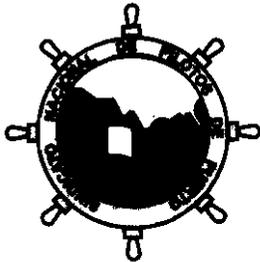


DOB 5-8000904212



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO



Comité Ejecutivo Nacional
 COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA DE CEN-REG. SNP 390620-6F5
 COORDINACION ADMINISTRATIVA

JUN. 8 2009

RECIBIDO

Rúbrica *[Signature]* 21/9:40

México, D.F. Junio 4 de 2009
OFICIO CEN-SG-MEX-183/09

Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria
P r e s e n t e

Me refiero a la "Respuesta al oficio N.-COFEME/08/3672, de fecha 05 de diciembre de 2008, referente al Anteproyecto de Requisitos Médicos relativos al Personal de Transporte Marítimo" (en lo sucesivo "Anteproyecto"), así como a su respectiva manifestación de impacto regulatorio, que elaboró la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en adelante "SCT"). Al respecto, me permito expresarle que la información presentada por la SCT, no cumple con lo solicitado por esa Comisión, por lo siguiente:

- 1.- En relación al numeral "2" de la MIR "Problemática o situación que da origen al anteproyecto", la COFEMER solicitó a la SCT: "presentar a ese órgano desconcentrado mayor información estadística relevante que permita vislumbrar la existencia de la problemática o situación que da origen al Anteproyecto, así como los riesgos a atenuar o eliminar por parte del mismo, tal como pudiera ser el número de personas fallecidas, lesionadas, y las pérdidas económicas registradas en los accidentes de transporte marítimo".

La SCT pretende cumplir con el requerimiento de esa Comisión aportando estadísticas correspondientes al año 2007 sobre accidentes de tránsito y los costos de los daños materiales en las carreteras de jurisdicción federal ocasionados por los mismos, lo cual



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5



no tiene ninguna relación con los accidentes del transporte marítimo que fue respecto de los cuales se le solicitó información.

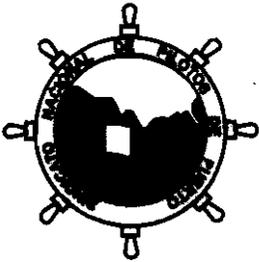
Además, la SCT no aclara si las cifras que proporcionó en la MIR en relación con los accidentes ocurridos en actividades marítimo-portuarias del año 2000 al 2006, son las totales, y tampoco precisa en su respuesta cuáles fueron las causas de éstos, es decir, no aclara cuántos de ellos fueron provocados por condiciones psicofísicas de no aptitud médica, tales como padecimientos cardiacos, diabetes, musculo-esqueléticos, ojos, nariz, garganta, oídos, etc., por mencionar algunos de los conceptos a que se refiere el Anteproyecto y sobre los cuales se pretenden exigir mayores requisitos que los que contempla actualmente el vigente Apéndice al Reglamento de Medicina Preventiva en el Transporte, relativo al transporte marítimo.

Tampoco se detalla de que manera el Anteproyecto dará atención a las causas médicas o psicofísicas a las que se pudieran atribuir los accidentes.

Adicionalmente, la COFEMER solicitó a la SCT que informara:

"i) cuáles son los avances recientes en la práctica médica a los que alude dicha Secretaría y de que manera estos se recogieron en las medidas regulatorias que propone el propio Anteproyecto".

La SCT menciona que la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte tiene más de 30 años de experiencia y que práctica un promedio de 3 millones de exámenes anuales, entre psicofísicos, toxicológicos y médicos en



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5



operación, lo cual se refiere a la experiencia de esa Unidad Administrativa, pero nada aporta a los "avances" a los que alude.

Posteriormente, invoca el "ACUERDO DEL CONSEJO DE SALUBRIDAD GENERAL", donde se establecen: "LAS CONDICIONES MÉDICAS DE REFERENCIA PARA LA EXPEDICIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCTOR Y OTRAS MEDIDAS DE PREVENCIÓN CONTRA RIESGOS QUE OCASIONAN ACCIDENTES DE TRÁNSITO.". Como se advierte, este acuerdo no tiene relación alguna con el transporte marítimo, por lo que es inaplicable al caso concreto.

Agrega, que: "Resulta también muy importante tener en cuenta estudios internacionales como el realizado por la Organización de Aviación Civil Internacional que se anexó al cuerpo de la MIR. La forma en que el Departamento de Transportes de los Estados Unidos y la Administración Federal de Aviación de aquel país, elaboraron su Guía de Exámenes Médicos, es tomada en cuenta para dar forma a los Requisitos Médicos, adecuándolos a cada modo de transporte y con base en la experiencia de más de 30 años de práctica diaria de la Dirección General de Medicina Preventiva en el Transporte.". Los estudios a que hace referencia la SCT corresponden a la aviación civil, por lo que éstos tampoco son aplicables al transporte marítimo y revelan que el perfil del puesto de los requisitos médicos del transporte marítimo es erróneo porque se tomó de otro medio de transporte, con distintas características.

Esa Comisión solicitó a la SCT: "ii) qué estadísticas de la Secretaría de Salud fueron las que la SCT tomó en consideración para la elaboración de la MIR en análisis".



