaciones o condiciones del permiso, en los términos y plazos establecidos;</p> <p>II. No ejercer los derechos conferidos en el permiso, durante un tiempo mayor a seis meses;</p> <p>III. Interrumpir los servicios, total o parcialmente, sin causa justificada;</p> <p>IV. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación del servicio;</p> <p>V. Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la operación de otros Prestadores de servicios que tengan derecho a ello;</p> <p>VI. Ceder o transferir los permisos o los derechos en ellos conferidos, sin autorización de la Capitanía de Puerto o la Dirección General, según corresponda;</p> <p>VII. Modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones de los servicios, sin autorización de la Capitanía de Puerto o la Dirección General, según corresponda;</p> <p>VIII. No otorgar o no mantener en vigor las pólizas de seguros a que está obligado;</p> <p>IX. Operar en ruta, zona o lugar distintos a los autorizados; y</p> <p>X. Incumplir de manera reiterada, con cualquiera otra de las obligaciones establecidas en la Ley, este Reglamento o en el permiso.</p>		<p>XI.- Cancelación de la Marina para utilizar sus instalaciones para la prestación de servicios turísticos.</p>
<p>La Capitanía de Puerto procederá a instrumentar y en su caso revocar los permisos que otorgue dentro de su jurisdicción, cuando los titulares de dichos permisos incurran en cualquiera de las causas antes señaladas.</p>	<p>Adicionar fracción</p>	

Sección V
De las obligaciones del Prestador de Servicios

<p>Artículo 676.- La prestación del servicio de Turismo Náutico a terceros; se deberá realizar partiendo de muelles o marinas turísticas autorizadas, y tratándose de zonas de playa sólo se permitirá la operación de embarcaciones de hasta cinco metros de eslora, además de que el solicitante del permiso deberá contar con el permiso, concesión o autorización para uso y aprovechamiento de la misma, otorgada por la autoridad competente.</p>	<p>Que este artículo no es lo mismo que establece el artículo 660</p>	
<p>Artículo 679.- La velocidad de salida y de aproximación al final del servicio, será de 4 nudos o hasta que no genere estela, y la de operación en aguas abiertas será de 25 nudos, para lo cual el Prestador de Servicios deberá instalar dispositivos de limitación de la velocidad máxima en la embarcación e instruir al usuario a fin de que no la exceda.</p>	<p>ESTE ARTICULO ES REPETITIVO DEL ARTICULO 656</p>	

**Sección VII
De los servicios de crucero turístico**

<p>Artículo 694.- Son cruceros turísticos los servicios de Turismo Náutico que se realizan mediante Embarcaciones Mayores clasificadas como de Pasajeros, para navegación con fines recreativos comerciales en las vías navegables y que tengan capacidad para brindar a los usuarios servicios de pernocta y descanso durante la travesía.</p>	<p>Este artículo incorrectamente establece que los cruceros turísticos son Embarcaciones Mayores, ya que en el artículo 672 establece como Crucero Turístico aquella embarcación con capacidad para 20 pasajeros o más y que el servicio exceda de 24 horas. Deberá tener solo esta última definición para mantener lo que venía operando en el Reglamento de turismo náutico anterior.</p>	<p>Son cruceros turísticos los servicios de turismo náutico que se realizan mediante embarcaciones clasificadas como de pasajeros con capacidad de 20 pasajeros o mas, para navegación con fines recreativos comerciales en las vías navegables y que tengan capacidad para brindar a los usuarios servicios de pernocta y descanso durante la travesía.</p>
<p>De igual forma se consideraran cruceros turísticos, los casos de las Embarcaciones Menores para prestar servicios recreativos o deportivos, si la misma tiene capacidad para 20 Pasajeros o más y el servicio exceda de 24 horas.</p>		

EL CAPITULO RELATIVO A LA SEGURIDAD PARA EMBARCACIONES DE RECREO Y DEPORTIVAS EN MODALIDAD DE TURISMO NAUTICO A TERCEROS SE SUPRIMIO, POR LO QUE YA NO SE CONSIDERAN LAS OBSERVACIONES EMITIDAS ORIGINALMENTE POR



COMISION 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/06/1494

México, D.F., a 24 de mayo de 2006.

