



COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO

ACUSE



SECRETARÍA DE ECONOMÍA

SE

Oficio No. COFEME/11/0942

Asunto: Dictamen total, sobre el anteproyecto denominado Acuerdo que adiciona un último párrafo a la "Disposición de remolque número 8 que declara obligatorio el uso de remolcador para las maniobras de entrada, salida, enmienda de fondeo, atraque y desatraque que efectúen los buques de 2,500 toneladas brutas de arqueo o más, dentro de los límites del Puerto de Mazatlán, Sin."

México, D. F., a 8 de abril de 2011

DR. PABLO SALVADOR REYES PRUNEDA  
Oficial Mayor  
Secretaría de Comunicaciones y Transportes  
Presente

Me refiero al anteproyecto denominado Acuerdo que adiciona un último párrafo a la "Disposición de remolque número 8 que declara obligatorio el uso de remolcador para las maniobras de entrada, salida, enmienda de fondeo, atraque y desatraque que efectúen los buques de 2,500 toneladas brutas de arqueo o más, dentro de los límites del Puerto de Mazatlán, Sin", y a su respectivo formulario de Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR), enviados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y recibidos en la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), a través del portal de Internet de la MIR<sup>1</sup>, el 24 de febrero de 2011.

En relación con el anteproyecto antes descrito, este Órgano Desconcentrado determinó, mediante el oficio número COFEME/11/0628 de fecha 8 de marzo de 2011, que éste se ubica en el supuesto de calidad previsto en el artículo 3, fracción V, del Acuerdo de Calidad Regulatoria, expedido por el Titular del Ejecutivo Federal el 2 de febrero de 2007.

En virtud de lo anterior, se efectuó el proceso de revisión previsto en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), por lo que, en apego a los artículos 69-E, fracción II, 69-G, 69-H y 69-J de ese ordenamiento legal, la COFEMER emite el siguiente:

<sup>1</sup> www.cofemermir.gob.mx



COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE  
IMPACTO REGULATORIO



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA

SE

## Dictamen Total

### I. Objetivos regulatorios y problemática

La SCT destaca como objetivo principal del anteproyecto, en el numeral 1 del formulario de la MIR, la necesidad de eliminar la obligatoriedad del uso del remolque en el Puerto de Mazatlán, Sinaloa, para los buques de tipo crucero turístico equipados con sistemas azimutales de propulsión y propulsión transversal en proa o bien con propulsión convencional y propulsores transversales en proa y popa, reportando lo siguiente:

*"Modificar la Disposición de Remolque número 8 que declara obligatorio el uso de remolcador para las maniobras de entrada, salida, enmienda de fondeo, atraque y desatraque que efectúen los buques de 2,500 toneladas brutas de arqueo o más dentro de los límites del Puerto de Mazatlán, Sin., publicada en el Diario Oficial de la Federación el 23 de diciembre de 1968, a fin de eliminar la obligatoriedad del uso del remolque en el Puerto de Mazatlán, Sinaloa, para los Buques del tipo Crucero Turístico equipados con sistemas azimutales de propulsión y propulsión transversal en proa, o con propulsión convencional y propulsores transversales en proa y popa, que les permiten maniobrar sin la necesidad de remolcadores, siempre que existan condiciones favorables de viento y corrientes."*

Lo anterior, derivado de que, de conformidad con la información presentada por la SCT en el numeral 2 del formulario de la MIR, los buques tipo crucero turístico cuentan con sistemas azimutales de propulsión y propulsión transversal en proa, o con propulsión convencional y propulsores transversales en proa y popa, lo cual los hace autosuficientes para realizar las maniobras necesarias para su atraque, desatraque, enmienda o ciaboga:

*"Las embarcaciones actuales, como las que operan servicios de cruceros están dotadas con modernos sistemas azimutales de propulsión y propulsión transversal en proa, o con propulsión convencional y propulsores transversales en proa y popa, lo cual las hace más autosuficientes al contar con la potencia nominal efectiva, para realizar las maniobras necesarias para su atraque, desatraque, enmienda o ciaboga; Las líneas navieras de crucero, cuyos buques cuentan con esta tecnología y que arriban frecuentemente al puerto de Mazatlán, Sinaloa, han solicitado reiteradamente la eliminación del cobro de un servicio que no requieren en condiciones normales de navegación. Han señalado que este cobro incide de manera importante en sus costos y por tanto, es un factor relevante en la decisión de asignación de Mazatlán como puerto de arribo para sus embarcaciones. A petición de la Administración Portuaria Integral de Mazatlán, una de las instituciones de reconocimiento mundial en la realización de estudios de maniobrabilidad, el Centro de Simulación, Entrenamiento, Evaluación e Investigación en Estados Unidos (STAR Center), realizó en el año 2009 una Evaluación del Remolque en el Puerto de Mazatlán, teniendo como resultado que las embarcaciones de cruceros con sistemas de propulsión azimutal pueden atracar y desatraque en el muelle de la terminal de cruceros de Mazatlán, en vientos menores a 25 nudos, sin necesidad de remolques."*



COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO



SECRETARÍA DE ECONOMÍA

SE

De igual manera, esa Dependencia reporta, en el numeral 3 de la MIR, que la Disposición de Remolque número 8, que declara obligatorio el uso de remolcador para las maniobras de entrada, salida, enmienda de fondeo, atraque y desatraque que efectúen los buques de 2,500 toneladas brutas de arqueo o más dentro de los límites del Puerto de Mazatlán, Sinaloa, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 23 de diciembre de 1968, es inadecuada para atender la problemática planteada, ya que fue emitida cuando los buques tipo crucero turístico no contaban con sistemas azimutales de propulsión y de posicionamiento dinámico.

