

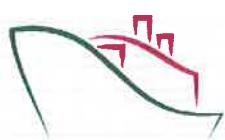


SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

REGLAS DE OPERACIÓN

SEPTIEMBRE 2014

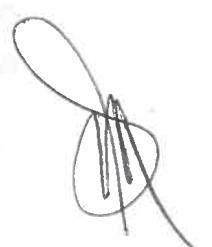


SALINA CRUZ

COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE
SALINA CRUZ, S.A. DE C.V.

Reglas de Operación del Puerto de Salina Cruz, Oaxaca



ÍNDICE

CAPITULO I	DISPOSICIONES GENERALES	
Regla 1.	Fundamento y Objeto de las Reglas	7
Regla 2.	Definición de Términos	7
Regla 3.	Conformación del Puerto.....	10
CAPÍTULO II.	HORARIOS DE OPERACIÓN	
Regla 4.	Horario de Servicios Portuarios	11
Regla 5.	Horario de la Administración	11
Regla 6.	Protección Marítima y Portuaria y Centro de Control de Trafico Marítimo	13
Regla 7.	Horario para Pilotaje	13
Regla 8.	Horario de la Capitanía de Puerto	13
Regla 9.	Horario de la Aduana	13
CAPITULO III.	ÁREAS E INSTALACIONES DEL PUERTO	
Regla 10.	Administración de Áreas.....	13
Regla 11.	Áreas e Instalaciones del Puerto.....	14
Regla 12.	Programa Maestro de Desarrollo Portuario	14
Regla 13.	Zona de Fondeo	14
Regla 14.	Canal de Navegación.....	14
Regla 15.	Señalamiento Marítimo	15
Regla 16.	Restricciones	15
Regla 17.	Muelles para Carga y Descarga	15
Regla 18.	Patio de contenedores	16
Regla 19.	Bodega de Almacenamiento de Mercancías	16
Regla 20.	Mercancías Peligrosas.....	16
CAPÍTULO IV.	ACCESO Y VIALIDADES DEL RECINTO PORTUARIO	
Regla 21.	Acceso de Carga, por el Servicio de Autotransporte Público Federal (Tráfico de Altura y Cabotaje)	17
Regla 22.	Acceso Ferroviario	17
Regla 23.	Acceso a la Zona Industrial Pesquera.....	17
Regla 24.	Acceso Relativo a la Actividad Relacionada con el Atún.....	17
Regla 25.	Acceso a la Terminal Marítima de PEMEX	17
Regla 26.	Pases Personales y Tarjetones para Vehículos	18
Regla 27.	Expedición, Renovación y Extravío de Gafetes Personales y Tarjetones para	18

Vehículos.....	
Regla 28. Contenido en los Gafetes y Tarjetones	18
Regla 29. Uso de Gafetes y Tarjetones	19
Regla 30. Motivo de Cancelación de Gafetes y Tarjetones	19
Regla 31. Tarjetones para el Ingreso de Vehículos que Ingresen al Puerto	19
Regla 32. Permanencia de Vehículos dentro del Recinto Portuario.....	19
Regla 33. Para la Circulación de Vehículos o Equipos Especiales	20
Regla 34. Daños Ocasionados a la Infraestructura, por la Circulación de Vehículos o Equipos.....	20
Regla 35. Sanción a Operadores que Transporten Personal en Plataformas, Montacargas o Equipos de Maniobras	20
Regla 36. Acatar la Señalización Vial y de Estacionamiento	20
Regla 37. Facilidades para que el Personal de Vigilancia y Autoridades Realicen la Revisión de Vehículos y Mercancías	20
Regla 38. Cumplir con la Señalización Ferroviaria.....	21
CAPÍTULO V. COMITÉ DE OPERACIÓN	
Regla 39. Operación y Funcionamiento del Comité	21
Regla 40. Cambios o Modificaciones a las Reglas de Operación	21
Regla 41. Presentación y Atención de Quejas a Usuarios	21
Regla 42. Procedimiento para la Presentación de Quejas.....	21
CAPÍTULO VI. CONSTRUCCIÓN, APROVECHAMIENTO Y EXPLOTACIÓN DE OBRAS	
Regla 43. Medidas Preventivas para Construcción y Mantenimiento de Obras	22
Regla 44. Acreditación de Documentos en Materia de Ecología	22
CAPÍTULO VII. REQUISITOS PARA PRESTAR SERVICIOS PORTUARIOS	
Regla 45. De la Prestación de Servicios Portuarios.....	23
Regla 46. Solicitud para Prestar los Servicios Portuarios.....	23
Regla 47. Requisitos para la Celebración de Contratos de Prestación de Servicios Portuarios.....	23
Regla 48. Requisitos Particulares para la Prestación de Servicios Portuarios	24
Regla 49. Respuesta a las Solicitudes	26
Regla 50. Supervisión y Evaluación de la Prestación de los Servicios.....	26
CAPÍTULO VIII. ARRIBO Y DESPACHO DE EMBARCACIONES	
Regla 51. Para Obtener la Autorización de Arribo al Puerto	26
Regla 52. Navegación de Cabotaje y Altura.....	26
Regla 53. Despacho de Salida	27

Regla 54.	Visita de Autoridades y Sanidad	29
Regla 55.	Desembarque de Buques Fondeados	29
CAPÍTULO IX.	JUNTA DE PROGRAMACIÓN PARA EL ARIBO DE BUQUES	
Regla 56.	Integración de la Junta de Programación	29
Regla 57.	Asistentes a la Junta de Programación	29
Regla 58.	Dirección de la Junta de Programación	30
Regla 59.	Aviso de Arribo.....	30
Regla 60.	Información del Cambio de Fecha y Hora de Arribo.....	30
Regla 61.	Junta de Programación Extraordinaria	30
Regla 62.	Servicios Adicionales no Solicitados Previamente.....	30
Regla 63.	Coordinación para la Ejecución de Maniobras	31
Regla 64.	Prioridades para la Entrada y Salida de Embarcaciones	31
Regla 65.	Selección para la Entrada y/o Salida de las Embarcaciones, Cuando Prevalezcan condiciones Meteorológicas Adversas a la Navegación	31
Regla 66.	Prioridad de Entrada al Puerto	31
CAPÍTULO X.	REUNIÓN DE PLANEACIÓN	
Regla 67.	De la Reunión de Planeación	32
Regla 68.	Plan General de Trabajo.....	32
Regla 69.	Lista de Resultados y Personal Responsable	32
CAPÍTULO XI.	ATRAQUE Y PERMANENCIA DE EMBARCACIONES	
Regla 70.	Anticipación de Solicitudes de Atraque	33
Regla 71.	Atraque de Embarcaciones con Sustancias Explosivas, Inflamables o Peligrosas	33
Regla 72.	Procedimiento de Movilización de Embarcación.....	34
Regla 73.	Movilización de Buque Improductivo	34
Regla 74.	Movilización de Buque Inactivo	34
Regla 75.	Procedimiento de Estadía de Embarcaciones.....	34
Regla 76.	Certificado Libre de Gases (Desgasificación)	34
Regla 77.	Supervisión de Permanencias Injustificadas.....	34
Regla 78.	Los Barcos que Transporten Productos Agrícolas.....	34
Regla 79.	Queda prohibida la Prueba de Máquinas con las Amarras a las Bitas del Muelle	35
Regla 80.	Está prohibido Colocar las Amarras en puntos no Destinados Para Amarra de Cabos.....	35
Regla 81.	Se Requiere Autorización para Abandonar la Posición de Atraque o de Realizar Enmiendas.....	35
Regla 82.	Durante la Permanencia en Puerto, Toda Embarcación Deberá Contar con	35

	Tripulación Suficiente a Bordo	
Regla 83.	Iluminación en los Buques Atracados	35
Regla 84.	Está Prohibido Efectuar Reparaciones a las Máquinas sin Autorización	35
Regla 85.	Limpieza de Muelles y Áreas de Maniobras	35
CAPÍTULO XII	MANIOBRAS PORTUARIAS	
Regla 86.	De la Planeación de Operaciones	36
Regla 87.	Del Inicio de Operaciones	36
Regla 88.	Responsables de la Operación	36
Regla 89.	Revisión de las Condiciones de Seguridad en Buques	36
Regla 90.	Del Personal de Maniobras	36
Regla 91.	Condiciones Meteorológicas Extremas	36
Regla 92.	Los Equipos de Maniobras	36
Regla 93.	Estándares Mínimos de Rendimientos y Productividad	37
Regla 94.	Del Manejo de Sustancias Peligrosas	37
Regla 95.	Permanencia de las Embarcaciones en los Muelles	38
Regla 96.	Embarcaciones con Obsolescencia Tecnológica en Mal Estado	38
Regla 97.	Programa de Adquisición y Mantenimiento de Equipo	38
Regla 98.	Revisión de la Arboladura de la Embarcación	38
CAPÍTULO XIII.	OPERACIÓN PORTUARIA	
Regla 99.	Prestación de los Servicios Portuarios	38
Regla 100.	Colocación de Redes o Lonas de Protección	38
Regla 101.	Los Buques Mantendrán Iluminación en sus Bodegas y Muelle, Durante sus Maniobras Nocturnas	39
Regla 102.	Queda Prohibido Colocar Luces o Anuncios Que Interfieran con las Luces de Navegación	39
Regla 103.	Mantenimiento de las Superficies de Trabajo Limpias y Seguras	39
Regla 104.	Verificación de Correspondencia, Sellos y Daños	39
Regla 105.	Responsabilidad en el Manejo de la Carga	39
Regla 106.	Prohibido el Trincado de la Carga en las Áreas de Maniobras	39
Regla 107.	Respetar la Distancia Mínima, de las Vías del F.C., para la Colocación de las Estibas de Carga	39
Regla 108.	Verificación y Separación de las Cargas de Importación	39
Regla 109.	Aviso a la Aduana en Caso de que las Cargas Carezcan de Marcas o Destinatario	40
Regla 110.	Verificación de las Cargas en Patio	40

Regla 111.	Maniobras Directas de Carga y/o Descarga.....	40
Regla 112.	Manejo Eficiente y Adecuado de la Carga, en Todas las Áreas de Manipulación	40
Regla 113.	Establecimiento de Disposiciones Generales para el Uso Racional de las Instalaciones de Almacenamiento Público	40
Regla 114.	Optimización del Uso de las Áreas para Almacenaje (Bodegas y Patios)	40
Regla 115.	Evitar Maniobras de Carga o Descarga Directa de Buques o Unidades de Transporte Terrestre (Unidades de Autotransporte Federal y/o Unidades F.C.)	41
Regla 116.	Medidas Implementadas para Agilizar el Flujo de Salida de la Carga.....	41
Regla 117.	Seguridad e Higiene en el Trabajo	42
Regla 118.	Precauciones para el Manejo de Cargas Peligrosas.....	42
Regla 119.	Entrega de Reportes a la Administración	42
Regla 120.	De la Solicitud de Servicios Portuarios.....	42
CAPÍTULO XIV.	CONTROL AMBIENTAL Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN	
Regla 121.	Control Ambiental y Prevención	43
Regla 122.	Retiro de Basura y Aguas Residuales de las Embarcaciones, dando Cumplimiento a las Disposiciones Emitidas por las Autoridades Competentes en Materia.....	43
Regla 123.	Dar Cumplimiento a Requisitos en Materia Ambiental	43
Regla 124.	Medidas Preventivas en el Suministro de Combustible en los Muelles y Zonas de Agua	44
Regla 125.	Suministro de Combustible.....	44
CAPÍTULO XV.	VIGILANCIA Y SEGURIDAD	
Regla 126.	Servicios de Vigilancia	44
Regla 127.	Módulos de Vigilancia	44
Regla 128.	Equipos Contra Incendio en Oficinas, Bodegas y Vehículos de Carga	44
Regla 129.	Prohibición de Actividades de Natación, Buceo y Pesca en Áreas de Carga	44
Regla 130.	Restricciones	45
Regla 131.	Programa de Protección Civil.....	45
CAPÍTULO XVI.	SEÑALAMIENTO MARÍTIMO	
Regla 132.	Señalamiento Marítimo	45
Regla 133.	Del Mantenimiento Preventivo y Correctivo	45
CAPÍTULO XVII.	SANCIONES	
Regla 134.	Infracciones a las Presentes Reglas.....	46
ANEXO I.	Plano del Recinto Portuario del Puerto de Salina Cruz, Oax.....	47
ANEXO II.	Límites del Puerto	49

ANEXO III.	Área e Instalaciones del Puerto	51
ANEXO IV.	Acceso y Vialidades del Recinto Portuario.....	53
ANEXO V.	Reglamento Interno del Comité de Operación del Puerto de Salina Cruz, Oax ..	58
APÉNDICE A	Actualización del Acta que Establece la Formación del Comité de operación del Puerto de Salina Cruz, Oax.....	64
ANEXO VI.	Señalamiento Marítimo	68
ANEXO VII.	Programa de Protección Civil del Puerto de Salina Cruz, Oax	70
APÉNDICE B	Actualización del Acta que Establece la Formación de la Unidad de Protección Civil del Puerto de Salina Cruz, Oax	79
APÉNDICE C	Croquis de Zonas de Seguridad.....	83
ANEXO VIII.	Plan de Contingencia para Casos de Emergencia y Siniestros.....	85
ANEXO IX.	Manual de Procedimientos para el Manejo de Mercancías Peligrosas	90
APÉNDICE D	Areas Para Sustancias Peligrosas	95
ANEXO X.	Zonificación, Uso del Suelo de Infraestructura Ferroviaria	97
ANEXO XI.	Programa Maestro Desarrollo Portuario	99
ANEXO XII.	Lineamientos de Operación del Centro de Control de Tráfico Marítimo del Puerto de Salina Cruz	100
ANEXO XIII.	Lineamientos de Operación para las Actividades Costa Fuera	137
ANEXO XIV.	Código de Protección a los Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP).....	141
ANEXO XV.	Criterios Técnicos Para la Prestación del Servicio Portuario de Remolque en el Puerto de Salina Cruz	149
ANEXO XVI.	Acta de la Tercera Reunión del Comité de operación en Donde se Aprueban las Últimas Modificaciones a las Reglas de Operación del Puerto de Salina Cruz, Oax.	156

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Regla 1. Fundamento y Objeto de las Reglas:

Las presentes reglas tienen por objeto regular la Administración, funcionamiento, construcción, aprovechamiento, operación y explotación de obras, así como la prestación de servicios portuarios, que se desarrollen en el Puerto de Salina Cruz, Oax., en los términos de los artículos 40, fracción VII de la Ley de Puertos, 81 y 82 del Reglamento de dicha Ley. Son de observancia obligatoria para la Administración, Operadores, Prestadores de Servicios, así como los Usuarios del Puerto, y contemplan la legislación y normatividad vigente que se aplica a los Puertos, como son de manera enunciativa más no limitativa los siguientes preceptos legales:

- Ley de Puertos y su Reglamento.
- Ley Aduanera y su Reglamento.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior.
- Ley Federal del Trabajo.
- Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y sus Reglamentos.
- Ley General de Salud.
- Reglamento Federal de Seguridad, Higiene y Medio Ambiente de Trabajo.
- Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.
- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
- Convenio Internacional No. 152.- Seguridad e Higiene en los Trabajos Portuarios.
- Convenios Internacionales de facilitación del tráfico o comerciales suscritos por el Presidente y ratificados por el Senado.
- Normas Oficiales Mexicanas (en materia portuaria).
- Título de concesión para la Administración.
- Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias.
- Reglamento para prevenir y controlar la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias.
- Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos.
- Ley Federal de Sanidad Vegetal.
- Ley Federal de Sanidad Animal.
- Ley General de Pesca y Acuacultura Sustentable.
- Sistema de Operaciones Portuarias (SOP), Sistema en línea para la atención de embarcaciones.

Regla 2. Definición de Términos:

Para los efectos de estas reglas, se entiende por:

- I. **Puerto:** El Puerto de Salina Cruz, Oaxaca, habilitado para la navegación de altura y cabotaje, mediante Decreto publicado en el Diario Oficial el 31 de mayo de 1994.
- II. **PMDP: Programa Maestro de Desarrollo Portuario:** Es el proyecto que elabora la Administración y autoriza la Secretaría en base a las políticas y programas para el desarrollo portuario nacional, que establece los usos, destinos y modos de operación de las diferentes zonas del Puerto, donde se contienen las medidas necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, las inversiones, su desarrollo futuro, y conexión con los sistemas generales de transporte; en todos los casos en que se haga referencia al Programa Maestro en las presentes Reglas, se entenderá al PMDP que se encuentre vigente.
- III. **Ley:** La Ley de Puertos.
- IV. **Reglamento:** El Reglamento de la Ley de Puertos.

- V. **Secretaría:** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- VI. **SEMAR:** La Secretaría de Marina, que en los Puertos es la dependencia encargada de garantizar la protección y seguridad de las vías generales de comunicación navegables dentro de los marcos de la legislación vigente, así como de aplicar y vigilar en el ámbito de su competencia, el cumplimiento de los convenios internacionales suscritos por México.
- VII. **Administración:** Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V.
- VIII. **Capitanía:** La Capitanía de Puerto de Salina Cruz, Oaxaca.
- IX. **Aduana:** Se entenderá como Aduana de Salina Cruz, Oaxaca.
- X. **Migración:** El Instituto Nacional de Migración que en los Puertos, se refiere al órgano técnico descentralizado dependiente de la Secretaría de Gobernación que tiene por objeto controlar y supervisar los servicios migratorios, y aplicar la legislación, disposiciones y políticas migratorias vigentes.
- XI. **SENASICA:** Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria. Órgano administrativo de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), encargado de la sanidad, inocuidad y regulación de las importaciones de mercancías agropecuarias reguladas por esta dependencia.
- XII. **SAGARPA:** Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación.
- XIII. **CUMAR:** Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria, tiene las siguientes funciones: Coadyuvar en el cumplimiento de los tratados o convenios internacionales en los que Mexico sea parte en materia de Protección Marítima y Portuaria. Aplicar las disposiciones y medidas de reacción que se dispongan dentro del marco del capítulo XI-2 DEL Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 y el Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias para que se cumplan los niveles de Protección Marítima y Portuaria.
- XIV. **UNAPROP:** Unidades Navales de Protección Portuaria. Son Unidades Operativas con la misión de realizar acciones de vigilancia, inspección y control en funciones de Policía Marítima en el interior de los Recintos Portuarios, a fin de ejercer la autoridad en materia de Protección Marítima y Portuaria.
- XV. **Comité:** El comité de Operación del Puerto.
- XVI. **Recinto Portuario:** La zona federal marítimo portuaria delimitada y determinada por la Secretaría de Comunicaciones y Trasportes, por la Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales, y Pesca en los Puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y los terrenos del dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios, que incluye obras exteriores, antePuerto, dársenas, obras de atraque, zonas de almacenamiento, patios de maniobra, muelles, astilleros y otras instalaciones para construir y reparar barcos, así como a las oficinas administrativas correspondientes a la operación portuaria Anexo I. para efectos de las presentes Reglas se entenderá como Recinto Portuario al de Salina Cruz, Oaxaca, delimitado y determinado mediante acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de octubre de 1994.
- XVII. **Título de Concesión:** Documento oficial otorgado a la Administración por el Gobierno Federal, a través de la Secretaría, para administrar de manera integral, el Recinto Portuario del Puerto de Salina Cruz, Oaxaca.
- XVIII. **Recinto Fiscalizado:** Es el área dentro del recinto fiscal en donde los particulares que han recibido la autorización por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través del Servicio de Administración Tributaria, prestan el servicio de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio

exterior, en términos de lo dispuesto en la Ley Aduanera.

- XIX. **Terminal:** La unidad establecida en el Puerto o fuera de él, conformada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización integral de operación portuaria a la que se destina.
- XX. **Instalación:** La unidad establecida dentro o fuera del Puerto, conformada por obras, instalaciones y superficies que permite la realización integral de la actividad portuaria a la que se le destine.
- XXI. **Ruta Fiscal:** Vialidad señalada por las autoridades aduaneras para que transiten los vehículos de transporte público federal que introduzcan o extraigan mercancías de comercio exterior a territorio nacional.
- XXII. **CCTM:** Centro de Control de Tráfico Marítimo, a cargo de PEMEX.
- XXIII. **CCPMP:** Centro de Control de Protección Marítima y Portuaria.
- XXIV. **Concesionario:** Persona moral a cuyo favor la Secretaría otorgó una concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de un bien del dominio público de la Federación.
- XXV. **Cesionario:** Persona física o moral que haya celebrado contrato de Cesión Parcial de Derechos y Obligaciones con Administración para la ocupación y explotación de un área dentro del Recinto Portuario.
- XXVI. **Operador:** Las personas físicas o morales que en los términos de la Ley, operen una terminal o instalación portuaria, mediante contratos de cesión parcial de derechos celebrados con la Administración o título de concesión otorgado por la Secretaría.
- XXVII. **Prestador de Servicios:** Persona física o moral que cuente con contrato suscrito con la Administración, que lo autorice para prestar dentro del Recinto Portuario los servicios portuarios y/o conexos establecidos en la Ley y su Reglamento.
- XXVIII. **Contratista:** Persona física o moral contratada por la Administración o por los Concesionarios del Puerto que introduce personal al Recinto Portuario para realizar obras de construcción, remodelación, reparación o infraestructura en las áreas generales del Puerto o dentro de las terminales o instalaciones portuarias.
- XXIX. **Usuario:** Personas físicas o morales a cuyo favor se proporcionan los servicios portuarios.
- XXX. **OMI:** Organización Marítima Internacional, es la agencia especializada de las Naciones Unidas con la responsabilidad de la seguridad del transporte marítimo dedicado al comercio internacional y de prevenir la contaminación de los mares causada por los buques.
- XXXI. **Código PBIP:** Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (ISPS Code: International Ship and Port Facility Security Code).
- XXXII. **OPIP:** Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.
- XXXIII. **OPB:** Oficial de Protección del Buque.
- XXXIV. **Sanidad Internacional:** Organismo de Salud en materia internacional encargado de dar cumplimiento a los lineamientos generales y las normas de vigilancia epidemiológica, prevención y control, en las unidades de las jurisdicciones sanitarias de Puertos, aeroPuertos y fronteras internacionales.
- XXXV. **NOM:** Norma Oficial Mexicana que forma parte de la regularización técnica de observancia obligatoria

expedida por las dependencias competentes.

- XXXVI. **SOP:** El sistema de operaciones portuarias (SOP), es una plataforma de tráfico marítimo, la cual tiene como finalidad reducir el número de trámites en papel y efectuarlos de manera electrónica, incorporando la firma FIEL (firma electrónica avanzada). El sistema, permite a los usuarios agregar, monitorear, programar y autorizar los buques en el Puerto, desde el aviso de arribo, pasando por solicitudes de instalaciones portuarias, atraques, desatraques, enmiendas, zarpe y despacho.
- XXXVII. **Anexos (Anexos de las Reglas de Operación):** Los documentos gráficos, complementarios, descriptivos y/o de consulta, consistentes en planos, diagramas, gráficos, procedimientos, reglamentos, catálogos, cuadros, tablas y programas, que sin estar incluidos en el cuerpo de las Reglas, forman parte integrante de las mismas, y que presentan información detallada o explicativa sobre temas específicos. En las presentes Reglas de Operación se incluyen primero los planos del Puerto y posteriormente en orden de aparición, los Anexos complementarios.

Regla 3. Conformación del Puerto:

Para la aplicación de las presentes reglas el Puerto queda conformado por el **ANEXO II** que se encuentra al final del presente documento:

- I. **Límites del Puerto:** Se encuentran determinados de la siguiente manera: Al Norte por la línea del contorno de la Calzada Teniente José Azueta y la Avenida Tampico; al Este iniciando con el cruce de la Avenida Tampico y la Calzada al Panteón siguiendo el contorno de ésta hasta llegar a la prolongación de la Playa Abierta para continuar por el contorno de la costa hasta el arranque del Rompeolas este; al Sur desde el arranque del Rompeolas Este siguiendo el contorno del mismo y uniendo el extremo de éste con el extremo del Rompeolas Oeste para seguir por el frente de agua de la Terminal Marítima de PEMEX hasta encontrar la falda del cerro donde se sitúa el faro de Salina Cruz, siguiendo el contorno de ésta hasta encontrar la Calzada Teniente José Azueta; al Oeste desde el punto de intersección del límite sur siguiendo el contorno de la Calzada Teniente José Azueta hasta el punto de intersección con el acceso al Muelle II para posteriormente, excluyendo el área que corresponde a la Marina Armada de México, uniendo la intersección mencionada con el límite Oeste de la Zona Industrial Pesquera hasta encontrar nuevamente la Calzada Teniente José Azueta. Los límites del Puerto se precisan a detalle en el plano que se agrega en el Anexo II.
- II. **Zona Marítima Portuaria:** Área de agua que abarca la Dársena y el AntePuerto, delimitada al Norte por la zona de muelles pesqueros; al Este por el Muelle I y el Muelle de Contenedores; al Sur por el Rompeolas Este y Rompeolas Oeste; al Oeste por la Terminal Marítima de PEMEX, el Muelle II y los muelles de la Marina Armada de México.
- III. **Límite de Pilotaje:** Se encuentra delimitado por una semicircunferencia de 0.5 millas de diámetro cuyo centro está localizado en la intersección de la extensión del eje del canal con la línea imaginaria que une los extremos de los dos Rompeolas, el antePuerto y la dársena de maniobras, el área de embarque del piloto es aproximadamente de 1.5 millas al S. E. de la entrada del Puerto (escollera "Este"). La descripción gráfica de la zona de pilotaje se muestra en el plano que se agrega en el Anexo II.
- IV. **Zona de Fondeo:** Constituye la zona marítima de espera para maniobras de los buques y está conformada por un polígono localizado al Sur Sureste del Rompeolas "Este" de la entrada al Puerto y cuyas coordenadas geográficas que la delimitan son las siguientes:

- 1) Lat. 16° 08',47 N y Long. 095° 10',00 W
- 2) Lat. 16° 03',46 N y Long. 095° 10',00 W
- 3) Lat. 16° 03',46 N y Long. 095° 03',48 W
- 4) Lat. 16° 08',47 N y Long. 095° 03',48 W

La descripción gráfica de la zona de pilotaje se muestra en el plano que se agrega en el Anexo II.

- V. Áreas de Operaciones Portuarias: El área terrestre con 79.25 Has para las operaciones portuarias se divide en tres zonas:
- a) La Zona I, que comprende los muelles 1, 2 y 3 con frente de atraque hacia la dársena interior del Puerto, así también patio y muelle de contenedores con una posición de atraque en la dársena del antePuerto y que suman en total una superficie de 39.63 Has.
 - b) La Zona II, que comprende los muelles 4, 5 y 6 que dan frente a la dársena interior; además de la terminal marítima de Petróleos Mexicanos con un muelle en "T", conocido como muelle 7 (LPG), instalados en el antePuerto. Todo con una superficie de 27.95 Has.
 - c) La Zona Industrial Pesquera, localizada al Norte y Noreste de la dársena interior y comprende sobre la banda Norte del muelle pesquero: 6 muelles en espigón, 2 varaderos, lotes industriales y la llamada ampliación "C". Sobre la banda Este, se encuentra el muelle marginal oriente de cabotaje y en conjunto constituyen una superficie de 11.67 Has.
- VI. Comunicación: Los buques deberán de solicitar por radio VHF, canal 16, apoyo al centro de control de tráfico marítimo, sobre sus arribos, área de fondeadero y zarpes, así como sus movimientos en el área de fondeadero hacia la estación de pilotos, con el fin de coordinar los movimientos de buques para que éstos se efectúen con seguridad. Lo anterior en cumplimiento a lo dispuesto por las Leyes Mexicanas, la Organización Marítima Internacional y la Guide to Port Entry, para todos los buques que operen en el Puerto, los cuales deberán cumplir con las disposiciones en materia de tráfico marítimo, Anexo XII.

CAPÍTULO II. HORARIOS DE OPERACIÓN

Regla 4. Horarios de Servicios Portuarios:

Los servicios portuarios se proporcionarán durante las 24 horas, todos los días del año, con algunas excepciones, entre ellas el servicio de pilotaje y lo dispuesto en las siguientes reglas.

Regla 5. Horarios de la Administración:

La Administración para la atención a Usuarios y público en general, tendrá el horario en oficinas de 9:00 a 15:00 horas y de 16:00 a 18:00 horas de lunes a viernes.

I. Horarios de Entrega Recepción:

Los servicios de entrega-recepción en el Puerto, tanto de carga general como de contenedores, se proporcionarán de lunes a viernes de 8:00 a 17:00 horas, sábados de 08:00 a 12:00 horas y fuera de este horario de forma extraordinaria a solicitud del usuario en horas hábiles, excepto en la atención a buques que será igualmente durante las 24 horas.

II. Para el manejo de carga en buques existen los siguientes turnos:

- a) 1^{er} turno de 8:00 a 17:00 horas, con descanso para comida de 12:00 a 13:00 horas;
- b) 2^o turno de 17:00 a 24:00 horas; y
- c) 3^{er} turno de 00:00 a 7:00 horas, si el buque está en operación, para fines de mejorar la producción o corregir, siempre a solicitud del Usuario, se podría nombrar cuadrilla de apoyo, por una sola vez en los

siguientes turnos: de 13:00 a 20:00 horas y de 20:00 a 03:00 horas.

Los nombramientos para el personal de cuadrillas para laborar de 13:00 a 20:00 horas y de 20:00 a 03:00 horas, se solicitarán a las 10:00 horas y a las 13:00 horas, respectivamente;

- III. El horario para solicitar personal del sindicato por parte de la Administración para los servicios de consolidación y/o desconsolidación, recepción y/o entrega, embarque y/o desembarque, con posibilidad de reconocimientos aduaneros son los siguientes: será a las 07:00 horas, para el turno de 08:00 a 17:00 horas; a las 16:00 horas, para el turno de las 17:00 a las 24:00 horas, y a las 17:00 horas, para el turno de las 00:00 horas a las 07:00 horas;
- IV. Para los servicios de reconocimiento aduanero (maniobras), se podrá solicitar con anticipación a dos horas del inicio del turno que corresponda, que comúnmente son:
 - a) A las 8:00 horas, para realizarse a las 10:00 horas;
 - b) A las 11:00 horas, para realizarse a las 13:00 horas; y
 - c) A las 15:00 horas, para ejecutarse a las 17:00 horas.
- V. Los reportes de almacenaje de mercancías y contenedores para su retiro del Recinto Portuario, deberán ser solicitados con dos horas de anticipación;
- VI. Los trabajos de limpieza y reparación de contenedores, así como de fumigaciones, solo podrán realizarse en el horario comprendido de lunes a viernes de 8:00 a 17:00 horas y sábados de 8:00 a 12:00 horas, siempre y cuando, no existan en el momento atención a buques de contenedores en el muelle;
- VII. En cualquiera de los horarios señalados en la fracción anterior, la solicitud de autorizaciones deberá venir acompañada con la relación numérica y características generales de los contenedores a atender, y
- VIII. En el caso de fumigaciones, deberán presentar la autorización correspondiente de la autoridad normativa, que deberá fijar las medidas de prevención para el manejo de dicha actividad.

Para trabajar fuera de estos horarios se requiere que esté autorizado por la Administración o por la Gerencia de Operaciones e Ingeniería de la propia Administración.

El Usuario deberá presentar copia de la solicitud de servicios debidamente sellado por el departamento de tesorería, al departamento de operaciones de la Administración, con un tiempo no menor a dos horas, debiendo haber verificado la presencia de la carga en el Puerto y/o unidades de autotransportes federales o ferrocarril para el retiro de mercancías.

Para la cancelación de los Servicios por el Usuario, deberá notificar al Departamento de Operaciones con media hora de anticipación del inicio del turno.

Servicios Extraordinarios: Fuera de los horarios arriba señalados y cuando con autorización de la Aduana así lo convengan, la Administración y el Usuario para el ingreso y salida de mercancías en los almacenes, patios, bodegas o explanadas se podrá programar como servicio extraordinario para realizarse en el horario que fijen las partes para tal efecto.

Para el ingreso de mercancías peligrosas por vía terrestre (Autotransportes y/o Ferrocarril) y Marítima. El embarcador o su agente aduanal deben notificar al operador portuario, con un mínimo de 24 horas de anticipación, al arribo de mercancías peligrosas al Puerto o terminal de la Administración, con la finalidad de que se autorice, programe las áreas, recursos y horarios (08:00 a 17:00 hrs), para ejecutar el servicio solicitado.

Los horarios anteriores, podrán estar sujetos a modificación de acuerdo a las necesidades operativas, lo cual se informará con anticipación en las ventanillas de atención a Usuarios en el módulo de operaciones, recinto fiscalizado, en caja y en su caso, se publicarán en la página web de la Administración: www.Puertosalinacruz.com.mx

Regla 6. Protección Marítima y Portuaria, Centro de Control de Trafico Marítimo

Serán las 24 horas durante los 365 días del año, anexo XII.

Regla 7. Horarios para Pilotaje:

Para el pilotaje, el horario de recepción de solicitudes de servicios será el que autorice la Secretaría en las reglas de aplicación de la tarifa correspondiente.

Los servicios de pilotaje se prestan las 24 horas del día los 365 días del año si las condiciones metereológicas lo permiten y en las instalaciones permitidas al tráfico nocturno. Los servicios de pilotaje en los muelles del Puerto y dársenas se prestan con luz de día, en las instalaciones costa fuera las 24 horas, con excepción de la boya N°3.

Los servicios de pilotaje, se solicitarán con horario de lunes a viernes de 8:00 a 20:00 horas; sábados, domingos y días festivos estipulados por la Ley Federal del Trabajo y si la capitania así lo determina de las 8:00 horas a 13:00 horas.

Cuando las maniobras solicitadas por circunstancias presenten cambios de hora fuera del horario solicitado, se harán directamente con el piloto de guardia.

Regla 8. Horarios de la Capitanía de Puerto:

La Capitanía de Puerto durante los 365 días del año tiene guardias las 24 horas, el horario para la atención al público en general es de lunes a viernes de las 09:00 a las 15:00 horas, el horario ordinario de atención de trámites de autorizaciones de arribo y despacho de embarcaciones, se atenderán previa solicitud en horario extraordinario, y se llevará a cabo de lunes a Viernes de las 16:00 – 18:00 horas; y los sábados, domingos y días festivos de las 09:00 13:00 horas, exclusivamente para arribos, fondeos y despachos de embarcaciones.

Regla 9. Horarios de la Aduana:

Los servicios aduaneros se proporcionarán conforme a las disposiciones de la autoridad aduanera, regularmente de lunes a viernes de 08:00 a 17:00 horas y sábados de 08:00 a 13:00 horas, para recibir los trámites, para entregar hasta las 17:00 horas., después del horario oficial los interesados deben solicitar el servicio extraordinario, así como los domingos y días festivos, el usuario debe presentar la solicitud del servicio extraordinario.

CAPÍTULO III. ÁREAS E INSTALACIONES DEL PUERTO

Regla 10. Administración de Áreas:

La Administración, en los términos de la Ley, se encargará de administrar las áreas e instalaciones del Recinto Portuario, y vigilará y supervisará la adecuada utilización de las instalaciones portuarias y su eficiente operación.

La ubicación de las áreas de uso común y las áreas de agua de uso común, se observan en el Anexo X; y la forma de operación de cada una, se describe en el presente documento, respectivamente; así como se ilustra en la siguiente tabla:

Área	Ubicación en Anexo X	Destino (Tipo de Terminal o Instalación)	Tipo de uso	Forma de operación
Áreas de uso común	Anexo X	Vialidades de uso común	Público	Vialidades que comunican las distintas instalaciones del Puerto como Edificios Terminal de Pasaje, muelles, bodega, cobertizos, áreas de revisión y oficinas administrativas, en los horarios establecidos en las presentes Reglas.
Áreas de agua de uso común	Anexo X	Canal de Navegación	Público	Es la entrada del Puerto con señalamiento, cuyo uso y horarios se establecen en las presentes reglas.

Regla 11. Áreas e Instalaciones del Puerto:

Las áreas e instalaciones del Puerto son las que a continuación se precisan y se encuentran señaladas en el ANEXO III que aparecen al final de las presentes reglas.