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5



La SCT responde que tomó en consideración las estadísticas del Centro Nacional para la Prevención de Accidentes (CENAPRA) de la Secretaría de Salud, las cuales se refieren a la mortalidad relacionada con accidentes de vehículo automotor; peatón lesionado por vehículo de motor; caídas accidentales; envenenamiento accidental; ahogamiento y sumersión accidentales; exposición al fuego, humo y llamas; homicidios; suicidios y lesiones de intención no determinada.

De lo anterior se advierte que la información estadística que sirvió de base para elaborar la MIR en cuestión, no tiene relación alguna con el transporte marítimo, por lo que es cuestionable que en dicha información se sustente el Anteproyecto.

La SCT proporciona una estadística que muestra el **“TOTAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO SEGÚN EL INEGI POR AÑO DE OCURRENCIA EN ZONAS URBANAS Y SUBURBANAS EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL”**, lo cual insistimos no tiene relación con lo que se pretende regular, es decir, el transporte marítimo.

Ahora bien, el único dato estadístico relacionado con **“ACCIDENTES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO”**, que presenta la SCT, es el siguiente:

MARITIMO							
ACCIDENTES							
CONCEPTO	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
ACCIDENTES	7	9	6	6	15	10	63

FUENTE: SCT - DGPMP



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5

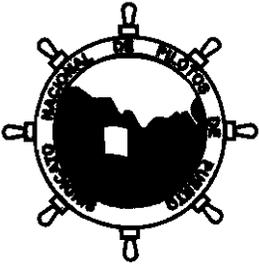


Esta tabla ya la había presentado con anterioridad en el numeral 2 de la MIR, y la COFEMER por ello le solicitó: *“...presentar a este órgano desconcentrado mayor información estadística relevante que permita vislumbrar la existencia de la problemática o situación que da origen al Anteproyecto, así como los riesgos a atenuar o eliminar por parte del mismo, tal como pudiera ser el número de personas fallecidas, lesionadas y las pérdidas económicas registradas en los accidentes de transporte marítimo. Lo anterior, toda vez que esa Secretaría sólo proporcione a este órgano desconcentrado, al parecer, el número total de accidentes en actividades marítimo portuarias, del año 2000 al 2006, sin precisar las causales que originaron a los mismos...”*

Como se advierte, la SCT presenta una vez la misma información sobre accidentes marítimos, pero es omisa en aclarar cuáles fueron las causas que los provocaron, como por ejemplo accidentes provocados por averías mecánicas, errores operativos, causas psicofísicas, o contingencias ambientales, etc.

Posteriormente, la SCT invoca información de la Organización Mundial de Salud, pero ésta se refiere exclusivamente a los *“accidentes por vehículo”*.

La COFEMER solicitó a la SCT: *“iii) el universo del personal marítimo-portuario que durante los últimos 4 años ha solicitado a esa Dependencia, mes con mes, la realización de un examen psicofísico integral, precisando, para tal efecto, el número de declarados aptos y no aptos por esa Autoridad, incluyendo una explicación, mediante estadística, sobre los aspectos psicofísicos por los cuales esa Autoridad declaró la no aptitud de dicho personal marítimo-portuario”*.



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5



La Comisión solicitó a la SCT información en relación al personal **marítimo-portuario**; sin embargo, la SCT cambió el concepto de la pregunta, puesto que al dar respuesta se refirió al **personal de auto transporte federal**, tal y como se advierte de la equivocada transcripción que hace en la página 17 del oficio de mérito:

“COFEMER: “iii el universo del personal de autotransporte federal que durante los últimos 4 años ha solicitado a esa Dependencia, la realización de un examen psicofísico integral, precisando para tal efecto, el número de declarados aptos y no aptos por esa Autoridad, incluyendo una explicación, mediante estadística, sobre los aspectos psicofísicos por los cuales esa Autoridad declaró la no aptitud de dicho personal de autotransporte federal, así como el tipo de licencia federal del conductor aplicable;”.

En tal sentido, la información proporcionada por la SCT pudiera no ser congruente con lo que le solicitó ese órgano desconcentrado, porque si bien se menciona la palabra “Marítimo” en la tabla denominada **“EXAMENES PSICOFISICOS INTEGRALES SOLICITADOS A LA SCT ENTRE 1997 Y 2007”**, ésta pudiera corresponder al personal del autotransporte federal.

La anterior afirmación se corrobora con el hecho de que se exhibe una tabla denominada **“EXAMENES MÉDICOS EN OPERACIÓN DE DETECCIÓN DE APTITUD PSICOFÍSICA. PRACTICADOS POR LA SCT ENTRE 1997 Y 2007”**, siendo el caso que no se tiene noticia de que al personal marítimo-portuario se les haya practicado exámenes médicos en operación.

Es importante destacar que en ningún país, incluido México –actualmente-, se practican exámenes médicos en operación al personal del transporte marítimo-portuario, debido a



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5



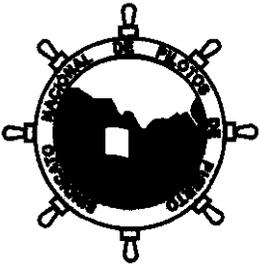
que no es funcional e incrementaría drásticamente los costos, por ejemplo, hoy día la tarifa para el examen de aptitud psicofísica para el personal es de \$1,335.00/100 M.N. en los centros SCT, mientras que para poder llevar a cabo un examen médico en operación, quien lo fuera a practicar tendría que trasladarse al buque, plataforma o artefacto naval, con todo y el equipo necesario, ya sea abordaje de una lancha o helicóptero según sea el caso, cuyo costo podría oscilar aproximadamente entre \$3,000 y \$30,000 pesos viaje redondo, ¿Quién cubrirá este costo, la propia SCT, el examinado, el armador del buque, PEMEX...?