Asimismo, la SCT señala que los artículos 59<sup>2</sup> de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM) y 57<sup>3</sup> del Reglamento de la Ley de Puertos (RLP) son disposiciones jurídicas que dan soporte al anteproyecto en cuestión, ya que ambos facultan a la SCT para determinar los puertos y lugares en que sea obligatorio el servicio de remolque:

*"Acuerdo secretarial La disposición jurídica preexistente directamente aplicable es la Disposición de Remolque número 8 que declara obligatorio el uso de remolcador para las maniobras de entrada, salida, enmienda de fondeo, atraque y desatraque que efectúen los buques de 2,500 toneladas brutas de arqueo o más dentro de los límites del Puerto de Mazatlán, Sin.; publicado por la Secretaría de Marina, en el Diario Oficial de la Federación el día 23 de diciembre de 1968. Actualmente la disposición de diciembre de 1968 es insuficiente para atender la problemática explicada, dado que en la fecha en que se publicó la Disposición los buques tipo crucero no contaban con sistemas azimutales de propulsión y de posicionamiento dinámico, que actualmente les permiten maniobrar sin necesidad de remolque en el Puerto de Mazatlán, Sinaloa, por lo que resulta necesario adecuar la disposición en comento para hacerla congruente con los avances tecnológicos que tienen este tipo de buques. Existen otras disposiciones jurídicas que dan soporte a la mencionada Disposición de Remolque número 8 que declara obligatorio el uso de remolcador para las maniobras de entrada, salida, enmienda de fondeo, atraque y desatraque que efectúen los buques de 2,500 toneladas brutas de arqueo o más dentro de los límites del Puerto de Mazatlán, Sin., pero en particular las relacionadas con la problemática que se describe, son los artículos 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y 57 del Reglamento de la Ley de Puertos, que facultan a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para determinar los puertos y lugares en que sea obligatorio el servicio de remolque: Ley de Navegación y Comercio Marítimos: Artículo 59.- Además de las estipulaciones de carácter contractual existentes entre los prestadores del servicio público de remolque maniobra en puerto y sus usuarios, en este servicio se atenderá a las siguientes disposiciones y al reglamento respectivo: I. El servicio portuario de remolque maniobra es aquél que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones; II. Con base en las reglas de operación de cada puerto, y en los criterios de seguridad, economía y eficiencia, la autoridad*

<sup>2</sup> Artículo 59 de la LNCM: "Además de las estipulaciones de carácter contractual existentes entre los prestadores del servicio público de remolque maniobra en puerto y sus usuarios, en este servicio se atenderá a las siguientes disposiciones y al reglamento respectivo: I. El servicio portuario de remolque maniobra es aquél que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones; II. Con base en las reglas de operación de cada puerto, y en los criterios de seguridad, economía y eficiencia, la autoridad marítima determinará, las embarcaciones que requerirán del uso obligatorio de este servicio, así como el número y tipo de remolcadores a utilizar".

<sup>3</sup> Artículo 57 del RLP: "La Secretaría determinará los puertos y lugares en que sea obligatorio el servicio de remolque."



**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA

*marítima determinará, las embarcaciones que requerirán del uso obligatorio de este servicio, así como el número y tipo de remolcadores a utilizar; La autoridad marítima en materia de Marina Mercante, la ejerce el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, conforme al artículo 7 de esta Ley. Reglamento de la Ley de Puertos: Artículo 57. La Secretaría determinará los puertos y lugares en que sea obligatorio el servicio de remolque."*

Al respecto, desde el punto de vista de mejora regulatoria, la COFEMER toma nota de los objetivos planteados por esa Dependencia sobre el anteproyecto. quien señala que la modificación a la *Disposición de Remolque número 8 que declara obligatorio el uso de remolcador para las maniobras de entrada, salida, enmienda de fondeo, atraque y desatraque que efectúen los buques de 2,500 toneladas brutas de arqueo o más dentro de los límites del Puerto de Mazatlán, Sin,* obedece a que en la fecha de expedición de la misma, los buques del tipo crucero turístico equipados con sistemas azimutales de propulsión y propulsión transversal en proa, o con propulsión convencional y propulsores transversales en proa y popa, no contaban con la tecnología adecuada para hacer maniobras sin necesidad del uso de los remolcadores en el puerto de Mazatlán.

Sin embargo, en sus comentarios al anteproyecto, tanto de la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo, como la Asociación Mexicana de Agentes Navieros declaran que de ser aprobado, el servicio de remolque quedaría regulado en forma distinta para el caso de los cruceros respecto a las demás embarcaciones que arriban al Puerto de Mazatlán, por lo tanto esto implicaría una práctica discriminatoria para el resto de los navieros.