Regla 12. Programa Maestro del Desarrollo Portuario.

La construcción, aprovechamiento, operación y explotación de obras marítimas, terminales e instalaciones portuarias, se sujetará a los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del Puerto, de acuerdo a lo previsto en el PMDP vigente, mismo que será revisado en los términos de la Ley y que estará disponible en la Administración para consulta de los interesados.

Todos los proyectos de construcción, conservación, mantenimiento, ampliación y modernización del Puerto, deberán ser congruentes con lo dispuesto en el Título de Concesión, la Ley, su Reglamento y el PMDP, según corresponda para cada zona o área del Puerto, situación que se deberá observar en todos los contratos celebrados por la Administración, quien deberá establecer dichos requisitos y especificaciones por escrito, para su cumplimiento antes y durante la realización de los trabajos de que se trate, Anexo XI.

Regla 13. Zona de Fondeo:

La posición de fondeo, se determinará a cada embarcación según sus características, cargas que transportan y orden de entrada por el centro de control de tráfico marítimo, según acuerdo de las Autoridades competentes.

Regla 14. Canal de Navegación:

El canal de navegación de acceso al Puerto y a las instalaciones del mismo, tendrá una profundidad mínima de 12 m y una anchura de 120 m de plantilla.

El dragado de mantenimiento en el área de agua navegable del Recinto Portuario estará a cargo de la Administración, esto de conformidad con la cláusula decimocuarta, capítulo III del título de concesión otorgada por la Secretaría.

En las demás áreas operacionales de agua operadas por empresas privadas, serán éstas las responsables de mantener las profundidades que sean requeridas para su operación con seguridad.

Regla 15. Señalamiento Marítimo:

La Administración será la encargada de construir, instalar, mantener, operar y conservar las señales marítimas y las ayudas a la navegación del Puerto, cumpliendo con las normas técnicas elaboradas por la Dirección General de Puertos y Marina Mercante, en condiciones que garanticen la seguridad y facilitación de la navegación en el Puerto. Ver capítulo XVI y ANEXO VI.

Regla 16. Restricciones:

En cuanto al dimensionamiento del buque tipo, éste se limitará para: ANTEPUERTO 197 m de eslora y 32 m de manga; y para el INTERIOR DEL PUERTO 180 m de eslora y 28 m de manga.

Las dimensiones máximas del amarradero convencional muelle 9 Este sera de 230 m de eslora total y 32.3 m de manga. En el amarradero convencional 9 Oeste sera de 210 m de eslora total y 32.3 m de manga.

Las Monoboyas N° 1 y 2 se encuentran limitadas a un Peso Muerto máximo de 60,000 toneladas, Anexo XIII.

La Monoboya N° 3 opera con una eslora total máxima de 330 m, 60 m de manga y 330, 000 toneladas de desplazamiento, Anexo XIII.

Los calados máximos de seguridad serán los que apruebe la capitania de Puerto a propuesta de los pilotos de Puerto, en cumplimiento al artículo 106 fraccion V del reglamento de la Ley de Navegación.

Regla 17. Muelles para Carga y Descarga:

Se destina a operaciones de carga y descarga de buques* los siguientes muelles: Muelle de Contenedores,

Muelle I, Tramos 1, 2 y 3,
Muelle II, Tramos 4, 5 y 6,
Muelle 7 (LPG, Amoniaco y Derivados),
Amarradero 9 E
Amarradero 9 W
Monoboya 1 (B1),
Monoboya 2 (B2),
Monoboyas 3 (B3), Muelle Marginal Oriente y
Muelles pesqueros con 6 tipos espigón.
Muelle Marginal pesquero.

I. Para las operaciones de embarcaciones menores, tales como de recreo, pesqueros, atuneros, remolcadores y lanchas, los siguientes muelles:

- Muelle I
- Muelle II
- Muelle Marginal Oriente y
- Muelles Pesqueros

II. Para las operaciones de carga general en tráfico de altura o cabotaje se utilizarán los siguientes muelles:

- Muelle I y
- Muelle Marginal Oriente (Cabotaje).

III. Para las operaciones de graneles agrícolas y minerales en tráfico de altura o cabotaje se utilizará el siguiente muelle:

▪ Muelle I

IV. Para las operaciones de contenedores en tráfico de altura, cabotaje o buques que por sus dimensiones no puedan ingresar a los muelles I y II, se utilizará el siguiente muelle:

▪ Muelle de Contenedores.

V. Para el manejo de productos petrolíferos y sus derivados se utilizarán los siguientes muelles:

- Muelle sección II, tramos 4, 5 y 6 (Combustibles y lubricantes),
- Muelle 7 (LPG)
- Amarradero 9 E
- Amarradero 9 W
- Monoboyas 1 (B1),
- Monoboyas 2 (B2),
- Monoboyas 3 (B3),

VI. Para el manejo de productos pesqueros e insumos y servicios derivados de la propia actividad, tales como; suministro de agua, hielo, mantenimiento a flote, descarga de productos pesqueros y suministro de refacciones, se utilizarán los siguientes muelles:

- Muelle Marginal Oriente, y
- Muelles Pesqueros.

* En el interior del Puerto, pueden arribar buques con 180 m de eslora, 28 m de manga, mientras que, en el antePuerto, es posible el arribo de buques de hasta 197 m de eslora, 32 m de manga, los calados que aplicarán en los muelles serán los que boletine la Capitanía de Puerto, en función a la última batimetría que haga entrega la Administración.

Regla 18. Patio de Contenedores:

Para la realización de maniobras de carga, descarga, alijo, estiba, acarreo, almacenaje de contenedores llenos y vacíos y en general, las necesarias para facilitar el comercio marítimo, se destina el patio o área de contenedores, ubicada dentro del Recinto Portuario.

Regla 19. Bodegas de Almacenamiento de Mercancías:

Para el manejo y almacenamiento de mercancías, en cabotaje, importación y exportación se utilizarán indistintamente:

- a) Bodega No. 1,
- b) Bodega No. 2, y
- c) Bodega No. 3.
- d) Patios
- e) Antemuelles: Muelle I y Contenedores

Regla 20. Mercancías Peligrosas:

Para el manejo y almacenamiento de sustancias o mercancías peligrosas, se cuenta con un área exclusivamente para resguardar con seguridad este tipo de cargas, la cual se localiza en el interior de la bodega 1, bodega 2 y bodega 3; y para el resguardo de contenedores con materiales o sustancias peligrosas será en los extremos "Este" de los módulos "A" y "C" del patio de contenedores, y que se señala en el APÉNDICE D.

Para tal efecto se observará lo que establece la NOM-023-SCT4-1995, referente a las condiciones para el manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas en el Puerto y el manual de procedimiento para el manejo de mercancías peligrosas, comprendido en el **ANEXO IX**.

Los derechos por almacenaje de mercancías en depósito ante la Aduana, así como los plazos para causar éstos, serán los que determinen los artículos 41, 42, 44 y 45 de la Ley Federal de Derechos, y lo que en su caso establezca la Ley Aduanera.

CAPÍTULO IV. ACCESOS Y VIALIDADES DEL RECINTO PORTUARIO

Regla 21. Acceso de Carga, por el Servicio de Autotransporte Público Federal (en Tráfico de Altura y Cabotaje):

Los accesos y vialidades del Recinto Portuario se encuentran contenidos en el ANEXO IV del presente instrumento y se conforma de la siguiente manera:

El acceso y salida del autotransporte público federal con cargas en tráfico de altura y de cabotaje será el localizado en la terminal de contenedores (K1), siendo necesaria la presentación de la correspondiente documentación aduanera.

Regla 22. Acceso Ferroviario:

El acceso principal ferroviario es el localizado entre la subestación eléctrica del Puerto y el edificio administrativo, y sus ramificaciones son: el acceso por la puerta 2 (K2) para servir a los muelles 1, 2 y 3 y el acceso al patio y zona de contenedores por el área Oriente con 4 ramificaciones dobles (8 vías) para servir a dicho patio y muelle de contenedores.

- I. Los Usuarios en la espera de un producto en transporte ferroviario, deberán comunicar con anticipación a su llegada indicando la hora prevista, a efecto de estar preparados para abrir dichos accesos, que permanentemente estarán cerrados con candados, y
- II. Este comunicado deberá ser simultáneo a la autoridad aduanera y a la Administración.

Regla 23. Acceso a la Zona Industrial Pesquera:

El acceso y salida de productos, enseres, insumos y todo lo necesario para el buen desarrollo de la actividad pesquera y el acceso y salida del autotransporte público federal con cargas en tráfico de altura y de cabotaje se realizará por la puerta No. 3 (K3), localizada en la parte Norte del Recinto Portuario; mejor conocida como zona industrial pesquera.

Regla 24. Acceso Relativo a la Actividad Relacionada con el Atún:

Quedan excluidos de la regla anterior todo lo relacionado con la pesca de atún, esto por motivo de infraestructura, debiendo éste ser atendido por la puerta No. 2 (K2).

Regla 25. Acceso a la Terminal Marítima de PEMEX.

El acceso a la terminal marítima de PEMEX será el localizado por la avenida Teniente José Azueta, la autorización y los controles para los accesos, los autorizará el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP- Pemex Refinación).

Regla 26. Pases Personales y Tarjetones para Vehículos:

La Administración expedirá pases personales y pases a los vehículos de acuerdo a lo siguiente:

- I. A los servidores públicos de las dependencias oficiales cuyas funciones requieran su ingreso al Recinto Portuario y que no cuenten con uniformes y vehículos con registro oficial (gafetes y tarjetones morados).
- II. A los Operadores y Prestadores de Servicios, previa solicitud y justificación para su ingreso y permanencia en el Recinto Portuario (gafetes y tarjetones amarillos).
- III. Al personal operativo y administrativo de la propia Administración, para su fácil identificación en la atención al público (Gafete Institucional).
- IV. Al personal que se dirija a las áreas restringidas, como lo son: Subestación eléctrica, Centro de Control de Protección Marítima y Portuaria, grúas MARATHON y TAKRAF (gafete rojo).
- V. A los usuarios asentados en la zona industrial pesquera, comerciantes, proveedores y compradores (gafetes y tarjetones naranja).
- VI. Visitantes y turistas en forma provisional, directamente en las casetas de acceso 1, 2 y 3, (K1, K2, K3) debiendo estos regresarlo a su salida del Recinto Portuario (gafete de visitante color azul, previa identificación).
- VII. Para permitir la salida y acceso al Recinto Portuario de los tripulantes o pasajeros de embarcaciones que se encuentren atracadas en los muelles, las agencias navieras al arribo del buque, deberán, bajo su responsabilidad, entregar a la Administración, copia de la lista de tripulantes debidamente sellada y firmada por migración, para tener acceso por la puerta no. 2 (K2); a efecto de permitir el control y facilitar el acceso al Puerto durante la estadía del buque. Para la tripulación mexicana en buques de bandera Mexicana, en tráfico de cabotaje, solo se requerirá la lista de Despacho del Buque.

El gafete y tarjetón color amarillo será válido para ingresar por los accesos números 2 (K2) y el de color naranja será válido solo para ingresar en la zona industrial pesquera por el acceso número 3 (K3).

Regla 27. Expedición, Renovación y Extravío de Gafetes Personales y Tarjetones para Vehículos.

Los gafetes y tarjetones se expedirán y renovarán en su caso previa verificación de que la persona en cuyo favor lo solicite, se encuentre en alguno de los supuestos a que se refiere la regla anterior.

La renovación de gafetes y tarjetones por extravío, tendrá un costo de dos días de salario mínimo vigente en el Estado de Oaxaca.

Regla 28. Contenido en los Gafetes y Tarjetones:

Los gafetes debidamente numerados, llevarán la firma del Administrador de la Administración; en las mismas deberá hacerse constar el nombre completo de la persona en cuyo favor se expedirá, así como su domicilio, la dependencia, organismo o institución en que labore, o que haya solicitado la expedición y la vigencia de la misma; firma autógrafa, huella digital del pulgar derecho o fotografía de frente del titular del pase.

Las dependencias, los Operadores y Prestadores de Servicios, deberán mantener actualizada la información a la Administración, respecto a movimientos, altas o bajas de su personal con la finalidad de mantener el padrón actualizado.

Las diferentes dependencias, los Operadores y Prestadores de Servicios autorizados por la Administración, deberán gestionar los pases correspondientes para su personal (gafetes) y para sus vehículos (tarjetones), debiendo en este

caso justificar la presencia del mismo en el interior del Puerto.

Los pases recuperados por baja o sustitución de personal deberán ser devueltos a la Administración para su cancelación y/o canje.

En el caso específico de personas que ingresan al malecón y a la playa del Recinto Portuario de 6:00 a 18:00 hrs, la Administración dará facilidades para eximirlos de la obligación anterior, condicionándolos a circular por los pasillos señalados para los paseantes en su tránsito hacia el rompeolas Este.

Regla 29. Uso de Gafetes y Tarjetones:

Tanto los pases de acceso deberán portarlos las personas en cuyo favor se expidan, como gafetes prendidos en la ropa a la altura del pecho, durante toda su estancia en el Puerto y de manera que sean fácilmente visibles.

El servicio de vigilancia privada contratada por la Administración y/o personal del CUMAR, podrá en cualquier momento verificar la identidad de los portadores de tarjetas de acceso, en el uso de sus facultades y funciones, cuando hubiere razón fundada para ello.

Regla 30. Motivo de Cancelación de Gafetes y Tarjetones:

Los gafetes y tarjetones tendrán carácter de intransferibles:

Son motivos de cancelación de los gafetes de identificación cuando se cometan las siguientes infracciones:

- I. Transferirla a otra persona;
- II. Presentarse a laborar en el Puerto en estado de ebriedad, bajo efectos de drogas enervantes o psicotrópicos;
- III. Desobedecer las instrucciones del personal de vigilancia dadas en ejercicio de sus funciones;
- IV. Ingresar las áreas no autorizadas del Puerto o violar las restricciones correspondientes a la naturaleza de su gafete; y
- V. Introducirse al Puerto por lugares no autorizados.
- VI. Y los que contempla el Código PBIP, Anexo XIV.

Regla 31. Tarjetones para el Ingreso de Vehículos que Ingresen al Puerto:

Los vehículos que ingresen al Puerto, deberán contar con una póliza de seguro que cubra daños a terceros para que puedan obtener de la Administración un tarjetón para el ingreso del vehículo, en el cual se asentarán los siguientes datos:

- I. Número de folio para el control de vehículos;
- II. Tipo de vehículo, marca, modelo y número de placas y tarjeta de circulación;
- III. Nombre del propietario y licencia de manejo con la vigencia que lo solicita;
- IV. Domicilio del propietario; y
- V. Uso del vehículo.
- VI. Número de póliza de seguro, compañía aseguradora y fecha de expedición.
- VII. Y los que contempla el Código PBIP, Anexo XIV.

Regla 32. Permanencia de Vehículos dentro del Recinto Portuario:

La Administración autorizará la permanencia de los vehículos dentro del Recinto Portuario por el tiempo estrictamente necesario y en el área señalada al efecto, quedando su conductor obligado a no obstaculizar o entorpecer las maniobras en el mismo.

Al término de las maniobras o en caso de descompostura de los vehículos y equipos utilizados, los Operadores deberán retirarlos y estacionarlos en los lugares asignados para tal fin. Sólo con previa autorización de la Administración, podrán hacerse reparaciones en áreas de vialidades o de maniobras.

Queda estrictamente prohibida la entrada y/o salida de tractores de remolque sin el tráiler correspondiente, a menos que exista el respaldo de autorización por la Aduana Marítima o por la Administración, el personal de control y/o vigilancia deberá informar en forma específica sobre un hecho de esta naturaleza.

Regla 33. Para la Circulación de Vehículos Pesados o Equipos Especiales:

La circulación de vehículos pesados o equipos especiales podrá efectuarse, previa autorización de la Administración, por las áreas y vialidades que la misma indique, siempre que no se dañe la carpeta asfáltica o el concreto hidráulico de las áreas operativas.

Regla 34. Daños Ocasionados a la Infraestructura, por la Circulación de Vehículos o Equipos:

Cuando se produzca un daño a la infraestructura portuaria con motivo de la circulación de vehículos o equipos, los Operadores, Prestadores de Servicios o Transportistas responsables darán aviso inmediatamente a la Administración, a fin de que se reparen los daños causados o en su caso se garantice debidamente el pago.

Regla 35. Sanción a Operadores que Transporten Personas en: Plataformas, Montacargas o Equipos de Maniobras:

No se deberá transportar personas en plataformas, estribos o equipos de maniobras; el incumplimiento de la presente disposición dará lugar a que el personal del servicio de vigilancia de la Administración, ponga a disposición de la misma, el vehículo o equipo de que se trate para el trámite de sanción al propietario o conductor de los mismos que conforme a derecho proceda.

Regla 36. Acatar la señalización Vial y de Estacionamiento:

Los conductores de vehículos que ingresen al Recinto Portuario, deberán de respetar la señalización existente de circulación, vialidad, estacionamientos y áreas restringidas; así como acatar las indicaciones del personal de vigilancia en ejercicio de sus funciones.

No se permitirá el estacionamiento de vehículos en áreas de vialidades, ni efectuar la limpieza de los mismos en las áreas operativas del Puerto.

No se permitirá el estacionamiento de vehículos en las plataformas de los muelles o en bodegas durante las operaciones de carga-descarga.

Regla 37. Facilidades para que el Personal de Vigilancia y Autoridades Realicen la Revisión de Vehículos y Mercancías:

Al momento de salir como al entrar al Recinto Portuario, los conductores de vehículos deberán proporcionar al personal de vigilancia y autoridades aduaneras las facilidades y documentos necesarios para la revisión de su vehículo y/o bultos, cajas y demás similares que lleven consigo, esto en cumplimiento a las disposiciones del código PBIP.

Regla 38. Cumplir con la Señalización Ferroviaria:

Para el acceso, movilización y retiro de equipo ferroviario, los Operadores y Prestadores de Servicios, deberán respetar las señalizaciones marcadas a lo largo de las vías, así como las disposiciones de uso de vías programado que dicte la Administración.

CAPÍTULO V. COMITÉ DE OPERACIÓN

Regla 39. Operación y Funcionamiento del Comité:

Con fundamento en el Artículo 57 de la ley de Puertos, se constituirá un Comité de Operación que estará integrado por la Administración, la Capitanía y las demás autoridades correspondientes, así como por representantes de los Usuarios, de los Prestadores de Servicios y de los demás operadores del Puerto. Será presidido por la Administración y sesionará por lo menos una vez al mes.

Con base en el Artículo 58 de la Ley de Puertos, el Comité emitirá recomendaciones relacionadas con:

- I. El funcionamiento, operación y horarios del Puerto.
- II. La asignación de posiciones de atraque.
- III. Los precios y tarifas.
- IV. Los conflictos entre la Administración, los Usuarios y los Prestadores de Servicios en el Puerto.
- V. Las quejas, comunicados de los usuarios, y
- VI. La coordinación que debe darse en el Puerto para su eficiente funcionamiento.

Su composición, funcionamiento y operación se ajustará conforme se establece en el Reglamento Interno el cual se agrega a las presentes Reglas, Anexo V.

Regla 40. Cambios o Modificaciones a las Reglas de Operación:

El reglamento interno del Comité de Operación, sólo podrá ser modificado de conformidad con el artículo 42, fracción V, párrafo tercero del Reglamento de la Ley de Puertos.

Las reglas de operación del Puerto podrán modificarse a propuesta del Comité de Operación del Puerto, y siempre que la Secretaría así lo autorice, o cuando a juicio de esta última resulte conveniente para mejorar las condiciones de operación del Puerto.

En todo caso, corresponderá a la Administración elaborar el proyecto respectivo en los términos del Artículo 81 del Reglamento de la Ley de Puertos.

Regla 41. Presentación y Atención de Quejas a Usuarios:

Corresponde al Comité, emitir recomendaciones sobre las quejas que emitan los Usuarios del Puerto, por lo que para la atención de los mismos, así como de las sugerencias que se presenten por escrito sobre cualquier tema relacionado con la operación portuaria o actividades conexas a la operación portuaria y servicios en general, los Usuarios podrán hacer llegar sus quejas por escrito en la recepción de la Gerencia de Operaciones e Ingeniería, cita dentro de las oficinas de la Administración.

Regla 42. Procedimiento para la Presentación de Quejas:

La presentación de quejas por parte de los Usuarios, así como la atención y desahogo de las mismas se sujetará al siguiente procedimiento:

- I. Toda queja se presentará mediante escrito en original y dos copias y contendrá como mínimo:

- a) Nombre o razón social y nombre del representante, si se trata de persona moral, así como domicilio y firma del interesado;
 - b) Motivo de la queja con la indicación de la Dependencia involucrada en el Puerto Operador o Prestador de Servicios a quienes se les atribuya el acto u omisión que origina la queja.
 - c) Cuando obren en poder del interesado, se anexarán los documentos que respalden la queja.
- II. Para todos los casos el Comité atenderá la queja y tratará de manera inmediata de hablar con las partes en conflicto y brindar una solución.
- III. El Comité notificará la queja a la parte involucrada, dentro de los cinco días hábiles siguientes a su presentación, y citará a ambas partes: involucrado e interesado, para que en la siguiente reunión del Comité se exponga el asunto de que se trate, mismo que se someterá a la consideración de los miembros del Comité, quienes deberán brindar una alternativa de solución al asunto de que se trate. En los casos en que exista un desistimiento expreso de la queja por parte del interesado, se dará de baja el asunto y se hará constar en la sesión correspondiente.
- IV. Las recomendaciones del Comité tendrán el carácter de compromiso y deberán cumplirse en los términos y plazos que al efecto se establezcan, sin perjuicio del derecho de los interesados o involucrados de recurrir a instancias posteriores para la presentación de los asuntos que consideren procedentes.

CAPÍTULO VI. CONSTRUCCIÓN, APROVECHAMIENTO Y EXPLOTACIÓN DE OBRAS

Regla 43. Medidas Preventivas para Construcción y Mantenimiento de Obras:

Previamente a la realización de trabajos de construcción, mantenimiento, modificación, ampliación y modernización de obras e instalaciones, la Administración, de acuerdo con las características y actividades de la zona en que habrán de efectuarse, así como de las áreas contiguas, fijará las medidas preventivas que se sujetarán a dichos trabajos, a fin de garantizar las debidas condiciones de seguridad y evitar el entorpecimiento de la operación portuaria, sin perjuicio de que los trabajos se sujeten a las disposiciones aplicables en materia ecológica.

Todas las empresas instaladas dentro del Recinto Portuario que efectúen este tipo de trabajos, deberán dar aviso a la Administración; la cual, a su vez, lo notificará a los Operadores y Prestadores de Servicios de las inmediaciones, a efecto de que, en su caso, adopten las medidas pertinentes.

Cuando los trabajos se realicen en áreas gestionadas por la Administración se deberá cumplir en todo momento con los procedimientos y el equipo básico y/o específico de protección personal que indican los reglamentos internos de seguridad industrial. Cuando las obras se realicen sobre vialidades o vías férreas, se deberán mantener en todo momento señales preventivas diurnas y nocturnas por la realización de los trabajos.

Regla 44. Acreditación de Documentos en Materia de Ecología:

Con las solicitudes de construcción, ampliación o mejora de instalaciones de uso particular, deberá acreditarse que se ha cumplido con los requerimientos de la autoridad en materia ecológica, presentando su autorización en materia de impacto ambiental para realizar la obra, copia del Manifiesto y del resolutivo donde autoriza la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales que se lleve a cabo, así como las copias de los informes adicionales que se envían a la autoridad ambiental (Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales y la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente) para el cumplimiento de las medidas establecidas en la autorización condicionada para dicha construcción, ampliación o mejora en uso, que haya requerido autorización. Cuando los trabajos se realicen dentro de las áreas comunes del recinto portuario, se deberá cumplir con los reglamentos internos en materia de protección al ambiente.

CAPÍTULO VII. REQUISITOS PARA PRESTAR SERVICIOS PORTUARIOS

Regla 45. De la Prestación de Servicios Portuarios.

Solo podrán prestar los servicios maniobras las personas que hayan obtenido la autorización por la Secretaría o tengan registrados ante la misma, contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios portuarios celebrados con la Administración. La API no está facultada para otorgar permisos, sólo la Secretaría tiene la facultad, por lo que únicamente la API puede celebrar contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones o de prestación de servicios portuarios.

Los interesados en proporcionar servicios portuarios deberán cumplir con los requisitos que fijen la Ley y su Reglamento, así como los establecidos en el presente capítulo.

Las autoridades, dependencias, entidades públicas, empresas, organizaciones, así como todas las personas que participen en la operación portuaria, coordinarán acciones, recursos materiales y humanos, para que la ejecución de los Servicios Portuarios se realice bajo los mejores estándares de calidad, seguridad, oportunidad y eficiencia, contribuyendo en la optimización de la estadía de las embarcaciones en el Puerto.

Cabe destacar, que el número de prestadores de servicios de cada rubro, estará determinado en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario vigente.

Por regla general los Servicios Portuarios se deberán prestar las 24 horas todos los días del año y por riguroso turno, a excepción de los casos de fuerza mayor, para lo que se deberá de informar a la Capitanía y a la Administración.

Además, de las obligaciones establecidas en los respectivos contratos de prestación de servicios suscritos con la Administración, y de lo dispuesto en las presentes Reglas de Operación, la persona física o moral de que se trate, al momento de prestar sus servicios deberá observar los lineamientos que emita la Aduana para el ingreso y salida de maquinaria, herramientas y equipo en los lugares de control, así como atender a las disposiciones que emitan las demás autoridades correspondientes en el ámbito de su competencia.

Todos los prestadores de Servicios Portuarios, deberán informar a la Administración con la periodicidad que ésta les indique, sobre el número y descripción de sus servicios realizados.

Regla 46. Solicitud para Prestar los Servicios Portuarios.

Los interesados en prestar Servicios Portuarios dentro del recinto portuario del Puerto de Salina Cruz, deberán de presentar su solicitud por escrito a la Administración, describiendo los servicios que pretende prestar.

De conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos, el Programa Maestro de Desarrollo Portuario vigente y en las presentes Reglas de Operación, la Administración dará respuesta a la solicitud de los interesados en un plazo no mayor a 10 días hábiles posteriores a la recepción de la solicitud.

Regla 47. Requisitos para la Celebración de Contratos de Prestación Servicios Portuarios

Los interesados en proporcionar los Servicios Portuarios, deberán cumplir con los requisitos que fijen la Ley y su Reglamento, así como los establecidos en el presente Capítulo.

Sólo podrán prestar Servicios Portuarios quienes hayan obtenido los permisos correspondientes de la Secretaría y que tengan celebrado con la Administración el contrato correspondiente al servicio portuario.

Para la celebración del contrato para proporcionar Servicios Portuarios, los interesados deberán presentar a la Administración, lo siguiente:

- I. Oficio de solicitud por parte del interesado que deberá contener la descripción del servicio que pretenda

prestar y la acreditación de que cuenta con recursos financieros, materiales y humanos para realizar el proyecto, debiendo proporcionar una cuenta de correo electrónico personal válida y vigente.

- II. La escritura constitutiva de la persona moral, inscrita en el Registro Público de la Propiedad y Comercio, o acta de nacimiento si es persona física, según sea el caso. Documentos en copia certificada.
- III. Los poderes y nombramientos que haya otorgado el solicitante al que en su caso lo represente o promueva en su nombre que no haya sido revocada. Documentos en copia certificada.
- IV. Cédula del Registro Federal de Contribuyentes.
- V. Credencial de elector o pasaporte, en ambos casos vigente, del firmante.
- VI. Comprobante de domicilio.
- VII. Escrito carta compromiso. Que deberá presentar comprometiéndose a exhibir dentro de los 15 días naturales posteriores a la firma del contrato, la póliza de seguro de vehículos y/o la de responsabilidad civil (constancia de aseguramiento); así como la póliza de fianza de cumplimiento de obligaciones contractuales (garantía de cumplimiento). El mencionado escrito también deberá contener el compromiso de aceptación de prestar sus servicios hasta que presente a la Administración, la garantía de cumplimiento y constancia de aseguramiento, y cuando corresponda el registro y la autorización de las tarifas para la prestación del servicio por la Dirección General de Puertos.
- VIII. Comprobante de pago de derechos efectuado en la institución bancaria autorizada, según formato 5 de contribuciones de la S.H.C.P. por el registro del contrato (Artículo 162 Ley Federal de Derechos).
- IX. Escrito que deberá contener las características técnicas del servicio, los compromisos de calidad y productividad, y el riguroso compromiso de cumplimiento ambiental de sus actividades en la prestación del servicio.

Regla 48. Requisitos Particulares para la Prestación de Servicios Portuarios

Además se deberán satisfacer los requisitos señalados en la Regla anterior, tratándose de los servicios que a continuación se indican:

- I. Para maniobras:
 - a) Acreditar que el solicitante se encuentra constituido como sociedad mercantil;
 - b) Anexar copia de la documentación a que se refiere el artículo 25, fracción XVIII del Reglamento Interior de la Secretaría, para acreditar que los operadores de maquinaria que integran su plantilla, son aptos en el manejo de la misma;
 - c) Presentar un proyecto del sistema operativo que permita alcanzar o superar los estándares mínimos de producción a que se refiere la Regla 92 del presente ordenamiento;
 - d) En caso de que se pretendan prestar los servicios con equipo propio, se anexará una lista del mismo indicando número de unidades, características y condiciones de operatividad en que se encuentran; y
 - e) Presentar la lista de personal por categorías para la atención de los diferentes tipos de carga.
- II. Para pilotaje, el certificado otorgado por la Secretaría que los acredite para proporcionar el servicio en el Puerto y acreditar que el piloto o pilotos de Puerto cuentan con equipo de radiocomunicación VHF banda marina, debidamente registrado ante la Secretaría.
- III. Para remolque (Criterios Técnico para la prestación del servicio portuario de remolque agregar Anexo XV) y lanchaje, presentar los certificados de matrícula, seguridad otorgados por la Secretaría y en su caso los de

tirón a punto fijo, emitidos por casas certificadoras que garanticen la operatividad de las embarcaciones para la prestación de estos servicios.

- IV. Para amarre de cabos, comprobar que se cuenta con una plantilla de 10 elementos por lo menos, considerándose que 2 de ellos cubrirán las posibles ausencias de la plantilla básica de 8 personas con las que se proporcionará cada servicio (amarre o desamarre).
- V. Para avituallamiento, acreditar que se cuenta con la disponibilidad de un vehículo para transporte de alimentos.
- VI. Para suministro de agua potable:
 - a) Contar con vehículo cisterna o pipa y planta potabilizadora, propios o bajo contrato, el que deberá cumplir con la Norma Oficial Mexicana NOM-013-SSA1-1993;
 - b) Anexar copia de los certificados que deban expedir las autoridades competentes; y
 - c) Autorización de la Comisión Nacional del Agua.
- VII. Para suministro de combustible, demostrar ante la Administración que cuenta con instalaciones, equipo y capacidad técnica para realizar las tareas de transporte y suministro de combustible a las embarcaciones atracadas dentro del Recinto Portuario, ya sea por camión, por buque abastecedor o por tubería instalada en los muelles, además de contar con la franquicia de Petróleos Mexicanos; todo esto de acuerdo a las disposiciones aplicables sobre la materia establecidas en el código IMGD, el Reglamento de Seguridad e Higiene de Petróleos Mexicanos (1984), el Plan Nacional de Contingencias para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas en el Mar, así como las Normas Oficiales Mexicanas NOM-009-SCT4-1994, NOM-021-SCT4-1994, NOM-023-SCT4-1994, NOM-028-SCT4-1994 y NOM-112-SCT4-1994, en las cuales se señala el tipo de transporte, el etiquetado, así como las reglas de seguridad necesarias.
- VIII. Para la recolección de basura, demostrar ante la Administración que cuenta con instalaciones, equipo y capacidad técnica para realizar las tareas de recolección, almacenamiento y tratamiento de los desechos, propios o bajo contrato, de conformidad con las disposiciones aplicables sobre la materia en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, (MARPOL 73/78) en su anexo V, así como cumplir con la Ley General de Equilibrio Ecológico, el Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos, además de la Ley General de Salud y autorización de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
- IX. Para fumigación, contar con un vehículo para transporte de personal y equipo, así como el permiso que deba expedir la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación.
- X. El servicio de limpieza y reparación de contenedores, tanto para carga seca como refrigerada, contar con un vehículo para transporte de personal y equipo.
- XI. Para reparación naval, contar con las instalaciones, los equipos y el personal necesario para la prestación del servicio de manera eficiente, cumplir con las normas de seguridad y de calidad internacional requeridas por las sociedades clasificadoras, así como las oficiales de seguridad y de operación del Puerto.

Los requisitos que se establecen en las Reglas 47 y 48 son enunciativos más no limitativos, por lo que cuando por consideraciones técnicas, de productividad, calidad o seguridad resulte necesario, el administrador podrá requerir al interesado en cumplimiento a nuevas normativas las certificaciones, autorizaciones, permisos o garantías de cumplimiento que dada la actividad sea de carácter obligatorio atender.

Nota: Se considera que debido a que la infraestructura actual no ha tenido modificaciones significativas que altere la prestación de los servicios portuarios. No se ha realizado el estudio de maniobrabilidad, el cual se realizará una vez terminadas las obras de modernización del Puerto.

Regla 49. Respuesta a las Solicitudes

Cumplidos los requisitos a que se refiere el presente Capítulo, la Administración dará respuesta a la solicitud, en los términos del artículo 54 de la Ley y, de aprobarse, deberá procederse a la firma del contrato y prestación de servicios respectivo, mismo que será registrado ante la Secretaría en los términos del artículo 51, fracción V de la Ley.

Cuando por consideraciones técnicas, de eficiencia o de seguridad resulte necesario limitar la entrada de Prestadores de Servicios, en cualquiera de las áreas y conforme a lo establecido en el Programa Maestro de Desarrollo del Puerto vigente, la Administración, previa autorización de la Secretaría, convocará a un concurso para su otorgamiento.

Regla 50. Supervisión y Evaluación de la Prestación de los Servicios

La Administración evaluará la calidad de la prestación de los servicios para cada uno de los servicios establecidos, tomando estos como base para la determinación de la continuidad de su contrato, por lo que todos los Prestadores de Servicios tendrán que colaborar con la información que la Administración requiera para tal efecto.

CAPÍTULO VIII. ARRIBO Y DESPACHO DE EMBARCACIONES

Regla 51. Para obtener la Autorización de Arribo al Puerto:

En los términos del artículo 45 y 46 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y 66 de su Reglamento, el capitán o representante del buque, para obtener la autorización de arribo a Puerto, deberá presentar a la Capitanía lo siguiente:

I.- En navegación de cabotaje.

- a).- Despacho de salida del Puerto de origen;
- b).- Manifiesto de carga y declaración de mercancías peligrosas; de acuerdo a la NOM-009-SCT-4 1996;
- c).- Lista de tripulantes y, en su caso, de pasajeros; y
- d).- Diario de navegación.

II.- En navegación de altura, además de los documentos señalados en la fracción anterior, deberá anexar lo siguiente:

- a).- Autorización de la libre plática;
- b).- Patente de sanidad;
- c).- En su caso, lista de pasajeros que habrán de internarse en el país y de los que volverán embarcar;
- d).- Certificado de arqueo;
- e).- Declaración general;
- f).- Declaración de provisiones a bordo; y
- g).- Declaración de efectos y mercancías de la tripulación.
- h).- Certificado del Oficial de Protección del Buque (COPB).
- i).- Certificado de Protección de Buques (CPB).

Regla 52. Navegación de Cabotaje y Altura:

En los términos del artículo 36 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos

La navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a Puertos mexicanos estarán abiertos, en tiempos de paz a las embarcaciones de todos los Estados, conforme al principio de reciprocidad internacional. Cuando existan razones de seguridad nacional o interés público, la Secretaría podrá negar la navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a Puertos mexicanos.

Asimismo, cualquier embarcación que navegue en zonas marinas mexicanas deberá observar la obligatoriedad de obedecer los señalamientos para detenerse o proporcionar la información que le sea solicitada por alguna unidad de la Armada de México. Lo anterior, con el fin de garantizar el cumplimiento de las normas aplicables por sí misma o en coadyuvancia con las autoridades competentes en el combate al terrorismo, contrabando, piratería en el mar, tráfico ilegal de personas, armas, estupefacientes y psicotrópicos, en los términos de la legislación de la materia. En caso de desobediencia, se impondrán las sanciones establecidas por esta Ley y por las demás disposiciones aplicables.