Otro de los requerimientos que le formuló la COFEMER a la SCT, fue: *“iv) cuáles fueron los diagnósticos y estudios económicos y médicos que esa Dependencia realizó para el diseño de las propuestas regulatorias contenidas en el Anteproyecto”*.

Al dar respuesta a esta pregunta, la SCT nuevamente confunde el medio de transporte, ya que presenta información relativa al autotransporte, como se advierte de la lectura de las páginas 20 a 34 del oficio a que me refiero, por lo que su respuesta resulta inaplicable.

Así también se le solicitó a la SCT: *“v) la estimación del personal **marítimo portuario** apto y no apto que tiene prevista esa Secretaría, a la luz de la expedición del presente Anteproyecto; ello, tomando en consideración que este último establecerá mayores requisitos psicofísicos que los previstos en el ‘Apéndice al Reglamento de medicina preventiva del transporte, relativo al transporte marítimo’ vigente”*.

La Comisión solicitó a la SCT información en relación al personal **marítimo-portuario**; pero, una vez más cambió el concepto de la pregunta, puesto que se refirió al **personal**



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5



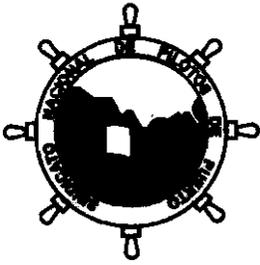
aeronáutico y aeroportuario, tal y como se advierte de la transcripción que hace en la página 40 del oficio de mérito:

*“COFEMER: 2.v) “la estimación del personal aeronáutico y aeroportuario apto y no apto que tiene prevista esa Secretaría, a la luz de la expedición del presente Anteproyecto; ello, tomando en consideración que este último establecerá mayores requisitos psicofísicos que los previstos en el “Apéndice al Reglamento de medicina preventiva del transporte, relativo al **autotransporte público federal vigente**”.”*

Además, la SCT se refiere a los requisitos psicofísicos previstos en el “Apéndice al Reglamento de medicina preventiva del transporte, relativo al autotransporte público federal vigente”, lo cual desde luego no tiene relación alguna con el personal del transporte marítimo.

Resulta evidente que la respuesta que da la SCT a esa Comisión es incorrecta porque parte de una premisa equivocada como lo es referirse al personal aeronáutico, aeroportuario y del autotransporte público federal, desde luego que no da contestación a lo solicitado.

En efecto, esa Comisión solicitó la estimación del personal **marítimo portuario** apto y no apto que tiene prevista la SCT, a la luz de la expedición del Anteproyecto; pero, al dar respuesta la mencionada Secretaría expresa información de los exámenes psicofísicos aplicados a todos los medios de transporte sin precisar cuáles correspondieron al personal marítimo-portuario.



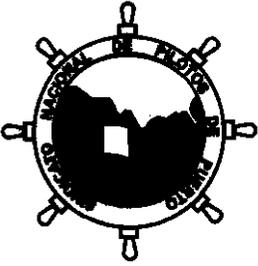
SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5



En este mismo apartado la SCT informa que el Anteproyecto propuesto *“tal y como se encuentra presentado, se armoniza con la normatividad médica en materia internacional con el socio comercial de México, la Federal Aviation Administration (FAA) de los Estados Unidos”*, es decir, que no proporciona la información solicitada por ese organismo desconcentrado en relación con el personal marítimo-portuario apto y no apto previsto por la SCT con motivo de la aplicación de los mayores requisitos que prevé el Anteproyecto, por ello es que sigue sin dar respuesta.

Más adelante, la SCT manifiesta que: *“El proyecto propuesto, tal y como se encuentra presentado, se armoniza con la normatividad medica en materia internacional de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y el Convenio sobre el Examen Médico de la Gente de Mar de la Organización Internacional del Trabajo, quienes son la entidad de referencia normativa internacional”*.

Al respecto, es preciso aclarar que el Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (en adelante SOLAS) y sus enmiendas, determina las condiciones que debe cumplir un buque respecto a todos los aspectos concernientes a preservar la seguridad de la vida humana en el mar, como son: subdivisión y estabilidad, maquinaria e instalaciones eléctricas, detección y extinción de incendios, dispositivos de salvamento, radiotelegrafía, radiotelefonía, transporte de grano, de mercancías peligrosas, reglas para buques nucleares, gestión de la seguridad operacional de los buques, medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad, medidas especiales para incrementar la seguridad marítima y de la seguridad en los graneleros, pero nada aporta en relación con los requisitos médicos del personal marítimo-portuario.