**LIC. MARÍA DE LA LUZ RUÍZ MARISCAL
OFICIAL MAYOR
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
PRESENTE**

OFICIALIA MAYOR RECIBIDO		
NOMBRE:	Sola B	
FECHA:	7	JUNIO 06
HORA:	18:21	
FIRMA:	/s/	

Me refiero al anteproyecto denominado "Acuerdo que establece como obligatorio un Sistema de Identificación Automática de Embarcaciones (SIA)", y a su respectiva Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR), enviados originalmente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) el día 15 de marzo de 2006 y recibidos por esta Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), con base en lo establecido por el artículo 30 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), el día 16 del mismo mes y año, a través del portal electrónico de la MIR. Asimismo, me refiero a los alcances a la MIR enviados por la SCT y recibidos por esta COFEMER los días 4 y 24 de abril de 2006, y 10 de mayo de 2006.

Sobre el particular, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 4º, fracción III, y 5º, segundo párrafo, del Acuerdo por el que se fijan los lineamientos mediante los cuales se establece una moratoria regulatoria, expedido por el Titular del Ejecutivo Federal el 12 de mayo de 2004 y reformado el 28 de febrero de 2005 (en adelante, el Acuerdo de Moratoria Regulatoria), 69-E, 69-G y 69-H de la LFPA, 7, fracción IV, 9, fracción XXXI, y 11, fracción XI del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, así como 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, se le informa que la solicitud de-excepción invocada por la SCT a propósito de la moratoria regulatoria vigente (i.e. que con la emisión del anteproyecto por la dependencia, se atienden compromisos internacionales), no resulta procedente en los términos en que se encuentra redactado actualmente el anteproyecto. Esto último, toda vez que las medidas propuestas en el anteproyecto resultan diferentes al contenido establecido en los instrumentos internacionales citados por la SCT en la MIR respectiva como parte de la fundamentación de la excepción a la moratoria regulatoria.

En este orden de ideas, se le informa que la COFEMER podrá resolver favorablemente sobre el supuesto de excepción a la moratoria regulatoria vigente invocado por la SCT en la MIR, en la medida en que el objeto y el ámbito de aplicación del presente anteproyecto se dirija puntualmente a:

1. la instalación de un SIA, en todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 que efectúen viajes internacionales, los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que no efectúen viajes internacionales y los buques de pasaje, independientemente de su tamaño, de conformidad con lo establecido en el Capítulo V, denominado "Seguridad de la Navegación", Regla 19, párrafo 2.4 del Acuerdo por el que se dan a conocer las Enmiendas adoptadas al Anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 y su protocolo de 1978 (Convenio Solas), publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de marzo de 2004; y,
2. la atención del compromiso suscrito entre México, Canadá y los Estados Unidos de América de aplicar estrategias para la localización de largo alcance de embarcaciones, la localización costera ampliada de pequeñas embarcaciones en viajes internacionales, el cual se encuentra contenido en el "Reporte a los Mandatarios" de la Alianza para la Seguridad y la Prosperidad de América del Norte (ASPAN), del mes de junio de 2005.

9

RECIBI COPIA
7 JUNIO 06
/s/



**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES
DE IMPACTO REGULATORIO**

Eilo, ya que el anteproyecto presentado a la COFEMER resulta más amplio en su ámbito material de aplicación que las disposiciones internacionales antes aludidas, al establecerse en el primero que las embarcaciones que deberán ser provistas con un SIA, serán las embarcaciones y Yates matriculados en México o extranjeras de más de 10 metros de eslora, de turismo náutico, recreativas y deportivas, tanto de uso particular como las de servicio público federal, y las extranjeras que realicen tráfico de altura cualquiera que sea su eslora¹.

Sin otro particular, recibe un cordial saludo.

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 Ruiz Cruz.- Asesor de la Oficial Mayor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Igual fin.

¹ Con la excepción de cualquier embarcación de las señaladas con anterioridad que navegue en paso inocente, así como las que sean transportadas por vía terrestre y las que se encuentren en astilleros o varaderos o marinas secas o en estado de no navegabilidad en tanto no naveguen.