**Por lo anterior, esta Comisión recomienda a la SCT proporcionar una justificación exhaustiva de la motivación por la cual está eliminando la obligatoriedad del uso de los remolcadores exclusivamente a los buques tipo crucero turístico, equipados con los sistemas de propulsión referidos en el anteproyecto y no se aplica a otro tipo de buques que ingresan al puerto de Mazatlán.**

Sin perjuicio de lo anterior, la COFEMER efectúa diversas recomendaciones en el presente Dictamen Total con el propósito de promover una regulación que incluya algunos elementos adicionales al anteproyecto y que se deriven del proceso de consulta pública.

**II. Alternativas a la regulación**

Esa Secretaria observó, en el apartado 4 del formulario de la MIR, las alternativas que fueron valoradas para resolver la problemática, incluyendo la opción de no emitir la regulación, con la respectiva descripción de los costos y beneficios, manifestando lo siguiente:

*"No emitir regulación alguna*



COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO



SECRETARÍA DE ECONOMÍA



*Costos: \*Mantener el pago de un servicio no necesario para buques tipo crucero, que cuentan con sistemas acimutales (sic) de propulsión y de posicionamiento dinámico, y que en condiciones favorables de viento y corrientes, no lo requieren. Este gasto por parte de las navieras se estima en cuatro millones, ochocientos mil pesos anuales. \*Disminución en los ingresos de la API, de los operadores turísticos y establecimientos en el municipio de Mazatlán, al verse reducido el número de arribos de cruceros al puerto de Mazatlán Sinaloa. \*Menor número de arribos de cruceros al puerto de Mazatlán Sinaloa, menores ingresos para la API, para operadores turísticos y establecimientos en el municipio de Mazatlán. Beneficios: \*Ingresos para la Compañía Marítima del Pacífico, S.A. de C.V., prestadora del servicio portuario de Remolque en el Puerto de Mazatlán, por prestación de sus servicios a cruceros."*

Asimismo, esa Secretaría justificó, en el numeral 5 del formulario de la MIR, las razones por las que la regulación propuesta es considerada la mejor opción para atender la problemática señalada, de la siguiente manera:

*"1. La disposición de uso obligatorio del remolque en Mazatlán en el Disposición de remolque numero 8, obedeció a la necesidad de contar con mayores garantías de seguridad para las instalaciones portuarias y para las maniobras realizadas por las embarcaciones dentro el puerto. Sin embargo, en la fecha en que se publicó tal Disposición los buques tipo crucero no contaban con sistemas azimutales de propulsión y de posicionamiento dinámico, que actualmente les permiten maniobrar sin necesidad de remolque en el Puerto de Mazatlán, Sinaloa. 2. Este cambio tecnológico en los cruceros que cuentan con sistemas de propulsión azimutal hace posible que se pueda exceptuarlos del uso obligatorio del remolque en condiciones favorables de viento y corrientes, sin poner en riesgo la seguridad portuaria; con ello se permite la liberación de un pago no necesario para las navieras, haciendo más competitivo al puerto de Mazatlán en términos de costos, en el mercado de cruceros. 3. Lo anterior se pudo corroborar a través del estudio de maniobrabilidad realizado por el Star Center de Florida, que demuestra que es posible que las embarcaciones tipo crucero con sistemas azimutales de propulsión y propulsión transversal en proa, o con propulsión convencional y propulsores transversales en proa y popa, pueden maniobrar de manera segura sin la necesidad de remolcadores, en condiciones normales (vientos de hasta 25 nudos). 4. Modificar la regulación existente la haría congruente con los avances tecnológicos que tienen este tipo de buques y evitaría que se siguiera prestando un servicio innecesario a los mismos. 5. El mantenimiento de la obligatoriedad del uso del remolque genera un gasto no necesario para las navieras cuyos cruceros cuentan con la tecnología señalada y no genera ningún beneficio al Puerto."*

Sobre el particular, este Órgano Desconcentrado observa que la SCT presentó como alternativa la de no emitir regulación alguna. Al respecto señala que el costo en el que incurren los buques tipo crucero con sistemas azimutales de propulsión y propulsión transversal en proa, o con propulsión convencional y propulsores transversales en proa y popa, para atender la obligatoriedad de utilizar el servicio de los remolcadores sería de cuatro millones ochocientos mil pesos anuales, lo cual representa al mismo tiempo el beneficio para las prestadoras del servicio portuario de remolque en el Puerto de Mazatlán.

Asimismo, esa Dependencia reporta que existen beneficios no cuantificables, que se generarán al aplicar la regulación propuesta, tales como: i) mayor competitividad del Puerto de Mazatlán



COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA

como destino de cruceros; ii) congruencia con los avances tecnológicos, evitando que las navieras que cuentan con sistemas y tecnología para realizar las maniobras de propulsión y de posicionamiento dinámico realicen gastos innecesarios; y, iii) incentivar el desarrollo y uso de tecnología moderna y de mayor seguridad en la transportación de pasajeros de cruceros turísticos.

Por lo anterior, esta Comisión toma nota de lo señalado por la SCT el sentido que de no emitir la regulación propuesta se reflejará en un costo innecesario para los buques tipo crucero, cancelando la elección del particular a utilizar los remolques, si se considera por las autoridades responsables que existen condiciones climáticas seguras (vientos de hasta 25 nudos) para su maniobra.