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5



Por lo que toca al Convenio sobre el Examen Médico de la Gente de Mar de la Organización Internacional del Trabajo, la SCT no aclaró que éste no ha sido ratificado por los Estados Unidos Mexicanos, tal y como dan cuenta la Secretaría de Relaciones Exteriores (<http://www.sre.gob.mx/tratados/>) y la propia Organización Internacional del Trabajo (<http://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>); sin embargo, si dicho Convenio se utilizó como referencia para elaborar el Anteproyecto, no entendemos porque no se tomó en consideración que su artículo 5 establece:

“Artículo 5

- 1. El certificado médico será válido durante un período que no exceda de dos años a partir de la fecha en que fué expedido.*
- 2. En lo que concierne a la percepción de los colores, el certificado será válido durante un período que no exceda de seis años a partir de la fecha en que fue expedido.*
- 3. Si el período de validez del certificado expira durante una travesía, el certificado seguirá siendo válido hasta el fin de la misma.”*

Precisamente los países que han ratificado ese Convenio y los demás, incluido México, han adoptado como Costumbre Internacional el criterio de que los exámenes médicos aplicables al personal marítimo-portuario tengan validez de dos años.

Ahora bien, en el Convenio precitado ni en ningún otro se contemplan exámenes médicos en operación para la gente de mar, sencillamente porque no es viable dadas las características del transporte marítimo.



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5



En la página 42 del documento en análisis, la SCT manifiesta que en relación al artículo 10 del Anteproyecto¹, la periodicidad del examen se encuentra definida de acuerdo a la normatividad de la Dirección General de Marina Mercante, aunque no aclara a que normatividad se refiere, puesto que en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente, así como en el Reglamento de la Ley de Navegación aplicable, no hay ninguna disposición, sería conveniente que esa Comisión solicitara a la mencionada Dirección General información al respecto.

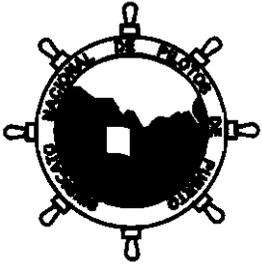
La SCT manifiesta que se agregaron al Anteproyecto las secciones 4.4, 4.5 y 4.6, con el objeto de armonizar con las recomendaciones de las Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos² de la OIT; sin embargo, no tomó en consideración que en la sección IX, artículo 27, de esas Directrices, se recomienda lo siguiente:

“IX. Naturaleza y frecuencia de los reconocimientos médicos

27. Las normas médicas pueden establecer diferencias entre las personas que buscan un primer empleo en el mar y las que ya lo tienen. Por ejemplo, en el primer caso, puede resultar conveniente establecer requisitos más exigentes en algunos aspectos, mientras que en el segundo podrían reducirse en cierta medida por razones de edad (véase Código STCW, sección B-1/9).”

¹ **“Artículo Décimo.-** El Personal de Marina Mercante del Grupo 1 deberá someterse a un Examen Psicofísico Integral a efecto de demostrar su Aptitud Psicofísica de acuerdo a lo definido en el Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte y sus anexos correspondientes para un desempeño seguro y eficiente de las actividades que su licencia le confiere, con una periodicidad de un año hasta los 40 años y cada seis meses los mayores de cuarenta años. Para los grupos 2, 3 y 4 se deberán practicar Examen Psicofísico Integral a efecto de evaluar su Aptitud Psicofísica, cada año los menores de cincuenta años y cada seis meses los mayores de cincuenta años.”

² <http://www.ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/techmeet/ilowho97/index.htm> Página de internet de la Organización Internacional del Trabajo, consultada el día 3 de junio de 2009.



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5



En efecto, el Anteproyecto no distingue entre quienes buscan un primer empleo (los de nuevo ingreso) y quienes ya tienen tiempo desempeñándose como marinos, por lo que a éstos los requisitos médicos aplicables deberían ser menos exigentes.

En el oficio COFEME/08/3672 de 5 de diciembre de 2008, esa Comisión le expresó a la SCT, en el numeral 3, lo siguiente:

de control y seguridad en el Transporte Público Federal, a fin de ofrecer las mejores condiciones a los usuarios que utilizan las Vías Generales de Comunicación” (énfasis añadido).

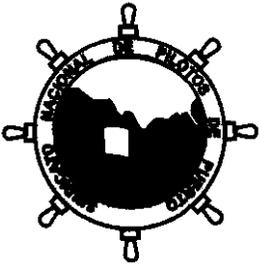
Al respecto, la COFEMER solicita a la SCT proporcionar información a propósito de la consistencia y congruencia que guardan cada una de las medidas regulatorias propuestas por el Anteproyecto respecto a las medidas contenidas en las disposiciones internacionales antes aludidas, precisando los alcances y similitudes que tengan al respecto.

En respuesta, la SCT informa que: *“La comparación de la legislación mexicana con la legislación vigente en el Continente Americano y Europeo ha permitido identificar ciertos aspectos que fueron analizados en la legislación de cada país con miras a lograr una legislación más uniforme que se adapte mejor a los procesos de integración de México.”*, y para comprobar su aseveración, transcribe el documento titulado:

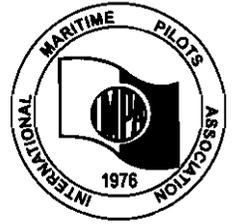
**“PART 67—MEDICAL STANDARDS
AND CERTIFICATION
14 CFR Ch. I (1–1–06 Edition)**

**U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION
AVIATION MEDICAL EXAMINER SYSTEM**

GUIDE FOR AVIATION MEDICAL EXAMINERS”



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5

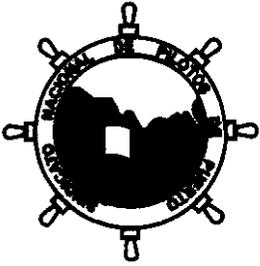


Dicho texto es una regulación federal de los Estados Unidos de Norteamérica, relativa a la Guía para los examinadores médicos de la aviación, lo que desde luego no es aplicable al personal marítimo-portuario.