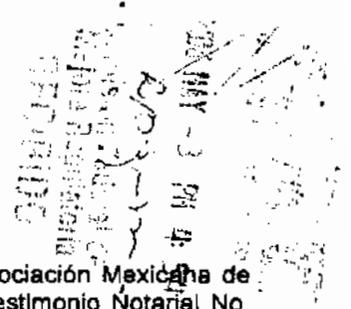
AMMT

ASOCIACION MEXICANA DE MARINAS TURISTICAS, A. C.

México, Distrito Federal, a 25 de Abril de 2006.

LIC. CARLOS GARCIA FERNANDEZ

Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Alfonso Reyes #30, Piso 8,
Col. Hipódromo Condesa
México, D.F., C.P. 06140
Tel. (01 55) 5729 9100 Ext. 17600.
Presente.



Ma. Teresa Cells de Grossman, en mi carácter de Presidente de la Asociación Mexicana de Marinas Turísticas A.C., personalidad que acredito en los términos del Testimonio Notarial No. 9,355 de fecha 27 de junio de 1989, pasado ante la fe del Notario Público No. 15 a cargo del Lic. Jesús Sandoval Pardo del Estado de México, documento que exhibo y que en su momento solicito su devolución previa copia simple que quede en autos, señalando como domicilio para oír y recibir toda clase de notificaciones el ubicado en Prado Norte No. 235, Colonia Lomas de Chapultepec, C.P. 11000, de esta Ciudad y en su caso autorizando para tal fin a recibirlas en nombre de la empresa a los CC. Lics. Miguel Ángel Jiménez Paniagua, Claudia Fernández Bredow, Ana Cecilia Pacheco González y Sra. Martha Falcón, con el debido respeto comparezco para exponer:

Que por medio del presente escrito y de conformidad con el Artículo 83 de la Ley Federal del Procedimiento Administrativo, se presenta recurso de revisión por inconformidad en contra del ACUERDO QUE ESTABLECE COMO OBLIGATORIO UN SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA DE EMBARCACIONES (SIA) presentado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ante esa Comisión el pasado 16 de marzo del presente año e identificada bajo la clave 3/16/2006 SCT 10/307/160306, publicada por esa Comisión en el Portal de Internet bajo el rubro de Anteproyectos en Revisión.

Fundamentamos la presente oposición con base en los siguientes argumentos:

Con fecha 8 de febrero de este año, la Asociación que represento sostuvo una reunión con el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante, Ing. César Patricio Reyes Roel, durante la cual nos explicaron que las medidas establecidas en el acuerdo en cuestión, habían sido acordadas con base en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, "SOLAS". En la misma reunión una empresa privada nos hizo la presentación de cómo funcionaría el SIA.

Sin embargo, estas medidas a la fecha no han sido implementadas ni en EE.UU., ni en Canadá, por lo que, se acordó con el Coordinador que México no las aplicaría, hasta en tanto no se establezcan primero en Estados Unidos y en Canadá, además que cuando se aplicasen en México, el costo sería igual o menor a los otros dos países.

En Estados Unidos y en Canadá, ya existe un sistema que se llama EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon) que en caso de emergencias se activa y la señal va a una estación SAR del gobierno, para que el Coast Guard vaya al auxilio de la embarcación. Este sistema es obligatorio únicamente para las embarcaciones comerciales. En el caso de las embarcaciones turísticas, no es obligatorio, pero la mayoría lo tienen para su propia seguridad. Este aparato tiene un costo aproximado de \$400.00 dls. y no hay ningún costo adicional mensual o anual.

.1



AMMT

ASOCIACION MEXICANA DE MARINAS TURISTICAS, A. C.

Se adjunta a la presente inconformidad, la información detallada del EPIRB y su funcionamiento, la cual obtuvimos de las siguientes páginas web del Coast Guard de EE.UU.:

<http://www.navytec.de/english/epirb2.htm>

<http://www.uscg.mil/d14/units/msohono/epirb.htm>

Lo que se propone en la Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR), que publicó la COFEMER, es que el SIA sea obligatorio para todas las embarcaciones turísticas, obligándolas a que obtengan OTRO equipo que mandaría la señal a una base, la cual no queda claro si sería operada por la empresa privada o por las Capitanías de Puerto. Conforme al MIR, este transmisor tendría un costo de mas de \$7,000.00 pesos, además de un pago anual de \$2,200.00 pesos por monitoreo.

