



Ciudad de México, a 25 de Marzo de 2011

0001101309.
MAP-MC
COMISIÓN FEDERAL
DE MEJORA REGULATORIA
DIRECCIÓN GENERAL
MAR 2011
RECIBIDO
HUBRICA: 17:55

Lic. Alfonso Carballo Pérez
Titular
Comisión Federal de Mejora Regulatoria
Presente

Me refiero al anteproyecto denominado Acuerdo que modifica 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 efectúan los buques de 2,500 toneladas brutas de arqueo o más dentro de los límites del puerto de Mazatlán, Sinaloa", al respecto y con la finalidad de emitir comentarios al mismo me permito expresar lo que a continuación se indica

Si bien es cierto, y de acuerdo a lo establecido en los artículos 30, 57 y 82, fracción V del Reglamento de la Ley de Puertos, y en relación con el artículo 59, fracción II de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en donde se establece la obligatoriedad o exención del servicio portuario de Remolque se debe atender a las reglas de operación de cada puerto y los propios criterios de seguridad, económica y eficiencia, estos es, a los Criterios Técnicos para el uso de dicho servicio y los remolcadores como tal.

Ante esta situación es importante partir que ante estos supuestos y ante la iniciativa del anteproyecto donde se exime del uso de los Remolcadores para los cruceros, y que se pretende aplicar primeramente en el puerto de Mazatlán, Sinaloa, y tal y como lo prevé los ordenamientos anteriormente citados, puede existir una exención del mismo en caso de contar con algunos equipos sofisticados que cuenten dichas embarcaciones con el propósito de ejecutar maniobras con propulsor lateral, haciendo efectivos los criterios de aplicación para el servicio de Remolque, que en caso de contar con estos equipos sofisticados, les permitan dicha exención.

Pero si bien es cierto, de igual manera las embarcaciones que realizan el transporte de contenedores, carga general, vehículos entre otras, cuentan con equipos sofisticados de igual manera e inclusive mejor aun, ya que las embarcaciones que operan mundialmente desde hace unos años a la fecha, son embarcaciones de última generación, mismas que ante este supuesto, deberían justificarse y encuadrarse en el precepto de dicha justificación ya que no podría solo exceptuarse de dicho servicio a los cruceros, rompiendo con ello la misma competitividad a estas embarcaciones catalogadas de última generación para las cuales fueron creadas para las condiciones de los puertos a nivel mundial.

Por su parte y ante el supuesto de ver alguna exención por el uso del Remolcador y en consecuencia del anteproyecto a que se refiere, en caso de aprobarse, pues si bien estaría beneficiando primordialmente a dos compañías y/o líneas operadoras de cruceros como lo son Carnival Cruises Lines y Royal Caribbean Cruise International, por así citarlas, se estaría afectando a todas las Líneas Navieras que arriban al puerto las cuales sean preocupado por diseñar y mandar construir sus embarcaciones para poder brindar un mejor servicio, transportar con mayor seguridad sus contenidos y que cumplan con todas las condiciones de los puertos internacionalmente que así lo requieran y de la modernización de las propias embarcaciones, flota



ASOCIACION MEXICANA DE AGENTES NAVIEROS A.C.

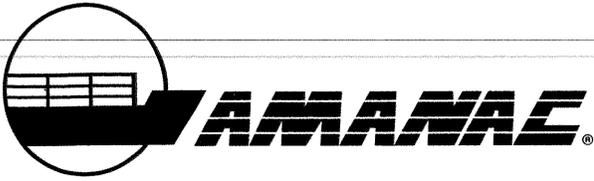
Nueva Jersey No. 14, Col. Nápoles, C.P. 03810, México, D.F.

Tels. 5523-4455, 5523-0522 Fax. 5543-7975

amanac@amanac.org.mx

www.amanac.org.mx





que al día de hoy muestran mejores condiciones para su navegabilidad y maniobras para su atraque.

La disposición de uso obligatorio del remolque en el puerto de Mazatlán, como lo expone la SCT en el anteproyecto, obedeció a la necesidad de contar con mayores garantías de seguridad para las instalaciones portuarias y para las maniobras realizadas por las embarcaciones dentro del puerto. Sin embargo, en la fecha en que se hizo obligatorio el uso de remolcadores para realizar las maniobras en puerto, los buques de cualquier tipo no contaban con sistemas azimutales de propulsión y propulsión transversal en proa, o con propulsión convencional y propulsores transversales en proa y popa que les permitieran maniobrar sin la necesidad de remolque.

Hoy en día esos sistemas son parte de la tecnología con la que operan los buques de cualquier tipo no solo los cruceros turísticos, lo cual les permiten realizar sus maniobras de atraque, desatraque, enmienda o ciaboga de manera segura sin necesidad de remolque; Así que la obligatoriedad de dicho servicio en la actualidad carece de sentido.

Por otra parte las Leyes son de aplicación general y por lo tanto la excepción que propone la SCT del uso de los Remolcadores para las embarcaciones tipo cruceros en el puerto de Mazatlán debiera ser de aplicación general para todo tipo de embarcaciones sin importar su tipo que cumpla con las características técnicas de sistemas azimutales de propulsión y posicionamiento dinámico.

Por los motivos anteriormente expuestos, solicitamos a esa Comisión que en el dictamen que emita a la aprobación del anteproyecto mencionado sean tomados en cuenta nuestros planteamientos ya que de no ser así este hecho provocaría una discriminación a las embarcaciones que cuentan con este tipo de sistemas que son parte de la tecnología con la que operan los buques actualmente.

Atentamente

Lic. Miguel A. Andrade G.
Director General