En realidad lo que esa Comisión solicitó a la SCT, fue que se proporcionara información a propósito de la consistencia y congruencia que guardan cada una de las medidas regulatorias propuestas por el anteproyecto respecto a las medidas contenidas, en las disposiciones internacionales antes aludidas, precisando los alcances y similitudes que tengan. Desde luego no se presentó la información requerida.

En síntesis, la SCT no dio respuesta congruente a lo que le solicito ese órgano desconcentrado, y lo más grave es que clarifica que para la elaboración del Anteproyecto básicamente tomó como referencia datos estadísticos, documentos y regulaciones correspondientes al autotransporte federal y la aviación civil, lo que revela que de origen el Anteproyecto adolece de una metodología *ad hoc* con el personal del transporte marítimo-portuario.

Para sustentar la elaboración de perfiles y sobre todo médicos, éstos deben ser sustentados por Medicina basada en evidencia y datos estadísticos reales por entidad, persona, hábitos, condiciones, casuística certera y los cuales en nuestro país a la fecha aún son insuficientes e inexactos debido a los sub-registros, prueba de ello es que pretenden sustentar las mayores exigencias de sus requisitos con datos de accidentabilidad en el medio terrestre y aplicarlos a todos los demás sectores sin tomar en cuenta el medio de transporte utilizado (marítimo).



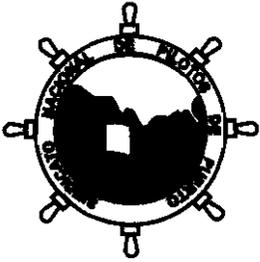
SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5



Sin embargo, la autoridad debe identificar cada grupo de transporte, para realizar lo anterior de una manera objetiva y convincente, el Anteproyecto debió soportarse cuando menos con alguno de los varios programas nacionales desarrollados y aplicados con comprobada eficiencia para realizar un documento como este, por varias empresas nacionales e internacionales, además de los citados con anterioridad, estos pueden ser el Sistema Internacional de Clasificación de Seguridad de la DNV con sus 20 apartados; El Programa Internacional de Prevención de Perdidas, de IAR con sus guías de aplicación; el SASST de la STPS, con sus guías de referencia y autclasificación de riesgo; así como con las diferentes normas de la Secretaria de Salud como la 168 y otras de la STPS (p. ej. la 030), que nos ayuda a elaborar una historia clínica, exámenes etc. y otros que como herramienta nos apoyan a identificar, controlar y eliminar todos los riesgos de los diferentes tipos de trabajo, por sus causas, desarrollar programas y lo principal entre ello, conservar la salud y seguridad en el trabajo.

En resumen la SCT ¿Tiene la intención de mejorar el estado de salud de los profesionales de los diferentes sectores de transporte y evitar accidentes?, en apego a la filosofía del Reglamento Federal de Seguridad e Higiene y Medio Ambiente en el Trabajo, que emana de la Constitución y de la Ley Federal del Trabajo.

¿El Anteproyecto pretende cumplir con la obligación del estado en velar por la salud y seguridad de los trabajadores?, o más bien en reducir los costos que le implica a la SCT la elaboración de los exámenes médicos, mediante su concesión a terceros, lo que de entrada lo incrementará a los usuarios ya que en la página 19 del oficio de mérito, menciona que el costo real del examen psicofísico es de \$2,800.35, debemos suponer que si ese es el costo sin utilidad, quien obtenga una concesión para aplicar los



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5



exámenes médicos al personal marítimo-portuario, necesariamente deberá cobrar una cantidad superior para garantizar la viabilidad de su negocio.

Ahora bien, actualmente la Suprema Corte de Justicia de la Nación ubica a los tratados por debajo de la Constitución, pero por encima de las leyes federales, tal y como se desprende de la tesis de jurisprudencia P. LXXVII/99, cuyo rubro se intitula *"TRATADOS INTERNACIONALES. SE UBICAN JERÁRQUICAMENTE POR ENCIMA DE LAS LEYES FEDERALES Y EN UN SEGUNDO PLANO RESPECTO DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL."*, publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, correspondiente a la Novena Época, Tomo X, Noviembre de 1999, página 46.

Conviene señalar que la tesis de jurisprudencia a que se ha hecho referencia, guarda congruencia con el artículo 133 Constitucional, que contiene la cláusula de la supremacía federal, y que a su letra reza:

"Artículo 133. Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con las misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de Toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las constituciones o leyes de los Estados."



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5



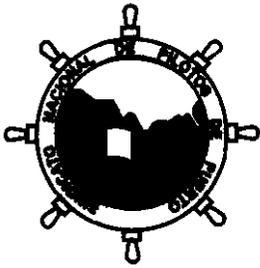
En este sentido, el jurista Alonso Gómez Robledo Verduzco³, considera que de una la interpretación del artículo 133 Constitucional a la luz de la referida tesis de jurisprudencia, en México, la jerarquía del orden jurídico es la siguiente:

- La Constitución;
- Las leyes constitucionales y los tratados, y
- Las leyes federales y las leyes locales.