El monitoreo en las estaciones receptoras tendría que ser las 24 hrs. del día para que fuera efectivo. ¿Este costo de personal quién lo pagaría?, ¿el Gobierno Federal o la empresa privada?. Si es el Gobierno Federal, sería un gasto absurdo, ya que las estaciones que recibirían la señal estarían en las Capitanías de Puerto, las cuales conforme al mismo Acuerdo, tendrían un alcance de únicamente 40 millas náuticas. Lo cual quiere decir que el 90% del mar territorial mexicano, se encontraría fuera de su alcance, por lo que el sistema no sería efectivo y no cumpliría con el objetivo propuesto.

Este sistema SIA, opera en algunos puertos del mundo pero solo para embarcaciones mayores de carga y pasaje y para ayudar en el arribo y salida de embarcaciones en puertos congestionados, con el fin de evitar accidentes, no para los objetivos propuestos en el Acuerdo.

El Acuerdo en el Art. Segundo, menciona que las embarcaciones que estarían obligadas a tener este SIA, serían las embarcaciones turísticas y no menciona, ni a las comerciales, ni a las de pesca. Cuando el EPIRB en EE.UU. y Canadá es obligatorio para las comerciales y no para las turísticas.

El Convenio Internacional SOLAS, habla de mejorar la seguridad en el mar. Si el objetivo del SIA, es el de salvaguardar la vida en el mar, ¿por qué no aprovechar que ya la mayoría de las embarcaciones turísticas extranjeras y algunas nacionales cuentan con un EPIRB?.

La experiencia de algunas marinas, ha sido que el problema no es el escuchar las llamadas de auxilio, sino que no se cuenta con un sistema y embarcaciones que puedan acudir al rescate. Por lo que, si lo que se pretende es mejorar la seguridad, consideramos mas importante mejorar el servicio de auxilio a la navegación en casos de emergencias. También se podría recomendar a todas las embarcaciones turísticas mexicanas que cuenten con el EPIRB.

Con respecto a justificar este sistema con base al OBJETIVO 5.2.2. de la Alianza para la Seguridad y Prosperidad de América del Norte, ASPAN, como se menciona en los párrafos 5, 6 y 7 de los Considerandos del ACUERDO, éste habla únicamente de desarrollar estrategias coordinadas, no de una implementación inmediata.

Partiendo de la premisa que se busca seguridad interna y externa para América del Norte, sería prudente observar la forma en que nuestros vecinos darán cumplimiento a los acuerdos alcanzados en la ASPAN, ya que estamos seguros que ellos no dejarán en manos de un concesionario, quien en cualquier momento puede quebrar, por ser una sociedad comercial, la seguridad nacional de sus países.



AMMT

ASOCIACION MEXICANA DE MARINAS TURISTICAS, A. C.

Ahora, si el objetivo es el tener el control permanentemente de las embarcaciones como se menciona en el punto # 21 del MIR, o si es por motivo de seguridad y para evitar actos terroristas después del 11 de septiembre como se menciona en el punto # 2, estamos seguros de que los terroristas y los contrabandistas, se asegurarán de que su transmisor SIA, se encuentre fuera de servicio mientras cometen los ilícitos. En esos casos, violar la Ley de Navegación y este ACUERDO será la menor de sus preocupaciones. De igual forma, para cualquier ilícito, podrían utilizar embarcaciones menores de 10 metros de eslora o comerciales, las cuales no estarían obligadas a contar con el transmisor, según el punto # 8 del MIR, o simplemente lo harán fuera de las 40 millas de radio de las estaciones receptoras.

Si el día de hoy, obligan a todas las embarcaciones privadas, que no prestan servicio al público de ninguna especie a tener un transmisor para monitorear permanentemente sus movimientos, ¿por qué no también a los automóviles? y después, nada mas falta que los Estados Unidos, soliciten que también cada ciudadano mexicano tenga un chip para poder controlar la migración. ¿Hasta dónde pueden llegar estos controles?. México es un país libre y soberano y si las personas y los automóviles se mueven libremente, ¿por qué no las embarcaciones?.