Regla 53. Despacho de Salida

En los términos del artículo 48 y 49 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y 66 de su Reglamento, para obtener el despacho de salida, el capitán de la embarcación o su representante presentarán a la Capitanía lo siguiente:

1.- En Navegación de Cabotaje:

- a).- Ship Particulars.
- b).- Certificado de Arqueo (ITC 1969).
- c).- Certificado de seguridad del equipo para buque.
- d).- Certificado de seguridad radioeléctrica para buque.
- e).- Certificado para construcción de buque.
- f).- Certificado Internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.
- g). - International Safety Management (ISM).
- h).- Certificado de dotación mínima de seguridad.
- i).- Certificado de Protección del Buque (CPB).
- j).- Certificado del Oficial de Protección del Buque (COPB).
- k).- Certificado de capacidad de grúas (cuando aplique).
- l).- Copias del Diario de Navegación.
- m).- Certificado de Línea de Carga.
- n).- Certificado de clase.
- o).- Certificado of entry vigente.
- p).- Despacho de salida del Puerto de origen.
- q).- Lista de los últimos 10 Puertos.
- r).- Manifiesto de carga/lastre.
- s).- Lista de tripulantes de arribo y en su caso de pasajeros.

- t).- Certificado de "No Adeudo".
- u).- Lista de tripulantes al zarpe.
- v).- Cálculo de estabilidad.
- w).- Registro sinóptico continuo.
- x).- Last Port Estate Control (Estado Rector del último Puerto).
- y).- Carta Mandato.
- z).- Plan de Estiba.
- aa).- Manifiesto de mercancías peligrosas.
- bb).- Certificado de aforos.
- cc).- Registro de libros de incinerados o básura.
- dd).- Certificado de desratización.
- ee).- Certificado de Equipo de Carga. (certificate cargo gear).

II.- En Navegación de Altura, además de los documentos señalados en los incisos anteriores deberá anexar lo siguiente:

- a).- Autorización de Libre Plática, visita de Sanidad Internacional.
- b).- Lista de Tripulantes de zarpe actualizada.

Se observará lo establecido en el artículo 49 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que hace referencia al despacho de la embarcación y se negará por:

- I. Por resolución en materia judicial o laboral federal;
- II. Por resolución federal en materia administrativa;
- III. Por la presentación incompleta de la documentación señalada;
- IV. Por la existencia justificada de un riesgo inminente en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como de la prevención de la contaminación marina;
- V. Por falta del número, calificación o certificación de los tripulantes según el certificado de dotación mínima;
- VI. Por tener conocimiento de algún accidente, incidente o situación de riesgo de importancia para la seguridad de los tripulantes, sucedida a la embarcación y de conformidad con las disposiciones de esta Ley en materia de investigación de accidentes marítimos, a menos que se haya acreditado eficientemente la compostura correspondiente a la embarcación, de acuerdo con el criterio de la autoridad marítima, cuando la reparación no sea de importancia y mediante la certificación de la casa clasificadora cuando la reparación sea mayor; y
- VII. En el caso de las embarcaciones extranjeras, por lo dispuesto en el artículo 264 de la mencionada Ley.

Regla 54. Visita de Autoridades y de Sanidad:

La autoridad sanitaria practicará en el buque que proceda de Puerto extranjero, la visita de sanidad y si aquél la pasara sin novedad, dará la señal de libre plática.

En el caso de que el buque solicite el servicio de libre plática por radio, esta se aceptará y entregará la declaración correspondiente a la autoridad sanitaria cuando se le requiera para ello.

Una vez que el buque haya quedado a libre plática, se hará la visita de las autoridades en los términos de la Ley.

Regla 55. Desembarque de Buques Fondeados:

Los buques fondeados no deberán desembarcar personas al Puerto, sin la autorización de la Capitanía o del Instituto Nacional de Migración.

CAPÍTULO IX. JUNTA DE PROGRAMACIÓN PARA EL ARRIBO DE BUQUES

Regla 56. Integración de la Junta de Programación:

Las dependencias y entidades públicas, la Administración, los Operadores, Prestadores de Servicios, Agentes Navieros y Aduanales, Usuarios y demás organismos así como las organizaciones y personas que participen en la operación portuaria, integrarán la Junta de Programación y Arribo de Embarcaciones, coordinarán sus acciones, y recursos humanos, para ejecutar eficientemente los servicios portuarios, y abreviar la estadía en las instalaciones del Puerto.

Para facilitar estas acciones coordinadas, la Junta de Programación y Arribo de Embarcaciones al Puerto, se realizarán cuando dos o más embarcaciones soliciten la misma posición de atraque, tomando en cuenta los avisos de arribo de las embarcaciones al Puerto, determinarán en los términos de la regla 70 del presente ordenamiento, el orden de prioridades en que deban efectuarse las operaciones y servicios, así como los tramos de los muelles en los que de acuerdo con las características de la carga y su estiba, deba atracar cada embarcación, la cual será convocada y precedida por el representante de la Administración y por los medios que este determine.

Al término de cada junta, se levantará un acta en la que conste la lista de asistencia, los acuerdos y resultados a que se llegaron, cuya observancia no perderá obligatoriedad, por no haber concurrido a la junta la parte interesada.

Regla 57. Asistentes a la Junta de Programación:

La junta de programación quedará integrada con un representante propietario o suplente de:

- I. La Administración;
- II. La Capitanía;
- III. La aduana;
- IV. Las agencias navieras que operen en el Puerto;
- V. Los Operadores;
- VI. Los Prestadores de Servicios; y
- VII. Las autoridades, entidades públicas y privadas y los Usuarios que deban intervenir de acuerdo con los asuntos que se traten en cada Junta.

Regla 58. Dirección de la Junta de Programación:

Las reuniones de la Junta de Programación serán dirigidas por el representante de la Administración, quien aprobará el programa de operación, considerando previamente las opiniones de los integrantes de la Junta y en los términos que señalen los representantes de las autoridades que concurren a la misma, respecto a los asuntos que sean de su competencia.

Regla 59. Aviso de Arribo:

Los armadores, sus agentes consignatarios o representantes debidamente autorizados en el Puerto, deberán informar a la Capitanía y a la Administración sobre el arribo de embarcaciones, con 48 horas de anticipación al arribo, cuando menos en cada caso, así como de las operaciones que pretenda efectuar.

Dicho aviso deberá indicar el itinerario que se ha seguido, con mención de los últimos seis Puertos, la solicitud para el uso de instalaciones portuarias y en su caso para abastecimiento de combustible o agua, el informe de las operaciones que pretenda efectuar, el detalle del contenido del manifiesto de carga y la lista de cargas peligrosas que transporte, con indicación del Puerto de origen de las mismas y, en su caso, del plan de estiba.

El aviso respectivo también indicará las mercancías y lista de cargas peligrosas, en su caso, que se tuviere programado cargar o descargar en el Puerto, así como la fecha programada de salida y el Puerto de destino.

Si variará la fecha probable de arribo del buque, deberá notificarse tal circunstancia con por lo menos 24 horas de anticipación, en el caso de arribadas forzosas o travesías menores de veinticuatro horas.

Regla 60. Información del Cambio de Fecha y Hora de Arribo:

Cualquier circunstancia que modifique en más de seis horas la fecha de arribo de la embarcación deberá comunicarse a la Administración con veinticuatro horas de anticipación por lo menos, a fin de que ésta última realice los cambios necesarios al programa de operación, con la participación de los Prestadores de Servicios y demás miembros de la Junta de Programación que deban intervenir, de acuerdo con los asuntos de que se traten; en caso de que la Administración reciba el aviso respectivo en forma extemporánea, la posición de atraque se asignará de acuerdo con la disponibilidad de instalaciones, y conforme a lo siguiente:

- I. Si una agencia naviera solicita un puesto de atraque para un buque con una E.T.A. (Estimate Time Arrival, Tiempo Estimado de Arribo) determinada.
- II. Si un buque no se presentase conforme a la relación de programación derivado de la Junta de Programación, deberá volver a solicitar su ingreso, respetando al buque o buques quedando en el orden ya establecido, principalmente si se trata de buques con itinerarios fijos (en término de línea).

Regla 61. Junta de Programación Extraordinaria:

Cuando por necesidades del servicio, surjan asuntos que no hubieran sido contemplados en la Junta de Programación ya celebrada, o que pudieran implicar modificaciones al correspondiente programa de operación, fuera de los casos a que se refiere la regla anterior, la Administración podrá convocar con una anticipación de cinco horas, a una junta de programación extraordinaria y los Prestadores de Servicios deberán ejecutar las maniobras en los términos de las adiciones o modificaciones que en su caso se aprueben para el citado programa.

Regla 62. Servicios Adicionales no Solicitados Previamente:

El Usuario que requiera servicios adicionales no incluidos en los programas previamente elaborados, deberá solicitarlos a los Prestadores de Servicios, quienes se obligarán a proporcionarlos en los siguientes casos:

- I. Que se refieran a maniobras relacionadas con el programa del día y respecto a la embarcación que se encuentre operando;
- II. Que los Prestadores de Servicios dispongan de trabajadores y equipo suficiente de manera que no se obstaculice el desarrollo previsto en el programa que se encuentra en ejecución.

A fin de prestarles servicios en condiciones de seguridad, oportunidad y eficiencia, los trabajadores, maquinaria y equipos asignados a un área de trabajo, no podrán destinarse a otra, en tanto no se haya concluido con el programa de operación, excepto que la Administración expresamente así lo autorice.

Regla 63. Coordinación para la Ejecución de Maniobras:

Cuando un Usuario haya comunicado la solicitud de un servicio y no concurre a la Junta de Programación respectiva, la Administración y los Prestadores de Servicios coordinarán la forma en que se ejecutarán las maniobras. El acuerdo que se tome sólo podrá modificarse previa autorización de la Administración.

Regla 64. Prioridades para la Entrada y Salida de las Embarcaciones:

Los movimientos de entrada y salida al Puerto, así como la asignación de posiciones de atraque, y la prestación de los servicios portuarios, se realizaran por riguroso turno de llegada, excepto en los casos en que las embarcaciones tengan prioridad conforme lo siguiente:

- I. Por la función o característica de la embarcación:
 - a) Los barcos hospitalares en operaciones de salvamento de vidas;
 - b) Los barcos que conduzcan cargamentos para casos de emergencias; y
 - c) Los barcos averiados, cuando requieran atraque inmediato y no supongan peligro para el Puerto.
- II. Por la índole del tráfico:
 - a) Los barcos con itinerario fijo, y
 - b) Los barcos que no estén sujetos a rutas o itinerarios fijos.
- III. Por las características de la carga:
 - a) En las terminales especializadas, los que transporten este tipo de carga o del servicio de pasajeros,
 - b) Los barcos que transporten productos perecederos, y
 - c) Los barcos que transporten mercancías clasificadas como carga general.

Regla 65. Selección para la Entrada y/o Salida de las Embarcaciones, Cuando Prevalezcan Condiciones Meteorológicas Adversas a la Navegación:

Cuando las condiciones meteorológicas sean contrarias al movimiento portuario (vientos fuertes y/o marejadas), la entrada del buque será selectiva en razón de la dimensión de su obra muerta, de acuerdo con el criterio del piloto de Puerto en turno v.gr. viento fuerte, obra muerta pequeña u otros factores.

Regla 66. Prioridad de Entrada al Puerto:

En caso de coincidir en el arribo dos o más embarcaciones con las mismas características, se le dará prioridad a la primera que anuncie ante la Capitanía su llegada al área de fondeo, lo que se comprobará con la información proporcionada por la torre de control marino.

CAPÍTULO X. REUNIÓN DE PLANEACIÓN

Regla 67. De la Reunión de Planeación:

Recibido el aviso de arribo y la documentación del mismo y tratándose de muelles de uso público, la Administración, los agentes consignatarios y los Prestadores de Servicios, así como los responsables de los almacenes efectuarán una reunión de planeación de operaciones por cada buque en la que los Prestadores de Servicios presentarán su plan general de trabajo. Los planes generales de trabajo así como la lista de resultados que a continuación se describen en el presente ordenamiento para que sean aprobadas por la Administración, se presentarán en la Junta de Programación.

Regla 68. Plan General de Trabajo:

Los planes generales de trabajo a que se refiere el artículo anterior se elaborarán con base a la información que proporcionen los representantes de las embarcaciones y deberán considerar:

- I. Relación de maniobras, resumen de tonelajes y/o movimiento de carga a efectuar y tiempos estimados de operación;
- II. El número y tipo adecuados de vehículos y equipos que aseguren el cumplimiento de los estándares mínimos de producción establecidos en la regla 93 del presente ordenamiento;
- III. La disponibilidad de espacios en almacenes y las características y envases o embalajes de la carga, así como las mejores condiciones de su ubicación para su retiro posterior, embarque o desalojo por vía terrestre; y
- IV. Empleo de personal calificado por tipo de maniobra y carga con los elementos auxiliares de equipo que permitan prestar los servicios en condiciones de seguridad.

Regla 69. Lista de Resultados y Personal Responsable:

Al término de la reunión de planeación de operaciones se obtendrá una lista de resultados que contendrá:

- I. Solicitud de servicio del consignatario del buque a los Prestadores de Servicios que la misma hubiese seleccionado;
- II. Relación de maniobras, maniobras especiales y tiempos en que se realizarán;
- III. Equipo y personal asignado;
- IV. Áreas de almacenaje requeridas;
- V. Señalización de la probable posición de atraque; y
- VI. Designación de responsables de las diversas operaciones.

CAPÍTULO XI. ATRAQUE Y PERMANENCIA DE EMBARCACIONES

Regla 70. Anticipación de Solicitudes de Atraque:

Los Operadores deberán solicitar con 48 horas de anticipación, la autorización para el atraque de las embarcaciones, aun cuando éstas sean de su propiedad o estén a su servicio. Salvo en casos en que la distancia entre el Puerto de origen y Salina Cruz se navegue en tiempos menores a las 24 horas en cuyo caso el aviso será consecuente.

NOTA: La Autoridad Marítima no permitirá la entrada de ninguna embarcación que sobrepase los calados oficiales y eslora determinada por la seguridad del Puerto.

Regla 71. Atraque de Embarcaciones con Sustancias Explosivas, Inflamables o Peligrosas:

Las embarcaciones que transporten sustancias explosivas-inflamables o peligrosas, serán atracadas en el muelle asignado por la Administración debiéndose efectuar las operaciones de manejo, carga, descarga, estiba, dese estiba y almacenamiento, con las precauciones y en los horarios que la Administración señale y cumpliendo con las indicaciones de seguridad que formule la Capitanía. Cuando las cargas mencionadas se encuentren exclusivamente en tránsito, éstas continuarán bajo la responsabilidad del Capitán del buque; y en caso que alguno de éstos cargamentos sean desembarcados, la Capitanía de Puerto, Agentes Aduanales y la misma Administración crearán una logística determinada para este fin, cumpliendo con lo establecido en la Norma Oficial Mexicana NOM-033-SCT4-1996, que establece los "Lineamientos para el ingreso de mercancías peligrosas a instalaciones portuarias" y como parte del proceso del transporte que deben regir para el manejo de mercancías peligrosas, a efecto de permitir su ingreso en el Puerto, entendido como célula de unión entre la vía marítima y la vía terrestre, se actuará conforme a lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas:

NOM-002-SCT2-1994

Listado de las sustancias y materiales peligrosos más usualmente transportados;

NOM-005-SCT2-1994

Información de emergencia en transportación para el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos;

NOM-009-SCT4-1994

Terminología y clasificación de mercancías peligrosas transportadas en embarcaciones; NOM-010-SCT2-1994

Disposiciones de compatibilidad y segregación para almacenaje y transporte de sustancias, materiales y residuos peligrosos;

NOM-012-SCT4-1995

Lineamientos para la elaboración del plan de contingencias para embarcaciones que transportan mercancías peligrosas;

NOM-023-SCT4-1995

Condiciones para el manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas en Puertos, terminales y unidades mar adentro;

NOM-027-SCT4-1995

Requisitos que deben cumplir las mercancías peligrosas para su transporte en embarcaciones; y

NOM-028-SCT4-1996

Documentación para mercancías peligrosas transportadas en embarcaciones, requisitos y especificaciones.

Regla 72. Procedimiento de Movilización de Embarcación:

El responsable del buque que por convenir a sus intereses requiera que otro buque debidamente atracado sea movilizado, deberá obtener el consentimiento del representante de este último, la autorización de la Administración y cubrir los gastos que origine el movimiento. De lo anterior se informará a la Capitanía.

Regla 73. Movilización de Buque Improductivo:

Si un buque atracado está trabajando con rendimientos por abajo de los estándares señalados al Puerto, según el tipo de carga y si dicha posición es demandada por otro buque de mayor rendimiento y eficiencia comprobada, la Administración comunicará a la Capitanía el movimiento del primero, para dar oportunidad a la operación del buque más productivo, pudiendo después regresar a su posición, el buque primero, al término de las operaciones del segundo. El costo de las operaciones por el movimiento del buque primero, será a su cargo.

Regla 74. Movilización de Buque Inactivo:

Cuando una embarcación interrumpa por más de cuatro horas sus operaciones por causas que le resulten imputables, si coincide con el arribo de otra embarcación programada para atracar en la instalación, la Administración comunicará a la Capitanía el movimiento del primero, para dar posición al nuevo arribo. El costo de desatraque y posterior atraque, será con cargo al buque improductivo.

Regla 75. Procedimiento de Estadía de Embarcaciones:

La Administración vigilará que las embarcaciones no permanezcan injustificadamente en las instalaciones del Puerto. La Capitanía a solicitud fundada de la Administración ordenará lo conducente para dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 53 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Regla 76. Certificado Libre de Gases (Desgasificación):

Los buques petroleros que por alguna circunstancia requieran atracar en lastre en los muelles comerciales de Puerto, deberán contar con un certificado libre de gases en los espacios colindantes al área en donde se vayan a efectuar los trabajos de corte, soldadura, y demás que pudieran causar daños de ésta índole; dicho certificado deberá ser expedido por personal autorizado por la Dirección General de Marina Mercante, debiendo presentarlo ante la Capitanía, cuya autoridad determinará sobre la conveniencia de dicho atraque. Además del formato para estos casos, firmados por los OPIP'S de la Terminal correspondiente.

Regla 77. Supervisión de Permanencias Injustificadas:

Al término de las operaciones y siempre que exista embarcación programada para ocupar el muelle, los buques deberán desatracar en un plazo máximo de 3 horas después de haber terminado su operación de carga y/o descarga, a excepción de los que por requerimiento de la Autoridad Marítima y Portuaria deban permanecer atracados o por cuestiones de seguridad, en cuanto a situaciones meteorológicas adversas a la navegación.

Regla 78. Los Barcos que Transporten Productos Agrícolas:

Los barcos que transporten productos agrícolas, ya sea a granel o en sacos, deberán fumigar su cargamento en el área de fondeo, a solicitud de la dependencia correspondiente antes de entrar al Puerto.

Regla 79. Queda Prohibido la Prueba de Máquinas con las Amarras a las Bitas del Muelle:

Los buques atracados no podrán mover sus máquinas para pruebas sobre amarras, sin la autorización de la Capitanía y previa consulta al área operativa de la Administración, solo podrá realizarse si el piloto de Puerto lo require, antes de efectuar cualquier movimiento del buque.

Regla 80. Está Prohibido Colocar las Amarras en Puntos no Destinados para Amarre de Cabos:

Queda prohibido atar cabos en puntos del muelle no destinados a ese objeto. El responsable de la embarcación deberá mantener los cabos y amarras en los lugares que indique el piloto de Puerto y colocar en los cabos los discos de protección para impedir el paso a roedores.

Regla 81. Se Requiere Autorización para Abandonar la Posición de Atraque o de Realizar Enmiendas:

Ningún buque podrá abandonar su posición de atraque ni efectuar enmiendas, sin la autorización previa de la Capitanía de Puerto y la Administración.

Regla 82. Durante la Permanencia en Puerto, Toda Embarcación deberá Contar con Tripulación Suficiente a Bordo:

Durante la permanencia de embarcaciones en el Puerto, las mismas deberán contar en todo momento con tripulación suficiente a bordo para realizar maniobras en caso necesario, y como medida de seguridad.

Regla 83. Iluminación en los Buques Atracados:

Los buques atracados deberán mantener por la noche luces en sus costados, pasarelas, escaleras de acceso, en la proa y popa.

Regla 84. Está prohibido Efectuar Reparaciones a las Máquinas sin Autorización:

Queda prohibido, efectuar reparaciones a las máquinas principales de las embarcaciones, que impidan sus movimientos, si esto no es autorizado por la Capitanía de Puerto.

Los responsables de las embarcaciones atracadas, no podrán sin el permiso previo de la Capitanía:

- a) Mover las máquinas para pruebas sobre amarras;
- b) Soltar al agua sus embarcaciones menores;
- c) Efectuar cualquier trabajo de mantenimiento en el casco, y
- d) Cargar o transbordar de buque a buque combustibles y aguas contaminadas.

Regla 85. Limpieza de Muelles y Áreas de Maniobras:

Los representantes de los buques al término de las operaciones, deberán solicitar a los Prestadores de Servicios la limpieza del muelle y de las áreas de maniobra; de igual manera el interior de las bodegas y/o patios que contenían la carga será limpiado a solicitud de los representantes de éstas; en caso contrario la Administración ordenará el servicio, por cuenta del buque/carga o su representante.

CAPÍTULO XII. MANIOBRAS PORTUARIAS

Regla 86. De la Planeación de Operaciones.

El desarrollo de las maniobras portuarias se basará en la planeación de operaciones realizadas previamente al arribo de la embarcación, mediante el sistema que Administración establezca.

Regla 87. Del Inicio de Operaciones.

Dado que el Puerto opera las 24 horas del día, el inicio de operaciones tendrá que darse en el turno inmediato una vez que atraque la embarcación, por lo que la terminal tendrá que disponer del equipo y del personal necesario.

Regla 88. Responsables de la Operación.

El cliente nombrará a un responsable por cada buque durante los tres turnos de trabajo, quien estará localizable y responderá ante los requerimientos de la autoridad o de la Administración con respecto a las operaciones del buque.

Regla 89. Revisión de las Condiciones de Seguridad en Buques.

La Administración o Terminales podrán realizar un análisis de las condiciones inseguras a los medios de izaje del buque antes de iniciar operaciones, con el fin de verificar que cumplan con las medidas de seguridad necesarias para realizar las tareas de carga o descarga, considerando las normas de seguridad del Puerto y en su caso dando parte a la Capitanía quien determinará lo que corresponda. De acuerdo al convenio 152 de Ginebra para la protección del trabajador portuario.

Regla 90. Del Personal de Maniobras.

Los trabajadores que intervengan en las maniobras deberán estar debidamente uniformados, con los elementos de identificación de la empresa para la que prestan sus servicios, así como los equipos de seguridad personal, de acuerdo a las maniobras a realizar y a las características de las mercancías a manipular.

Regla 91. Condiciones Meteorológicas Extremas.

Durante los eventos de intenso viento del norte, estando el Puerto cerrado y cuando las condiciones meteorológicas permitan ejecutar las maniobras con seguridad, esto a criterio del capitán del buque en acuerdo con el piloto de Puerto, previo aviso a la Capitanía de Puerto esta podrá autorizar dichas maniobras.

Respecto a la intervención de las embarcaciones menores que participan en los amarres y desamarres en instalaciones costa afuera, durante estos eventos los patrones de dichas embarcaciones como así la Ley los faculta, expresarán su opinión respecto a la seguridad de sus embarcaciones y tripulantes, tomando en consideración su experiencia en el área, canalizándola al departamento de operaciones Pemex y éste a su vez a la Capitanía de Puerto, que valorará los criterios (buque-piloto-patrón) y en su caso podrá autorizar se lleven a cabo dichas maniobras.

Regla 92. Los Equipos de Maniobras

Los equipos que se utilicen en cualquier maniobra deberán ser los necesarios, adecuados y especializados para el tipo de carga y maniobra, de acuerdo al proceso tecnológico determinado en la Reunión de Planeación de operaciones.

Para la utilización de equipos especiales para maniobras de elevación o arrastre de cargas con un peso mayor

de 40 toneladas, la Administración determinará lo que corresponda, de acuerdo a la capacidad de carga del muelle o áreas por donde circularían dichos equipos.

Regla 93. Estándares Mínimos de Rendimientos y Productividad.

Para la realización de las maniobras, los Operadores y Prestadores de Servicios deberán emplear equipo y el personal calificado, para lograr los siguientes estándares mínimos de producción:

I. Para carga general:

a) General fraccionada:

68 Ton/hora/buque en operación 46 Ton/hora/muelle

b) General unitizada:

140 Ton/hora/buque en operación 84 Ton/hora/muelle

II. Para granel agrícola:

a) Agrícola Semimecanizada:

330 Ton/hora/buque operación
173 Ton/hora/muelle

III. Para granel mineral:

a) Mineral Semimecanizado:

300 Ton/hora/buque en operación 130 Ton/hora/muelle

IV. Contenedores (En terminal especializada):

30 Contenedores/hora/buque en operación 18 Contenedores/hora/muelle

V. Contenedores (En terminal no especializada):

16 Contenedores/hora/buque en operación 11 Contenedores/hora/muelle

Los estándares mínimos de producción establecidos en las fracciones anteriores, serán revisados anualmente por la Administración y previa aprobación del Comité de Operación, las modificaciones resultantes, se darán a conocer a los Operadores, Prestadores de Servicios, Usuarios, y al público en general mediante boletín, que al efecto expedirá la propia Administración, durante el mes de enero de cada año y, en su caso serán enviados a la Secretaría para su inclusión en las presentes reglas.

Regla 94. Del Manejo de Sustancias Peligrosas:

Para el caso de las maniobras con sustancias peligrosas, es responsabilidad del cliente (dueño de la carga) implementar las medidas de seguridad de acuerdo a las propiedades de peligrosidad de su producto y supervisar su cumplimiento. Este tipo de Sustancias solo podrá recibirse de 08:00 a 17:00 hrs.

Regla 95. Permanencia de las Mercancías en los Muelles:

Si la operación de descarga requiere de un espacio en el muelle de manera provisional, para fines de agilizar las maniobras, las agencias navieras tendrán que solicitar a la Administración la autorización correspondiente, quien de acuerdo a las condiciones del muelle y su operatividad, se reserva el derecho de autorizarlo.

En caso de que se autorice lo anterior, la carga no podrá permanecer en muelle por más de 8 horas posteriores al desatrapo del buque, siempre y cuando ésta no obstruya las operaciones de la siguiente embarcación a operar en ese muelle, en caso contrario la carga tendrá que ser trasladada inmediatamente.

Regla 96. Embarcaciones con Obsolescencia Tecnológica o en Mal Estado:

Cuando una embarcación, con notoria obsolescencia tecnológica o en mal estado opere deficientemente, con la consecuente reducción en los índices de producción alcanzados, sin que ello implique, afectación de la programación de arribos, la Capitanía, a petición de la Administración, comunicará al armador, a la empresa o al agente naviero de la misma, la necesidad de corregir las deficiencias o de sustituir la embarcación para viajes subsiguientes, o ápercibirla, que de no hacerlo, los servicios le serán proporcionados fuera de programación y conforme a la disponibilidad de instalaciones y equipo.

Regla 97. Programa de Adquisición y Mantenimiento de Equipo:

Para garantizar la optimización de las maniobras portuarias, los Prestadores de Servicios que utilicen maquinaria y equipo, deberán dentro de los primeros quince días naturales de cada año, entregar a la Administración el programa de adquisición y de mantenimiento de equipo correspondiente; así como un reporte mensual del cumplimiento del mismo.

Regla 98. Revisión de la Arboladura de la Embarcación:

La Capitanía, antes que un buque inicie sus operaciones de carga/descarga, o a solicitud fundada de la Administración, Prestadores de Servicios, o personal de éstos últimos, que intervengan en las maniobras, podrá efectuar la revisión de winches, plumas, grúas, cabo de labor y cables de carga, las condiciones de estiba en las bodegas, el estado de las cubiertas próximas a las escotillas y demás condiciones de seguridad, a fin de dar cumplimiento al convenio 152 de Ginebra para la protección del trabajador portuario.

Si como resultado de la revisión se considera que dichos equipos y elementos no presentan las garantías de seguridad necesarias o de eficiencia operativa adecuada y previo dictamen técnico, no se permitirá al buque operar con esos elementos hasta que no se corrijan sus deficiencias a satisfacción de la propia Capitanía.

CAPÍTULO XIII. OPERACIÓN PORTUARIA

Regla 99. Prestación de los Servicios Portuarios:

Los servicios portuarios serán proporcionados por los Prestadores de Servicios que seleccionen los Usuarios.

Regla 100. Colocación de Redes o Lonas de Protección:

Las mercancías que serán objeto de carga o descarga de buques y que por sus características lo justifique, deberán de ser operadas con redes de protección o lonas que impidan su caída al agua, en caso de fallas en las lingadas.

Regla 101. Los Buques Mantendrán Iluminación en sus Bodegas y Muelle, Durante sus Maniobras Nocturnas:

A fin de prevenir accidentes durante las maniobras de cargas nocturnas, los buques deberán mantener el alumbrado suficiente en sus bodegas y en la carpeta del muelle donde asienten las lingadas.

Regla 102. Queda Prohibido Colocar Luces o Anuncios que Interfieran con las Luces de Navegación:

Los Operadores y Prestadores de Servicios se abstendrán de colocar luces o anuncios en las instalaciones donde se ejecuten maniobras, que interfieran la visibilidad o se confundan con las luces de ayudas a la navegación.

Regla 103. Mantenimiento de las Superficies de Trabajo Limpias y Seguras:

Los Operadores y Prestadores de Servicios deberán mantener durante las operaciones, las superficies de trabajo limpias y libre de sustancias resbalosas y en condiciones de seguridad para sus empleados y personas que transiten por las mismas.

Regla 104. Verificación de Correspondencia, Sellos y Daños:

La Administración será responsable de verificar la correspondencia, entre la documentación y la carga física que ingresa a los patios y almacenes.

Las cargas que presenten signos de violación de sellos, mermas o daños, serán verificadas y precintadas conforme a las disposiciones legales aplicables y se anote en cada caso la leyenda "mercancía incompleta" o "mercancía dañada", según corresponda, lo que se hará constar en las listas y/o Formatos respectivos.

En el momento en que se entreguen las cargas, o se pongan a disposición del jefe del almacén, la Administración recabarán las firmas de conformidad, de las personas que entregan las mercancías.

Regla 105. Responsabilidad en el Manejo de la Carga:

Durante la ejecución de las maniobras en el manejo de carga, los Prestadores de Servicios, responderán de la misma, en los términos que se hayan pactado en los contratos respectivos de transporte de mercancías.

Regla 106. Prohibido el Trincado de la Carga en las Áreas de Maniobras:

En las áreas de maniobras no se permitirá el trincado de carga y sólo podrán permanecer en las carpetas de los muelles el tiempo requerido para la revisión de embalajes y remoción al lugar donde serán reparados.

Regla 107. Respetar la Distancia Mínima, de las Vías del F. C., para la Colocación de las Estibas de Carga:

Las estibas de carga en los patios deberán quedar a una distancia, cuando menos de dos metros de las vías de ferrocarril.

Regla 108. Verificación y Separación de las Cargas de Importación:

Las cargas de importación procedentes de los buques atracados, deberán ser verificadas y separadas, tomando en cuenta sus marcas y destinatarios y depositadas ordenadamente en los almacenes o patios que les corresponda para

su retiro posterior.

Regla 109. Aviso a la Aduana en Caso de que las Cargas Carezcan de Marcas o Destinatario:

Cuando las cargas carezcan de marcas o no indiquen destinatario, los Operadores avisarán a la Aduana marítima.

Regla 110. Verificación de las Cargas en el Patio:

Las cargas de patio, serán verificadas por los Prestadores de Servicios en el momento y lugar de su depósito, en los términos de las presentes reglas.

Regla 111. Maniobras Directas de Carga y/o Descarga:

En todos los muelles en que se disponga de instalaciones y equipos adecuados, podrán efectuarse operaciones de carga y descarga directamente, de ferrocarril y autotransporte a buques y viceversa, una vez que se haya cumplido con los requisitos que establece la Ley Aduanera.

Regla 112. Manejo Eficiente y Adecuado de la Carga, en Todas las Áreas de Manipulación:

Para el adecuado manejo de carga en almacenes y patios, los Prestadores de Servicios vigilarán que sus trabajadores, tengan el debido cuidado, diligencia y eficiencia en el manejo de las cargas que operen; a bordo, en muelles, bodegas, patios, y lugares descubiertos.

Regla 113. Establecimiento de Disposiciones Generales para el Uso Racional de las Instalaciones de Almacenamiento Público:

Con objeto de que la transferencia de carga entre el transporte marítimo y el terrestre se realicen en condiciones de seguridad y eficiencia, la Administración con base al Programa Maestro de Desarrollo Portuario vigente, establecerá para las terminales e instalaciones de uso público, disposiciones generales en cuanto a la ubicación de las zonas de almacenamiento de acuerdo con el tipo de carga y capacidad de servicio instalada.

Regla 114. Optimización del Uso de las Áreas para Almacenaje (Bodegas y Patios):

A efecto de que el servicio de almacenaje se proporcione con los estándares adecuados en cantidad, calidad, oportunidad, eficiencia y seguridad, los Prestadores de Servicios deberán considerar las siguientes fases del proceso:

- I. Realizarán una planeación y programación de actividades que comprendan estimaciones de la demanda, volúmenes por almacenar, relación entre la organización del almacenamiento y el plan de estiba de los barcos, asignación de áreas para importación y exportación y manejo de cargas peligrosas.

Lo anterior, asociado a los equipos requeridos, frecuencia de utilización y disponibilidad de espacios. Así como factor de estiba en función de la carga y embalaje (Altura máxima).

- II. Garantizarán el control de las mercancías mediante:

- a) Prácticas de trabajos eficientes y seguros para las distintas modalidades de estiba y desestiba de la carga;
- b) Utilización de mano de obra calificada;
- c) Equipo necesario para el apilamiento o desapilamiento de carga;
- d) Registros de almacenaje actualizados, relativos a movimientos diarios, mensuales y anuales, y de abandono de mercancías para asegurar una adecuada distribución y uso de las áreas disponibles;
- e) Planeación y verificación de tiempos de permanencia de las cargas, acordes con la capacidad de servicio y

- demandas previstas del mismo;
- f) Integración y custodia de expedientes por buque con copia de:
 - g) Manifiesto de carga; resumen o liquidación de los cargamentos; partes de bultos averiados, sobrantes o faltantes; de abandono de mercancías y de aquellos que se formulen con motivo del ingreso, manejo y salida de las mismas de almacén; y
 - h) Formulación y difusión al personal, de planes para casos de emergencias o contingencias.
- III. En aspectos operativos:
- a) Clasificarán y estibarán la carga de manera que se permita su fácil localización, adecuado manejo y de acuerdo con los espacios disponibles;
 - b) Deberán contar con áreas específicas para el reconocimiento de las cargas, el que será realizado en los términos de la regla 111 del presente ordenamiento;
 - c) Una vez recibidas las cargas debidamente tarjadas y clasificadas, le asignarán a las mismas un lugar definitivo en el almacén, observando para su apilamiento, las condiciones de seguridad necesarias de acuerdo con sus características.
- IV. Protección y custodia de las mercancías:
- a) Se tomará en cuenta la fragilidad de las mercancías, respetando alturas de estiba, segregación adecuada de mercancías incompatibles o peligrosas y deberán disponer de equipos contraincendio;
 - b) Se evitarán daños a las cargas debiendo adoptar, en su caso, medidas tales como entoldamiento de las mercancías; y
 - c) De requerirse lo señalado en el punto anterior, los materiales y mano de obra serán con cargo del propietario de la carga.
- V. La permanencia de mercancías en almacén deberá responder en lo posible, a las estimaciones originales realizadas por los Usuarios, de acuerdo con la capacidad de los almacenes, misma que se comunicará a la Junta de Programación en cada una de las sesiones que realice.