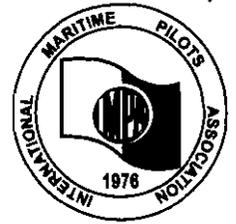
Expuesto lo anterior, ahora resulta imperativo mencionar que la globalización es un hecho en la economía mundial, en este contexto, el transporte marítimo, rama de la economía que guarda una relación directa con el comercio exterior, juega un papel trascendental en el desarrollo económico y social de los países de la comunidad mundial, ya que la gran mayoría de su comercio se realiza a través de este medio de transporte.

Existe un mecanismo de información y consulta establecido por la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, denominado "*Nómina de Convenios Internacionales*", el cual permite llevar un seguimiento de la vigencia que guardan los diversos convenios multilaterales y bilaterales relacionados con el transporte marítimo, su objetivo principal es el de aportar la mayor información posible a las instituciones públicas y privadas, capitanías y delegaciones de puerto, empresas navieras, usuarios de los servicios del transporte marítimo, agentes navieros y todas aquellas instancias que se ocupan en el quehacer del transporte marítimo, así como para el sector social en general, para que cuenten

³ INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS DE LA UNAM, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos – comentada y concordada – varios autores, Tomo V, 15va edición, Ed. Porrúa, México, 2000, p. 133.



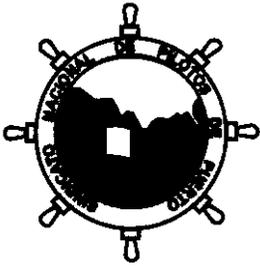
SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
 R.F.C. SNP 390620-6F5



con una herramienta que les permita consultar los convenios internacionales en los que el gobierno mexicano es parte.

En dicha Nómina, se encuentra el Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978 (STCW/78), en su forma enmendada, presentándose la siguiente información:

Lugar y Fecha	Organización
Londres, Gran Bretaña. 7 de julio de 1978.	Organización Marítima Internacional (OMI).
28 de abril de 1984. Fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el 19 de noviembre de 1981, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 18 de diciembre de 1981. México lo ratificó el 11 de enero de 1982 y depositó el instrumento de adhesión el 2 de febrero de 1982, según el Diario Oficial de la Federación del 13 de abril de 1982.	28 de abril de 1984.
<p>El STCW/78 establece en sus disposiciones los requisitos mínimos aplicables a la titulación de capitanes y oficiales que presten sus servicios a bordo de los buques, así como los conocimientos básicos que procede exigir para tal efecto. Este convenio exige la expedición de títulos de capitán, oficial o marinero a los aspirantes que reúnan los requisitos necesarios en cuanto a periodos de embarco, edad, aptitud física, formación, competencia y exámenes. Estos títulos serán refrendados por la autoridad marítima ajustándose al modelo dado en el mismo convenio.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Enmiendas de 1991 (SMSSM y pruebas) (MSC.21(59)). • Enmiendas de 1994 (MSC.33(63)). □ Enmiendas de 1995 (Resolución 1 de la conferencia). 	<p>1º de diciembre de 1992 1º de enero de 1996.</p>



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO

Comité Ejecutivo Nacional

R.F.C. SNP 390620-6F5



<input type="checkbox"/> Enmiendas de 1997 (MSC. 66 (68)). <input type="checkbox"/> Enmiendas de 1997 (Código de Formación) (MSC. 67 (68)). <input type="checkbox"/> Enmiendas de 1998 (MSC.78(70)).	1° de febrero de 1997. 1° de enero de 1999. 1° de enero de 1999. (1 de enero de 2003).
--	---

ESTADOS PARTES

AMERICA

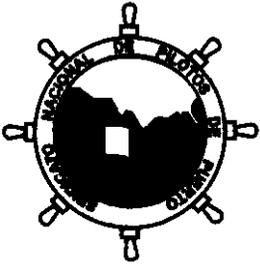
- | | | |
|---|--|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Antigua y Barbuda | <input type="checkbox"/> Argentina | <input type="checkbox"/> Bahamas |
| <input type="checkbox"/> Barbados | <input type="checkbox"/> Belice | <input type="checkbox"/> Bolivia |
| <input type="checkbox"/> Brasil | <input type="checkbox"/> Canadá | <input type="checkbox"/> Chile |
| <input type="checkbox"/> Colombia | <input type="checkbox"/> Cuba | <input type="checkbox"/> Dominica |
| <input type="checkbox"/> Ecuador | <input type="checkbox"/> Estados Unidos de América | <input type="checkbox"/> Guyana |
| <input type="checkbox"/> Haití | <input type="checkbox"/> Honduras | <input type="checkbox"/> Jamaica |
| <input type="checkbox"/> MÉXICO | <input type="checkbox"/> Panamá | <input type="checkbox"/> Perú |
| <input type="checkbox"/> San Vicente y Las Granadinas | <input type="checkbox"/> Trinidad y Tobago | <input type="checkbox"/> Uruguay |
| <input type="checkbox"/> Venezuela | | |