Sin embargo, en sus comentarios al anteproyecto remitidos a esta Comisión, la Compañía Marítima del Pacífico señala que el servicio portuario de remolque representa menos del 0.2% del total de los costos que enfrentan los buques tipo crucero-turístico. Por su parte, la Asociación Mexicana de Armadores de Remolcadores Marítimos, menciona que el costo del servicio de remolque no se debe considerar determinante, al grado de que pudiera ocasionar la disminución de arribos de buques tipo crucero al puerto de Mazatlán, ya que de instrumentarse la regulación propuesta sólo generaría un ahorro del 0.3% de los "gastos totales" de las líneas de cruceros.

Consecuentemente, la COFEMER considera necesario contar con mayor detalle del costo-beneficio de las alternativas consideradas; por lo anterior, y a fin de apreciar que los beneficios obtenidos con la aplicación de la regulación serán superiores a los costos de cumplimiento, **esta Comisión recomienda a la SCT proporcionar la información en la que se basó para su deducción**, en la cual se podrían incluir datos estadísticos que reflejen el número de actores económicos que participan (concesionarios, permisionarios y buques de tipo turístico), así como el estimado de la población que se verá beneficiada (habitantes del puerto, unidades económicas y turistas), de tal modo que se puedan apreciar los costos y beneficios no cuantificables; así como, explorar otras alternativas que podrían dar cumplimiento al objetivo propuesto por el anteproyecto.

Por último, toda vez que la SCT comentó que el cambio tecnológico en los cruceros que cuentan con sistemas azimutales de propulsión y propulsión transversal en proa, o con propulsión convencional y propulsores transversales en proa y popa, hace posible que se pueda exceptuar el uso obligatorio del remolque en condiciones favorables de viento y corrientes, sin poner en riesgo la seguridad portuaria, y que lo anterior se pudo corroborar a través del estudio de maniobrabilidad realizado por el *Star Center* de Florida; **esta Comisión solicita a la SCT anexar las principales conclusiones del estudio referido o bien éste**, lo anterior con el objeto de apreciar que con la eliminación de la obligatoriedad en el uso del servicio de los remolcadores no se pondrá en riesgo la seguridad portuaria y de los turistas que viajan en buques tipo crucero.



## COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

### COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA

SE

### III. Impacto de la regulación

A fin de efectuar un análisis sobre el impacto de la regulación propuesta, la SCT proporcionó diversa información en los respectivos numerales del formulario de la MIR. Al respecto, la COFEMER efectúa diversas recomendaciones con el propósito de promover que la regulación implique beneficios superiores a sus costos y el máximo beneficio para la sociedad.

a) En el numeral 6 del formulario de la MIR, la SCT manifestó que el anteproyecto no crea, modifica, ni elimina trámites; al respecto y derivado del análisis al instrumento jurídico propuesto, esta Comisión coincide con esa Secretaría, toda vez que las disposiciones contenidas en el cuerpo del anteproyecto no incluyen trámites<sup>4</sup> adicionales o los modifican de manera que signifiquen cargas administrativas o costos de cumplimiento para los particulares.

b) La COFEMER observa que la SCT identificó y justificó, en el numeral 7 del formulario de la MIR, en relación con el artículo tercero del anteproyecto que nos ocupa, una acción regulatoria con la que se pretende dar cumplimiento al objetivo del mismo, enfocada a eliminar la obligatoriedad del uso del remolque en el Puerto de Mazatlán, Sinaloa, para los buques del tipo crucero turístico equipados con sistemas azimutales de propulsión y propulsión transversal en proa, o con propulsión convencional y propulsores transversales en proa y popa, que les permiten maniobrar sin la necesidad de remolcadores, siempre y cuando existan condiciones favorables de viento y corrientes y lo determine el Capitán del buque, el piloto de puerto designado para la maniobra correspondiente y el Capitán de Puerto.

Al respecto, esta Comisión considera que esa Secretaría identificó y justificó correctamente la mencionada acción regulatoria tanto en el anteproyecto como en el formulario de la MIR.

c) Por otra parte, en el numeral 8 del formulario de la MIR, referente a los sectores o agentes económicos que el anteproyecto impacta de manera diferenciada, esa Secretaría manifestó lo siguiente:

*"Los Agentes económicos a los que impacta la medida directamente son: 1.- A la prestadora del servicio portuario de Remolque en el Puerto de Mazatlán (Compañía Marítima del Pacífico, S.A. de C.V.), por un monto estimado de - \$ 4,841,723 anuales, al dejar de prestar el servicio de remolque*

<sup>4</sup> "Artículo 69-B.-

[...]

Para efectos de esta Ley, por trámite se entiende cualquier solicitud o entrega de información que las personas físicas o morales del sector privado hagan ante una dependencia u organismo descentralizado, ya sea para cumplir una obligación, obtener un beneficio o servicio o, en general, a fin de que se emita una resolución, así como cualquier documento que dichas personas estén obligadas a conservar, no comprendiéndose aquella documentación o información que sólo tenga que presentarse en caso de un requerimiento de una dependencia u organismo descentralizado."



COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO



SECRETARÍA DE ECONOMÍA



*a cruceros turísticos con azimutales de propulsión y propulsión transversal en proa, o con propulsión convencional y propulsores transversales en proa y popa. 2.- A las líneas navieras que arriban al puerto con cruceros turísticos que tienen la tecnología indicada, dejando de gastar innecesariamente el monto señalado. De manera no inmediata, se benefician los agentes económicos involucrados en la prestación de servicios a los cruceros que arriban a Mazatlán (API, operadores turísticos y establecimientos en el municipio de Mazatlán), al mejorar la competitividad del Puerto."*

Del análisis de la información presentada por esa Secretaría, esta Comisión concuerda en que la prestadora del servicio portuario de remolque en el Puerto de Mazatlán y las líneas navieras son los agentes económicos a los que la regulación impacta directamente; así como a la Administración Portuaria Integral, al Cesionario de la Terminal de Cruceros, a los operadores turísticos y a los establecimientos en el municipio de Mazatlán, entre otros.

Sin embargo, la **COFEMER recomienda a la SCT abundar, en dicho apartado, sobre los efectos indirectos que implica la aplicación de la regulación referida de manera diferenciada** (empleos generados, ingresos al puerto, municipio y al estado, en su caso), así como su método de estimación.

d) En el numeral 9 del formulario de la MIR, en el que se solicita proporcionar la estimación de los costos y beneficios asociados a la regulación para cada particular o grupo de particulares, esa Dependencia señala que el grupo a quien le impacta la regulación propuesta es la *Compañía Marítima del Pacífico, S.A. de C.V.*, dedicada al remolque de buques y viéndose beneficiadas las empresas navieras que arriban al puerto con cruceros turísticos, por lo que desglosa los costos y beneficios de la siguiente manera:

De los costos:

*"Se estima que la prestadora del servicio portuario de Remolque en el Puerto de Mazatlán (Compañía Marítima del Pacífico, S.A. de C.V.), deje de percibir ingresos por un monto de cuatro millones cien mil pesos anuales, conforme a una estimación realizada en el mes de octubre de 2010, con la siguiente información: Ingresos por actividad: Carga \$76,830,000; Cruceros \$4,625,871; Gran total \$81,455,871. Participación: Carga 79%; Cruceros 21%; Gran total 100%. Arribos 2010\*: Carga 591 embarcaciones (incluye ferries); Cruceros 157; Gran total 748. Ingreso promedio por arribo: Carga \$130,000; Cruceros \$30,839. (Estimación de Ingresos anuales para el ejercicio 2010, con base en el ingreso promedio por arribo de 2009, ya que las tarifas del servicio de remolque no se incrementaron en 2010). Es relevante observar que los ingresos para la empresa prestadora de servicio de remolque por servicios a cruceros sólo representan el 6% de sus ingresos anuales, la mayor parte proviene de buques comerciales y ferries. En 2009 se recibieron 30% menos arribos que en 2008; 2010 cerró con una recuperación de sólo 12% (192 cruceros y 816 arribos de transbordadores y buques comerciales)."*

De los beneficios:



COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO



SECRETARÍA DE ECONOMÍA

*"Liberar a las navieras del uso obligatorio de un servicio no necesario para buques tipo crucero, que cuentan con sistemas acimutales de propulsión y de posicionamiento dinámico, y que en condiciones favorables de viento y corrientes, no lo requieren. Este gasto innecesario para las navieras se estima en cuatro millones, cien mil pesos anuales. • Mayor competitividad del Puerto de Mazatlán como destino de cruceros. Mayor probabilidad de que las líneas navieras utilicen el puerto y se recuperen ingresos por arribo de cruceros para la Administración Portuaria Integral de Mazatlán, para el Cesionario de la Terminal de Cruceros (Mazatlán Cruise Village), para operadores turísticos y establecimientos en el municipio de Mazatlán. Se espera una importante reducción de ingresos para la API por el retiro del buque Mariner of the Seas a partir de enero de 2011; el impacto económico de su retiro se estima en 130.27 millones de pesos. • Incentivar el desarrollo y uso de tecnología moderna y de mayor seguridad en la transportación de pasajeros de cruceros turísticos."*

Asimismo, la SCT presentó, en el numeral 10 del formulario de la MIR, las razones por las que considera que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos:

*"El costo económico para la prestadora del servicio portuario de Remolque en el Puerto de Mazatlán (Compañía Marítima del Pacífico, S.A. de C.V.), se estima en cuatro millones, ochocientos mil pesos. El beneficio económico para las navieras cuyos barcos cuentan con sistemas azimutales de propulsión y propulsión transversal en proa, o con propulsión convencional y propulsores transversales en proa y popa, que arriban al puerto se benefician dejando de egresar un estimado de cuatro millones, cien mil pesos. El beneficio de la mejora en la posición competitiva del Puerto de Mazatlán derivado de esta modificación a la regulación no se puede cuantificar de manera específica. Pero sí es posible tener un estimado del beneficio de la reinserción del puerto de Mazatlán en la ruta de un buque; en el caso del Elation de la compañía Carnival Cruise Line, se estima una derrama anual de ciento once millones de pesos."*

Al respecto, este Órgano Desconcentrado observa que esa Secretaría reportó que con la aplicación de la regulación en objeto, la *Compañía Marítima del Pacífico, S.A. de C.V.* asumirá un costo de cuatro millones ochocientos mil pesos anuales; sin embargo, se reporta un beneficio económico estimado en cuatro millones cien mil pesos para las navieras cuyos buques de tipo crucero cuenten con los sistemas de propulsión referidos en el anteproyecto, mismos que dejarían de egresar como consecuencia de la regulación propuesta.