Esta Asociación ha estado en contacto con marinas de Estados Unidos y Canadá y a la fecha no solo no se ha implementado el sistema mencionado en el Acuerdo que se pretende establecer, sino que no tienen ningún conocimiento de que esté por implementarse. Cabe mencionar, que las embarcaciones turísticas en esos dos países y muchos otros en el mundo, navegan libremente sin ningún control.

Hay que tomar en consideración, que cuando una embarcación extranjera llega a México, ya tiene que pagar: el derecho por el permiso temporal de importación de la embarcación, si viene por carretera, el derecho por el permiso temporal de importación del vehículo que la remolca, el derecho al no inmigrante (DNI) por cada persona que viene a bordo, el pago a SCT por arribo y despacho, la licencia de pesca por persona, la licencia de pesca para la embarcación, etc. La mayoría de estos pagos no son requeridos en otros países con los que competimos por este tipo de mercado.

Es totalmente incongruente, que mientras el Gobierno Federal, por medio de Fonatur, está invirtiendo importantes recursos públicos para la instalación de Marinas, por otro lado se siguen implementando medidas que aumentan los costos y los trámites a las embarcaciones turísticas que nos visitan.

Por lo que estamos seguros que de implementarse este acuerdo, antes que en los otros dos países, lo único que vamos a lograr es ahuyentar a las embarcaciones que con tanto trabajo hemos podido captar, afectando negativamente no solo nuestras inversiones en marinas, sino también al país.

Además de todo lo antes expuesto, en nuestra opinión, esta obligatoriedad de comprar un transmisor y pagar un servicio de monitoreo a una empresa privada, va a ser muy difícil de controlar, si a la fecha no se ha podido controlar ni siquiera que todos los automóviles cuenten con un seguro de responsabilidad civil.



AMMT

ASOCIACION MEXICANA DE MARINAS TURISTICAS, A. C.

En resumen, se requiere estudiar mas a fondo los mecanismos de seguridad de TODAS las embarcaciones que navegan en nuestros litorales, para precisar con absoluta certeza que son prácticos y equitativos, antes de emitir un Acuerdo que por ser dirigido a las embarcaciones turísticas únicamente, excluyendo las comerciales, puede en cualquier momento, ser impugnado ante nuestros Tribunales.

Por lo atentamente expuesto, solicito a esa Comisión:

Único.- Tener por presentada a nombre de la Asociación Mexicana de Marinas Turísticas A.C., nuestra mas rotunda oposición al Acuerdo descrito con antelación, al carecer el mismo de la debida fundamentación y motivación para ello.

ASOCIACIÓN MEXICANA DE MARINAS TURÍSTICAS A. C.


MA. TERESA CELIS DE GROSSMAN
PRESIDENTE

Anexos: - Copia Simple del Testimonio Notarial No. 9,355 de fecha 27 de junio de 1989, pasado ante la fe del Notario Público No. 15, Lic. Jesús Sandoval Pardo.

- Información detallada del EPIRB y su funcionamiento.

What is an

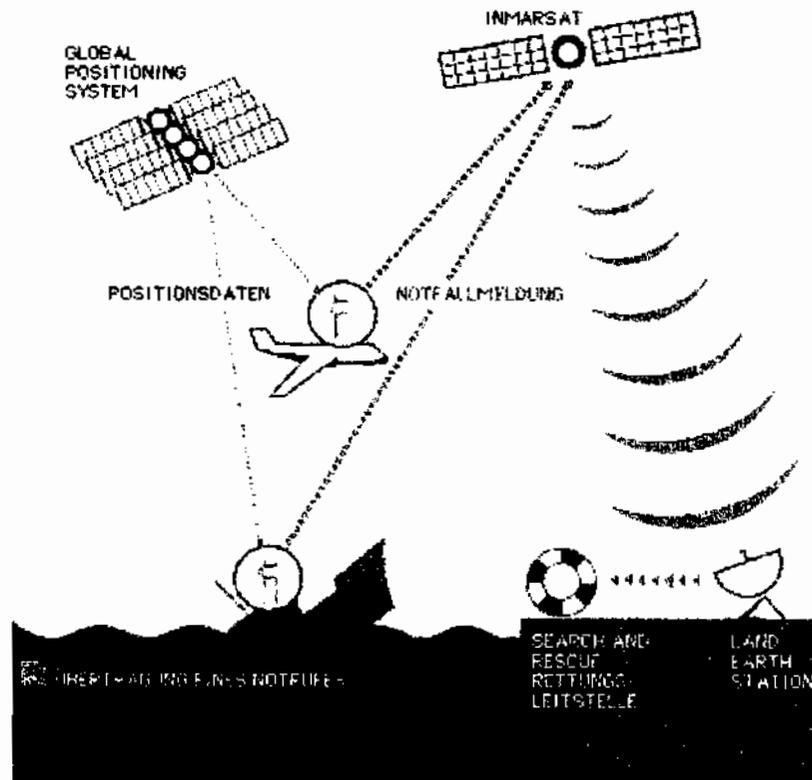
Emergency Position Indicating Radio Beacon ?