EUROPA

- | | | |
|-------------------------------------|---|--|
| <input type="checkbox"/> Alemania | <input type="checkbox"/> Austria | <input type="checkbox"/> Bélgica |
| <input type="checkbox"/> Bulgaria | <input type="checkbox"/> Croacia | <input type="checkbox"/> Dinamarca |
| <input type="checkbox"/> Eslovaquia | <input type="checkbox"/> Eslovenia | <input type="checkbox"/> España |
| <input type="checkbox"/> Estonia | <input type="checkbox"/> Finlandia | <input type="checkbox"/> Francia |
| <input type="checkbox"/> Grecia | <input type="checkbox"/> Hungría | <input type="checkbox"/> Irlanda |
| <input type="checkbox"/> Islandia | <input type="checkbox"/> Italia | <input type="checkbox"/> Letonia |
| <input type="checkbox"/> Lithuania | <input type="checkbox"/> Luxemburgo | <input type="checkbox"/> Malta |
| <input type="checkbox"/> Noruega | <input type="checkbox"/> Países Bajos | <input type="checkbox"/> Polonia |
| <input type="checkbox"/> Portugal | <input type="checkbox"/> Reino Unido de la Gran | <input type="checkbox"/> República Checa |
| | Bretaña | |
| <input type="checkbox"/> Rumania | <input type="checkbox"/> Suecia | <input type="checkbox"/> Suiza |
| <input type="checkbox"/> Ucrania | <input type="checkbox"/> Yugoslavia | |

ASIA

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Arabia Saudita | <input type="checkbox"/> Azerbaijan | <input type="checkbox"/> Bahrein |
| <input type="checkbox"/> Bangladesh | <input type="checkbox"/> Brunei Darussalam | <input type="checkbox"/> China |
| <input type="checkbox"/> Chipre | <input type="checkbox"/> Emiratos Arabes Unidos | <input type="checkbox"/> Federación Rusa |
| <input type="checkbox"/> Filipinas | <input type="checkbox"/> Georgia | <input type="checkbox"/> India |
| <input type="checkbox"/> Indonesia | <input type="checkbox"/> Israel | <input type="checkbox"/> Japón |
| <input type="checkbox"/> Jordania | <input type="checkbox"/> Kazakistan | <input type="checkbox"/> Kuwait |
| <input type="checkbox"/> Líbano | <input type="checkbox"/> Malasia | <input type="checkbox"/> Maldivas |
| <input type="checkbox"/> Myanmar | <input type="checkbox"/> Omán | <input type="checkbox"/> Pakistán |



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
 R.F.C. SNP 390620-6F5



- | | | |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> República de Corea | <input type="checkbox"/> República Popular Democrática de Corea | <input type="checkbox"/> República Islámica de Irán |
| <input type="checkbox"/> Singapur | <input type="checkbox"/> Sri Lanka | <input type="checkbox"/> Tailandia |
| <input type="checkbox"/> Turquía | <input type="checkbox"/> Vietnam | |

Miembro Asociado:

Hong Kong, China

AFRICA

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Argelia | <input type="checkbox"/> Angola | <input type="checkbox"/> Benin |
| <input type="checkbox"/> Camerún | <input type="checkbox"/> Cabo Verde | <input type="checkbox"/> Comoros |
| <input type="checkbox"/> Costa de Marfil | <input type="checkbox"/> Egipto | <input type="checkbox"/> Eritrea |
| <input type="checkbox"/> Etiopía | <input type="checkbox"/> Gabón | <input type="checkbox"/> Gambia |
| <input type="checkbox"/> Ghana | <input type="checkbox"/> Guinea | <input type="checkbox"/> Guinea Ecuatorial |
| <input type="checkbox"/> Jamahiriya Arabe Libia | <input type="checkbox"/> Kenya | <input type="checkbox"/> Liberia |
| <input type="checkbox"/> Madagascar | <input type="checkbox"/> Malawi | <input type="checkbox"/> Mauritania |
| <input type="checkbox"/> Mauricio | <input type="checkbox"/> Marruecos | <input type="checkbox"/> Mozambique |
| <input type="checkbox"/> Nigeria | <input type="checkbox"/> República Democrática del Congo | <input type="checkbox"/> República Unida de Tanzania |
| <input type="checkbox"/> Santo Tomé y Príncipe | <input type="checkbox"/> Senegal | <input type="checkbox"/> Seychelles |
| <input type="checkbox"/> Sierra Leona | <input type="checkbox"/> Sudáfrica | <input type="checkbox"/> Sudan |
| <input type="checkbox"/> Togo | <input type="checkbox"/> Túnez | |

OCEANIA

- | | | |
|---|--|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Australia | <input type="checkbox"/> Estados Federados de Micronesia | <input type="checkbox"/> Fiji |
| <input type="checkbox"/> Islas Marshall | <input type="checkbox"/> Islas Salomón | <input type="checkbox"/> Kiribati |
| <input type="checkbox"/> Nueva Zelanda | <input type="checkbox"/> Papua Nueva Guinea | <input type="checkbox"/> Samoa |
| <input type="checkbox"/> Tonga | <input type="checkbox"/> Tuvalu | <input type="checkbox"/> Vanuat |

Total: 136

Como se advierte de lo anterior, dentro de los objetivos del STCW/78 en su forma enmendada, se encuentra la determinación de los requisitos necesarios en cuanto a la aptitud física que deben cumplir los capitanes, oficiales y marineros (personal del transporte marítimo).