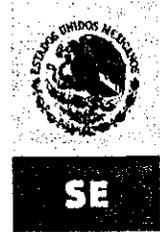
Sin embargo, en sus comentarios al anteproyecto remitidos a esta Comisión, la *Compañía Marítima del Pacífico* señala que el servicio portuario de remolque representa menos del 0.2% del total de los costos que enfrentan los buques tipo crucero turístico. Por su parte, la *Asociación Mexicana de Armadores de Remolcadores Marítimos*, menciona que el costo del servicio de remolque no se debe considerar determinante, al grado de que pudiera ocasionar la disminución de arribos de buques tipo crucero al puerto de Mazatlán, ya que de instrumentarse la regulación propuesta sólo generaría un ahorro del 0.3% de los "gastos totales" de las líneas de cruceros.

Por lo anterior, esta Comisión recomienda a esa Secretaría presentar un desglose de los costos y beneficios reportados y derivados de la regulación, así como su metodología de



**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA DE ECONOMÍA

SE

estimación y fuente de los datos empleados en el cálculo, con el objeto de apreciar que los beneficios de la regulación sean superiores a sus costos de cumplimiento.

Asimismo, en relación a los beneficios no cuantificables, la COFEMER observa que la SCT describe que con la eliminación de la obligatoriedad del uso del remolque referido en el anteproyecto, se incentiva la competitividad del puerto como destino de cruceros, permitiendo que se recuperen ingresos por arribo de cruceros para la Administración Portuaria Integral, el cesionario de la terminal de cruceros, los operadores turísticos y los establecimientos en el municipio, estimando una derrama anual de ciento once millones de pesos, derivada de la reinserción del Puerto de Mazatlán en la ruta del *Elation* de la compañía *Carnival Cruise Line*. Al respecto, esta Comisión recomienda a esa Dependencia desglosar y describir el método de cálculo de la derrama anual de ciento once millones de pesos, con el objeto de brindar una justificación al beneficio que se obtiene de la medida propuesta.

Adicionalmente, la COFEMER recomienda a la SCT anexar la tabla a la que esa Secretaría hace referencia en el numeral 9 de la MIR, para demostrar que el retiro, "a partir de enero de 2011" del buque *Mariner of the Seas* tiene un impacto económico de 130.27 millones de pesos. Lo anterior, toda vez que resulta importante demostrar que efectivamente los beneficios que la regulación aporta son superiores a sus costos de cumplimiento.

Es importante señalar que en caso de que esta Comisión concluya que con el anteproyecto en comento se está eliminando la obligación de pagar un servicio no necesario y, por ende, que los beneficios son mayores a los costos de implementarlo, sería bajo la premisa de buscar la maximización del beneficio social toda vez que en un mercado de competencia perfecta, el precio que se paga a la empresa que proporciona el servicio debe ser igual al costo marginal de proveerlo. En este sentido, a partir de los comentarios recibidos durante el proceso de consulta pública, en opinión de la COFEMER es importante considerar las condiciones de seguridad bajo las cuales los buques efectúan las maniobras. Lo anterior toda vez que es de suma importancia garantizar la seguridad en la navegación, con el objeto de salvaguardar la vida humana, el medio ambiente, las vías navegables, las instalaciones portuarias y las propias embarcaciones.

Asimismo, en sus comentarios al anteproyecto remitidos a esta Comisión, la Compañía Marítima del Pacífico, resalta la importancia del papel de los remolcadores en materia de seguridad por el manejo de material peligroso en las instalaciones y buques tanque de Pemex en el puerto. Por otro lado, la Asociación Mexicana de Armadores de Remolcadores Marítimos señala que las maniobras de los buques en el puerto de Mazatlán se realizan bajo probadas condiciones de seguridad y que el uso obligatorio del remolcador se debe a la dificultad de maniobras o al riesgo de una posible contaminación por accidentes. Por su parte, la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo señala que el servicio de remolque tiene como finalidad contribuir a salvaguardar la vida humana en el mar, el medio ambiente, las vías navegables, las instalaciones portuarias y a las propias embarcaciones, ya que a través del mismo se garantiza



**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA



que las maniobras se realicen bajo condiciones de seguridad. Al eliminar la obligatoriedad de dicho servicio, se comprometería la seguridad marítima. En particular, el canal de navegación interior del Puerto de Mazatlán es muy estrecho y en el lugar existe una importante instalación petrolera y atracan buques tanque que requieren de mucha estabilidad para su carga y descarga.

Por lo anterior, este Órgano Desconcentrado recomienda a la SCT demostrar que con la aplicación de la regulación en objeto no se pondrá en riesgo la seguridad de las personas o dañar la salud humana, animal, vegetal, el medio ambiente general, o la preservación de recursos naturales.

Por último, la COFEMER identificó en el numeral 4 de la MIR varios costos de cumplimiento, tanto cuantificables como no cuantificables derivados de la aplicación de la regulación, que no fueron identificados por la SCT en el citado numeral, de los que se mencionan de manera enunciativa más no limitativa, los siguientes:

- i) El costo que implica el efecto cruzado, en el caso en que se incremente el costo del servicio del remolque al resto de los usuarios del puerto.
- ii) El costo de un aumento en el riesgo de accidentes.
- iii) El riesgo adicional del puerto de Mazatlán al estar presente la terminal de Pemex.