Cualquier desviación significativa de dichas estimaciones, deberán comunicarlo a la propia Junta de Programación, a fin de que ésta por conducto de la Administración, determine las medidas correctivas y en su caso, lo haga del conocimiento del Comité de Operación para la recomendación que proceda.

Regla 115. Evitar maniobras de Carga o Descarga Directa de Buque y Unidades de Transporte Terrestre (Unidades de Autotransporte Federal y/o Unidades de F. C.):

Para lograr una mayor eficiencia en el uso de los frentes de agua del Puerto, deberán evitarse operaciones directas de carga o descarga entre buque y vehículos de transporte terrestre. La Administración podrá autorizar dichas operaciones cuando el Usuario lo solicite y siempre que no se afecte la operación del Puerto, o cuando no se cuente con instalaciones adecuadas para el almacenamiento de las mercancías. Con excepción de desembarque de materiales radioactivos que deberán de ser descargados de buque a transporte terrestre, por el alto riesgo que representa en tenerlo almacenado en el área del Puerto.

Regla 116. Medidas Implementadas para Agilizar el Flujo de Salida de la Carga:

Para agilizar el flujo de salida de la carga, la Administración dispondrá las medidas necesarias para acelerar el desalojo de las mercancías sin que se rebase la capacidad de las instalaciones. En el caso particular de importación de granos agrícolas, se procurará que la fumigación no afecte el uso de los frentes de agua y que la misma se realice previamente a la descarga, a fin de que su desalojo no quede condicionado a la observancia de este requisito.

Por lo que toca al manejo de contenedores y a los servicios de transporte multimodal, las propuestas y recomendaciones que surjan con motivo de la operación para instrumentar procedimientos de control aduanal que respondan a los imperativos de rapidez y oportunidad del servicio, serán dadas a conocer por la Administración a la autoridad aduanera.

Regla 117. Seguridad e Higiene en el Trabajo:

En el manejo de carga, deberán observarse las normas sobre seguridad e higiene, aplicable y las de prevención de accidentes que dicte la autoridad en materia de trabajo y prevención social, así como las precauciones que determine la Administración.

Regla 118. Precauciones para el Manejo de Cargas Peligrosas:

Para el depósito de cargas peligrosas en el área portuaria.

La Administración convendrá sobre la mejor opción para una correcta vigilancia y control, la cual deberá cumplir con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas NOM-033-SCT4-1996 "Lineamientos para el ingreso de mercancías peligrosas" y NOM-030-SCT4-1996 "Condiciones de seguridad para la estiba y trincado de carga en embarcaciones sobre cubierta y en bodegas".

Para la asignación del área de resguardo de mercancías peligrosas se deberá tomar en cuenta lo indicado en el ANEXO IX de estas reglas.

Regla 119. Entregas de Reportes a la Administración:

Los Prestadores de Servicios deberán entregar a la Administración, durante los cinco días siguientes al periodo que se reporta, la información y estadística siguientes:

- I. Avances semestrales de los meses de junio y de diciembre de cada año, correspondiente al cumplimiento del Programa Operativo Anual.
- II. Informes trimestrales de trabajo de los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre de cada año, que deberán contener por lo menos:
 - a) Datos de identificación, zona autorizada de operación y firma del Prestador de Servicios;
 - b) Recursos humanos por grupos de especialidades destinados a la prestación de los servicios, así como de los recursos materiales que incluyan equipo y herramientas; y
 - c) Números y causas de accidentes ocurridos durante las actividades de operación y de los trabajadores que resultaron accidentados.
- III. Estadísticas mensuales de productividad que contengan:
 - a) Sistema operativo autorizado;
 - b) Rendimientos alcanzados en la operación y análisis comparativo con los estándares establecidos;
 - c) Movimiento de mercancía por tráfico y rendimiento alcanzado por producto;
 - d) Principales problemas o deficiencia detectadas en la operación;
 - e) Volúmen de carga operada;
 - f) Número de buques atendidos con los volúmenes de las partidas manipuladas en la carga o descarga del buque;
 - g) Tiempo efectivo de operación por buque;
 - h) Estado de hechos por buque; y
 - i) Tipos de transportes utilizados y volúmenes manejados en la recepción y entrega de las mercancías.

Los Operadores entregarán a la Administración en la forma y términos previstos por esta regla, la totalidad de la información señalada.

Regla 120. De la Solicitud de Servicios Portuarios:

- I. Solicitud de Servicio en Buque:

El Usuario deberá presentar copia de la solicitud de servicios debidamente sellado por el departamento de tesorería, al departamento de operaciones de la Administración, con un tiempo no menor a 12 horas al inicio de las maniobras.

II. Solicitud de Servicio en Tierra:

El Usuario deberá presentar copia de la solicitud de servicios debidamente sellado por el departamento de tesorería, al departamento de operaciones de la Administración, con un tiempo no menor a dos horas, debiendo haber verificado la presencia de la carga en el Puerto y/o unidades de autotransportes federales o ferrocarril para el retiro de mercancías.

Para la cancelación de los Servicios por el Usuario, deberá notificar al Departamento de Operaciones con media horas de anticipación del inicio del turno.

Servicios Extraordinarios: Fuera de los horarios arriba señalados en la Regla 5 y cuando con autorización de la Aduana así lo convengan, la Administración y el Usuario para el ingreso y salida de mercancías en los almacenes, patios, bodegas o explanadas se podrá programar como servicio extraordinario para realizarse en el horario que fijen las partes para tal efecto.

CAPÍTULO XIV. CONTROL AMBIENTAL Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

Regla 121. Control Ambiental y Prevención:

Las terminales e instalaciones que produzcan efectos contaminantes como son las emisiones de gases, olores, partículas sólidas y líquidas no deberán exceder los niveles máximos permisibles que establezcan las normas oficiales mexicanas en materia ecológica expedidas para tal efecto por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Para cumplir con lo anterior, los Operadores estarán obligados a instalar los equipos adecuados, los que deberán ser aprobados por dicha Secretaría.

Las empresas que aporten descargas a las áreas operativas de agua, entregarán a la Administración copias de los permisos o autorizaciones y los análisis para verificar su cumplimiento, asimismo deberá contar con la autorización correspondiente de la Administración cuando use o explote áreas del Recinto Portuario para este fin.

Regla 122. Retiro de Basura y Aguas Residuales de las Embarcaciones, Dando Cumplimiento a las Disposiciones Emitidas por las Autoridades Competentes en la Materia:

Para evitar contaminaciones en las áreas del Puerto, la basura y aguas residuales de los buques deberán retirarse a bordo, en los lapsos y condiciones que fije la Administración. El Prestador de Servicios deberá cumplir con las normas expedidas por las Secretarías de: Salud, de Medio Ambiente y Recursos Naturales y de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación; así como con los permisos y/o autorizaciones de las dependencias correspondientes para el transporte y disposición final de la basura y aguas residuales y entregar copia de las autorizaciones y permisos a la Administración.

Regla 123. Dar Cumplimiento a Requisitos en Materia Ambiental:

La Administración se encargará de tramitar para las áreas que, en su caso, la misma opere y para las de uso común, que tenga concesionadas, las licencias, permisos, registros y otros documentos legales que procedan en materia de impacto ambiental y prevención de la contaminación y vigilará que los Operadores y los Prestadores de Servicios, cuenten con la citada documentación.

Regla 124. Medidas Preventivas en el Suministro de Combustible en los Muelles y Zonas de Agua:

Se deberán tomar las precauciones necesarias para impedir derrames de combustibles en los muelles y aguas del Puerto, para tal efecto, se colocarán recipientes debajo de las conexiones de las tuberías, en caso de observar derrames o fugas, la Administración suspenderá las operaciones hasta que se garantice la reparación de las tomas, apegándose a los convenios internacionales en la materia.

Regla 125. Suministro de Combustible:

Los buques que carguen o descarguen combustibles, deberán tener una barrera flotante, a fin de que los derrames queden limitados al interior de la misma.

CAPÍTULO XV. VIGILANCIA Y SEGURIDAD

Regla 126. Servicios de Vigilancia:

La Administración operará en el interior del Recinto Portuario, los servicios de vigilancia siguientes:

- I. De control de accesos al Puerto de personas y vehículos;
- II. De condiciones de seguridad, en instalaciones y áreas comunes;
- III. De verificación de certificados, condiciones de seguridad y autorizaciones para el transporte y manejo de sustancias inflamables, explosivas o peligrosas;
- IV. De prevención de la contaminación;
- V. De condiciones de seguridad en la prestación de servicios portuarios; y
- VI. De servicio contra incendio.
- VII. Protección de la Instalación Marítimas y Portuarias en apego a la implementación del Plan de Protección de Instalaciones Portuarias (CÓDIGO PBIP XIV).

Regla 127. Módulos de Vigilancia:

Los servicios de vigilancia a cargo de la Administración funcionarán las veinticuatro horas de todos los días del año y tendrán instalados en el Puerto, los siguientes módulos de vigilancia:

- I. Módulo No. 1 (k1), ubicado en el acceso al Puerto, patio de contenedores.
- II. Módulo No. 2 (k2), ubicado en el acceso a la sección I, tramos 1, 2 y 3.
- III. Módulo No. 3 (k3), ubicado en el acceso a la Zona Industrial Pesquera, Lado Norte.

Regla 128. Equipos Contra Incendio en Oficinas, Bodegas y Vehículos de Carga:

La Administración vigilará asimismo, que las instalaciones de los Operadores y Prestadores de Servicios cuenten con equipo contra incendio en sus oficinas, bodegas, almacenes, patios y vehículos de carga y de autotransportes que ingresen al Puerto y que dicho equipo se encuentre en las condiciones a que se refiere la regla anterior.

Regla 129. Prohibición de Actividades de Natación, Buceo y Pesca en Áreas de Carga:

No se permitirá el desarrollo de actividades de natación, buceo ni de pesca deportiva o comercial en los márgenes de los muelles o dársenas del Puerto, excepto en los casos de estudios o construcción de obras subacuáticas, reflote de embarcaciones previa autorización de la Capitanía.

Regla 130. Restricciones:

En el Recinto Portuario queda estrictamente prohibido:

- I. El acceso de vendedores ambulantes;
- II. El acceso de Taxis
- III. El desarrollo de juegos de Azar
- IV. Ingerir en su Interior bebidas embriagantes o el consumo de drogas, enervantes o psicotrópicos;
- V. La entrada de personas que se detecten en estado de ebriedad o bajo los efectos de alguna droga; y
- VI. Portar armas, excepto las autoridades que por sus funciones lo requieran, en los términos de la legislación aplicable.

Regla 131. Programa de Protección Civil:

Con objeto de prevenir y afrontar en el Puerto posibles contingencias o emergencias, tales como incendios y/o sismos y accidentes de embarcaciones, las dependencias con oficinas en el mismo, la Administración, los Operadores, Prestadores de Servicios, Agentes Consignatarios, Agentes Navieros y Aduanales, Transportistas, Usuarios y en general las personas físicas y morales que intervengan en las actividades portuarias, se sujetarán al Programa de Protección Civil del Puerto, que forma parte anexa de las presentes reglas y es parte integrante de las mismas, el cual se encuentra en el **Anexo VII**. Así mismo cuenta con el plan de contingencia para casos de emergencia y siniestros **Anexo VIII**.

La Capitanía, conjuntamente con la Administración, se encargará de difundir, vigilar y supervisar el cumplimiento de las acciones que contempla el citado programa, informando de ello al Comité de Operación en los términos y con la periodicidad que éste recomiende.

En todo caso, corresponderá a la Capitanía coordinar las labores de auxilio y salvamento, en los términos del artículo 17, fracción IV de la Ley.

CAPÍTULO XVI. SEÑALAMIENTO MARÍTIMO

Regla 132. Señalamiento Marítimo:

A partir del 1 de abril de 1998, la operación y el mantenimiento del señalamiento marítimo es responsabilidad de Administración, cuya ubicación se indican en el ANEXO VI de las presentes reglas.

El funcionamiento del señalamiento marítimo será durante las 24 horas del día, en los 365 días del año.

El sistema de señalamiento marítimo en el Puerto, deberá cumplir con las normas y lineamientos nacionales e internacionales, establecidos por la Autoridad competente para tal fin.

Los capitanes de las embarcaciones y los Pilotos de Puerto, están obligados a informar a la autoridad marítima de las interrupciones, deficiencias y desperfectos que adviertan en las señales marítimas.

Regla 133. Del Mantenimiento Preventivo y Correctivo:

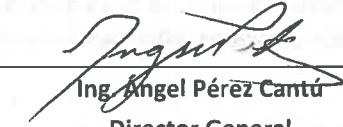
Se tiene implementado un programa de mantenimiento preventivo anual, corrigiendo las fallas que llegarán a presentarse en el transcurso del día siguiente. Éste mantenimiento es realizado a través del departamento de señalamiento marítimo de Administración, mismo que será verificado por la Autoridad Marítima en cuanto a su funcionamiento y eficiencia. Éste señalamiento marítimo portuario comprende lo siguiente:

- Un faro, localizado en la colina "Oeste", hacia las Salinas del Marqués,
- Dos balizas de situación, ubicados en los morros de los rompeolas,
- Dos balizas de situación, ubicados en los costados del canal de la dársena interior (entrepuente).
- Dos balizas de enfilación, ubicados en el cerro de la Col. Guadalupe (anterior y posterior), y
- Dos boyas, localizados en el canal de acceso al antePuerto.
- Cuatro Balizas de situación, ubicados en los muelles pesqueros.
- Un Racon Seabeacon 2 O ---

CAPÍTULO XVII. SANCIONES

Regla 134. Infracciones a las Presentes Reglas:

Las infracciones a las presentes reglas, serán sancionadas por la Secretaría, de acuerdo con lo dispuesto por el Capítulo IX de la Ley de Puertos y el Título Décimo de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.



Ing. Angel Pérez Cantú

Director General



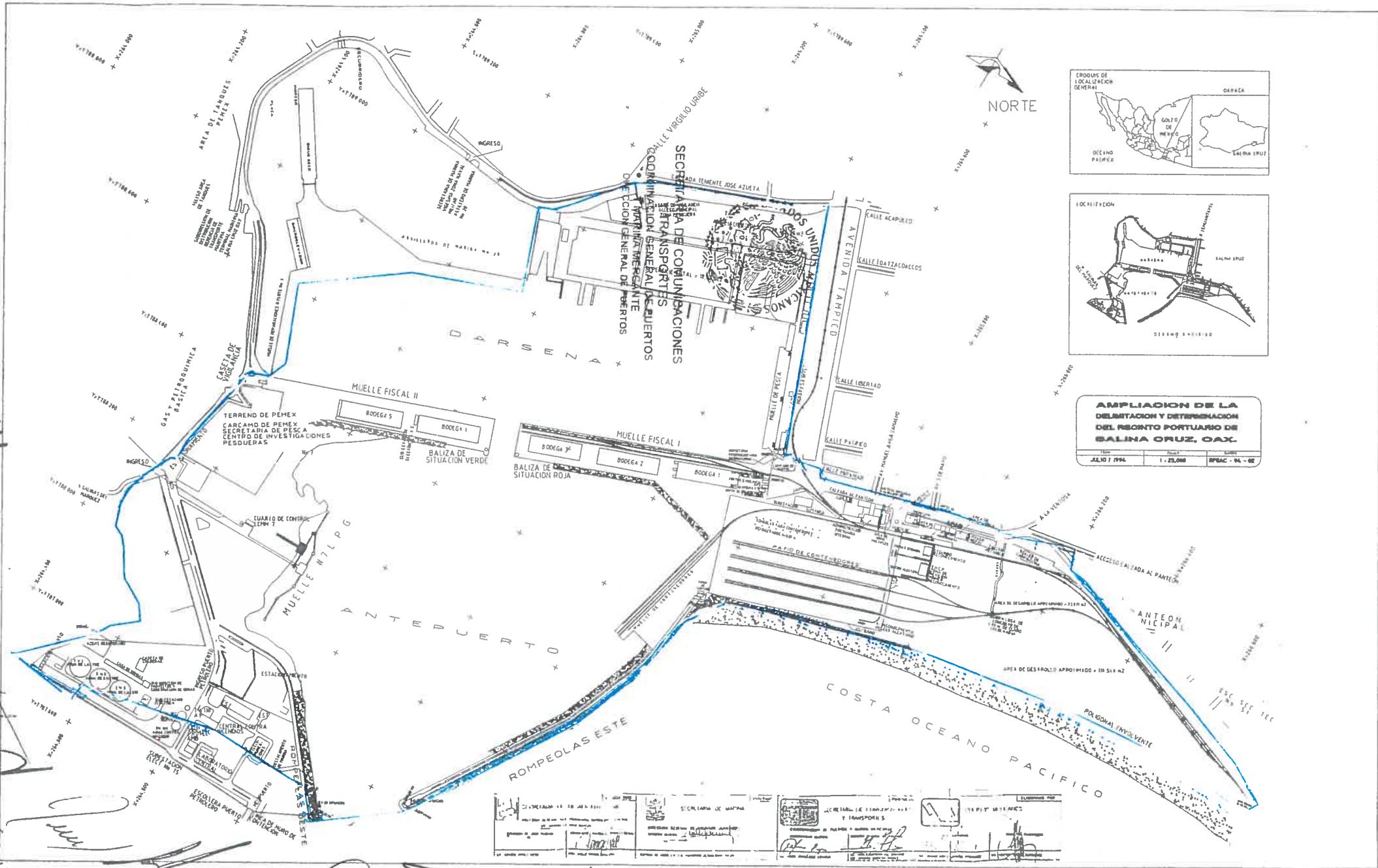
El C. Lic Alejandro Hernández Cervantes
Director General de Puertos, certifica que las
presentes copias fotostáticas que constan de
168 fojas útiles son copia fiel del original. Lo
anterior con fundamento en lo dispuesto en el
artículo 27 fracción XIII del Reglamento
Interior de la Secretaría de Comunicaciones y
Transportes.

México, D.F., a 26 de Septiembre de 2014

ANEXO I

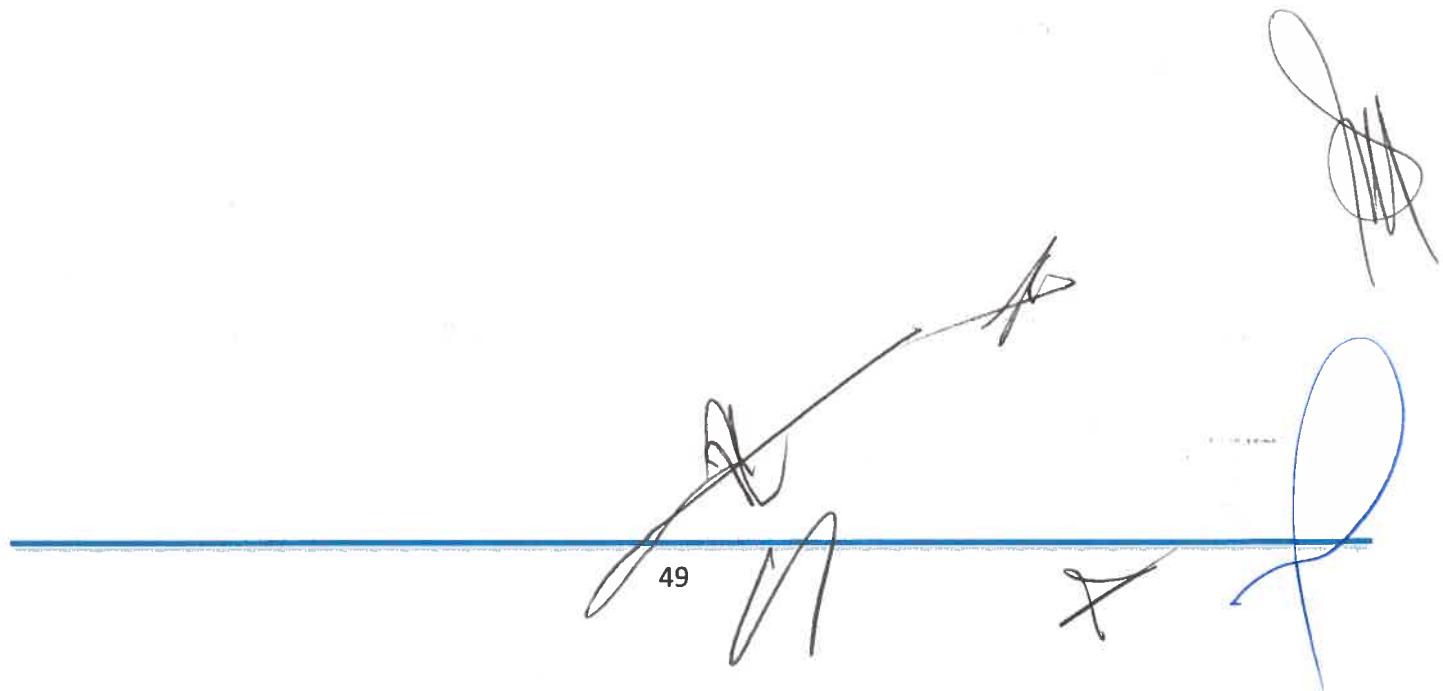
PLANO DEL RECINTO PORTUARIO DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.





ANEXO II

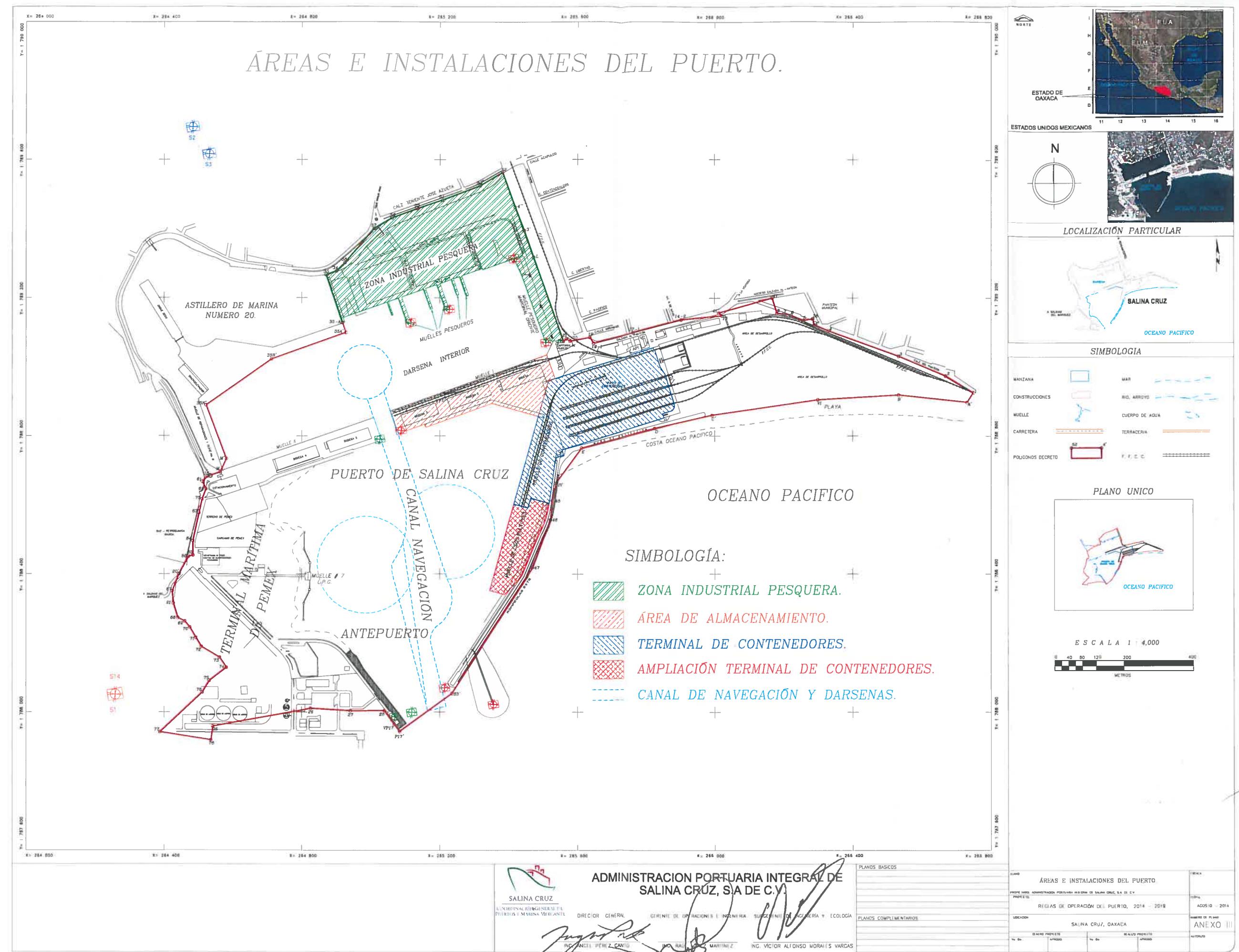
LÍMITES DEL PUERTO



ANEXO III

ÁREAS E INSTALACIONES DEL PUERTO

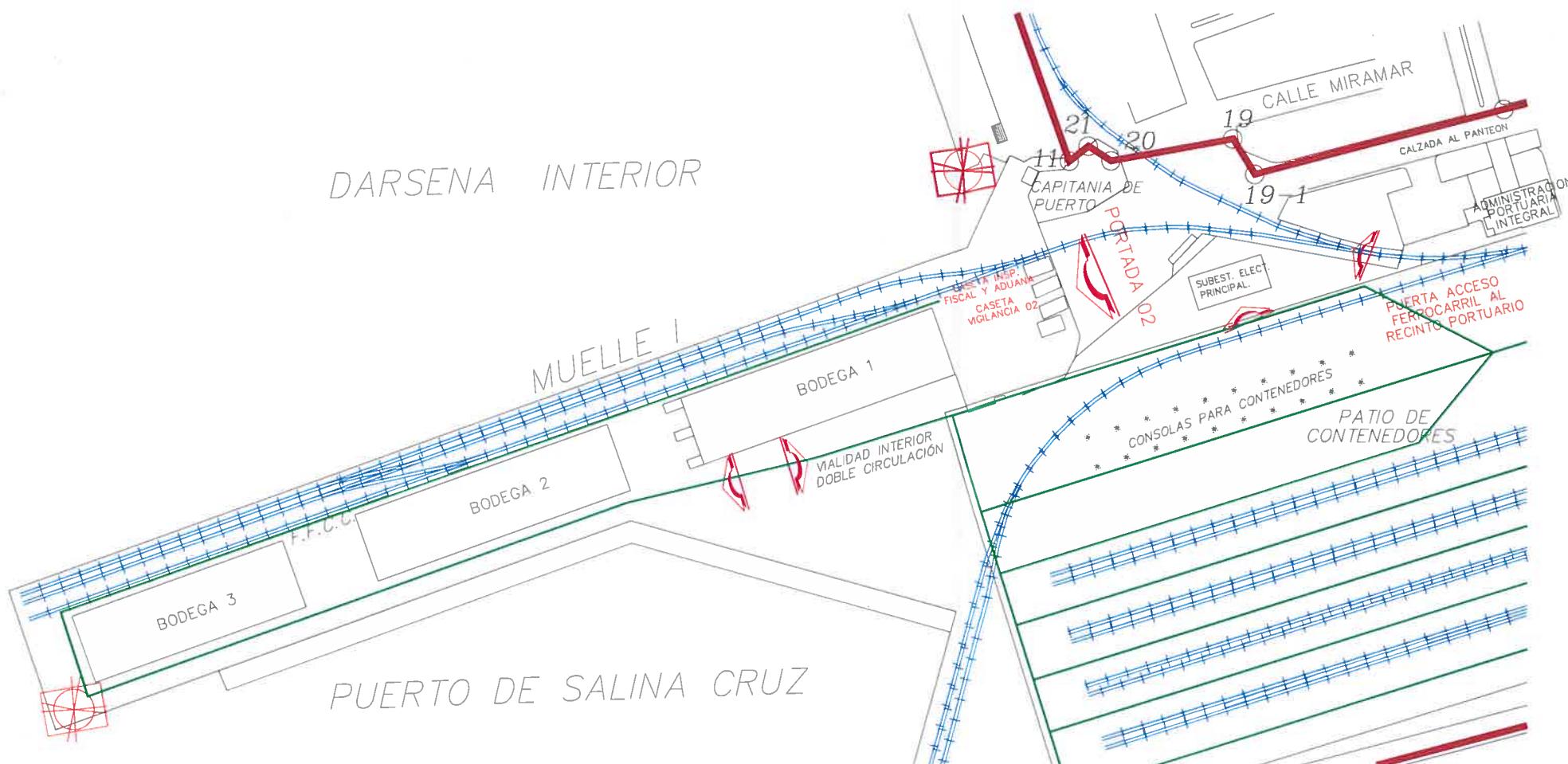
ÁREAS E INSTALACIONES DEL PUERTO.



ANEXO IV

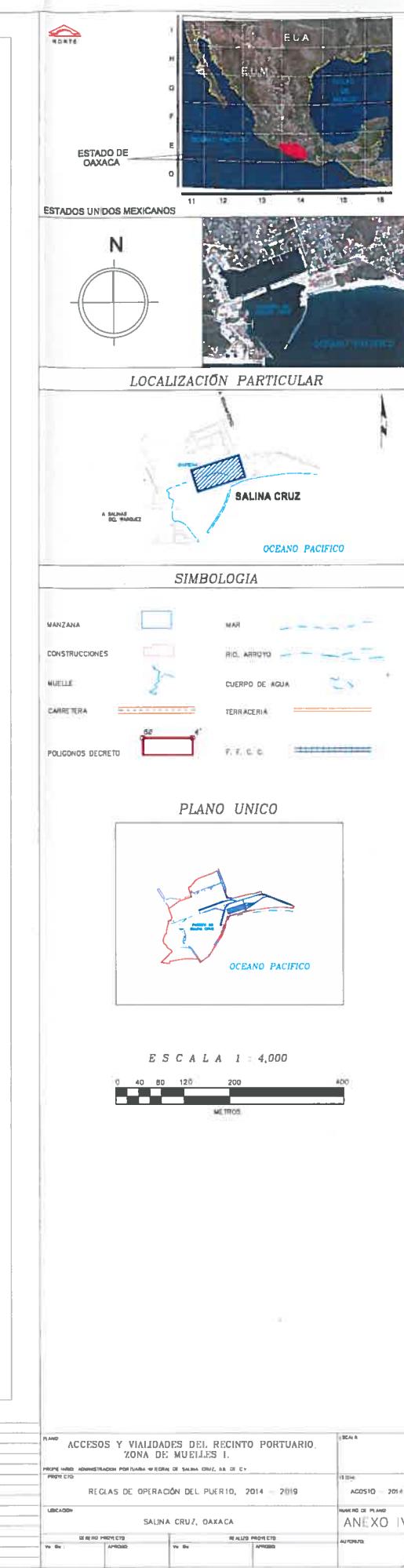
ACCESOS Y VIALIDADES DEL RECINTO PORTUARIO

ACCESOS Y VIALIDADES DEL PUERTO – MUELLE I.

