AIR de Impacto Moderado

Alcance al 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."

Información General	
Tipo de MIR:	AIR de Impacto Moderado
Título del anteproyecto:	Alcance al 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."
Dependencia:	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
Responsable Oficial:	Pablo Salvador Reyes Pruneda
Estatus del anteproyecto:	Atendido
Ordenamiento Jurídico:	Acuerdo secretarial

Archivos que contiene la Regulación
22616.131.59.3.Proyecto de Acuerdo remolque Mazatlánconregido 02-03-11 ultimo.doc

Punto de Contacto	
Nombre :	Saturnino Hermida Mayoral
Cargo :	Director de Resgistro y Programa
Teléfono :	52653223
Correo Electrónico :	shermida@sct.gob.mx

Detalles de la MIR

I.- DEFINICIÓN DEL PROBLEMA Y OBJETIVOS GENERALES DE LA REGULACIÓN

Describa los objetivos generales de la regulación propuesta::

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.

Describa la problemática o situación que da origen a la intervención gubernamental a través de la regulación propuesta:

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 desatracar en el muelle de la terminal de cruceros de Mazatlán, en vientos menores a 25 nudos, sin necesidad de remolques.

Ordenamiento jurídico propuesto

Indique el tipo de ordenamiento jurídico propuesto#1:

Acuerdo secretarial

Asimismo, señale si existen disposiciones jurídicas vigentes directamente aplicables a la problemática materia del anteproyecto, enumérelas y explique por qué son insuficientes para atender la problemática identificada#1:

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 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.

II.- IDENTIFICACIÓN DE LAS POSIBLES ALTERNATIVAS A LA REGULACIÓN

Señale y compare las alternativas con que se podría resolver la problemática que fueron evaluadas, incluyendo la opción de no emitir la regulación. Indique para cada una de las alternativas consideradas una estimación de los costos y beneficios que implicaría su instrumentación

Selección de alternativa#1:

No emitir regulación alguna

Análisis de los costos y beneficios#1:

Costos: *Mantener el pago 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 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.

Justifique las razones por las que la regulación propuesta es considerada la mejor opción para atender la problemática señalada:

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.

III.- IMPACTO DE LA REGULACIÓN

¿El anteproyecto modifica trámites?:

Sí

Indique los trámites que la regulación crea, modifica o elimina

Seleccione el tipo de movimiento del trámite#1:

El regulador no proporcionó información

Nombre del trámite#1:

El regulador no proporcionó información

Tipo de trámite (Obligatorio, beneficio o servicio, conservación, procedimiento, consulta)#1:

El regulador no proporcionó información

Vigencia#1:

El regulador no proporcionó información

Medio de presentación#1:

El regulador no proporcionó información

Ficta#1:

El regulador no proporcionó información

Requisitos#1:

El regulador no proporcionó información

Población a la que impacta#1:

El regulador no proporcionó información

Justificación#1:

El regulador no proporcionó información

Plazo#1:

El regulador no proporcionó información

Disposiciones distintas de trámites

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#1:

Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#1:

Artículo 59 fracción II de la Ley de Navegación y Comercio Marritos.

Justificación#1:

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.

¿La propuesta de regulación contempla esquemas que impactan de manera diferenciada a sectores o agentes económicos?:

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 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.

Costos estimados que implica la regulación propuesta

Indique el grupo o industria afectado#1:

Compañía Marítima del Pacifico, S.A. de C.V.

Describa de manera general los costos que implica la regulación propuesta#1:

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).

Beneficios estimados que supone la regulación propuesta

Indique el grupo o industria afectado#1:

Empresas navieras que operan servicios de cruceros turísticos que arriban al puerto de Mazatlán, Sinaloa, están dotadas con modernos sistemas azimutales de propulsión y propulsión transversal en proa, o buques con propulsión convencional y propulsores transversales en proa y popa; operadores turísticos y establecimientos en el municipio de Mazatlán.

Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta#1:

• 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 ed pesos. • Incentivar el desarrollo y uso de tecnología moderna y de mayor seguridad en la transportación de pasajeros de cruceros turísticos.

Justifique 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.

IV.- CUMPLIMIENTO Y APLICACIÓN DE LA PROPUESTA

Describa la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación (incluya recursos públicos):

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.

V.- EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA

Describa la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación:

• 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.

VI.- CONSULTA PÚBLICA

¿Se consultó a las partes y/o grupos interesados para la elaboración de la regulación?

Seleccione grupo interesado#1:

Recepción de comentarios no solicitados

Particular#1:

EMPRESAS NAVIERAS.

Opinión#1:

Solicitud de analizar la procedencia de eliminar obligatoriedad del uso de remolque en el puerto de Mazatlán.

Seleccione grupo interesado#2:

Otros

Particular#2:

EMPRESAS NAVIERAS.

Opinión#2:

1. Se realizó el estudio de maniobrabilidad en el centro de simulaciones del STAR Center, lo que proporcionó el punto de vista técnico favorable sobre el no requerimiento del remolque en condiciones favorables de navegación para las embarcaciones de crucero, que cuentan con la tecnología acimutal. 2. Se realizó una reunión de análisis técnico con la participación de la Capitanía del Puerto, piloto de puerto, dirección de la API y Dirección General de Marina Mercante, el día 27 de septiembre de 2010; en que se determinó que no debe ser un requerimiento obligatorio el uso e servicio de remolque en condiciones favorables de navegación para las embarcaciones de crucero que cuentan con la tecnología acimutal.

Indique las propuestas que se incluyeron en la regulación como resultado de las consultas realizadas:

ÚNICO.- Se 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.”, para quedar como sigue: “Se declara obligatorio el uso de remolcador para las maniobras de entrada, salida, enmienda de fondeo, atraque y desatraque que efectúen los buques de dos mil quinientas toneladas brutas de arqueo o más dentro de los límites del puerto de Mazatlán, Sin. Quedan igualmente sujetos a lo prevenido en esta disposición, las embarcaciones de cualquiera tonelaje que conduzcan explosivos, o tengan algún desperfecto que les impida gobernar. No requerirán el uso del servicio de remolque previsto en los párrafos anteriores, los Buques del tipo Cruceros Turísticos equipados con sistemas azimutales de propulsión y propulsión transversal en proa, o con propulsión convencional y propulsores transversales en proa y popa, que les permitan maniobrar sin la necesidad de remolcadores, siempre que existan condiciones favorables de viento y corrientes, lo cual se determinará por el Capitán del buque, el piloto de puerto designado para la maniobra correspondiente y el Capitán de Puerto”.

VII.- ANEXOS

Anexos de las versiones electrónicas de los documentos consultados o elaborados para diseñar la regulación:

El regulador no proporcionó información

Información General