Por lo anterior, esta Comisión recomienda a la SCT presentar una descripción y justificación exhaustiva al respecto.

**IV. Cumplimiento y aplicación de la propuesta**

En el numeral 11 del formulario de la MIR, relativo a la forma y/o mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación, la SCT señala lo siguiente:

*"El mecanismo a través del cual se implementará la regulación, es la firma y publicación del Acuerdo por el que se modifican las reglas aplicables al servicio de remolque en el Puerto de Mazatlán, Sinaloa, para determinar casos de excepción en dicho servicio. La vigilancia de su cumplimiento, corresponde a la autoridad marítima, conforme a lo dispuesto en los artículos 7, fracción I, 9, fracción IV y 59, fracción II de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, 16 de la Ley de Puertos, 57 del Reglamento de la Ley de Puertos y 28, Fracción I del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes."*



COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO



SECRETARÍA DE ECONOMÍA

SE

Por lo anterior, la COFEMER considera que esa Secretaría dio cumplimiento a lo solicitado en el numeral en objeto, señalando que la autoridad marítima será la encargada de vigilar el cumplimiento de la regulación propuesta.

**V. Evaluación de la propuesta**

Respecto a la manera en que se llevará a cabo la evaluación del anteproyecto, la SCT manifestó en el numeral 12 del formulario de la MIR lo siguiente:

*"Estadística de arribo de cruceros al Puerto de Mazatlán, Sinaloa, del uso de remolque por parte de estas embarcaciones y las razones del uso de remolque (carencia de equipo acimutal, presencia de condiciones desfavorables para la navegación, petición de la naviera). Evaluación de la satisfacción de las navieras de cruceros que arriban al puerto, entre otros respecto al servicio de remolque. Estadística de incidentes de seguridad en buques de tipo crucero turístico en las maniobras realizadas dentro del puerto."*

Por lo anterior, la COFEMER considera que la SCT atendió lo solicitado en el numeral en comento, señalando los mecanismos a través de los cuales se evaluarán los resultados de la regulación en cuestión.

**VI. Consulta pública**

Desde el día en que se recibió el anteproyecto de referencia, se hizo público a través del portal de Internet de la COFEMER, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 69-K de la LFPA. En virtud de lo anterior, se hace del conocimiento de la SCT que se han recibido diversos comentarios de particulares, mismos que pueden ser consultados en:

[http://www.cofemer.gob.mx/regulaciones/scd\\_expediente\\_3.asp?ID=10/0507/240211](http://www.cofemer.gob.mx/regulaciones/scd_expediente_3.asp?ID=10/0507/240211)

Los comentarios recibidos se enumeran a continuación:

- 1) CIA. Marítima del Pacífico, S.A. de C.V., 14 de marzo de 2011;
- 2) Asociación Mexicana de Armadores de Remolcadores Marítimos, A.C., 22 de marzo de 2011;
- 3) Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo, 22 de marzo de 2011;
- 4) Asociación Mexicana de Empresas para la Atención de Cruceros Turísticos, 22 de marzo de 2011;
- 5) Tropical Tours Maz S.A de C.V, 23 de marzo de 2011;
- 6) Secretaría de Turismo del Estado de Sinaloa, 23 de marzo de 2011;
- 7) Guía de Turistas de Sinaloa, A.C, 23 de marzo de 2011;



**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA

- 8) Marlin Tours, 24 de marzo de 2011;
- 9) Asociación de guías de turistas, choferes guías y similares, "Rafael Buelna" de Mazatlan, A.C., 25 de marzo de 2011;
- 10) Rafael Rivera, 25 de marzo de 2011;
- 11) Starfleet Sportfishing, 25 de marzo de 2011;
- 12) Asociación Mexicana de Agentes Navieros A.C., 25 de marzo de 2011;
- 13) Cabo Tenders Services, 25 de marzo de 2011;
- 14) Guías de Turistas de Sinaloa, 25 de marzo de 2011;
- 15) Tropical Tours, 25 de marzo de 2011;
- 16) Asociación Mexicana de Armadores de Remolcadores Marítimos, 25 de marzo de 2011;
- 17) Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto, 25 de marzo de 2011;
- 18) Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo de Mazatlán, 28 de marzo de 2011;
- 19) Florida-Caribbean Cruise Association, 29 de marzo de 2011;
- 20) Guías de Turistas de Sinaloa, A.C., 30 de marzo de 2011;
- 21) Lic. Alex Casarrubias García, Director General, API de Puerto Vallarta, 31 de marzo de 2011; y
- 22) Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto, 1 de abril de 2011.
- 23) Dr. Raúl Valdez, Director de Desarrollo Económico Municipal de Mazatlán, 6 de abril de 2011.
- 24) SAAM Remolques, S.A. de C.V., 7 de abril de 2011.

Lo anterior, con el objeto de que esa Secretaría valore los comentarios recibidos por COFEMER y, en caso de considerarlo procedente, haga las modificaciones correspondientes previamente a la publicación del anteproyecto referido en el DOF.