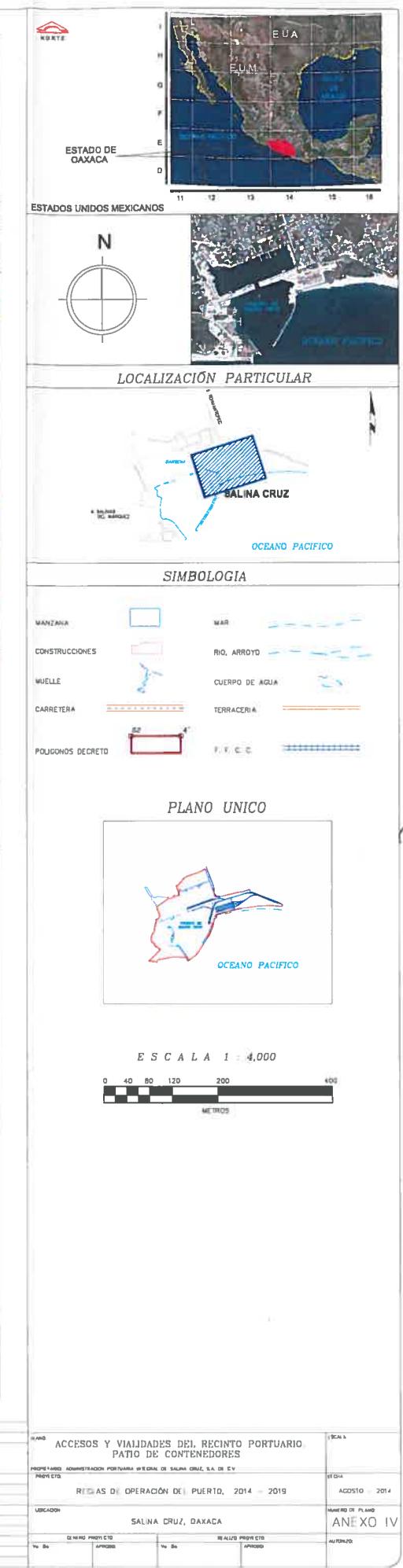
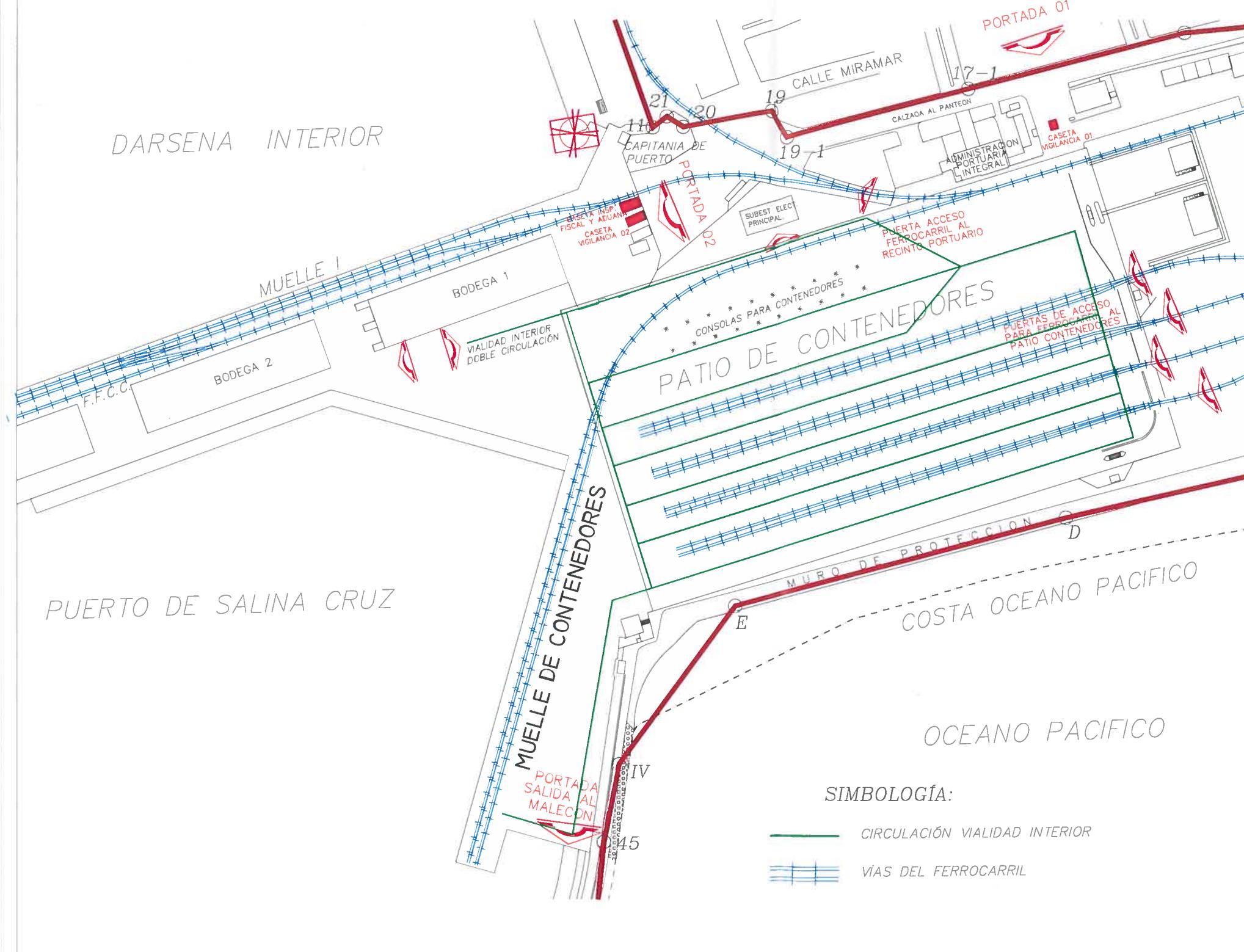


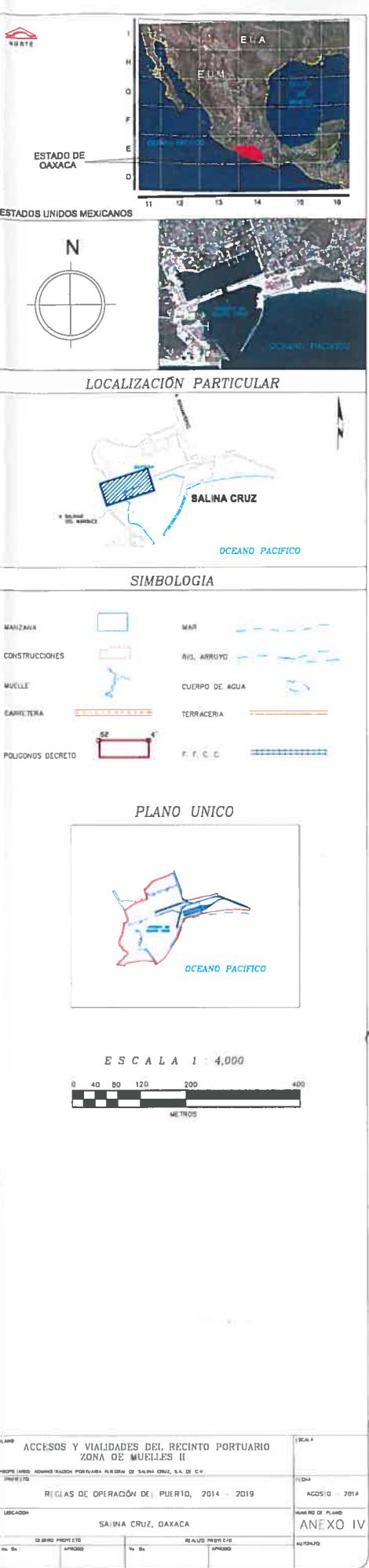
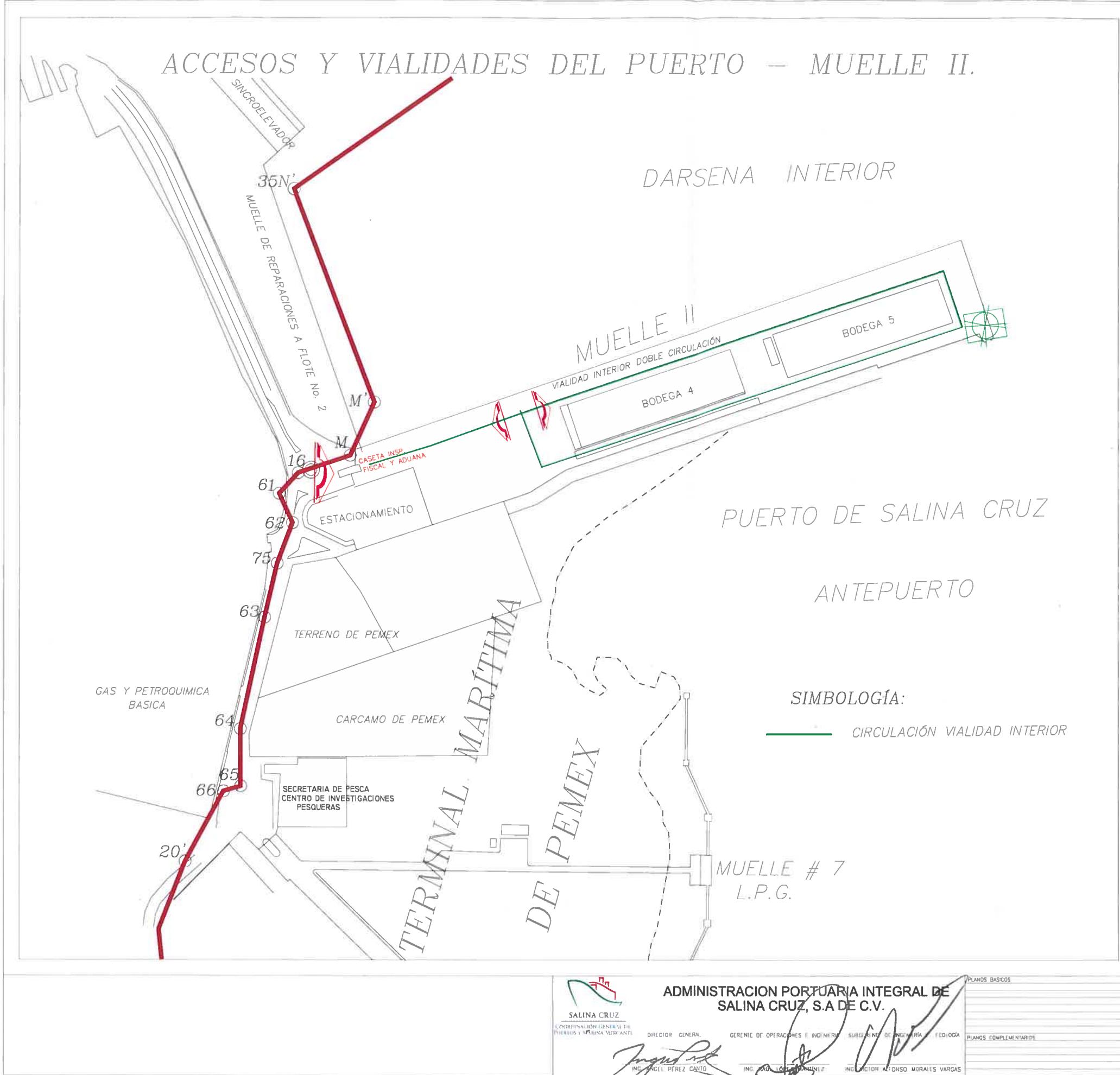
SIMBOLOGÍA:

- CIRCULACIÓN VIALIDAD INTERIOR
- VÍAS DEL FERROCARRIL

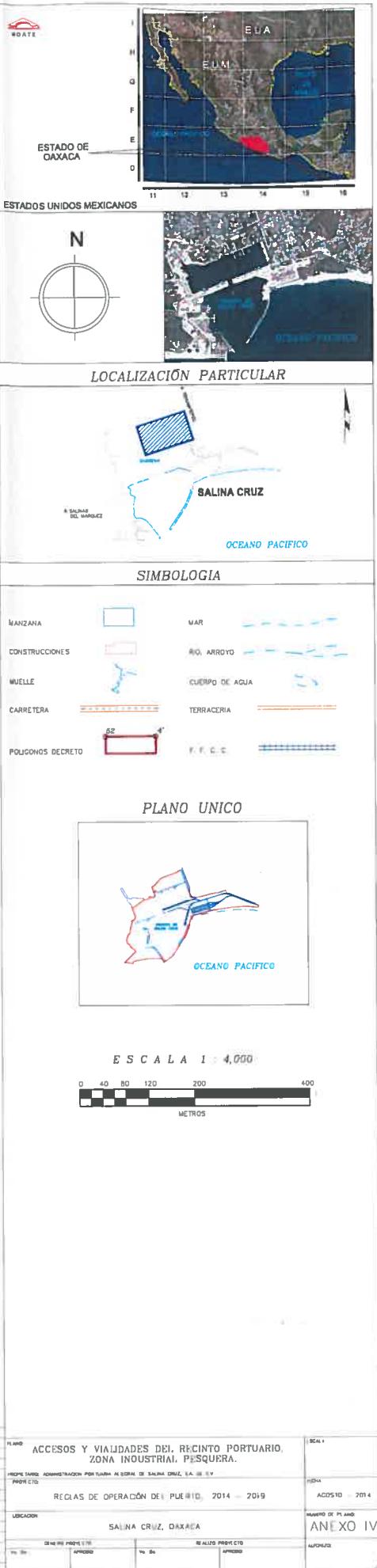
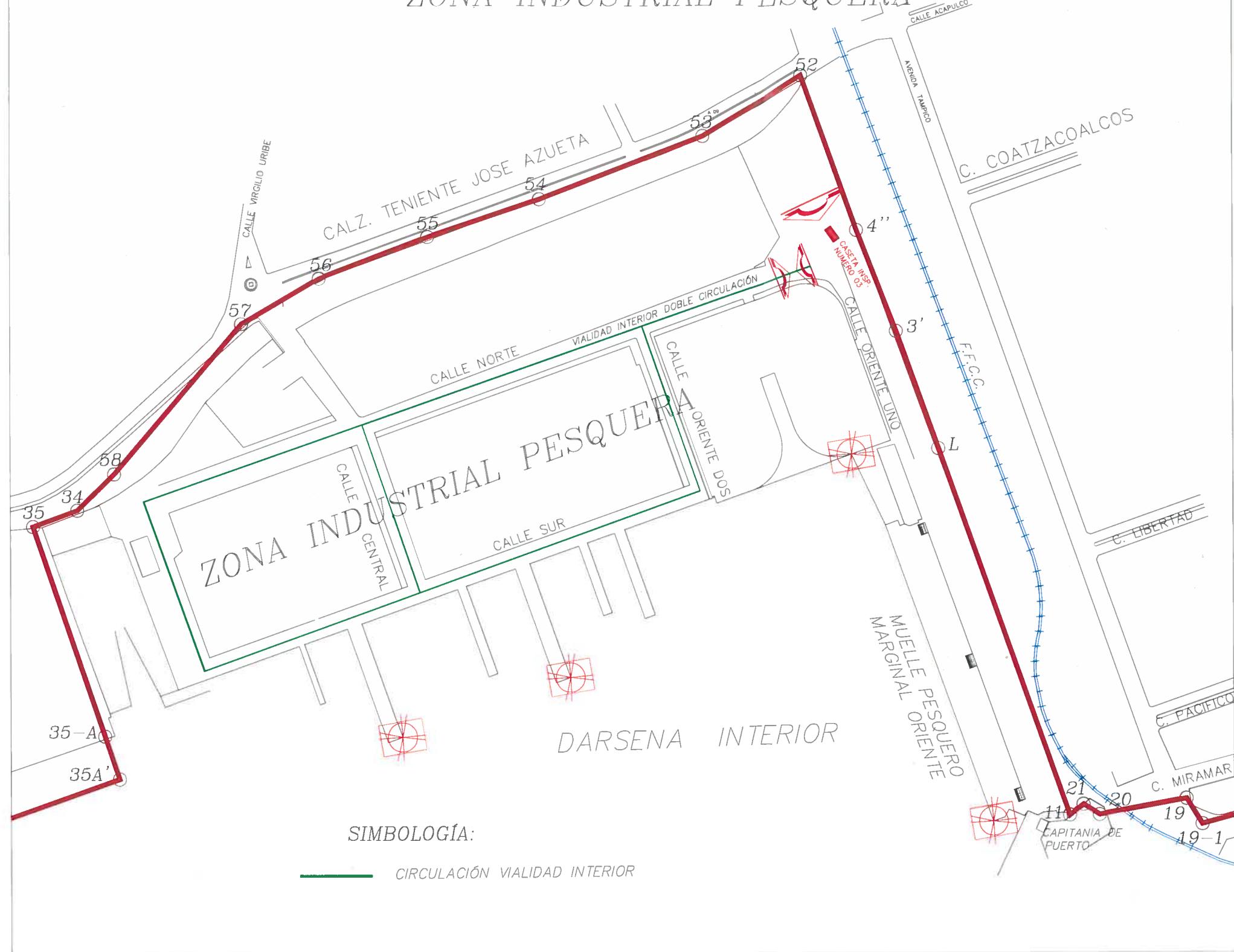


ACCESOS Y VIALIDADES DEL PUERTO – PATIO DE CONTENEDORES.





ACCESOS Y VIALIDADES DEL PUERTO ZONA INDUSTRIAL PESQUERA



ANEXO V

REGLAMENTO INTERNO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.

REGLAMENTO INTERNO DEL COMITE DE OPERACION DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.

CAPÍTULO I DEL COMITE Y SUS FUNCIONES

Las presentes reglas tienen por objeto regular la Administración, funcionamiento, construcción, aprovechamiento, operación y explotación de obras, así como la prestación de servicios portuarios, que se desarrollen en el Puerto de Salina Cruz, Oax., en los términos de los artículos 40, fracción VII de la Ley de Puertos, 81 y 82 del Reglamento de dicha Ley. Son de observancia obligatoria para la Administración, Operadores, Prestadores de Servicios, así como los Usuarios del Puerto, y contemplan la legislación y normatividad vigente que se aplica a los Puertos, como son de manera enunciativa más no limitativa los siguientes preceptos legales:

- Ley de Puertos y su Reglamento.
- Ley Aduanera y su Reglamento.
- Reglas de Carácter General en Materia de Comercio Exterior.
- Ley Federal del Trabajo.

ARTÍCULO 1

El Comité de Operación del Puerto, constituido mediante reunión de fecha 14 de septiembre de 1994 y actualizado de fecha 7 de Abril de 2014, según consta en acta que, como APÉNDICE A, forma parte del presente anexo, es un órgano de asesoría y consulta en materia portuaria y tiene por objeto emitir recomendaciones relacionadas con:

- I. El funcionamiento, operación y horario del Puerto;
- II. El programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones;
- III. La asignación de áreas, terminales y contratos que celebre la Administración, con Operadores, Prestadores de Servicios y demás Usuarios del Puerto;
- IV. La asignación de posiciones de atraque;
- V. Los precios y tarifas;
- VI. Los conflictos entre la Administración, los Usuarios, Los Operadores y Prestadores de Servicios en el Puerto;
- VII. Las quejas de los Usuarios;
- VIII. La coordinación que debe darse en el Puerto para su eficiente funcionamiento, y

ARTÍCULO 2

El Comité de Operación quedará integrado por los siguientes miembros permanentes:

- I. La Administración;
- II. La Capitanía;
- III. El administrador de la aduana marítima;
- IV. El representante en el Puerto de la Secretaría de Gobernación;
- V. El representante en el Puerto de la Secretaría de Marina;
- VI. El representante en el Puerto de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación;
- VII. El representante en el Puerto de la Secretaría de Medio Ambiente y, Recursos Naturales;
- VIII. El representante en el Puerto de la Secretaría de Salud;

- IX. El representante en el Puerto de la Secretaría de Turismo;
- X. El representante en el Puerto de Petróleos Mexicanos;
- XI. Un representante de los Operadores;
- XII. Un representante de los Prestadores de Servicios;
- XIII. Un representante de los Usuarios
- XIV. Un representante de los Pilotos de Puerto;
- XV. Un representante de los Agentes Aduanales;
- XVI. Un representante de los Agentes navieros;
- XVII. Un representante de la Industria Pesquera Privada.

ARTÍCULO 3

El Comité de Operación, será presidido por la Administración.

Los miembros permanentes tendrán la calidad de miembros propietarios y con excepción de lo establecido en el párrafo anterior, designarán a un suplente quien actuará con las mismas atribuciones, cuando asistan a las reuniones del Comité en representación de los miembros propietarios.

ARTÍCULO 4

Corresponderá al Comité de Operación:

- I. Elaborar estudios de materia portuaria y proponer lineamientos que coadyuven al buen funcionamiento, uso, aprovechamiento, operación y explotación de las áreas e instalaciones del Puerto y a la adecuada prestación de los servicios portuarios, así como sugerir procedimiento de coordinación e información entre Autoridades, Operadores, Prestadores de Servicios y Usuarios para los mismos efectos;
- II. Proponer lineamientos que contribuyan a que la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice la Administración, se ajuste al Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto vigente, y responda a las necesidades operacionales del Puerto en el corto y mediano plazo;
- III. Opinar y sugerir modificaciones al Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto vigente, y a las Reglas de Operación;
- IV. Realizar estudios y consultas y emitir opinión sobre los precios y tarifas de los servicios portuarios, así como sus modificaciones;
- V. Solicitar a los Prestadores de Servicios en el Puerto, información y estadísticas sobre tráfico marítimo y manejo de carga y proponer medidas y programas de promoción del Puerto, así como de servicios de seguridad y vigilancia y prevención de accidentes;
- VI. Recibir de la Capitanía y de la Administración, información sobre el cumplimiento del programa de protección civil del Puerto y recomendar las acciones específicas de difusión, integración de brigadas, disposición de zonas de seguridad, de equipo y elementos para casos de emergencias y de realización de simulacros, así como la forma y términos en que aquellas habrán de rendir al propio comité la citada información.
- VII. Conocer de los conflictos y quejas entre la Administración, los Operadores, Prestadores de Servicios y Usuarios en el Puerto y proponer medidas de solución;
- VIII. Proponer lineamientos relacionados con el programa de adquisición y mantenimiento de maquinaria y equipo de los Prestadores de Servicios;
- IX. Establecer los subcomités y los grupos de trabajo que estimen pertinentes;
- X. Aprobar el nombramiento del secretario técnico que proponga el presidente del comité; y
- XI. Las demás que le otorgue el presente reglamento interno y las leyes y reglamentos aplicables.

CAPÍTULO II DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ

ARTÍCULO 5

Corresponde al presidente del comité:

- I. Representar al comité y presidir las sesiones;
- II. Proponer al comité el nombramiento del secretario técnico;
- III. Convocar por conducto del secretario técnico a sesiones ordinarias y extraordinarias;
- IV. Dirigir los debates en las sesiones del comité, someter a votación los asuntos de las sesiones y autorizar las actas de las mismas;
- V. Turnar a los subcomités los asuntos de la competencia de éstos, por conducto del secretario técnico;
- VI. Presentar a la consideración del comité el proyecto del programa anual de actividades;
- VII. Emitir voto de calidad para el caso de empate en las votaciones; excepto cuando sea parte interesada, en cuyo caso decidirá el miembro propietario que represente a la autoridad que regule la materia que se trate;
y
- VIII. Las demás que expresamente le asigne el presente reglamento o el comité.

CAPÍTULO III DEL SECRETARIO TÉCNICO DEL COMITÉ

ARTÍCULO 6

El comité contará con un secretario técnico que tendrá las siguientes funciones:

- I. Recabar la información y establecer los sistemas necesarios para la elaboración del anteproyecto anual de actividades;
- II. Elaborar el anteproyecto del programa anual de actividades;
- III. Preparar los proyectos de recomendación de las consultas que se formulen al comité, para someterlas a su consideración;
- IV. Integrar los estudios que realicen los subcomités y grupos de trabajo; y
- V. Las demás que le encomiende la comisión.

ARTÍCULO 7

Para el debido cumplimiento de las funciones encomendadas al secretario técnico, éste deberá:

- I. Convocar a los miembros del comité a petición del presidente, a las sesiones ordinarias y extraordinarias y elaborar el proyecto del la orden del día, para cada sesión;
- II. Asistir a las sesiones y fungir como secretario de las mismas, levantando el acta respectiva;
- III. Presentar a la consideración del presidente, el anteproyecto del programa anual de actividades, así como las proposiciones específicas relacionadas con éste;
- IV. Someter al acuerdo del presidente del comité, el despacho de los asuntos de su competencia y desempeñar las funciones que éste le encomiende;
- V. Informar sobre el cumplimiento de los acuerdos tomados por el comité;
- VI. Turnar a los subcomités, los asuntos que les hayan sido asignados;
- VII. Registrar los acuerdos del comité y expedir copias de los documentos del archivo del comité, cuando se le soliciten y proceda;
- VIII. Dar cuenta al presidente y al comité de la correspondencia recibida y acordar con el presidente el despacho de la misma;
- IX. Coordinar el despacho de los asuntos que correspondan al secretario técnico;
- X. Mantener actualizado el directorio y domicilios de los miembros del comité; y
- XI. Las demás que le otorgue el presidente del comité.

CAPITULO IV DE LAS SESIONES

ARTÍCULO 8

El comité celebrará por lo menos una sesión mensual ordinaria y las extraordinarias a que sean convocados sus miembros.

ARTÍCULO 9

Para el desahogo de los puntos de la orden del día, el comité podrá invitar a las sesiones a los representantes de otras dependencias y entidades, así como, de los sectores social y privado, quienes asistirán con voz pero sin voto.

ARTICULO 10

Se considerará que existe quórum, cuando asista el presidente del comité o, en su defecto, la Capitanía y 8 más de sus miembros. En caso de que no pudiese llevarse a cabo la reunión ordinaria por falta de quórum, el presidente citará a una sesión extraordinaria en otra fecha, la que realizará con los miembros presentes, al igual que las demás sesiones extraordinarias.

ARTÍCULO 11

Las sesiones ordinarias y extraordinarias, se convocarán mediante comunicación que se gire y entregue a los miembros en sus domicilios, con tres y dos días hábiles de anticipación respectivamente.

ARTÍCULO 12

Para todas las resoluciones que se adopten en el seno del comité deberá fijarse un plazo para su instrumentación y cumplimiento; una vez concluido éste, el presidente informará al comité de los resultados obtenidos.

Es obligación del presidente del comité que las recomendaciones que hubiere formulado y no sean atendidas en debida forma, se remitan a la Secretaría a fin de que ésta resuelva lo conducente.

CAPÍTULO V DE LAS OBLIGACIONES Y ATRIBUCIONES DE LOS MIEMBROS DEL COMITÉ

ARTÍCULO 13

Son obligaciones y atribuciones de los miembros del comité:

- I. Asistir a las sesiones;
- II. Proponer al presidente, los asuntos que deban tratarse en las sesiones ordinarias del comité;
- III. Intervenir en las discusiones del comité;
- IV. Emitir su voto respecto a los asuntos tratados en las sesiones;
- V. Designar a petición del comité, el personal capacitado para la integración de los subcomités y grupos de trabajo;
- VI. Proponer al presidente asuntos específicos para la celebración de sesiones del comité; y
- VII. Designar a su suplente, en los términos del artículo 3 del presente anexo.

CAPÍTULO VI DE LOS SUBCOMITÉS Y GRUPOS DE TRABAJO

ARTÍCULO 14

El comité, para la atención de los asuntos de su competencia, podrá crear los subcomités y grupos de trabajo que estime necesarios.

ARTÍCULO 15

En el acuerdo del comité que establezca la relación de los subcomités o grupos de trabajo, deberá señalarse expresamente el asunto o asuntos a cuyo estudio y solución deberán avocarse, así como los responsables de su coordinación y los lineamientos para su adecuado funcionamiento.

ARTÍCULO 16

Los subcomités y los grupos de trabajo se integrarán con los elementos que se consideren pertinentes para el despacho de los asuntos de su competencia. Se hará del conocimiento del comité el nombre de sus integrantes y el del coordinador respectivo.

ARTÍCULO 17

Los subcomités y los grupos de trabajo deberán presentar al comité el programa de actividades respecto de los estudios que se les encomienden, así como el informe del avance de los mismos, y en su oportunidad las ponencias y estudios realizados, para su discusión y aprobación.

Cuando un estudio se encomiende a más de un subcomité o grupo de trabajo, los que intervengan presentarán una ponencia en forma conjunta.

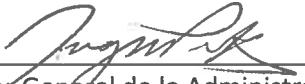
CAPÍTULO VII DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 18

Los cargos de los miembros propietarios y suplentes serán de carácter honorario.

Los recursos humanos y materiales que se requieran para el desempeño de las actividades encomendadas al comité, serán con cargo a la Administración.

Presidente del Comité


Director General de la Administración
Ing. Ángel Pérez Cantú.

Secretario Técnico


Gerente de Operaciones e Ingeniería
Ing. Raúl López Martínez.

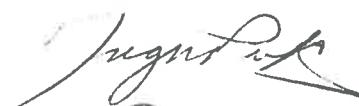
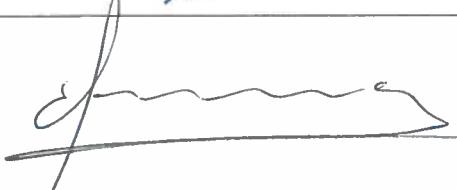
APÉNDICE A

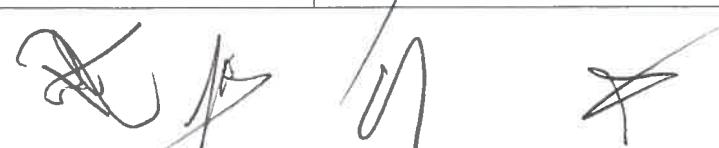
ACTUALIZACIÓN DEL ACTA QUE ESTABLECE LA FORMACIÓN DEL COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.

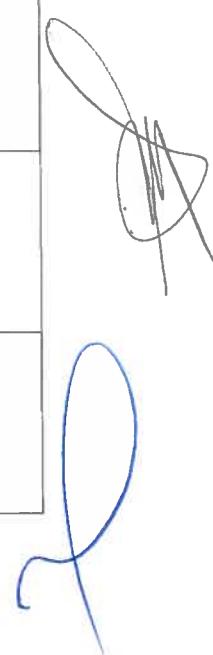
ACTUALIZACIÓN DEL ACTA QUE ESTABLECE LA FORMACIÓN DEL COMITÉ DE OPERACIÓN DEL
PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.

En la Ciudad y Puerto de Salina Cruz, Oax., siendo las doce horas del día siete del mes de abril de 2014, en el local que ocupa la sala de juntas principal de la Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, Oax., sita en el interior del recinto fiscal, Col. Cantarranas, se reunieron los servidores públicos de la Capitanía de Puerto; Administración Portuaria Integral; Capitanía de Puerto, Aduana; Instituto Nacional de Migración; Secretaría de Marina; Presidencia Municipal; Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación; Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales; Secretaría de Salud; Secretaría de Turismo; Petróleos Mexicanos; Procuraduría General de la República, Representantes del Sector Pesquero, Pilotos de Puerto, Agentes Aduanales y Navieros, Sindicato de Estibadores CROM; con el objeto de actualizar el acta que establece la formación del Comité de Operación del Puerto, lo anterior con fundamento en los Artículos 57 y 58 de la Ley de Puertos. Queda sin efecto el Acta de formación del Comité de Operación del Puerto de Salina Cruz, Oax., de fecha 19 de marzo del 2003.

Por lo tanto, se procederá a la integración del Comité de Operación por los siguientes miembros permanentes:

PROPIETARIO	FIRMA
Ing. Ángel Pérez Cantú Director General de Administración Portuaria de Salina Cruz	
Cap. Alt. Delfino Cruz Santos Capitán de Puerto de Salina Cruz	
Lic. Francisco Javier Castellanos Arredondo Administrador General de la Aduana Marítima de Salina Cruz.	
Ing. Ruffo Eder Soriano González Delegado Local del INM en Salina Cruz	
Lic. Rosa Nidia Villalobos González Presidenta Municipal	





Vicealmirante C.G. DEM. Germán Ruiz Martínez
Comandante de la Décima Zona Naval Militar
de la Armada de México

Ing. Ramón Velásquez Hernández
Subdelegado de CONAPESCA de SAGARPA

Lic. Rey David Meléndez Ordaz
Coordinador Regional de la Oficina de la
SEMARNAT del Istmo de Teh.

Dr. Pedro Mijangos Montero
Director del Centro de Salud.

Ing. Óscar Reyes Estrada
Regidor de Desarrollo Industrial y Portuario

Cap. Alt. Jorge Alberto Rivera Mar
E.D. Superintendencia General de
Transportación Marítima Z.P.S. de Pemex
Refinación

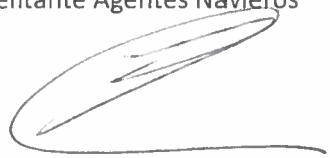
Lic. Marina Fuentes Ramos
Gerente de Puerto
Grupo Boluda

Cap. Arnulfo Orona Vicencio
Representante Pilotos de Puerto

C. Tomás Baz Mijangos
Representante Agentes Aduanales



Lic. Mario Ramón Cisneros Lazarillo
Representante Agentes Navieros

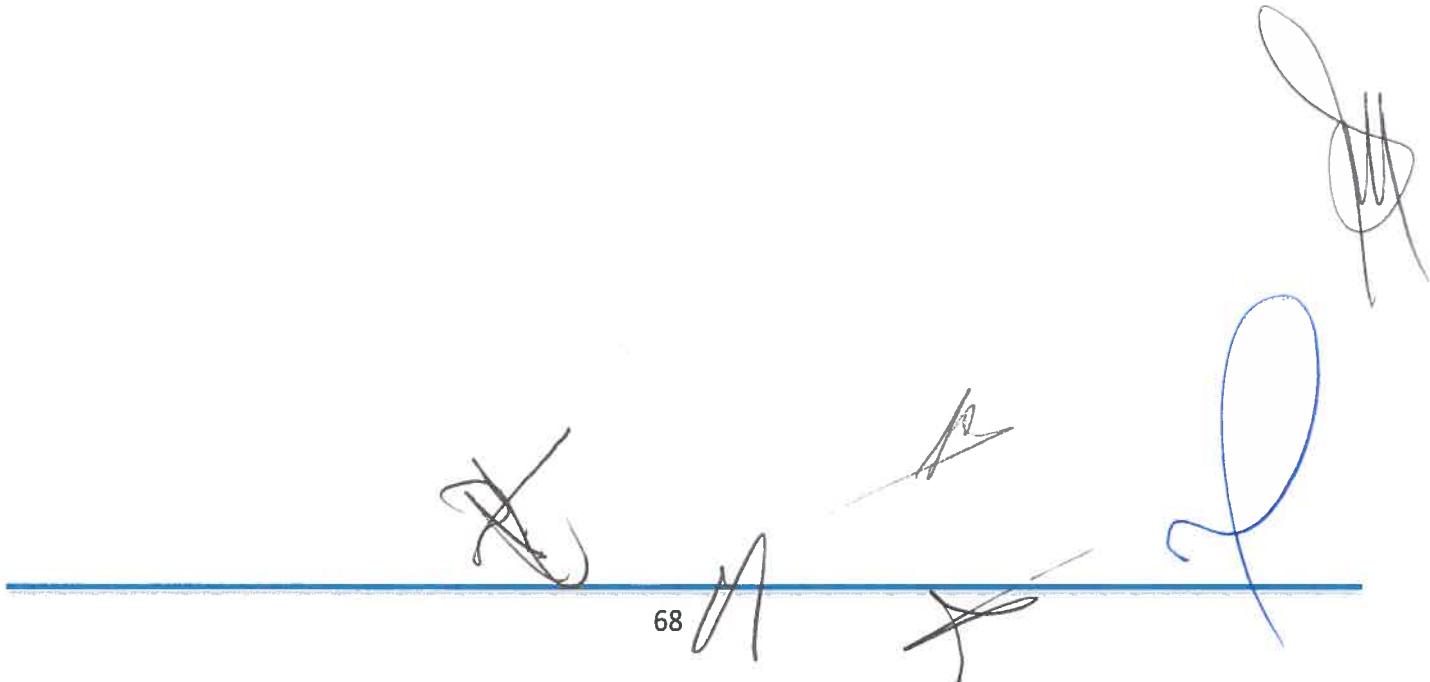


No habiendo más asuntos que tratar, se cierra la presente siendo las catorce horas del día diecinueve de marzo de 2014, para su constancia, firmando al margen y al calce los que en ella intervinieron. DAMOS FE.

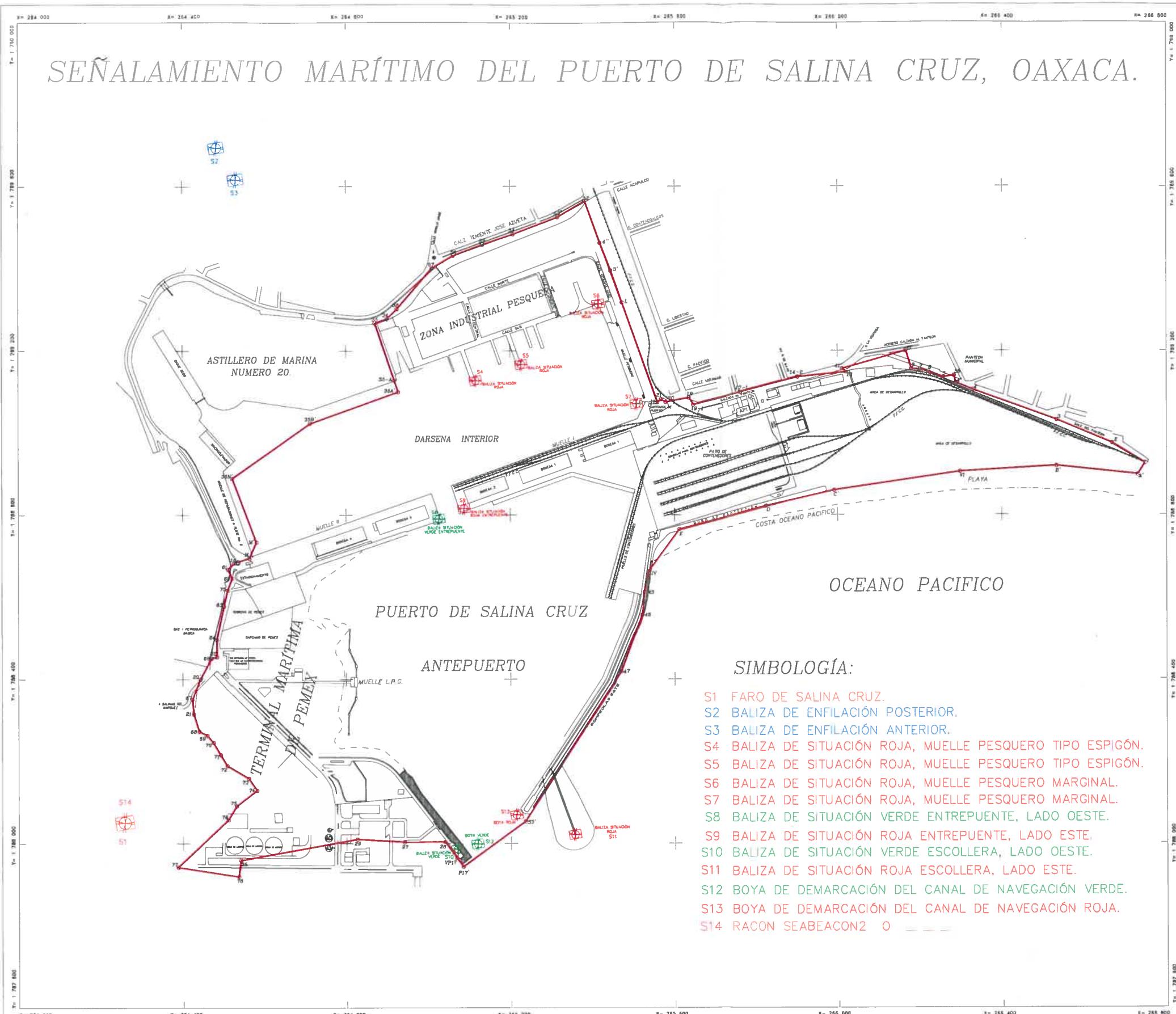


ANEXO VI

SEÑALAMIENTO MARÍTIMO



SEÑALAMIENTO MARÍTIMO DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAXACA.



SIMBOLOGÍA:

- S1 FARO DE SALINA CRUZ.
- S2 BALIZA DE ENFILACIÓN POSTERIOR.
- S3 BALIZA DE ENFILACIÓN ANTERIOR.
- S4 BALIZA DE SITUACIÓN ROJA, MUELLE PESQUERO TIPO ESPIGÓN.
- S5 BALIZA DE SITUACIÓN ROJA, MUELLE PESQUERO TIPO ESPIGÓN.
- S6 BALIZA DE SITUACIÓN ROJA, MUELLE PESQUERO MARGINAL.
- S7 BALIZA DE SITUACIÓN ROJA, MUELLE PESQUERO MARGINAL.
- S8 BALIZA DE SITUACIÓN VERDE ENTREPUNTE, LADO OESTE.
- S9 BALIZA DE SITUACIÓN ROJA ENTREPUNTE, LADO ESTE.
- S10 BOYA DE SITUACIÓN VERDE ESCOLLERA, LADO OESTE.
- S11 BOYA DE SITUACIÓN ROJA ESCOLLERA, LADO ESTE.
- S12 BOYA DE DEMARCACIÓN DEL CANAL DE NAVEGACIÓN VERDE.
- S13 BOYA DE DEMARCACIÓN DEL CANAL DE NAVEGACIÓN ROJA.
- S14 RACON SEABEACON2 O == =

ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL DE
SALINA CRUZ, S.A DE C.V.

