

## SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

**ACUERDO por el que se establece la antigüedad que deben tener las embarcaciones que pretendan obtener la matrícula y bandera mexicanas.**

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

LUIS TELLEZ KUENZLER, Secretario de Comunicaciones y Transportes, con fundamento en los artículos 14 y 36 fracciones I, XIV, XVI, XVII, XIX y XXVII de la Ley Orgánica de Administración Pública Federal, 1, 4, 5, 7 fracción I, 8 fracciones V, VIII, IX, XIII, y XIV; 10, 12, 68 y 71 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; así como 1, 2, 3, 4 y 28 fracciones II, III, VIII y XXIX, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

### CONSIDERANDO

I.- Que conforme al artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le corresponde regular, promover y organizar la marina mercante; regular el transporte por agua; inspeccionar los servicios de la marina mercante; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación;

II.- Que en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se prevé que el Ejecutivo Federal ejerce la autoridad marítima a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a la cual corresponde, entre otras atribuciones, planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua y de la Marina Mercante, con apego a las disposiciones establecidas en esta Ley; ser la autoridad ejecutora de los tratados internacionales en materia marítima, en el ámbito de su competencia; abanderar y matricular las embarcaciones, así como los artefactos navales mexicanos y llevar el Registro Público Marítimo Nacional; inspeccionar y certificar en las embarcaciones mexicanas, el cumplimiento de los Tratados Internacionales, la legislación nacional, los reglamentos y las normas oficiales mexicanas en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como de prevención de la contaminación marina por embarcaciones;

III.- Que nuestro país es parte contratante del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974 (SOLAS), enmendado, cuyo Artículo I obliga a los Gobiernos Contratantes a promulgar todas las leyes, decretos, órdenes y reglamentos y a tomar todas las medidas que se precisen para dar al Convenio plena efectividad y así garantizar que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, todo buque será idóneo para el servicio que se le destine;

IV.- Que es propósito de la Autoridad Marítima Mercante lograr que la flota de embarcaciones que enarbole la bandera mexicana, cuente con las mejores condiciones de seguridad para la navegación y para preservar la vida humana en el mar, así como prevenir sucesos de contaminación marina, ante lo cual es necesario establecer parámetros técnicos que permitan reducir los riesgos de la navegación y uno de ellos es sin duda, que las embarcaciones cuenten al momento de matricularse y abanderarse como mexicanas, con cuando menos el cuarenta por ciento de su vida útil en atención a su fecha de construcción;

V.- Que en el ámbito internacional, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) dentro del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, derivado de los trabajos realizados en materia de prevención y control de la contaminación, en el marco concreto del "Convenio de Basilea Sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de Desechos Peligrosos y su Eliminación", estima en su documento UNEP/CHW.6/23 de 8 de agosto de 2002, que la vida útil de las embarcaciones es de hasta veinticinco años, concretamente al tratar el tema del desguace de embarcaciones señala que:

El suministro de embarcaciones de la flota mercante mundial que llegan al desguace se ha estimado en unos 500 a 700 embarcaciones de carga al año, que representan unos 25 millones de toneladas de peso muerto (tpm) con una edad promedio de 25 a 26 años. Esas cifras están basadas en las reglamentaciones, los datos estadísticos disponibles y los datos del registro de embarcaciones y representan una tendencia prevista para los próximos 15 años. Esas cifras sugieren un aumento de la capacidad de desguace de embarcaciones de 10% al 15% anual con respecto a las cifras promedio de eliminación anual correspondientes al periodo 1994-1999.

Por su parte, la Organización Marítima Internacional (OMI) coincide en este criterio en su Resolución A.962 (23), de 4 de marzo de 2004, al expresar:

**1.1 Todos los buques llegan, un día, al fin de su vida de servicio. Para la mayoría de los buques, este ciclo de vida útil, de "principio a fin" o de "construcción a desguace", dura de 20 a 25 años, ...**

En dicha resolución se apunta también que "...En 2001, la OCDE observó un aumento del índice de siniestros de los buques más antiguos en servicio,..." y que "El continuo retiro del servicio de buques antiguos y su sustitución por buques nuevos es un proceso comercial natural que permite introducir proyectos más seguros y respetuosos del medio ambiente, obtener una mayor eficacia en las operaciones y una reducción general de los riesgos marítimos."

**VI.-** Que asimismo, en lo correspondiente a la estructura de los buques, en el Anexo del Convenio SOLAS su "Capítulo II-1: Construcción-Estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas", en la Regla 3-1 previene expresamente:

Además de las prescripciones que figuran en otras partes de las presentes reglas, los buques se proyectarán, construirán y mantendrán cumpliendo las prescripciones sobre aspectos estructurales, mecánicos y eléctricos de una sociedad de clasificación que haya sido reconocida por la Administración de conformidad con las disposiciones de la regla XI/1, o las normas nacionales aplicables de la Administración que ofrezcan un grado de seguridad equivalente.

Ante lo cual y visto que a nivel internacional, las sociedades de clasificación de mayor renombre se encuentran en la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación, conocida como I.A.C.S. por sus siglas en inglés (International Association Classification Societies), se estima necesario que además las embarcaciones que opten por la matrícula y bandera mexicanas estén clasificadas por las casas clasificadoras miembros de tal asociación;

**VII.-** Que por lo anterior y a efecto de establecer medidas que coadyuven a contar con una flota mercante mexicana más segura y moderna, he tenido a bien expedir el siguiente:

#### **ACUERDO**

**Artículo Primero.-** Las embarcaciones iguales o mayores de quinientas unidades de arqueo, para las que se pretenda obtener la matrícula y bandera mexicanas, no deberán exceder de los veinte años de antigüedad en su construcción al momento de la solicitud, salvo justificación técnica aprobada por la Dirección General de Marina Mercante, mediante una inspección a la embarcación; por lo cual el naviero mexicano o el interesado en el trámite tendrá que obtener previamente dicha aprobación, para confirmar la procedencia de su solicitud.

La inspección que realice la Dirección General de Marina Mercante a la embarcación y respecto de la justificación técnica, será conforme a las disposiciones nacionales e internacionales de inspección, aplicables según el tipo de cada embarcación.

**Artículo Segundo.-** En los casos de las inspecciones previstas en el artículo precedente, la Dirección General de Marina Mercante dará respuesta al propietario o naviero en un término de quince días hábiles, contados a partir de realizada la inspección.

**Artículo Tercero.-** Las embarcaciones señaladas en el Artículo Primero de este Acuerdo, deberán además estar clasificadas por una sociedad de clasificación miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación, conocida como I.A.C.S. por sus siglas en inglés (International Association Classification Societies), o en su defecto, obtener la clasificación previo a iniciar su trámite de matrícula y abanderamiento.

#### **TRANSITORIOS**

**Primero.-** El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**Segundo.-** Las solicitudes de matrícula y abanderamiento de embarcaciones que se encuentren en trámite al momento de entrar en vigor el presente Acuerdo, quedarán sujetas a lo establecido en el mismo para su resolución.

**Tercero.-** Las matrículas otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor del presente Acuerdo, mantendrán su validez hasta el término de su vigencia en los términos del artículo 14 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

México, D.F., a 30 de mayo de 2008.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Luis Téllez Kuenzler**.- Rúbrica.