En particular, durante el periodo de consulta pública se recibieron diversos comentarios por parte de particulares, que señalan que la regulación propuesta por la SCT contiene conclusiones que podrían poner en riesgo la seguridad de la navegación y que el costo que representa el servicio del remolcador no es representativo para un buque tipo crucero turístico.

Este es el caso de la Compañía Marítima del Pacífico, que incluso señala que la propuesta de la SCT es contradictoria con los criterios técnicos, como lo son la posición geográfica, la configuración y características físicas de la infraestructura existente en el puerto. Lo anterior debido a la presencia de instalaciones y buques tanque de PEMEX que manejan material peligroso. Asimismo, señala que el servicio portuario de remolque representa menos del 0.2% del total de los costos que enfrentan los buques tipo crucero turístico.

En este mismo sentido se pronuncia la Asociación Mexicana de Armadores de Remolcadores Marítimos, señala que las maniobras de los buques en el puerto de Mazatlán se realizan bajo probadas condiciones de seguridad y que el uso obligatorio del remolcador se debe a la dificultad de maniobras o al riesgo de una posible contaminación por accidentes. Adicionalmente,



COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO



SECRETARÍA DE ECONOMÍA



menciona que el costo del servicio de remolque no se debe considerar determinante al grado de que pudiera ocasionar la disminución de arribos de buques tipo crucero al puerto de Mazatlán, ya que de instrumentarse la regulación propuesta sólo generaría un ahorro del 0.3% de los "gastos totales" de las líneas de cruceros. Esta asociación, también señala que aunque la exención del pago de remolcadores se instrumentó en puerto Progreso, Yucatán en 2004, no existe evidencia de incremento en arribo de buques tipo crucero. Asimismo, manifiesta la inquietud respecto a la incertidumbre en materia de cobro por servicios cuando no existe evidencia documental de la decisión del responsable (capitán de buque, piloto de puerto o capitán de puerto), lo cual dificulta el cobro de los servicios de remolque una vez prestados.

Asimismo, la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo señala que el servicio de remolque tiene como finalidad contribuir a salvaguardar la vida humana en el mar, el medio ambiente, las vías navegables, las instalaciones portuarias y a las propias embarcaciones, ya que a través del mismo se garantiza que las maniobras se realicen bajo condiciones de seguridad. Al eliminar la obligatoriedad de dicho servicio, se comprometería la seguridad marítima. En particular, el canal de navegación interior del Puerto de Mazatlán es muy estrecho y en el lugar existe una importante instalación petrolera y atracan buques tanque que requieren de mucha estabilidad para su carga y descarga.

Por otra parte, la misma Cámara, así como la Asociación Mexicana de Agentes Navieros declaran que de ser aprobado el anteproyecto, el servicio de remolque quedaría regulado en forma distinta para el caso de los cruceros respecto a las demás embarcaciones que arriban al Puerto de Mazatlán, por lo tanto esto implicaría una práctica discriminatoria para el resto de los navieros.

Por último, la Asociación Mexicana de Armadores de Remolcadores Marítimos y el Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto comentan que están en desacuerdo en que el anteproyecto establezca que la decisión de utilizar o no el remolque durante las maniobras de pilotaje se determine por el Capitán del buque, el piloto del puerto designado para la maniobra correspondiente y el Capitán de puerto, lo anterior toda vez que es contradictorio con lo dispuesto por el artículo 55 de la LNCM, ya que la decisión corresponde exclusivamente al piloto de puerto y en todo caso con intervención del Capitán de Puerto (art. 7 de la LNCM) en su carácter de autoridad marítima, pero de ninguna manera puede corresponder al Capitán de la embarcación a la que se presta el servicio de pilotaje, quien está sujeta a las instrucciones del armador. Por lo cual sería importante detallar el grado de responsabilidad de cada actor involucrado, ante la posibilidad de presentarse discrepancias en la determinación de la necesidad de utilizar remolcadores entre el Capitán del buque, el Piloto de puerto y el Capitán de puerto.

Por lo anteriormente expuesto, la **COFEMER recomienda a la SCT proporcionar mayores elementos a fin de dar respuesta a los comentarios emitidos por la Compañía Marítima del**



**COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA**

**COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO**



SECRETARÍA  
DE ECONOMÍA

Pacífico; Asociación Mexicana de Agentes Navieros; la Asociación Mexicana de Armadores de Remolcadores Marítimos; la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo; la Asociación Mexicana de Armadores de Remolques Marítimos; y, el Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto. En particular en lo referente al riesgo en materia de seguridad y a la persona que debe tomar la decisión de utilizar o no el remolque durante las maniobras de pilotaje.

Finalmente, a petición de la SCT, se expidió la constancia de publicidad, al anteproyecto en cuestión, a la que aluden los artículos 10 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, así como 24 y 25, primer párrafo, de su Reglamento, toda vez que el mismo ha estado disponible para consulta pública en el portal de Internet de la COFEMER por 20 días hábiles.

Por lo expuesto con anterioridad, esta Comisión queda en espera de que la SCT brinde la respuesta correspondiente al presente dictamen y se realicen las modificaciones que correspondan al anteproyecto, o bien, comunique por escrito las razones por las cuales considere pertinente no realizarlas, para los efectos a que se refiere el artículo 69-J de la LFPA.

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

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

**Atentamente**  
El Coordinador General

**MTRO. JUAN MANUEL ALMAZÁN PÉREZ**