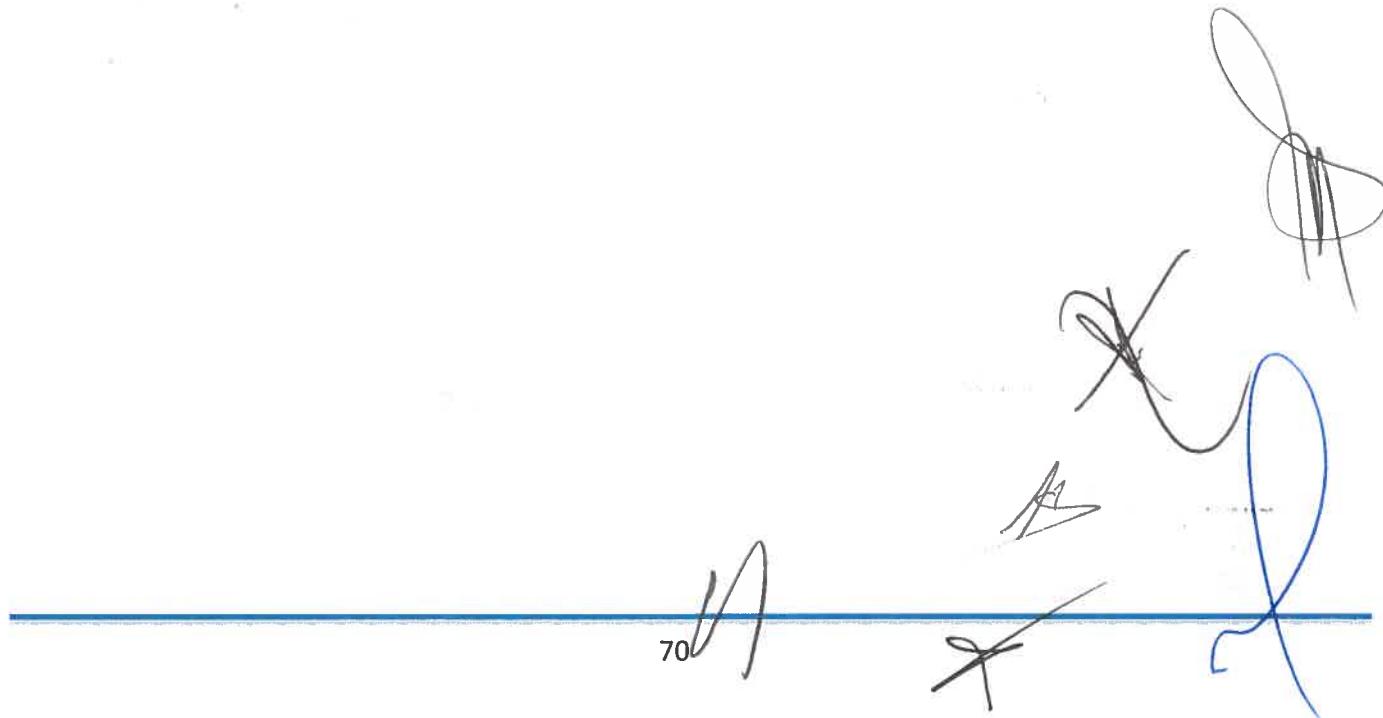


DIRECTOR GENERAL: ING. ANGEL PEREZ CANTO
DIRECCIÓN DE OPERACIONES: ING. RUBEN ALBERTO MARTINEZ
DIRECCIÓN DE INGENIERIA: ING. VICTOR ALFONSO MORALES VARGAS
SUBDIRECCIÓN DE MONITOREO: ECOLOGÍA
PLANOS COMPLEMENTARIOS

PLANO BÁSICO		CÓDIGO	
PROPIETARIO: ADMINISTRADOR PORTUARIO MUNICIPAL DE SALINA CRUZ, S.A DE C.V.	SEÑALAMIENTO MARÍTIMO DEL PUERTO	PROYECTO: REGLAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO, 2014 - 2019	AGOS ID - 2014
FECHA: 01/01/2014	VERSIÓN: 1.0	FECHA: 01/01/2014	VERSIÓN: 1.0
DIRECCIÓN: SALINA CRUZ, OAXACA		DIRECCIÓN: SALINA CRUZ, OAXACA	
CLASIFICACIÓN: PRELIMINAR	APRUEBO:	REALIZÓ: PREPARES	APRUEBO:
APRUEBO:	APRUEBO:	REALIZÓ: PREPARES	APRUEBO:
ANEXO VI			

ANEXO VII

PROGRAMA DE PROTECCIÓN CIVIL DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.



PROGRAMA DE PROTECCIÓN CIVIL DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1.

El Programa de Protección Civil del Puerto, en lo sucesivo el programa, tiene por objeto proteger y conservar en el Puerto a las personas así como a sus bienes ante la eventualidad de un desastre, mediante el establecimiento de medidas y acciones emprendidas por todas las autoridades, asociaciones y voluntarios del Puerto; que permitan:

- I. Afirmar el sentido social y la función pública de la protección civil;
- II. Crear una conciencia y una cultura de protección y autoprotección; y
- III. Establecer un nuevo orden en el Puerto, de integración y participación de los sectores público, social y privado, en el ámbito de la protección civil.

ARTÍCULO 2.

El programa es de carácter permanente y obligatorio para las dependencias con oficinas en el Puerto, la Administración, los Operadores, Prestadores de Servicios, Usuarios, navieros, agentes navieros y aduanales, transportistas, y en general, para las personas físicas y morales que intervengan en las actividades portuarias.

ARTÍCULO 3.

Además de los términos que se precisan en las Reglas de Operación del Puerto, para los efectos del programa, se entenderá por:

- I. Unidad de Protección: La unidad interna de protección civil del Puerto, creada el 24 de enero de 1995 mediante acta de la misma fecha y su última actualización el 07 de abril de 2014, que aparece al final del presente anexo como APÉNDICE B.
- II. Zonas de seguridad: Las áreas del Puerto a que se refiere el artículo 15 del presente y que se delimitan en el croquis que aparece al final de este anexo como APÉNDICE C, destinadas para la seguridad de las personas en casos de evacuación; y
- III. Cuerpos de seguridad: Los recursos humanos y técnicos de los cuerpos de vigilancia y seguridad, tanto de la Capitanía, la Administración (OPIP y Vigilancia Privada), CUMAR y a la Subadministración de Vigilancia y Control de la Aduana.

ARTÍCULO 4.

La unidad de protección, es la encargada de establecer, operar y administrar el programa, y tiene como objetivos específicos los siguientes:

- I. Identificar los recursos humanos, materiales y tecnológicos con que se cuenta y, a partir de dicha identificación, clasificarlos de tal manera, que se cuente con una base de datos que permita su fácil ubicación y localización en cualquier momento;
- II. Identificar los riesgos a que está expuesto el Puerto y cada instalación (análisis de riesgos), conformando catálogos de posibles incidencias por zona, de acuerdo con el entorno y factores que

puedan afectarlos directamente;

- III. Definir las políticas y normas de seguridad en cada una de las zonas e instalaciones, de acuerdo con las características y circunstancias a las que se sujete el uso y operación de las mismas;
- IV. Diseñar los procedimientos de prevención, respuesta y retorno a la normalidad, especificados por tipo de riesgo a los que se encuentran expuestas las personas y las instalaciones;
- V. Capacitar periódicamente a los elementos que intervienen en la organización a efecto de que apliquen correctamente los procedimientos respectivos;
- VI. Difundir en forma permanente las medidas de seguridad básicas en cada instalación al personal que labore en las mismas;
- VII. Promover la instalación y uso oportuno de alarmas de alta sonoridad en el Puerto y realizar ejercicios y simulacros a efecto de que los elementos que conforman las brigadas, apliquen cada vez con mayor precisión los procedimientos y acciones programadas por tipo de emergencias; así mismo, para que el personal de los diferentes centros de trabajo reaccione adecuadamente y se reduzcan significativamente los riesgos inherentes;
- VIII. Desarrollar un sistema de información en materia de protección civil que permita contar con información inmediata de los procedimientos y mecanismos de actuación para cada tipo de emergencia;
- IX. Instalar en sitios estratégicos y visibles de los centros de trabajo, planos del conjunto en los que se identifiquen la distribución de las áreas, acceso, salidas de emergencia, rutas de evacuación y localización del equipo de combate a siniestros; y
- X. Instrumentar un subprograma de mantenimiento preventivo y correctivo de las instalaciones eléctricas, hidrosanitarias y aire acondicionado, entre otras; incluyendo la detección de necesidades adicionales de cada zona y centro de trabajo, con el objeto de prevenir situaciones de emergencia.

ARTÍCULO 5.

Para el cumplimiento de los objetivos a que se refiere el artículo anterior, la estructura organizacional de la unidad de protección comprende:

- I. La Coordinación General a cargo de la Capitanía;
- II. El Secretario Técnico a cargo de la Administración;
- III. El Coordinador Operativo a cargo del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria;
- IV. El Staff Técnico, integrado por un representante de cada una de las estructuras de la unidad de protección, así como de:
 - a) Los Operadores, y
 - b) Los Prestadores de Servicios.

- V. Jefes de brigada, nombrados por la unidad de protección a propuesta del coordinador operativo;
- VI. Brigadas, seleccionadas en los términos del artículo 13 del presente documento.

CAPÍTULO II FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES DE LA UNIDAD DE PROTECCIÓN

ARTÍCULO 6.

Son funciones del coordinador general:

- I. Difundir, vigilar y supervisar el debido cumplimiento de las acciones que contempla el programa, así como el de los objetivos de la unidad de protección, e informar de ello al comité de operación en los términos y con la periodicidad que éste recomiende;
- II. Mantener y operar el programa y dirigir los trabajos que en materia de protección civil se desarrolle en el Puerto;
- III. Disponer de los cuerpos de seguridad y coordinar la ejecución de los trabajos que se requieran para atender y mitigar una posible eventualidad que pudiera poner en riesgo la seguridad del personal de los centros de trabajo y de las personas que se encuentren en las zonas portuarias, así como la de sus bienes;
- IV. Garantizar, en caso de que ocurra una contingencia, el aprovisionamiento de los recursos humanos, materiales y tecnológicos con que se cuente, de manera rápida y oportuna, a efecto de atenderla eficientemente;
- V. Definir los apoyos que el Puerto se encuentra en posibilidad de otorgar al Sistema Nacional de Protección Civil o, en su caso, a aquella organización que lo solicite como consecuencia de una contingencia en el entorno de las instalaciones del Puerto; y
- VI. Convocar a reuniones ordinarias bimestrales y a las extraordinarias que se requieran, a los integrantes de la unidad de protección, a fin de evaluar el avance del programa o tratar los asuntos a que se refieren las fracciones anteriores;

ARTÍCULO 7.

Son funciones del secretario técnico:

- I. Vigilar el establecimiento de las acciones de protección civil que contempla el programa y de las que se acuerden en el seno de la unidad de protección;
- II. Recopilar la información inherente al proceso de formulación de inventarios, directorios y en general de toda aquella que se requiera para integrar el banco de datos de protección civil del Puerto;
- III. Diseñar los programas de capacitación especializada para el personal de brigadas;
- IV. Difundir al personal, a través de campañas permanentes, las acciones específicas de protección civil para cada zona y centro de trabajo;
- V. Promover reuniones de evaluación de aplicación del programa, por zonas y centros de trabajo; y

- VI. Preparar informes ordinarios sobre las actividades de la unidad de protección, así como en caso de presentarse alguna contingencia, preparar y entregar al coordinador general un informe sobre el origen, desarrollo y medidas adoptadas para mitigarla y controlarla.

ARTÍCULO 8.

Son funciones del coordinador operativo:

- I. Instrumentar las medidas y políticas que se dicten en materia de protección civil;
- II. Coordinar la conformación de brigadas que se establezcan en los diferentes centros de trabajo;
- III. Mantener actualizado el directorio con nombres, domicilios y teléfonos de los elementos que conforman la unidad de protección y de las brigadas;
- IV. Dado un evento de contingencia, establecer las medidas de prevención, auxilio y recuperación de la normalidad contempladas en el programa, así como dirigir las acciones necesarias y establecer comunicación constante con los jefes de brigadas;
- V. Definir las rutas de evacuación para cada zona y centro de trabajo;
- VI. Preparar e instrumentar los ejercicios y simulacros de evacuación de zonas e instalaciones;
- VII. En caso de presentarse una contingencia en alguna zona o centro de trabajo, tomar las decisiones inmediatas que permitan controlarla y mitigarla, comunicándolo de inmediato al coordinador general; y
- VIII. Establecer los turnos de trabajo cuando una situación de emergencia así lo amerite.

ARTÍCULO 9.

Son funciones del staff técnico:

- I. Mantener un inventario actualizado de los vehículos, equipos y elementos técnicos de que puede disponer el Puerto para el caso de una emergencia, así como de su localización física en las diferentes zonas y centros de trabajo, y controlar conjuntamente con los jefes de brigada su utilización, tanto en emergencias como durante la práctica de ejercicios y simulacros; y
- II. Preparar informes ordinarios y extraordinarios sobre la existencia y utilización de los vehículos, equipos y elementos técnicos con que se cuenta, verificar que los mismos se encuentren en condiciones de uso inmediato y proponer medidas y mecanismos que permitan su oportuna distribución y utilización, de acuerdo con las características y riesgos de las zonas e instalaciones.

ARTÍCULO 10.

Son funciones de los jefes de brigada:

- I. Identificar a los elementos que conforman su brigada para coordinar rápida, oportuna y eficientemente su actuación; antes, durante y después de una posible eventualidad;

- II. Dirigir las acciones que realicen los elementos que coordina, atendiendo a las funciones asignadas para la ejecución de los trabajos que realicen;
- III. Solicitar al coordinador operativo los elementos que requiera para atender una contingencia; y
- IV. Si la gravedad de la emergencia requiere del apoyo de su brigada, subordinar su actuación al mando que se designe.

ARTÍCULO 11.

Son funciones de las brigadas:

- I. Asistir a los eventos de capacitación que determine la unidad de protección;
- II. Orientar a sus compañeros del centro de trabajo en todos los asuntos relacionados con la protección civil;
- III. Participar en los ejercicios y simulacros que se realicen en el Puerto o en su centro de trabajo; y
- IV. Mantenerse permanentemente en estado de alerta y actuar rápidamente conforme al procedimiento específico, en caso de presentarse alguna contingencia y atender las indicaciones del jefe de su brigada;

CAPÍTULO III

ORGANIZACIÓN DE BRIGADAS

ARTÍCULO 12.

Por las labores que les sean encomendadas, las brigadas pueden ser:

- I. De prevención, cuando se encarguen de verificar mediante inspecciones quincenales por lo menos, que los sistemas de seguridad de las zonas o instalaciones funcionen adecuadamente; que las instalaciones de emergencia tales como pasillos y escaleras no se encuentren obstruidas; que al término de las labores se desconecten las posibles fuentes de incendio; así mismo, organicen recorridos por las instalaciones de emergencia y suspendan la energía eléctrica cuando se requiera;
- II. De evacuación, cuando se encarguen de dar la voz de alerta para realizar la evacuación hacia las zonas de seguridad, así como dirigirla y, en su caso, prestar ayuda a las personas que por algún impedimento físico se retrasen;
- III. De búsqueda, cuando en casos de "Amenaza de bomba", se encarguen de revisar en las zonas y centros de trabajo, la posible existencia de objetos extraños o sospechosos, y de encontrarlos, abstenerse de tocarlos y dar aviso al coordinador operativo;
- IV. De salvamento, cuando su función consista en hacerse cargo de los elementos médicos y de primeros auxilios con que cuente su centro de trabajo y proporcionarlos a las personas heridas, así como colocarles gafetes de identificación;
- V. De vigilancia y control, cuando en casos de evacuación se encarguen de revisar que en su centro de trabajo no permanezcan personas, que se hayan desconectado las posibles fuentes de incendio y verifiquen en las zonas de seguridad, la presencia del total de trabajadores y visitantes que se encontrasen en el mismo; y

- VI. De enlace; cuando en casos de contingencias o emergencias su función consista en recabar información sobre las acciones realizadas por las brigadas anteriores y sus necesidades y lo informen a los coordinadores, así como a los cuerpos de seguridad.

ARTÍCULO 13.

La formación de brigadas se conformará bajo los criterios siguientes:

- I. El Puerto deberá contar con seis brigadas por lo menos, que correspondan a las enumeradas en el artículo anterior, a cuyo efecto participará en la conformación de las mismas uno de cada diez trabajadores de cada centro de trabajo hasta un máximo de diez trabajadores por centro de trabajo;
- II. En cada centro de trabajo del Puerto deberán integrarse por lo menos las brigadas de prevención, de evacuación y de salvamento;
- III. Para cada brigada que se forme deberá nombrarse un jefe de brigada;
- IV. Conforme a la disponibilidad de trabajadores, las brigadas se conformarán con personal que será rotado cuando menos cada año, a fin de permitir la participación y capacitación de todo el personal; y
- V. La selección de los elementos de las brigadas se sujetará al procedimiento siguiente:
 - a) Se entregará a cada trabajador un cuestionario que habrá de requisitar para obtener información de su edad, escolaridad, deportes que practica, actividades recreativas, enfermedades que padece, impedimentos físicos, conocimientos generales sobre protección civil y colaboraciones o experiencias en casos de emergencias;
 - b) Con los resultados de los cuestionarios y dependiendo del número de trabajadores con que cuente el centro de trabajo, el coordinador operativo solicitará al responsable del mismo, en los términos del artículo 13, fracción I del presente documento, el número de trabajadores voluntarios para conformar las brigadas; y
 - c) A los trabajadores seleccionados, se les comunicará por escrito su inclusión en la brigada de que se trate, así como los nombres de quienes conforman la misma y del jefe de brigada.

ARTÍCULO 14.

Existe un Programa Nacional Permanente de Atención a Emergencias Portuarias, los cuales están involucrados para atender una emergencia los siguientes organismos:

- a) Administración,
- b) Armada de México (Unidades Navales de Protección Portuaria y CUMAR),
- c) Capitanía,
- d) Ejército Mexicano,
- e) Unidad de Protección Civil Municipal,
- f) Terminal Marítima de PEMEX,
- g) Pilotos de Puerto,
- h) Policía Federal de Caminos,
- i) Aduana Marítima de Salina Cruz,
- j) Sector Salud,

k) Agencias Navieras y Aduanales.

CAPÍTULO IV

ZONAS DE SEGURIDAD

ARTÍCULO 15.

En caso de incendio o sismo, la evacuación de inmuebles, instalaciones y áreas de maniobras será dirigida por los jefes de brigada a las siguientes zonas de seguridad (APÉNDICE C).

I.- Para las personas que se encuentren en la Zona "A" que comprende:

- 1.- Taller de API.
- 2.- Almacén de API.
- 3.- Aduana Marítima
- 4.- Sala de Usos Múltiples
- 5.- Caseta de Control No. 1 (Vigilancia Fiscal y API)
- 6.- Edificio Principal de API.
- 7.- Módulos de reconocimiento fiscal I y II.
- 8.- Muelle de Contenedores.

Zona de Seguridad "A"= Patio de contenedores.

II.- Para las personas que se encuentran en la Zona "B" que comprende:

- 1.- Edificio de Capitanía.
- 2.- Caseta de Control No. 2 (Vigilancia Fiscal y API).
- 3.- Oficinas de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación.
- 4.- Bodegas No. 1, 2 y 3 y Muelles 1, 2 y 3.
- 5.- Muelle Pesquero Oriente.

Zona de Seguridad "B"= Patio de consolidación de contenedores.

III.- Para las personas que se encuentren en la zona "C" que comprende:

- 1.- Muelles pesqueros Norte,
- 2.- Varadero "Benito Juárez",
- 3.- Talleres,
- 4.- Empacadora,
- 5.- Planta de combustible diesel API,
- 6.- Instalaciones de la Zona Industrial Pesquera,
- 7.- Delegación de Pesca, y
- 8.- Caseta de Control No. 3.

Zona de Seguridad "C"= Ampliación "C".

TRANSITORIO

I.- Para las personas que se encuentran en la zona II que comprende:

1. Muelles 4, 5 y 6, Bodegas 4 y 5,
2. Muelle L.P.G. (Muelle No. 7),
3. Patio de operaciones,
4. Edificio Terminal Marítima PEMEX,
5. Edificio Cuerpo de Seguridad PEMEX, y
6. Planta de Tratamiento de Efluentes.

Se considera pertinente, mantener la estrategia que Petróleos Mexicanos ha desarrollado y mantenido durante muchos años con óptimos resultados en la terminal marítima.

CAPÍTULO V DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 16.

Los cargos y nombramientos que se confieran para la aplicación del programa serán de carácter honorario y los responsables de las zonas y centros de trabajo del Puerto, concederán las facilidades necesarias al personal que al efecto sea designado.

ARTÍCULO 17.

La primera reunión ordinaria de la unidad de protección, deberá realizarse en un plazo máximo de 30 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de las reglas de operación del Puerto.

Coordinador General de la Unidad de
Protección Civil del Puerto


Cap. de Alt. Delfino Cruz Santos
Capitán de Puerto

Secretario Técnico de la Unidad de
Protección Civil del Puerto


Ing. Ángel Pérez Cantú
Director General de la Administración
Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A.
de C.V.

APÉNDICE B

ACTUALIZACIÓN DEL ACTA QUE ESTABLECE LA FORMACIÓN DE LA UNIDAD DE PROTECCIÓN CIVIL DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.

ACTUALIZACION DEL ACTA QUE ESTABLECE LA UNIDAD DE PROTECCION CIVIL DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.

En la ciudad y puerto de Salina Cruz, Oax., siendo las doce horas del día siete del mes de abril de 2014, en el local que ocupa la Sala de Usos Múltiples de la Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, Oax., sita en el Interior del Recinto Fiscal, Col. Cantarrana, se reunieron los servidores públicos de la Capitanía de Puerto, Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, Transportación Marítima de PEMEX Refinación, así como representantes de los diferentes prestadores de servicios, de los agentes navieros y aduanales. Con el Objeto de que con fundamento en las bases para el establecimiento del Sistema Nacional de Protección Civil se procedería justamente a instalar formalmente la Unidad Interna de Protección Civil Del Puerto de Salina Cruz, Oax., cuya finalidad es la de establecer los lineamientos, mecanismos, normas, y dispositivos de Seguridad necesarios para Instrumentar, Operar y mantener el Programa de Protección Civil, a efecto de responder de manera ordenada, ágil y oportuna ante la eventualidad de una contingencia que pudiera poner en riesgo la seguridad de los trabajadores y demás personas en el Puerto, así como de las instalaciones y bienes en el mismo y recuperar la normalidad en caso de que esta ocurra. Para tales efectos, se procederá a la Integracion de brigadas de Protección Civil en cada centro de trabajo, apegando sus actividades al Programa de protección civil que al efecto se expida conjuntamente con las reglas de operación del puerto, documento en el cual estable la organización de respuesta, las funciones de sus miembros y las instrucciones para integrar las Brigadas correspondientes, con el compromiso de cumplir y efectuar en forma eficiente las actividades que sobre Protección Civil se desarrollen a partir de esta fecha.

En la presente reunión se estableció el siguiente acuerdo:

- Queda sin efecto el acta que establece la Unidad de Protección Civil del Puerto de Salina Cruz, Oax. De Fecha 19 de Marzo de 2003 y en su lugar entra en vigor la presente Acta.

Integrantes del Grupo de Protección Civil del Puerto de Salina Cruz, Oax.

Coordinador General

Cap. de Alt. Delfino Cruz Santos.
Capitán del Puerto.

Coordinador Operativo

Cap. Jorge Alberto Rivera Mar
Superintendente de Transportación Marítima de PEMEX
Refinación

Staff Técnico

P.N. Veronica Muñoz Jiménez
Jefe de Depto. De Navegación Capitanía de Puerto

Lic. Islen Ortega Perez

Cía. Abastecedora de Combustible, S.A. DE C.V.

Secretario Técnico

Ing. Angel Pérez Cantú
Dir. Gral. De APISAL

Testigo de Honor

Lic. Francisco Javier Castellanos Arredondo
Administrador de la Aduana de Salina Cruz

Ing. Sergio Gonzalez Castillejos.

Subgerente de Protección Portuaria de la APISAL

Ing. Luciano Ochoa Gorena.

Compañía Marítima Mexicana, S.A. DE C.V.

Cap. de Alt. Jorge Córdoba Díaz
Pilotos de Puerto

Lic. Mario Ramón Cisneros Lazarillo
Gerente de Agencia Naviera Operistmo, S.A. DE C.V

Ing. Javier Enrique Perez Garcia
Gerente de Sucursal Agencia Meritus de México, S.A. DE C.V.

Lic. Juan Carlos Bolan Sánchez
Gerente de Agencia Ad. Bolan S.A. DE C.V.

C. Hugo Monterrosas Landys
Representante de la Agencia Consignataria
de buques Tomas Ruiz, S.A. DE C.V.

Cap. Felix Aurisbel Osorio Chiñas.
Superintendente de Operaciones PEMEX Refinación

No habiendo más asuntos que tratar, se cierra la presente, siendo la una treinta horas del día de la fecha, firmando al margen y al calce, para su constancia, los que en ella intervinieron, DAMOS FE.

Coordinador General
Cap. de Alt. Delfino Cruz Santos.
Capitán del Puerto.

Secretario Técnico
Ing. Angel Perez Cantu
Dir. Gral. De APISAL

Coordinador Operativo
Cap. Jorge Alberto Rivera Mar
Superintendente de Transportación Marítima de
PEMEX Refinación

Testigo de Honor
Lic. Francisco Javier Castellanos Arredondo
Administrador de la Aduana de Salina Cruz

Staff Técnico
P.N. Veronica Muñoz Jimenez
Jefe de Depto. De Navegación Capitanía de Puerto

Ing. Sergio Gonzalez Castillejos.
Subgerente de Protección Portuaria de la APISAL



Lic. Carlos Manuel Hernández López
Cia. Abastecedora de Combustible, S.A. DE C.V.

Ing. Luciano Ochoa Gorena.
Compañía Marítima Mexicana, S.A. DE C.V.

Cap. Arnulfo Orona Vicencio
Pilotos de Puerto

C. Tomás Baz Mijangos
Representante Agencia Aduanal Trimodal de
México, S.C.

Lic. Mario Ramón Cisneros Lazarillo
Gerente de Agencia Naviera Operistmo, S.A. DE C.V

C. Hugo Monterrosas Landys
Representante de la Agencia Consignataria
de buques Tomas Ruiz, S.A. DE C.V.

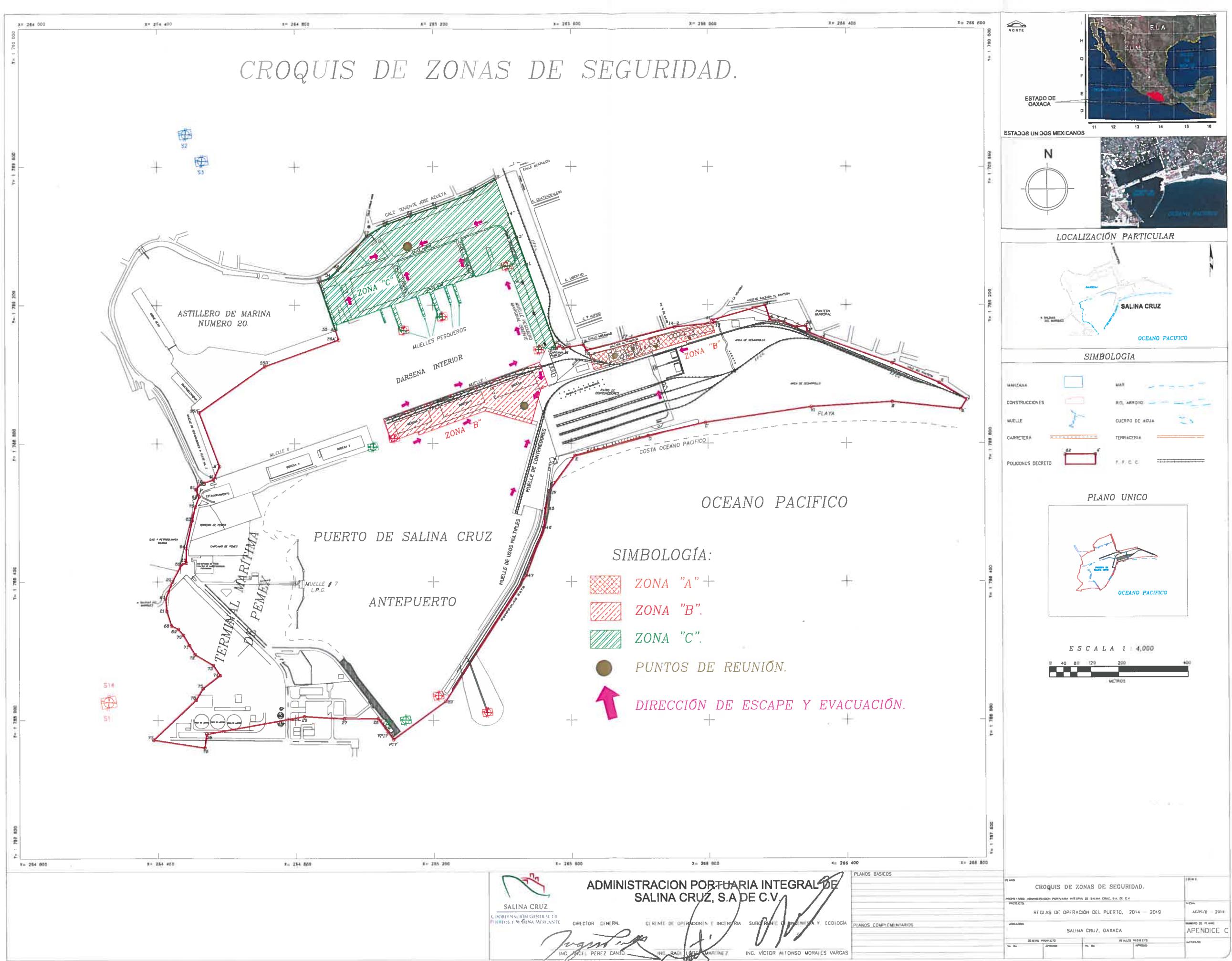
Ing. Javier Enrique Perez Garcia
Gerente de Sucursal Agencia Meritus de México,
S.A. DE C.V.

Cap. Felix Aurisbel Osorio Chiñas.
Superintendente de Operaciones PEMEX
Refinación

APÉNDICE C

CRÓQUIS DE ZONAS DE SEGURIDAD

CROQUIS DE ZONAS DE SEGURIDAD.



ANEXO VIII

PLAN DE CONTINGENCIA PARA CASOS DE EMERGENCIAS Y SINIESTROS

PLAN DE CONTINGENCIA PARA CASOS DE EMERGENCIAS Y SINIESTROS

El plan de contingencias para casos de emergencias y siniestros del Recinto Portuario, se fundamenta en la firme convicción de que la seguridad de las personas, infraestructura, equipos y embarcaciones dentro del Puerto, depende irrefutablemente de todos los que en él nos desempeñamos.

Ante la evidente necesidad de tomar en cuenta los fenómenos naturales que puedan afectarlo, como sismos, ciclones e inundaciones; así como las emergencias que se generan por accidentes que escapan al control de las personas: incendios, derrames de sustancias nocivas, hundimiento, varada o colisión de buque; y sin dejar de tomar en cuenta los movimientos sociales, como los bloqueos, huelgas, toma de instalaciones, e incluso levantamientos armados y amenaza de bomba, se hace imperativa la participación de todos los que intervenimos en este Puerto a fin de encausar apropiadamente los recursos disponibles en él, para dar una respuesta oportuna y eficaz a las emergencias que se presenten, logrando prevenir, combatir y mitigar sus efectos.

Para afrontar las eventualidades más propensas en el Puerto., a continuación se enumeran las acciones a seguir en los siguientes casos y de acuerdo a lo mencionado en el programa de protección civil, ANEXO VII del presente ordenamiento:

- I. Incendio;
- II. Sismo;
- III. Ciclón e inundaciones;
- IV. Amenaza de bomba; y
- V. Toma de instalaciones.

I. INCENDIO

El coordinador general se concentrará en el área cercana al siniestro o donde juzgue oportuno, acompañado al menos de un miembro del resguardo marítimo federal como apoyo para la comunicación y enlace, procurando que los encargados de la seguridad de las áreas que no estén directamente afectadas, o que no estén en riesgo inminente, lo auxilien en la toma de decisiones:

- a) Tomar el control de las acciones, disponiendo ampliamente de los recursos humanos y materiales disponibles al momento de la emergencia.
- b) Evacuar el área siniestrada a todo el personal que no sea requerido para apoyar las operaciones de combate al incendio, apoyándose de la brigada de evacuación.
- c) Coordinar las brigadas contra incendio y cuerpo de bomberos con el encargado de la seguridad del área siniestrada, a fin de aprovechar los recursos materiales inmediatamente disponibles para el combate del incendio.
- d) Declarar la extinción total del incendio y la finalización de las operaciones de extinción.
- e) Mantener restringido el acceso al área siniestrada hasta que concurra en la decisión de permitir el acceso al personal que se desempeña en esa área.

II. SISMO

El coordinador general y el secretario técnico se concentrarán en su centro de trabajo reuniendo el personal necesario para permanecer alerta de los acontecimientos, debiendo:

- a) Establecer y mantener comunicación directa con el coordinador de protección civil municipal.

- b) Acordar con el coordinador de protección municipal, de las necesidades, auxilio y acciones a seguir tendientes a apoyar las operaciones de asistencia, búsqueda y rescate de víctimas.
- c) Notificar a los encargados de la seguridad de todas las áreas del recinto portuario, a fin de que tomen las precauciones necesarias para prevenir la propagación de incendios y determinar los recursos humanos y materiales disponibles para el apoyo a la emergencia.
- d) Determinar las áreas a evacuar y/o las áreas de acceso restringido.
- e) Coordinarse con el comandante del cuerpo municipal de bomberos, rescate y cruz roja, a fin de canalizar el apoyo suficiente para asistir a las víctimas.
- f) Notificar e instruir a los capitanes de los remolcadores de contra incendio para permanecer alerta, manteniendo su embarcación y equipos listos con sus líneas cargadas para entrar en operación de lucha de incendio.
- g) Determinar el momento de permitir nuevamente el acceso al área afectada, basándose en la información provista por las inspecciones realizadas después del siniestro.

III. CICLÓN E INUNDACIONES

El coordinador general se concentrará en las instalaciones del derrotero meteorológico acompañado de los miembros del resguardo marítimo federal como apoyo para la comunicación, enlace y atención de llamados, procurando que los encargados de la seguridad de todas las áreas del Recinto Portuario sean periódicamente informados de las condiciones meteorológicas previstas para las próximas 6, 12, 18 y 24 horas, debiendo:

- a) Entablar y mantener comunicación directa con el coordinador de protección civil municipal.
- b) Acordar con el coordinador de protección civil municipal, de las necesidades, auxilio y acciones a seguir.
- c) Alertar del peligro a las brigadas de primeros auxilios, evacuación, búsqueda y rescate, al cuerpo de bomberos y a la cruz roja, a fin de atender oportunamente las emergencias que se presenten.
- d) Instruir a los encargados de seguridad de todas las áreas del Recinto Portuario, a fin de que tomen las medidas pertinentes y determinar los recursos humanos y materiales disponibles para el apoyo a la emergencia.
- e) Determinar las áreas a evacuar y/o las áreas de acceso restringido.
- f) Coordinarse con el coordinador de protección civil municipal a fin de canalizar el apoyo suficiente para minimizar los efectos del meteoro.
- g) Notificar e instruir a los capitanes de los remolcadores para que permanezcan alerta, manteniendo su embarcación y equipos listos para atender las emergencias marítimas que se presenten.
- h) Determinar las medidas preventivas extraordinarias requeridas para minimizar los efectos del meteoro, basándose en la información provista por las inspecciones realizadas.
- i) Antes y después del siniestro, inspeccionar las áreas propensas a sufrir mayor afectación a fin de tomar las medidas pertinentes.
- j) Mantener restringido el acceso a las áreas afectadas hasta que concurra en la decisión de permitir el acceso al personal que se desempeña en esas áreas.