(click [here](#) for an explanation of all [abbreviations](#) or an [overview of different EPIRB-types](#))

An EPIRB serves as an alarm for SAR stations in case of accidents at sea or in the air. In order to do this, the EPIRB first determines its own position after an alarm and then transmits the distress call via one or several satellites.

In case of an accident the EPIRB automatically transmits the following data via the satellites to the base stations: the vehicle's call sign, type of accident, its last position with actual time as well as the direction in which it is moving and its velocity. An elaborate CRC defect protection guarantees transmission and decoding even in case of disturbances on the transmission path. Tests have shown that all base stations can receive the signals even with only 100 mW transmission power ($1/10^{\text{th}}$ of the nominal transmission power).

The picture shows the signal paths after an emergency.



Firstly the emergency transmitter determines its own position with the help of the GPS satellite navigation system. This is performed by a built-in GPS receiver. The determination of the position can also be guaranteed by connecting the EPIRB to the vehicle's own navigation system.

After the stipulated waiting period of two to eight minutes the EPIRB starts to transmit the distress call via one or several Inmarsat satellites. During this waiting period an audio signal is emitted to give the user one last chance to de-activate the unit. This is to reduce the possibility of false alarms.

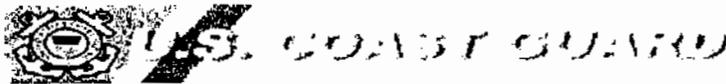
The EPIRB mostly comes as a floating buoy. In case of an accident it automatically ejects from its cradle, surfaces and transmits a distress signal. The navtec EPIRB can also be activated by remote control from a ship's bridge. Furthermore, it can be taken along as a separate unit and activated manually.

If the EPIRB is installed in a cradle on board a ship, the distress call can also be transmitted via a remote control unit. The remote control unit makes it possible to state the type of accident. Compared to the simple ELT's (including locating by polar-circumnavigating satellites), EPIRBs provide the user with a much higher rate of security. This is caused by a more exact way of locating on one hand and an improved satellite availability on the other.

First of all, EPIRB's are intended for use and safety on ships, which are required to carry such equipment. The portable and easy-to-carry navtec system has also made it possible to use EPIRBs on sailing yachts and in aircraft.

Take a look at a [comparison](#) of ELT and EPIRB systems on our web pages and what to do in case of [false alarms](#).

[back to product description](#)



Error 404 - The page you requested was not found.

We're sorry, but the web page address you entered is not valid. If you typed in the address by hand or used a bookmark, please try checking it one more time. To fix a bad address, you often only need to change .html to .htm (or vice versa). On the other hand, if you found yourself here after following someone else's link, please let them know that their link is incorrect.

Don't give up! Here are some popular sections of our site:

[Merchant Marine Licenses](#)
[Civilian job openings](#)
[USCG units & locations](#)
[Careers: jobs that matter](#)
[Facts, images, history & more](#)
[News & current events](#)
[Publications, reports, & forms](#)

[What's new](#)
[Frequently Asked Questions](#)
[Contact us](#)
[Services we provide](#)
[Doing business with us](#)
[How the Coast Guard is organized](#)

[USCG Reserve](#)
[USCG Auxiliary](#)
[Marine Safety & Env. Protection](#)
[Recreational Boating Safety](#)
[Law Enforcement](#)
[Local Notices To Mariners](#)

Still can't find what you want? Try searching our site.

[Use Free-Text Query.](#)

[Tips for searching](#)

[USCG Home Page](#)

Questions or comments? Submit them [here](#).