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5



El artículo I del STCW, establece:

“Obligaciones generales contraídas en virtud del Convenio

- 1) Las partes se obligan a dar cumplimiento a las disposiciones del Convenio y de su anexo, el cual será una parte integrante de aquél. Toda referencia al Convenio supondrá también una referencia al anexo.*
- 2) Las Partes se obligan a promulgar todas las leyes, decretos, órdenes y reglamentaciones necesarios y a tomar todas las medidas precisas para dar al Convenio plena efectividad y así garantizar que, tanto desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar como de la protección del medio marino, la gente de mar enrolada en los buques tenga la competencia y la aptitud debidas para desempeñar sus funciones.”*

Es decir, nuestro país debe instrumentar mediante la expedición de leyes de carácter federal o reglamentos las disposiciones que se establezcan en dicho Convenio y en sus anexos.

En el año de 1995, el Convenio STCW/78 fue enmendado y se adoptaron una serie de resoluciones, siendo el caso que en la número 9, se estableció:

“Resolución 9

Elaboración de normas internacionales sobre la aptitud física de la gente de mar.

LA CONFERENCIA,

HABIENDO APROBADO las enmiendas de 1995 al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación),

OBSERVANDO la ausencia de normas acordadas internacionalmente sobre la aptitud física de la gente de mar,

RECONOCIENDO la importancia que la aptitud física de los capitanes y tripulantes de los buques reviste para la seguridad de la vida humana y de los bienes en el mar y para la protección del medio marino,

TOMANDO CONOCIMIENTO de los convenios de la Organización Internacional del Trabajo sobre el examen médico de la gente de mar,

OBSERVANDO ADEMÁS que la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de la Salud están llevando a cabo, a nivel internacional, una investigación sobre las prescripciones existentes relativas al examen médico de la gente de mar

INVITA a la Organización Marítima Internacional a que, en cooperación con la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de la Salud, elabore normas internacionales de aptitud física para la gente de mar.”



SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5



En cumplimiento a lo anterior, la Organización Marítima Internacional por medio de su "Subcomité sobre estándares de entrenamiento y guardia", está llevando a cabo una revisión exhaustiva a todos los capítulos del Convenio STCW y del Código STCW.

Dicha revisión incluye el Capítulo I del Convenio STCW en su forma enmendada, regla I/9 (Normas médicas – expedición y registro de títulos), sección A-I/9 (Normas médicas – expedición y registro de títulos); y del Código STCW, la Sección B-I/9 (Orientación sobre las normas médicas, expedición y registro de títulos).

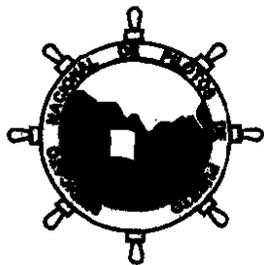
Por lo anterior, si en breve la Organización Marítima Internacional, mediante el Convenio STCW en su forma enmendada, establecerá los requisitos (estándares internacionales) médicos aplicables a la gente de mar, consideramos que por técnica jurídica no se debería proseguir con la expedición del Anteproyecto, ya que éste será superado por una disposición jerárquicamente superior.

Por lo anteriormente expuesto;

A esa Comisión Federal de Mejora Regulatoria, atentamente solicitamos:

Primero.- Que se tenga por no contestado el oficio *N.-COFEME/08/3672, de fecha 05 de diciembre de 2008, referente al Anteproyecto de Requisitos Médicos relativos al Personal de Transporte Marítimo, porque la SCT no dio contestación a lo solicitado.*

Segundo.- Que no se apruebe el Anteproyecto hasta en tanto no se concluya con la revisión exhaustiva del Convenio STCW en su forma enmendada, que está llevando a cabo la Organización Marítima Internacional, sobre todo, porque en dicho organismo internacional nuestro país es miembro con voz y voto.



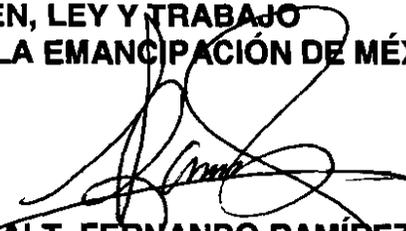
SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO
Comité Ejecutivo Nacional
R.F.C. SNP 390620-6F5



Tercero.- En caso de que se insista en aprobar el Anteproyecto, que los certificados médicos (exámenes psicofísicos) sigan teniendo una vigencia de dos años para que los marinos mercantes mexicanos estén en circunstancias similares y competitivas respecto a sus similares de otros países.

Cuarto.- Que se eliminen del Anteproyecto los exámenes médicos en operación, porque son inviables y sería inequitativo imponer un costo adicional que no se tiene en otros países y actualmente tampoco en México.

ATENTAMENTE
POR EL COMITÉ EJECUTIVO NACIONAL
ORDEN, LEY Y TRABAJO
POR LA EMANCIPACIÓN DE MÉXICO



CAP. ALT. FERNANDO RAMÍREZ MARTÍNEZ
SECRETARIO GENERAL

- c.c.p. Senador Sebastián Calderón Centeno. Presidente de la Comisión de Marina de la Cámara de Senadores.
- c.c.p. Dip. Fed. Elías Cárdenas Márquez. Presidente de la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados.
- c.c.p. Lic. Alejandro Chacón Domínguez. Coordinador General de Puertos y Marina Mercante.
- c.c.p. International Transport Federation.

Archivo CEN.