IV. AMENAZA DE BOMBA

Cuando en una oficina asentada al interior del Recinto Portuario se reciba una amenaza de bomba, esta informará al coordinador general de este hecho, quien se concentrará en área cercana al incidente y deberá:

- a) Entablar y mantener comunicación con el Capitán de Puerto, ONAPROMP-CUMAR.
- b) Acordar con el coordinador de protección civil municipal, de las necesidades, auxilio y acciones a seguir.

- c) Alertar del peligro a las brigadas de primeros auxilios, evacuación, búsqueda y rescate, al cuerpo de bomberos y a la cruz roja, a fin de atender oportunamente las emergencias que se presenten.
- d) Instruir a los encargados de seguridad de todas las áreas del Recinto Portuario, a fin de que tomen las medidas pertinentes y determinar los recursos humanos y materiales disponibles para el apoyo a la emergencia.
- e) Determinar las áreas a evacuar y/o las áreas de acceso restringido.
- f) Verificar que el repliegue o evacuación del personal que se desempeña en el área afectada se realice de forma tranquila y ordenada.
- g) Mantener restringido el acceso a las áreas afectadas hasta que concurra en la decisión de permitir el acceso al personal que se desempeña en esas áreas.

V. TOMA DE INSTALACIONES

Cuando en una oficina asentada al interior del Recinto Portuario se presente este suceso, el coordinador general deberá:

- a) Establecer y mantener comunicación con el responsable del área afectada, Capitan de Puerto, ONAPROMP-CUMAR.
- b) Instruir que cierren todos los accesos.
- c) Implementar un grupo de seguimiento de los sucesos.
- d) Nombrar una comisión para que se entreviste con los representantes del grupo.
- e) Participar en las soluciones de este conflicto con el representante de las instalaciones afectadas.
- f) Asegurarse que las instalaciones han sido recuperadas.

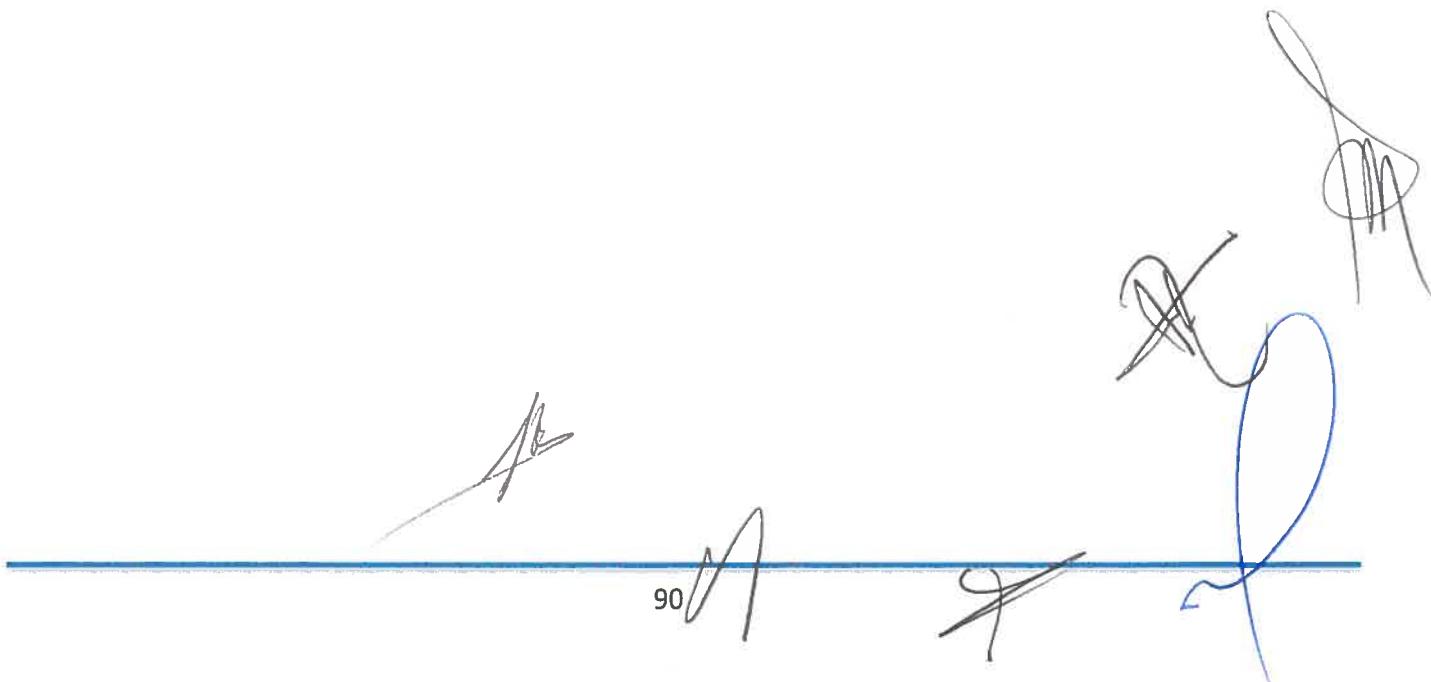
A continuación se incluye la lista de teléfonos para la atención de emergencias:

● CAPITANÍA DE PUERTO	714-00-87 714-06-68 (FAX)
● ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE SALINA CRUZ, S.A DE C.V.	717-30-70 714-30-18
● ARMADA DE MEXICO	714-00-37 714-19-28 (FAX) 7173070 EXT 72196 EXT 72194
● CUMAR	714-60-00
● PROTECCIÓN CIVIL MUNICIPAL	714-90-00 EXT.50158 50364 50367
● CUERPO DE BOMBEROS DE LA REFINERIA ING. ANTONIO DOVALÍ JAIME	714-09-72
● TERMINAL MARÍTIMA DE PEMEX	714-21-28 714-24-40 714-02-00 (FAX)
● PILOTOS DE PUERTO	

● ADUANA MARÍTIMA	714-12-91 714-45-61
● COMISIÓN FEDERAL DE ELECTRICIDAD	714-01-09, 714-11-10 712-72-40, 712-72-30 711-24-90 (FAX)
● CRUZ ROJA MEXICANA	714-10-49
● POLICÍA FEDERAL DE CAMINOS	715-05-95 715-13-75
● POLICÍA MUNICIPAL	714-05-23
● URGENCIAS IMSS	714-22-51
● URGENCIAS ISSSTE	714-02-81
● CENTRO DE SALUD	714-07-36
● MINISTERIO PÚBLICO DEL ESTADO	716-36-20
● MINISTERIO PÚBLICO FEDERAL	714-09-94

ANEXO IX

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA EL MANEJO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS



PROCEDIMIENTO PARA EL MANEJO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

El objetivo del presente manual será el de definir de forma general la metodología y requisitos para el control adecuado en el recibo, manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas en el Puerto de Salina Cruz, Oax., para la prevención y protección al personal contra riesgos de trabajo, derrames o posibles incendios, apegándose a lo establecido en la Norma Oficial Mexicana NOM-023-SCT4-1995 "CONDICIONES PARA EL MANEJO DE MERCANCIAS PELIGROSAS EN PUERTOS, TERMINALES Y UNIDADES MAR ADENTRO", aplicándolo en todas las etapas del servicio de maniobras y en los servicios de Puerto, atraque, muellaje y almacenaje que se ofrecen en el recinto portuario.

Para tal efecto, además de lo descrito en la regla 2 del presente reglamento, se entenderá lo siguiente:

MERCANCÍA PELIGROSA	O	SUSTANCIA	Aquella que en su proceso de manejo, estiba y transporte representa un alto riesgo para la salud y seguridad del medio ambiente por tener características de ser corrosiva, tóxica, radiactiva, inflamable, explosiva, oxidante (comburente), pirofórica, inestable, infecciosa o contaminante.
------------------------	---	-----------	---

REQUISITOS PARA EL INGRESO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA TERRESTRE Y/O MARÍTIMA

I. POR VÍA TERRESTRE

- 1) Notificación anticipada.- previo a la llegada de la mercancía vía terrestre, el usuario presentará con un mínimo de 24 horas en el departamento de operaciones de la administración, la solicitud de servicio por almacenamiento, anexando el acuerdo de entrada de mercancías peligrosas, con la finalidad de que se autorice y se programen las áreas y recursos para efectuar el servicio de almacenaje y/o de maniobras, dicho documento contendrá lo siguiente:
 - a) Nombre del embarcador o agente aduanal y fecha de arribo de la carga al Puerto.
 - b) Hoja de Datos de Seguridad de la Mercancía (HDSM) que contendrá: Nombre técnico o químico, número de identificación (UN), clasificación de acuerdo a la NOM-009-SCT4-1994 (incluyendo riesgos secundarios, si los hubiere), propiedades físicas-químicas, información especial de protección y emergencias.
 - c) Número y tipo de bultos, peso bruto y especialmente en el caso de productos pertenecientes a las clases 1, 2, 6.2 y 7, la información adicional que se especifica en la sección 9 de la Introducción General al Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).
 - d) Nombre de la embarcación en la cual se transportarán las mercancías y el de su consignatario.
- 2) Verificación de las mercancías.- el Usuario deberá cumplir lo expuesto en la NOM-010-STC2-1994 para que todas las mercancías peligrosas se encuentren debidamente identificadas, empacadas, marcadas y etiquetadas y que los documentos y certificados correspondientes sean expedidos de acuerdo con el código IMDG, además de los requerimientos aplicables tanto nacionales como internacionales para los diferentes modos de transporte.

Para la consolidación de mercancías peligrosas en contenedores, el usuario indicará la forma o tipo de estiba y aseguramiento durante su proceso, conforme a los lineamientos de estiba, segregación y aseguramiento que tenga su proveedor y los aprobados por la Organización Marítima Internacional o la Autoridad Competente Nacional, expediendo el certificado correspondiente especificado en las secciones 12 y 17 de la Introducción General al Código IMDG.

Todos los embarques de mercancías peligrosas en su recepción dentro del recinto fiscal deberán ir acompañados por su correspondiente "información de emergencia en transportación" de conformidad con la NOM-005-SCT2-1994, incluyendo en la misma un número telefónico de asistencia disponible las 24 horas para cualquier eventualidad.

La administración verificará que las mercancías peligrosas que ingresen al Puerto cumplan los requerimientos de identificación, empaque, marcado y etiquetado; y en el caso de contenedores, que la carga haya sido estibada, segregada y asegurada y se hayan expedido los certificados correspondientes conforme a lo estipulado en verificación de mercancías. De igual manera verificará el estado físico de los contenedores y vehículos que contengan mercancías peligrosas a fin de detectar algún posible daño en su estructura que pueda afectar su integridad y facilitar la fuga o derrame de algún producto.

II. POR VÍA MARÍTIMA

- 1) Notificación previa.- el usuario solicitará con un mínimo de 48 horas antes del arribo de la embarcación la autorización correspondiente para la carga o descarga de mercancías peligrosas y notificando mediante documento escrito a la administración, conteniendo lo siguiente:
 - a) Nombre y número de identificación de la embarcación, nombre del agente naviero o consignatario, fecha y hora estimadas de arribo.
 - b) Hoja de Datos de Seguridad de la Mercancía (HDSM) que contendrá: Nombre técnico o químico, número de identificación (UN), clasificación de acuerdo a la NOM-009-SCT4-1994 (incluyendo riesgos secundarios, si los hubiere), propiedades físicas-químicas, información especial de protección y emergencias.
 - c) Lista o manifiesto de las mercancías peligrosas señalando su nombre de expedición y así como el número y tipo de bultos, peso bruto, especialmente los productos pertenecientes a las clases 1, 2, 6.2 y 7, la información adicional que se especifica en la sección 9 de la Introducción General al Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).
 - d) Hoja de estiba de las mercancías peligrosas a bordo, señalando aquellas que se descargaran y las que se cargarán en el buque, además de las condiciones de las mismas ante la presencia de un riesgo adicional o imprevisto incluyendo cualquier circunstancia que pueda afectar la seguridad del Puerto o de la embarcación.
 - e) En el caso de mercancías peligrosas transportadas a granel, la administración solicitará al capitán de la embarcación los certificados aplicables de acuerdo a los convenios internacionales ratificados por el Gobierno Mexicano y lo aplicable en el territorio mexicano de la NOM-009-SCT-1994.

Previo a la entrada y atraque de una embarcación al Puerto, el capitán de la misma deberá asegurarse que se tenga buena comunicación con la capitanía y mantener personal de guardia por si se presenta una anomalía, además verificará si los embalajes presentan problema alguno antes de atracar dicha embarcación.

La capitanía se encargará de que toda embarcación que haga uso del Puerto para la carga y descarga de mercancías peligrosas se encuentre en las condiciones de operación conforme al convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974/78), y además deberán estar capacitados para cualquier contingencia que se presente conforme a la NOM-012-SCT-1994 o el Convenio Internacional para la Prevención, Respuesta y Cooperación por Contaminación de Petróleo de 1990 (OPRC).

MANEJO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

I). CAPACITACIÓN Y ENTRENAMIENTO DEL PERSONAL

La administración o el operador de terminal establecerá los programas mínimos de capacitación y de entrenamiento para el personal que se involucre, ya sea directa o indirectamente, en el manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas de acuerdo con la normatividad vigente.

Los horarios de recepción de este Tipo de Sustancias serán de 08:00 a 17:00 hrs de lunes a viernes, sábados y domingos de 08:00 a 12:00 hrs.

La capacitación y entrenamiento deberán diseñarse de forma tal que permitan la familiarización con los riesgos generales de las mercancías peligrosas, abarcando los siguientes tópicos:

- a) Clasificación de las mercancías peligrosas.
- b) Requerimientos de marcado; etiquetado, empaque, segregación y compatibilidad de las mercancías peligrosas.
- c) Documentos y certificados.
- d) Exposición a diferentes tipos de riesgos.
- e) Utilización de ropa y equipo de protección.
- f) Información sobre procedimientos de emergencia.

II). SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA

El operador del Puerto o terminal asegurará que las áreas donde se manejen y almacenen mercancías peligrosas sean supervisadas en todo momento con objeto de poder detectar cualquier fuga o derrame de un producto, y que el personal que intervenga en dichas operaciones haya recibido un entrenamiento adecuado, nombrando para tal efecto un responsable a cargo de la supervisión.

El operador mantendrá también un registro permanente de las mercancías peligrosas que se encuentren en el recinto portuario y asegurará que en las áreas donde se manejen y almacenen dichos productos se encuentre con información accesible sobre los procedimientos para casos de emergencia.

ASIGNACIÓN DE ÁREAS ESPECIALES

Estas áreas están indicadas en el APÉNDICE D, comprendiendo para tal efecto lo siguiente:

- I). Áreas para mercancías peligrosas

Las mercancías a granel podrán ser operadas en el interior de la bodega No. 2 y área de consolidación y/o desconsolidación.

II). Áreas para contenedores

El área de almacenamiento de contenedores que contengan sustancias peligrosas serán los módulos "A" y "C" del patio de contenedores en el lado "Este"; el área de consolidación y/o desconsolidación se utilizará de manera temporal, ya sea durante la operación de un buque o en la realización de la consolidación y/o desconsolidación, terminada la atención al buque el almacenaje será conforme a lo arriba indicado; las maniobras estarán coordinadas y supervisadas por el departamento de operaciones y el usuario, de la misma manera la administración a través del personal del departamento de operaciones con apoyo del comandante en turno de la vigilancia supervisarán la estadía de los contenedores.

III). Áreas para fumigación

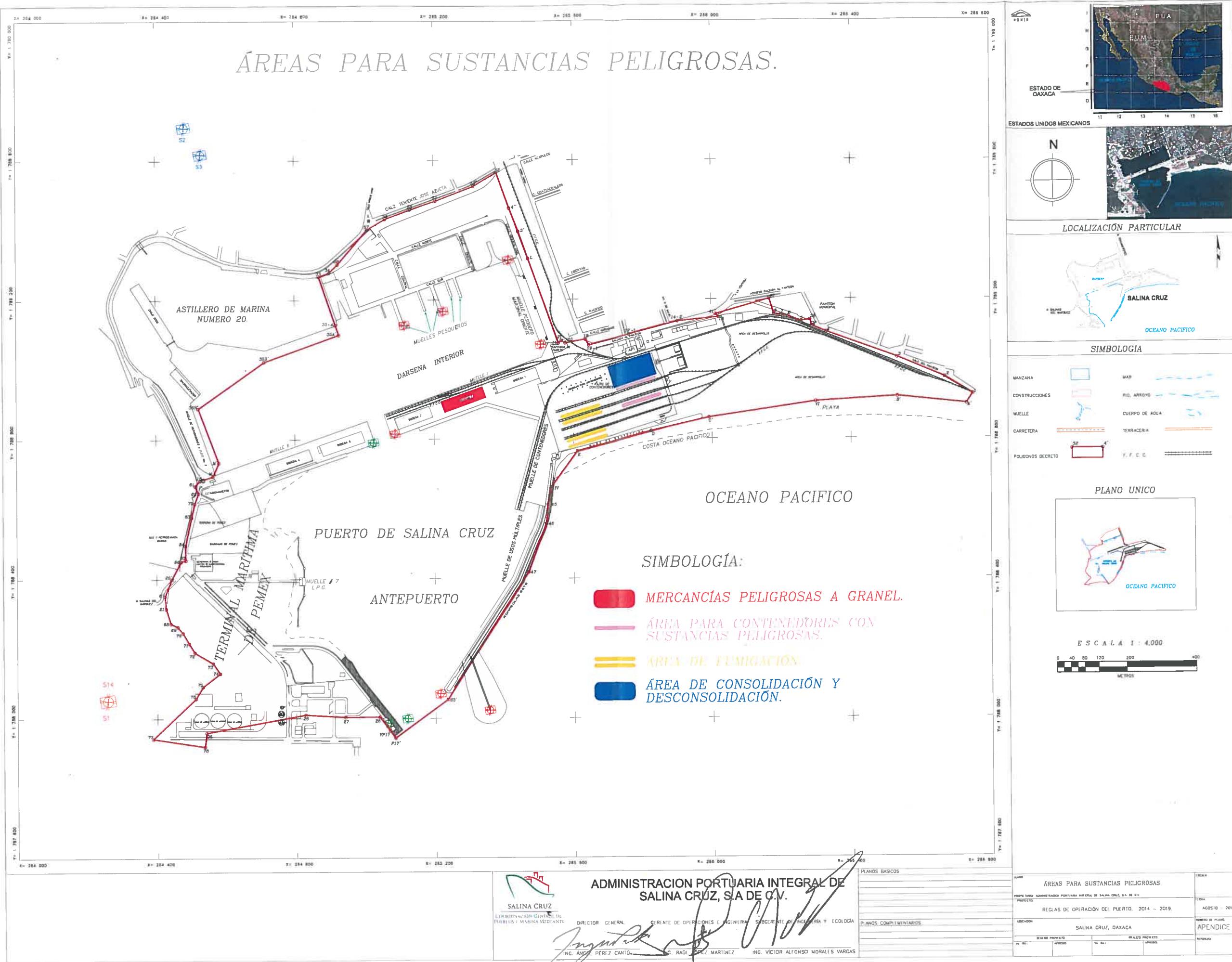
Para realizar la fumigación de contenedores la administración tiene asignada un área en el patio de contenedores, que se localiza en el lado "Oeste" de los módulos "A", "C", "D" y "E", en donde el prestador de este servicio realiza sus actividades; y el área de fumigación para embarcaciones será el frente de muelle que tenga asignado el buque, coordinado y supervisado por personal del departamento de la Administración y del Usuario.

Queda prohibido dentro de estas áreas fumar, realizar trabajos que desprendan chispas o se use fuego y la utilización de cualquier otro medio que pueda implicar un riesgo de incendio o explosión.

APÉNDICE D

ÁREAS PARA SUSTANCIAS PELIGROSAS

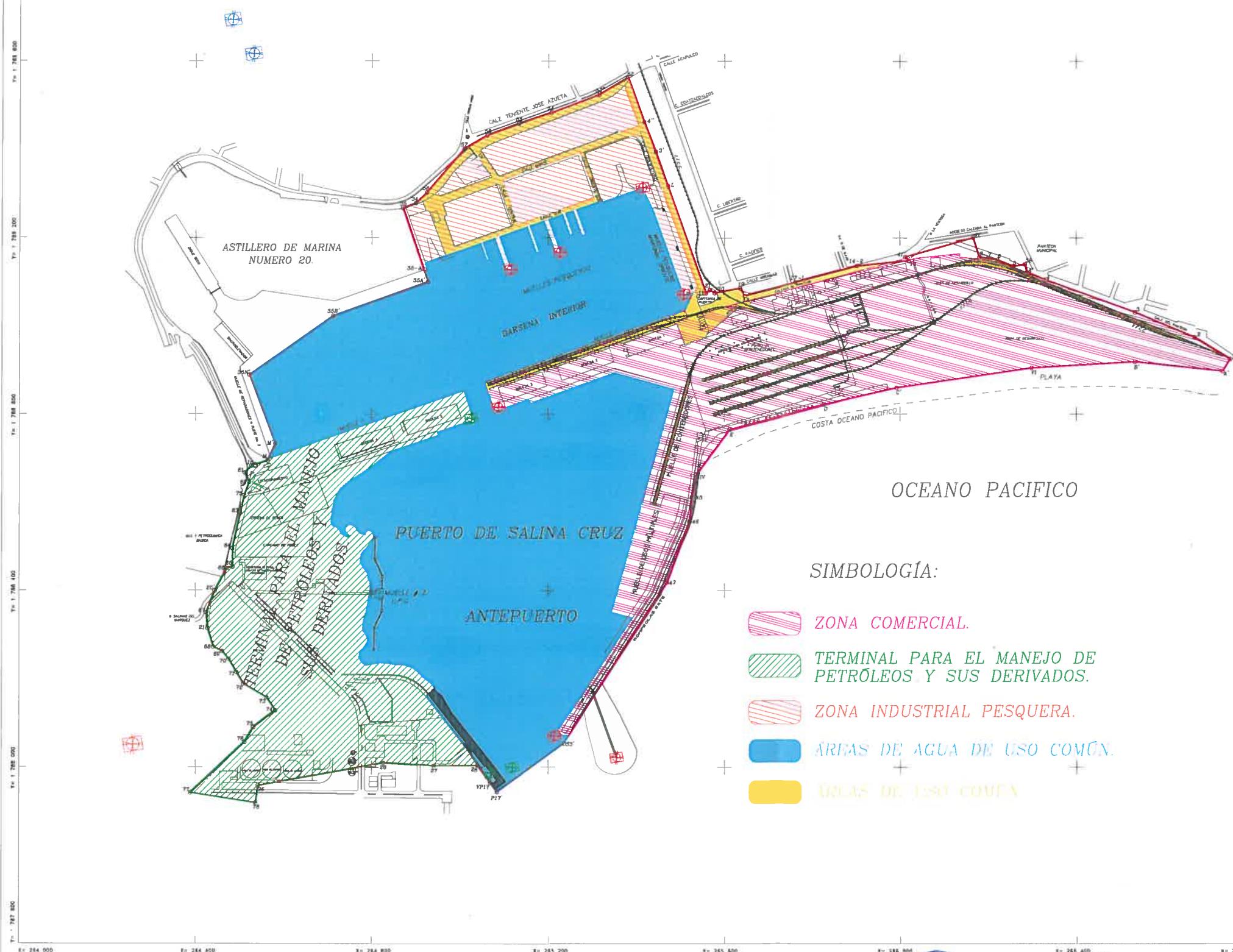
ÁREAS PARA SUSTANCIAS PELIGROSAS.



ANEXO X

ZONIFICACIÓN, USO DEL SUELO E INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

ZONIFICACIÓN, USO DE SUELO E INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.



ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE
SALINA CRUZ, S.A DE C.V.

DIRECTOR GENERAL
GERENTE DE OPERACIONES
SUBDIRECTOR DE INGENIERIA Y TECNOLOGIA
PLANOS COMPLEMENTARIOS

ING. ANTONIO J. CANTO
ING. ALFONSO MARTINEZ
ING. VICTOR ALFONSO MORALES VARGAS

PLANO ZONIFICACIÓN, USO DE SUELO E INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA		FECHA: 11/04/2014	
PROPIEDAD: ADMINISTRACIÓN PORTUARIA ALMAGRE DE SALINA CRUZ, S.A DE C.V.	TIPO: PLANO	ACOS ID: 2014	USO: ANEXO X
RECLAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO: 2014 - 2019	TIPO: PLANO	ACOS ID: 2014	USO: ANEXO X
UBICACIÓN: SALINA CRUZ, OAXACA	TIPO: PLANO	ACOS ID: 2014	USO: ANEXO X
DETALLE PROYECTO: APROBADO	REALIZADO PROYECTO: APROBADO	AUTORIZADO	
Y: 780 000	X: 264 000	Y: 780 000	X: 264 000
Y: 780 000	X: 264 400	Y: 780 000	X: 264 400
Y: 780 000	X: 264 800	Y: 780 000	X: 264 800
Y: 780 000	X: 265 200	Y: 780 000	X: 265 200
Y: 780 000	X: 265 600	Y: 780 000	X: 265 600
Y: 780 000	X: 266 000	Y: 780 000	X: 266 000
Y: 780 000	X: 266 400	Y: 780 000	X: 266 400
Y: 780 000	X: 266 800	Y: 780 000	X: 266 800

ANEXO XI

PROGRAMA MAESTRO DESARROLLO PORTUARIO
(www.Puertosalinacruz.com.mx)

ANEXO XII

LINEAMIENTOS DE OPERACIÓN DEL CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO DEL PUERTO DE SALINA CRUZ.



Lineamientos de Operación del Centro de Control de Tráfico Marítimo del Puerto de Salina Cruz.

Introducción

El presente documento tiene por objeto dar a conocer la operación del Centro del Control de Tráfico Marítimo (CCTM del Puerto de Salina Cruz), para la prestación del Servicio de Tráfico Marítimo (STM) en el Puerto, zona adyacente y zona de influencia, incluyendo actividades de seguridad y protección marítima y portuaria que se desarrolle, y en las que coadyuve esta ayuda a la Navegación.

La operación del Centro de Control de Tráfico Marítimo del Puerto de Salina Cruz, tiene como propósito la prestación del Servicio de Tráfico Marítimo con la finalidad de contribuir a incrementar:

- I. La seguridad y la eficacia de la navegación;
- II. La seguridad de la vida humana en el mar;
- III. La protección y preservación del medio ambiente marino en la zona marina y zona costera adyacentes y su entorno;
- IV. La protección marítima y portuaria;
- V. La protección de las instalaciones portuarias y obras marítimas mar adentro, contra los posibles efectos perjudiciales del tráfico marítimo.

Los presentes lineamientos se formulan:

- VI. Observando las directrices emitidas por la Autoridad Marítima en la Legislación Marítima Nacional y por la Organización Marítima Internacional, a través de la resolución A.857(20);
- VII. Considerando el desarrollo de los cuerpos de agua y vías navegables del Puerto, en el marco del Plan Maestro de Desarrollo Portuario;
- VIII. Teniendo presente la dinámica del tráfico marítimo actual y el previsto en lo futuro, en el corto y mediano plazo, las operaciones en las terminales, los prestadores de

servicios y, las nuevas directrices nacionales e internacionales en materia de seguridad y protección para las embarcaciones y las instalaciones portuarias;

- ix. Tomando en cuenta las medidas necesarias para coadyuvar en la preservación y protección del medio ambiente; y
- x. Resaltando la alta importancia de regular el tráfico marítimo, para minimizar los potenciales riesgos de ocurrencia de incidentes y accidentes marítimos, donde resulten peligros para la vida humana en el mar, el medio ambiente marino y su entorno, y la infraestructura portuaria.

Lineamientos de Operación Centro de Control de Tráfico Marítimo del Puerto de Salina Cruz

1. Los Lineamientos de Operación del Centro de Control de Tráfico Marítimo del Puerto de Salina Cruz, tienen por objeto regular la prestación del Servicio de Tráfico Marítimo en las vías navegables, cuerpos de agua y áreas de fondeo en la zona marina adyacente y dentro del Puerto de Salina Cruz, incluyendo aquellas áreas marinas en las que así lo disponga la Secretaría por sí o a través de la Capitanía de Puerto, en cumplimiento en lo dispuesto en el artículo 61 y 63 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y del Artículo 3º del Reglamento General para el Sistema de Organización y Control del tráfico Marítimo Nacional.
2. Los presentes Lineamientos de Operación son de observancia obligatoria para la prestación del Servicio de Tráfico Marítimo a los buques y artefactos navales que naveguen, se aproximen para recalcar o arribar al Puerto y se encuentren realizando maniobras dentro de la Zona de servicio del CCTM.

La prestación del Servicio de Tráfico Marítimo fuera de la zona descrita en el párrafo anterior y delimitada como zona de Influencia del CCTM, se sujetará a las disposiciones que para tal efecto establezca la Secretaría por sí o a través de la Capitanía de Puerto o la Dirección General de Marina Mercante.

Para la aplicación de los presentes Lineamientos, el Puerto, queda conformado por:

- I. Límites del Puerto: Los cuerpos de agua, canales de navegación y dársenas dentro de la zona comprendida como Recinto Portuario.
- II. Boya de Recalada: La situación de la boyas de recalada es la siguiente: No deberá realizar fondeo de buques en un radio menos a 1.5 millas de distancia de la boyas de recalada, si no es previamente autorizado por el Operador del CCTM.

- III. Límites de Pilotaje: A partir de una distancia de tres millas náuticas¹ desde la línea que une las escolleras, hacia las áreas navegables de aproximación para la recalada y entrada al Puerto.
- IV. Zona de Espera para Maniobras: Los capitanes de los buques en espera del servicio de pilotaje para entrar y operar en el Puerto de Salina Cruz y que no requieran o no deseen fondear, se mantendrán al paíro, a la capa o a la deriva en las áreas y a una distancia de seguridad, observando las recomendaciones e indicaciones del Operador del CCTM.
- V. Áreas de Fondeo: Áreas delimitadas y oficialmente determinadas en la zona adyacente al Puerto por la Secretaría, conforme a lo previsto en el Artículo 62 de la Ley. Los capitanes deberán fondear sus embarcaciones dentro de las áreas de fondeo, considerando la naturaleza de las mercancías que transportan y conforme a las recomendaciones que emita el Operador del CCTM.
- VI. Sistema de Organización de Tráfico Marítimo: Sistema establecido oficialmente por la Secretaría, conforme a lo previsto en el Artículo 28, Fracción XXIV del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que podrá establecerse conformado por los dispositivos y métodos contenidos en el Manual de Organización del Tráfico Marítimo que emite la OMI.

El sistema de Organización de Tráfico Marítimo para el Puerto de Salina Cruz, será de observancia obligatoria, por los capitanes de los buques que se aproximen y arriben para operar en las instalaciones portuarias. Incluyendo a los capitanes, que por razones distintas, recalen al Puerto con el propósito de fondear.

3. Los Lineamientos de Operación del CCTM del Puerto de Salina Cruz, podrán modificarse en cualquier tiempo y forma, siempre que la Secretaría por sí o a través de la Capitanía de Puerto así lo determine, o cuando a juicio y propuesta de API Salina Cruz resulte conveniente para mejorar las condiciones de la prestación del Servicio de Tráfico Marítimo y en consecuencia, la eficiencia de operación del Puerto.
4. Corresponde a la Capitanía de Puerto ejercer la Autoridad Marítima conforme lo establece el Artículo 7, Fracción I de la Ley y 17 de la Ley de Puertos. Por lo que corresponderá a la Capitanía de Puerto, las atribuciones y facultades que le confiere el Ejecutivo Federal en materia del Servicios de Tráfico Marítimo; así como verificar el cumplimiento y observancia de las que correspondan a la Autoridad Competente y la Autoridad Encargada.

Corresponde a la Capitanía de Puerto ejecutar una estricta supervisión de las funciones y actividades del CCTM, con motivo de la prestación del Servicio de Tráfico Marítimo, con base en las facultades que le confiere la Legislación Marítima Nacional.

5. El Centro de Control de Tráfico Marítimo del Puerto de Salina Cruz, se localiza en instalaciones de Pemex y su operación se sujetará a las disposiciones que emitan las Autoridades Competente, Encargada y Capitanía de Puerto, para la prestación del Servicio de Tráfico Marítimo Portuario y Costero.

El Servicio de Tráfico Marítimo en el Puerto de Salina Cruz se prestará las 24 horas del día los 365 días del año y tiene el propósito general:

Ofrecer una apreciación global de tráfico marítimo en la Zona de Servicio del CCTM, combinando todos los factores que influyen en el tráfico.

- VII. Contar con una imagen del tráfico, en el que se basará su capacidad de respuesta a las situaciones que se produzcan en la Zona de Servicio del CCTM, la cual al ser evaluada por el Operador del CCTM le permitirá en su caso, tomar decisiones en consecuencia;
- VIII. La identificación y vigilancia de las embarcaciones;
- IX. La planificación estratégica de sus maniobras, evoluciones y movimientos;
- X. Incrementar la seguridad marítima, *apoyando con los pronósticos meteorológicos locales y su experiencia.*
- XI. Coadyuvar en la Protección para los buques y para las instalaciones portuarias;
- XII. Mejorar la eficiencia y seguridad de la navegación;
- XIII. Garantizar la seguridad de la vida humana;
- XIV. Proteger el medio ambiente marino y la zona costera adyacente;
- XV. Proteger las obras e instalaciones portuarias de los efectos perjudiciales del tráfico marítimo;
- XVI. Interactuar con el tráfico marítimo para el cumplimiento de su objeto;
- XVII. Responder a las circunstancias del tráfico en la zona de servicio y en la zona de

influencia;

- XVIII. La facilitación de asistencia y de información náutica, meteorológica y oceanográfica.
- XIX. Coordinar con otros CCTM's nacionales las actividades necesarias que se requieran para la prestación de servicio de tráfico marítimo, cuando la autoridad responsable o Capitanía de Puerto así lo determine, y cuando las circunstancias del tráfico así lo ameriten.
- XX. Coordinar con las Autoridades responsables de las operaciones de búsqueda y salvamentos marítimos, las actividades necesarias para la asistencia de la vida humana en el mar o una embarcación en situaciones de emergencia o siniestro.
6. Servicio que se prestará por vía radio comunicación marítima, cuando el Operador del CCTM lo considere necesario o a petición del capitán de un buque o del piloto de Puerto, para garantizar que se dispone a tiempo con la información necesaria para la toma de decisiones a bordo, relativas a la navegación; la cual podrá incluir:
- I. Información sobre la situación, identidad e intenciones de otro buque;
 - II. Condiciones de las vías navegables, canales de navegación, fondeaderos y dársenas;
 - III. Condiciones de las variables meteorológicas u oceanográficas;
 - IV. Presencia de peligros, derelictos u obstáculos posibles para la navegación;
 - V. Cualquier situación de emergencia o contingencia que se desarrolle en el Puerto, sus vías navegables, dársenas o canales de navegación, con motivo de una operación de asistencia en caso de incidente o accidente marítimo;
 - VI. Condiciones de restricción en las vías navegables, derivados de actividades de dragado de mantenimiento o de construcción, construcción de instalaciones portuarias, operaciones de carga de estructuras sobredimensionadas, simulacros, etc.,
 - VII. Condición del nivel de protección del Puerto o de la terminal de destino, por existir una situación que amenace la protección para los buques o para las instalaciones portuarias;

VIII. Cualquier otra condición o situación que pueda afectar la navegación de la embarcación.

7. Servicio que se prestará por vía radio comunicación marítima, cuando el Operador del CCTM lo considere necesario o a petición del capitán de un buque o del piloto de Puerto, para garantizar que se dispone de información especialmente importante y de alta prioridad, bajo las siguientes condiciones:

- I. Cuando la embarcación navegue bajo circunstancias difíciles o condiciones meteorológicas adversas;
- II. Cuando el buque navegue con averías, fallas en sus sistemas de navegación, propulsión, gobierno o deficiencias de estabilidad, escora, seguridad de la carga, estanqueidad, etc.;
- III. Cuando el capitán del buque, por cualquier otra condición a bordo, debe realizar un arribo forzoso;

8. Servicio que se prestará por vía radio comunicación marítima, cuando el Operador del CCTM lo considere necesario o a petición del capitán de un buque o del piloto de Puerto, para evitar que se produzcan situaciones peligrosas de tráfico marítimo y permitir que el tráfico de las embarcaciones pueda realizarse de manera segura, dentro de la Zona del Servicio de Tráfico Marítimo y de así disponerlo la Autoridad marítima en el Puerto, en la Zona de Influencia; este servicio se prestará bajo las condiciones siguientes y cuando:

- I. Sea necesaria la gestión operacional directa del tráfico marítimo;
- II. Se requiera planificar las maniobras y movimientos de los buques para evitar;
- III. La densidad excesiva del tráfico,
- IV. Situaciones de aproximación o confluencia peligrosas,
- V. El movimiento, maniobra o evolución de un tipo específico de embarcación pueda afectar la dirección del resto del tráfico marítimo;
- VI. Se requiera informar a través del CCTM:
- VII. La asignación del espacio para atraque, fondeo, arrejeramiento o acoderamiento en las instalaciones portuarias, en los canales o dársenas del Puerto;
- VIII. La notificación obligatoria de los movimientos de las embarcaciones en la Zona de

Servicio o Zona de Influencia;

- IX. La recomendación de rutas en las vías navegables que deban de seguir las embarcaciones;
 - X. La recomendación de los límites de velocidad que deban observarse por los capitanes; y
 - XI. La notificación de medidas de seguridad que establezca la Capitanía de Puerto.
9. El CCTM dentro de sus funciones operativas, mantendrá el control, vigilancia, registrará, y asistirá y coadyuvará en la atención de los eventos marítimos; mismos que se indican a continuación y sin perjuicio de las facultades, funciones y responsabilidades que correspondan a la estación del SMSSM.
- I. Funciones de Control.- Las que permiten al Operador del CCTM, contar con toda la información disponible, con respecto al estado actual que guarden las operaciones marítimas y portuarias, así como de las ayudas a la navegación, el señalamiento marítimo y las condiciones meteorológicas y oceanográficas en el Puerto y la Zona de Servicio.
 - II. Funciones de Vigilancia.- Las que, con base en la información que se tenga del estado de las operaciones marítimo portuarias y las condiciones meteorológicas y oceanográficas en el Puerto, permitan al Operador del CCTM dar el debido seguimiento en su evolución, a fin de determinar y evitar posibles situaciones de riesgo o peligro a la navegación y a la operación portuaria. Lo anterior informándolo a los pilotos de Puerto o a los capitanes de las embarcaciones que procedan sin la asistencia del servicio de pilotaje.
 - III. Funciones de Asistencia.- Las que, debido a la naturaleza del accidente marítimo o portuario en proceso, el capitán de la embarcación, el Piloto de Puerto o la tripulación, se encuentre en fase de incertidumbre, alerta o peligro, por lo que requieran el apoyo constante del Operador del CCTM, hasta que se supere la fase de emergencia e incertidumbre.
 - IV. Funciones de Búsqueda y Salvamento.- Las que resultantes de un accidente marítimo, a solicitud del capitán de la embarcación en estado de emergencia o por disposición de la Capitanía de Puerto, se lleven a cabo para la localización de embarcaciones o personas en peligro, así como su rescate, prestación de auxilios médicos iniciales o de otro tipo y dirigir su traslado y transporte hasta un lugar seguro.

10. Funciones del CCTM.

I. Funciones Primarias:

- a) Asignación de espacios.- Función del CCTM para llevar a cabo la separación de espacio o tiempo entre los buques, o ciertas categorías de buques, mediante una planificación previa del tráfico marítimo. Por lo que corresponde a la función estratégica del servicio de organización del tráfico marítimo.
- b) Control regular de los buques.- Facilitación de la información y datos por parte del CCTM, para el proceso de toma de decisiones por parte del capitán de la embarcación y relativas a la navegación. Por lo que corresponde a una función de ayuda a la navegación.
- c) Maniobras para evitar abordajes.- Función que corresponde a los capitanes de las embarcaciones que se encuentre navegando una cerca de otras. Si así lo requieren los capitanes, esta función puede ser asistida por el CCTM. Por lo que corresponde a una función táctica, relacionada con el servicio de información o de ayuda a la navegación.

II. Funciones del Cumplimiento de la Reglamentación:

Tiene por objetivo que el CCTM supervise y fomente el cumplimiento de los lineamientos, reglamentos y leyes aplicables, y tomar las medidas oportunas para éste propósito, bajo las disposiciones de la Capitanía de Puerto.

III. Funciones Correctivas:

Tiene por objetivo reducir los efectos y consecuencias de los sucesos, como apoyo a otras actividades conexas como en los casos de:

- a) Incidentes y accidentes marítimos;
- b) Incidentes y accidentes portuarios;
- c) Operaciones de búsqueda y salvamento;
- d) Operaciones de lucha y control contra la contaminación.

IV. Otras Funciones:

Tienen como objetivo principal, la coordinación y enlace entre buques y terceros.

11. El Operador del CCTM, podrá dar instrucciones a los buques; sólo y únicamente bajo las siguientes circunstancias:

- I. Cuando así lo disponga y autorice la Capitanía de Puerto;
- II. Cuando el Operador del CCTM lo considere necesario por existir una situación de peligro, aproximación peligrosa, riesgo de colisión y la embarcación se encuentre sin piloto a bordo o fuera del área que limita el servicio de pilotaje;
- III. Cuando lo solicite expresamente el capitán de la embarcación y proceda sin la asistencia del piloto de Puerto;
- IV. Cuando así lo solicitó el piloto de Puerto a bordo de una embarcación, para propósito de la maniobra que asiste o para que se giren instrucciones a otro buque en las proximidades, en el área de fondeo o en el área de espera del piloto de Puerto;

12. Las instrucciones que, bajo autorización de la Capitanía de Puerto, gire el Operador del CCTM a las embarcaciones y bajo las circunstancias indicadas, estarán destinadas únicamente a la obtención de un resultado para evitar condiciones como: una situación de aproximación peligrosa; obstáculo para una maniobra de buque; recalada y fondeo; arribada forzosa o aproximación para embarque del piloto de Puerto, y dejará a la total discreción y bajo la autoridad del capitán o en su caso, del piloto de Puerto a bordo, los pormenores de la ejecución, como son:

- I. El rumbo a seguir;
- II. Las evoluciones o desplazamiento del buque; y
- III. La velocidad y régimen de máquinas durante las maniobras.

Las instrucciones del Operador del CCTM, sólo se emitirán a petición del capitán o del piloto de Puerto, para que bajo ninguna circunstancia y por ningún motivo:

- IV. Interfieran con la responsabilidad en materia de seguridad de la navegación y de la embarcación, que corresponden al capitán cuando proceda sin la asistencia de un piloto de Puerto.

V. Afecten negativamente la relación habitual entre el capitán y el piloto de Puerto durante la prestación del servicio de pilotaje.

13. Las decisiones relativas a la navegación propiamente dicha y a las maniobras del buque, serán total competencia y responsabilidad del capitán del buque y las decisiones a éste respecto, no podrán ser sustituidas por las instrucciones del Operador del CCTM.

14. Las comunicaciones del Operador del CCTM con los capitanes de las embarcaciones que se encuentren obligados al cumplimiento de las recomendaciones e instrucciones por encontrarse dentro de la Zona de Servicio del CCTM y con propósitos de recalcar o arribar en el Puerto, se realizarán utilizando las frecuencias asignadas y conforme a los procedimientos establecidos en por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y el Capítulo IV del Convenio Internacional SOLAS/74.

Procedimientos para las radiocomunicaciones del CCTM.

15. Los procedimientos del CCTM establecerán las comunicaciones que se requieren llevar a cabo durante y para la prestación del Servicio de Tráfico Marítimo y cuales frecuencias deberán mantenerse bajo vigilancia y a la escucha por el Operador del CCTM.

Las comunicaciones Buque – CCTM – Buque se limitarán exclusivamente al intercambio de información fundamental para la prestación del Servicio de Tráfico Marítimo y se sujetarán a las disposiciones contenidas en el Manual para el Uso del Servicio Móvil Marítimo que emite la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).

Lo anterior, para evitar incertidumbre y confusión en el uso de frecuencias de radio comunicación, por parte de los capitanes de las embarcaciones.

16. Toda embarcación al ingresar dentro de la Zona de Servicio del CCTM, deberá:

- I. Observar y dar cumplimiento a las presentes Lineamientos de Operación, en lo aplicable al Servicio de Tráfico Marítimo.
- II. Mantener una guardia continua de escucha en el Canal 06 y 16 de la Banda Marina de VHF;
- III. Notificar sin demora, cualquier desvío o alteración del plan de navegación notificado o convenido. Esto, sólo en el caso de que la Capitanía de Puerto o la Autoridad

Encargada establezcan dentro del Servicio de Tráfico Marítimo, convenir, coordinar y dar seguimiento al Plan de Navegación hasta el embarque del piloto de Puerto.

17. En la medida de lo posible, las radiocomunicaciones entre el Operador del CCTM y los capitanes de las embarcaciones y pilotos de Puerto, se realizarán empleando las "Frases Normalizadas de la OMI para Comunicaciones Marítimas".

Toda comunicación del Operador del CCTM con el capitán o capitanes de una o varias embarcaciones que se encuentre dentro de la Zona de Servicio o Zona de Influencia, deberá indicarle claramente, en idioma español o inglés, según sea el caso, si el mensaje consta y tiene como objetivo transmitirle:

- I. Información;
- II. Asesoramiento;
- III. Recomendación; e
- IV. Instrucción.

18. Las radiocomunicaciones marítimas entre el Operador del CCTM con las embarcaciones, mediante el empleo de la banda marina de Muy Alta Frecuencia (VHF), para la prestación del Servicio de Tráfico Marítimo y una vez coordinada la asistencia del CCTM con el capitán de la embarcación, podrá sujetar las frecuencias de trabajo.

19. Las radiocomunicaciones marítimas entre el Operador del CCTM y el capitán de la embarcación, será de manera directa cuando el buque *entre dentro del Esquema de Separación de Tráfico (VTS)*; o cuando encontrándose en la Zona de Influencia, la comunicación tenga como objetivo la asistencia del Operador del CCTM para la recalada al Puerto.

20. Las radiocomunicaciones marítimas entre el Operador del CCTM, mediante el empleo de la banda marina de Alta o Media Frecuencia (HF /MF) y a través del Equipo de radio Comunicación de Banda Lateral (SSB), se sujetará a las previsiones, disposiciones y recomendaciones internacionales de Escucha, Guardia y Vigilancia de Seguridad en la frecuencia de 2182.2 HZ de Contacto Internacional y Mensajes de Socorro, Seguridad y Urgencia Marítima.

21. Las radiocomunicaciones marítimas entre el CCTM y las embarcaciones, mediante la

transmisión de mensajes a través del Sistema de Identificación Automática (AIS), deberán ser autorizadas por la Capitanía de Puerto, la cual determinará:

- I. Los Avisos a los Marineros o información relativa a la seguridad de la navegación o protección marítima y portuaria, que deban difundirse por éste sistema;
- II. La embarcación o embarcaciones a los que se destinarán los mensajes;
- III. La frecuencia en la que se deban retransmitir los mensajes;
- IV. El periodo y término de transmisión de los mensajes;
- V. La clasificación o tipo del mensaje: información; asesoramiento; recomendación o instrucción de la Autoridad marítima;

22. El Sistema de Notificación de Buques que se establezca para la observancia obligatoria de todos los buques que se encuentren dentro de la Zona de Servicio del CCTM y con el propósito de contribuir a:

- I. La seguridad de la vida humana en el mar;
- II. La eficacia de la navegación; y
- III. La protección del medio ambiente marino.

Se adoptará e implantará de conformidad con las directrices y criterios emitidos por la OMI y corresponderá a la Autoridad Encargada, llevar a cabo la notificación y registro de la implantación del Sistema de Notificación de Buques ante la OMI, para la observancia obligatoria por:

- I. Todos los buques;
- II. Cierto tipo de buques; o
- III. Buques que transporten ciertas cargas.

23. Toda embarcación que navegue para aproximarse con la intención de recalcar o arribar al Puerto, antes de ingresar dentro de la Zona de Servicio del CCTM, transmitirán por vía radiocomunicación marítima:

- I. Las notificaciones prescritas;

- II. La notificación de deficiencias del buque; y
 - III. Las notificaciones obligatorias para toda embarcación que disponga la Autoridad Encargada, quedarán establecidas y sujetas a las directrices y criterios relativos al "Sistema de Notificación para los Buques" emanados de la OMI.
24. En el caso de que el equipo de radiocomunicación de una embarcación que navegue para aproximarse con la intención de recalcar o arribar al Puerto, quede totalmente inutilizable, el capitán se esforzará por informarlo al Operador del CCTM y a los otros buques que naveguen en las proximidades, por cualquier otro medio de comunicación o mediante el Código Internacional de Señales, de que su buque no puede comunicarse en la frecuencia o canal asignados.
25. Quedarán totalmente prohibidas las transmisiones que causen interferencia perjudicial a las radiocomunicaciones de socorro, alarma, urgencia o seguridad, en las frecuencias establecidas internacionalmente para propósitos de socorro y emergencia.
26. El personal que en su caso, se incorpore a la estructura Operativa del CCTM para la prestación del Servicio de Tráfico Marítima, deberán acreditar la formación y capacitación, mediante la titulación y certificación como Oficial de la Marina Mercante Nacional.
27. Corresponde a la Autoridad Responsable, la organización e impartición directa de la formación y capacitación del personal de la marina mercante y establecer los estudios de postgrado que deberán cubrir los oficiales, para ocupar los cargos.
- La capacitación deberá sujetarse a las disposiciones que para tal efecto establezca la Autoridad Responsable, conforme a lo previsto por la Legislación Marítima Nacional, el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (Convenio STCW/95), Resoluciones de la Asamblea de la OMI y Recomendaciones de la IALA – AISM y demás reconocidas por la OMI.
28. Será obligatorio el uso del Servicio de Tráfico Marítimo, para toda embarcación que sujeta al cumplimiento de las disposiciones del Convenio Internacional SOLAS/74, navegue dentro de la Zona de Servicio del CCTM o *Esquema de Separación de Tráfico VTS*, con el propósito de recalcar y arribar en el Puerto, para su operación en las instalaciones portuarias o para participar como unidades de apoyo en la construcción de infraestructura portuaria u obras marítimas.

Será igualmente obligatorio el uso del Servicio de Tráfico Marítimo, para todas las embarcaciones, incluyendo las que no sin estar sujeta a las disposiciones del Convenio Internacional SOLAS/74, pero transporten o remolquen artefactos navales cargados con cualquier tipo de las mercancías peligrosas, descritas en los presentes lineamientos.

29. Quedan exceptuadas de la observación y cumplimiento de las presentes Lineamientos de Operación, las embarcaciones y artefactos navales de uso militar, pertenecientes a las Secretarías de Marina y de la Defensa Nacional.

30. Las embarcaciones mercantes o militares que, estando navegando dentro de la Zona de Servicio del CCTM, no estén obligadas al uso del Servicio de Tráfico Marítimo conforme a lo indicado en el Lineamiento anterior, podrán participar voluntariamente cuando el capitán o el patrón de la embarcación así lo consideren conveniente para la seguridad de la navegación, de la embarcación y de las vidas humanas bajo su mando.

31. El Operador del CCTM mantendrá el seguimiento de la navegación de las embarcaciones que se encuentren dentro de la Zona de Influencia del CCTM, observando las disposiciones internacionales aplicables al Derecho de Paso Inocente. Sin embargo, bajo las situaciones indicadas en el párrafo anterior, el capitán de toda embarcación podrá participar con el Servicio de Tráfico Marítimo de forma voluntaria.

32. **Pilotaje o practicaje:** Es la actividad que realiza una persona física de nacionalidad mexicana por nacimiento, llamado práctico o piloto de Puerto, consistente en realizar maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque con las embarcaciones, a fin de preservar la vida humana, el medio ambiente marino, la seguridad de las embarcaciones y de las instalaciones portuarias en las zonas de pilotaje.

33. El Operador del CCTM, cuando lo considere conveniente o cuando así lo solicite expresamente el Piloto de Puerto, proporcionará la siguiente información:

- I. Condiciones de las variables meteorológicas y oceanográficas del momento;
- II. Posición geográfica, distancia y tiempo estimado de arribo a la estación de piloto, de una embarcación de interés;
- III. Condición del Puerto, por disposición de la Capitanía de Puerto;
- IV. Nivel de Protección en el cual se encuentra operando el Puerto;
- V. Condición y densidad del tráfico marítimo en el Puerto y en la Zona Marina

Adyacente;

- VI. Buques que permanecen en la Zona o Zonas de Fondeo;
- VII. Maniobras de embarcaciones en desarrollo;
- VIII. Situación de las embarcaciones destinadas al apoyo de obras de dragado; construcción de obras marítimas e instalaciones portuarias y de las dedicadas a los servicios portuarios;
- IX. Sistemas y equipos que invaden las dársenas de operación, canales de navegación y de otros cuerpos de agua del Puerto;

34. El Operador del CCTM mantendrá un estricto seguimiento y supervisión del desarrollo del servicio de pilotaje, manteniéndose a la escucha en la banda marina de VHF a través de los Canales 06 y 16, con el propósito de atender de forma inmediata cualquier solicitud de asistencia o de información cuando así lo solicite expresamente el Piloto de Puerto.

35. El Operador del CCTM emitirá y retransmitirá y dará seguimiento a los Avisos de Seguridad de cualquier situación o condición de peligro en el Puerto o en la Zona Marina Adyacente al Puerto, que ponga en peligro las maniobras de determinada embarcación o represente un riesgo para la seguridad de la navegación, y que identifique mediante los sistemas y equipos del CCTM o que le sean reportados por los Capitanes de los Buques en las proximidades.

Así mismo, transmitirá o retransmitirá las instrucciones del Piloto de Puerto, cuando la comunicación entre éste y la embarcación no sea efectiva y relativa a la reducción de velocidad; distancia de aproximación de seguridad; cambio de rumbo; aproximación a la estación del piloto e instalación de los medios de embarque del piloto.

36. Los avisos de seguridad, transmisión o retransmisión de avisos de seguridad e instrucciones solicitados por el piloto de Puerto, serán notificadas a la Capitanía de Puerto y registradas en el Diario de Bitácora del CCTM.

37. El Operador del CCTM revisara el SOP, de forma diaria y en los tiempos que para tal efecto se establezcan, la programación del Servicio de Pilotaje a las embarcaciones, según las autorizaciones emitidas por la Capitanía de Puerto y el orden establecido en la Junta de programación y Arribo de Embarcaciones, que a criterio de los Pilotos de Puerto, con base en las condiciones meteorológicas y oceanográficas que imperen en el

Puerto, y considerando los tipos y dimensiones de los buques, sea la más conveniente para eficientar y optimizar la operación portuaria. Los cambios de horario del servicio de pilotaje solicitado y autorizado serán informados por correo o teléfono al CCTM por los pilotos de guardia.

38. El Operador del CCTM recibirá del Piloto de Puerto buques la siguiente información y registrará en la base de datos correspondiente: la hora del cruce de escolleras a la entrada y salida de todas las embarcaciones a las que se les proporcione el Servicio Portuario de Pilotaje, a solicitud de la capitán o por disposición y mandato de Ley.

Lo anterior, adicional a la hora del cruce de la proa del buque de la Escollera. Horas de embarque/desembarque y nombre del piloto de Puerto. Nombre y hora de los remolcadores que asistieron a la maniobra. Hora de inicio de la maniobra. Calados del buque. Existencias económicas del buque.

39. La Capitanía de Puerto o la Autoridad Encargada del CCTM, dentro de sus facultades y atribuciones, establecerá los procedimientos que sujetarán el apoyo del Servicio de Tráfico Marítimo al servicio portuario de pilotaje, en circunstancias y bajo condiciones particulares y distintas a las descritas en los lineamientos anteriores.

40. El Operador del CCTM dará seguimiento a las comunicaciones y al desarrollo de la interfaz Piloto de Puerto – Capitán del Buque – Capitán del o de los Remolcadores, evitando en todo momento interferir con la responsabilidad que corresponde al capitán en cuanto a la seguridad de la navegación, ni afectar negativamente la relación técnica habitual entre el capitán de la embarcación asistida y el piloto de Puerto o entre el capitán del remolcador y el piloto de Puerto.

Para este caso, el Operador del CCTM considerará cuidadosamente, que la presencia del piloto a bordo del buque constituye una parte integral de su sistema de seguridad marítima; apoyado por los recursos tecnológicos avanzados y disponibles en los puentes de mando de las embarcaciones actuales a disposición del servicio de pilotaje y el beneficio de éste, para la seguridad de la navegación y la eficiencia del tráfico marítimo que ha resultado históricamente la permanencia de los pilotos de Puerto en las maniobras de los buques.

41. El Piloto de Puerto, si así lo estima conveniente, deberá notificar al Operador del CCTM para que éste lo haga del conocimiento de la Capitanía de Puerto, respecto de cualesquiera:

- I. Condición o situación que atente o amenace contra la protección del buque y de las instalaciones portuarias, cuando de tales circunstancias le sean informadas por el

capitán de la embarcación al momento de su embarque o al presentarse en el Puente de Mando;

II. Falla o deficiencia que pueda afectar el servicio de pilotaje, reportada por el capitán de la embarcación respecto de los sistemas del buque siguientes:

- a) Propulsión principal;
- b) Auxiliares de propulsión lateral o bow thrusters;
- c) Gobierno;
- d) Generación eléctrica;
- e) Navegación electrónica;
- f) Anclas de levas y winches, cabrestantes o molinetes;
- g) En otros sistemas.

III. Condición anormal del buque en la:

- a) Estabilidad,
- b) Estanqueidad,
- c) Maniobrabilidad,
- d) Trinca o sujeción de la carga,

IV. Infracción a las disposiciones relativas a la Seguridad de la Navegación; a lo previsto en la Legislación Marítima Nacional; a las buenas prácticas y costumbres marineras o a lo que establecen las presentes Lineamientos de Operación.

V. Incumplimiento a las recomendaciones de la instalación de los medios para el embarque del Piloto de Puerto, que establece la OMI a través de las diversas Resoluciones de la Asamblea y que pongan en peligro la integridad física y la seguridad del profesional prestador del servicio.

VI. Condición extraordinaria como la presencia de polizones, enfermos, lesionados, descargas accidentales de sustancias nocivas al mar, etc.

42. Es el servicio 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 y para garantizar la seguridad de la navegación interior del Puerto y las instalaciones portuarias.

43. El Operador del CCTM dará seguimiento, supervisará y coordinará las maniobras atraque, desatraque y navegación de las embarcaciones dedicadas al Servicio Portuario de Remolque.

44. El capitán o patrón de toda embarcación que realice el servicio portuario de remolque, deberá informar al Operador del CCTM a través de radiocomunicación marítima por la banda de VHF Canal 06/16, u otro canal de VHF previamente establecido:

- I. El nombre del buque remolcador;
- II. La hora de desatraque del muelle o instalación portuaria dentro del Puerto;
- III. El nombre de la embarcación a la que se proveerá el servicio;
- IV. La hora de inicio del servicio;
- V. La hora de término de las operaciones, una vez concluido el servicio portuario;
- VI. La hora de atraque en el muelle o instalación portuaria en el Puerto.

La comunicación de la información anterior, se hará conforme se vayan actualizando los hechos y siempre y cuando, la comunicación con el Operador del CCTM, no represente una afectación, interrupción, interferencia o comprometa las comunicaciones de coordinación y respuesta del capitán o patrón del buque remolcador, con el piloto de Puerto asignado a la embarcación a la que se presta el servicio.

En su caso, la información deberá proporcionarse al Operador del CCTM, previo a la maniobra y una vez concluido el servicio o cuando las comunicaciones de la interfaz Capitán o Patrón del Buque Remolcador – Piloto de Puerto, hayan cesado.

45. El Servicio de Lanchaje es el servicio de transporte que se presta para el embarque y desembarque del Piloto de Puerto que prestará el servicio de pilotaje o para asistir a una embarcación para el embarque y desembarque de personal y materiales o bienes. Deberá de reportar por VHF canal 6/16 su entrada y/o salida de escolleras con piloto de Puerto.

46. El Operador del CCTM dará seguimiento, supervisará y coordinará las maniobras de

entrada, navegación, atraque, desatraque y salida de las embarcaciones dedicadas al Servicio Portuario de Lanchaje. Principalmente cuando el servicio se preste en las Zonas de Fondeo, mar adentro y que sea requerido para atender el transporte de:

- I. Los representantes de las autoridades portuarias y en el Puerto, para la comunicación de un buque;
- II. El personal de inspectores de carga y fumigadores;
- III. Tripulantes y supernumerarios;
- IV. Servicio médico u otro que requiera el capitán del buque;
- V. Virtuallas y provisiones;
- VI. Partes, refacciones, accesorios, sistemas y equipos;
- VII. Lanchas para las operaciones en instalaciones costa afuera.
- VIII. Otros

47. El capitán o patrón de toda embarcación que realice el servicio portuario de lanchaje, diferente al servicio para el Piloto de Puerto, deberá informar al Operador del CCTM a través de radiocomunicación marítima por la banda de VHF Canal 06 y 16 u otro canal previamente establecido:

- I. La hora de atraque y desatraque del muelle o instalación portuaria dentro del Puerto;
- II. La hora del cruce de escolleras de entrada y salida del Puerto;
- III. La hora del atraque o abarluo y desatraque o desabarluo de la embarcación, para la prestación del servicio;
- IV. La hora de inicio y término de las operaciones propias al servicio portuario;
- V. El lugar geográfico de destino fuera del Puerto;
- VI. El Tiempo Estimado de Arribo (ETA);
- VII. El número total de personas a bordo, incluyendo tripulantes y pasajeros;

VIII. La naturaleza de la carga que transporta;

IX. El nombre de la embarcación a la que se proveerá el servicio;

48. El capitán o patrón de la embarcación que realice el servicio portuario de lanchaje, para el transporte del Piloto de Puerto, conforme a las deposiciones de la Capitanía de Puerto, deberá informar al Operador del CCTM a través de radiocomunicación marítima por la banda de VHF Canal 06 y 16 u otro canal previamente establecido:

- I. La hora de atraque y desatraque del muelle o instalación portuaria dentro del Puerto;
- II. El número total de personas a bordo, incluyendo tripulantes y pasajeros;

49. El Operador del CCTM dará seguimiento, supervisará y coordinará las maniobras de entrada, navegación, atraque o abarloado; así como las actividades de suministro de combustibles y lubricantes, que se lleven a cabo en las dársenas de operación, canales de navegación y otros cuerpos de agua del Puerto, incluyendo las que se realicen en las Zonas de Fondeo.

50. El Operador del CCTM dará seguimiento, supervisará y coordinará las maniobras de entrada, navegación, atraque o abarloado; así como las actividades de suministro de agua dulce, avituallamiento o alijo, que se lleven a cabo en las dársenas de operación, canales de navegación y otros cuerpos de agua del Puerto, incluyendo las que se realicen en las Zonas de Fondeo.

51. El capitán de toda embarcación que realice el servicio portuario de suministro de combustibles, lubricantes, agua dulce, avituallamiento o alijo, deberá informar al Operador del CCTM a través de radiocomunicación marítima por la banda de VHF Canal 06 y 16 u otro canal previamente establecido, una vez que se encuentre dentro de la Zona de Influencia del CCTM:

- I. El Tiempo estimado de Arribo (ETA);
- II. La velocidad de desplazamiento de la embarcación o del par integrado embarcación – artefacto naval;
- III. La naturaleza de la carga que transporta y a ser suministrado;

- IV. El nombre de la embarcación a la que se proveerá del suministro;
- V. El muelle, fondeadero o cuerpo de agua en el que tiene autorizado la prestación del servicio;
- VI. Solicitud de muelle, zona de fondeo o cuerpo de agua, para la permanencia temporal, una vez concluido la prestación del servicio portuario;
- VII. El tiempo estimado de las operaciones de trasiego del combustible, lubricante o agua dulce; del embarque de la vitualla o para el alijo de la carga;
- VIII. La hora del atraque o abarluo y desatraque o desabarluo de la embarcación o del artefacto naval, para la prestación del servicio;
- IX. La hora de inicio y término de las operaciones propias al servicio portuario; y
- X. El inicio de la navegación por las vías navegables o canales de navegación del Puerto, para hacer por la salida.

52. El capitán de toda embarcación que presente Servicios Portuarios en el Puerto, diferentes al suministro de agua dulce y combustible, incluyendo los de dragado de mantenimiento y construcción, estudio y muestreo de calidad de suelo, apoyo a obras marítimas, muestreo de calidad de agua, y cualquier otro servicio, deberá informar al Operador del CCTM a través de radiocomunicación marítima por la banda de VHF Canal 06 y 16u otro canal previamente establecido:

- I. La hora de atraque y desatraque del muelle o instalación portuaria dentro del Puerto;
- II. La hora del cruce de escolleras de entrada y salida del Puerto; y si es el caso,
- III. La hora del atraque, abarluo o arrejeramiento y desatraque o desabarluo de la embarcación, instalación Portuaria, obra marítima o lugar geográfico en los cuerpos de agua, donde se realizó la prestación del servicio;
- IV. La hora de inicio y termino de las operaciones propias al servicio portuario;
- V. El Tiempo Estimado de Arribo (ETA); y
- VI. El número total de personas a bordo, incluyendo tripulantes y pasajeros;

Además, deberá dar estricta observancia y cumplimiento a las disposiciones y recomendaciones, que en materia de seguridad establezca específicamente el Operador del CCTM.

Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones, condiciones o disposiciones que para tal efecto, establezca la Capitanía de Puerto u otra dependencia del Ejecutivo Federal.

53. Todo Capitán o Patrón al mando de una embarcación que se encuentre navegando o fondeado dentro de la Zona de Servicio o Zona de Influencia del CCTM, deberá notificar sin demora al Operador del CCTM, respecto de cualquier incidente o accidente marítimo y por el medio de comunicación marítima más efectivo. Principalmente de aquellos que resulte un riesgo para la seguridad de la vida humana, la seguridad marítima, de la embarcación y para la preservación del medio ambiente marino.

El Operador del CCTM notificará de inmediato a la Capitanía de Puerto, respecto de cualquier incidente o accidente marítimo que le sea informado y que se registre dentro de los límites del Puerto o dentro de las Zonas de Servicio o de Influencia del CCTM.

Conforme a las instrucciones y disposiciones que establezca la Capitanía de Puerto, el Operador del CCTM podrá proporcionar el apoyo coordinado que se requiera, a la Secretaría de Marina o a la estación del SMSSM.

54. Cuando el Operador del CCTM conozca de un incidente o accidente marítimo que se registre dentro de los límites del Puerto o dentro de las Zonas de Servicio o de Influencia del CCTM y en el que se involucren mercancías peligrosos, requerirá la información al capitán de la embarcación conforme al formato y al procedimiento normalizado y emitido por la OMI, la cual será remitida a la Capitanía de Puerto.

55. El Operador del CCTM mantendrá el seguimiento de todo incidente o accidente portuario que se registre en una terminal y que le sea reportado por los capitanes de las embarcaciones, Oficial de Protección del Buque (OPB), el Oficial de Protección (OPIP) de la terminal o por el Oficial de Protección (OPIP) del Puerto. Lo anterior, se hará del conocimiento de la Capitanía de Puerto.

56. Términos y Definiciones utilizados en éste tipo de actividades.

Operación de Búsqueda y Rescate.- Toda actividad realizada con el propósito de rastrear

y liberar a las personas que se encuentren en cualquier situación de peligro en el mar o en otras aguas.

Operación de Salvamento.- Toda actividad realizada con el propósito de auxiliar a una embarcación, o bien para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras zonas marinas.

57. Cuando el Operador del CCTM sea informado por el capitán de una embarcación, que está llevando a cabo actividades de búsqueda, rescate o salvamento, navegando dentro de la Zona de Influencia o de la Zona de Servicio del CCTM, lo informará de inmediato y por la vía de comunicación más rápida y efectiva, al Capitán de Puerto y el OPIP del Puerto.

58. Cuando el Operador del CCTM sea informado respecto al desarrollo de actividades de búsqueda, rescate o salvamento, dentro de la Zona de Influencia o de la Zona de Servicio del CCTM, si lo considera necesario y de acuerdo a la densidad del tráfico marítimo:

- I. Emitirá sin demora un Aviso de Alerta a para todas las embarcaciones que se encuentren navegando en las proximidades del lugar, informando el tipo de actividades que se lleven a cabo;
- II. Establecerá una Zona de Seguridad para evitar que la incursión de otras embarcaciones en el área, obstaculicen, alteren e interrumpan las maniobras de las embarcaciones participantes o se constituyan en un riesgo para las personas y las actividades en desarrollo;
- III. Identificará y dará seguimiento a las maniobras y movimientos de las embarcaciones que presten auxilio, estén rescatando vidas y bienes, o participen en las operaciones de búsqueda y salvamento;
- IV. Emitirá las condiciones meteorológicas y oceanográficas que se registren en el Puerto, cuando así lo solicitan los capitanes de las embarcaciones;
- V. Emitirá recomendaciones para regular la navegación en el área, si las actividades se llevan a cabo en la Zona de Influencia y fuera de la Zona de Servicio;
- VI. Establecerá disposiciones de gestión y control de la navegación, las cuales se desarrollarán bajo su estricto seguimiento, coordinación y supervisión, si las actividades se desarrollan dentro de los límites de la Zona de servicio;

VII. Se coordinará para tales efectos, con los Operadores de otros CCTM's en los Puertos del Litoral del Golfo de México;

De todas las medidas de seguridad que se tomen, se informará inmediatamente a la Capitanía de Puerto y se registrará en la Bitácora del CCTM.

59. Corresponde a la Autoridad Marítima a través de la Capitanía de Puerto y dentro de la respectiva jurisdicción, llevar a cabo la organización, dirección y coordinación de las operaciones y servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimos, la cual está facultada para utilizar todos los elementos disponibles en el Puerto, para el desarrollo de las operaciones y por el tiempo que se requiera.

60. La Capitanía de Puerto, establecerá las medidas de seguridad que deban ser observadas por los capitanes de las embarcaciones y supervisado su cumplimiento por el Operador del CCTM, para las maniobras de recalada, aproximación, entrada y salida del Puerto.

Así mismo, la Capitanía de Puerto establecerá las medidas de limitación o restricción para la navegación y maniobras de buques, dentro del Puerto y con motivo de las operaciones de búsqueda, rescate y salvamento marítimos, que deban observar los capitanes de las embarcaciones y en su caso, los pilotos de Puerto durante la prestación del servicio de pilotaje.

61. El Operador del CCTM informará de manera inmediata a la Capitanía de Puerto y al Oficial de Protección del Puerto, respecto de cualquier derrame o vertimiento de hidrocarburos u otras sustancias nocivas en las aguas interiores del Puerto o de la Zona Marina Adyacente, que le sea informado por:

- I. Los pilotos de Puerto;
- II. Los capitanes o patrones de las embarcaciones que prestan servicios portuarios;
- III. Por el capitán de la embarcación en la que se registró el derrame o que realizó el vertimiento;
- IV. Por el capitán de un buque que haya sido testigo del derrame, vertimiento o que haya avistado el hidrocarburo derramado, durante su travesía por las proximidades del Puerto;
- V. Por el personal de las terminales; y

VI. Por otras personas.

62. El Operador del CCTM mantendrá el seguimiento de las actividades relativas a la contención, control, confinamiento y recuperación de hidrocarburos y otras sustancias derramadas y que se desarrollen en las aguas interiores del Puerto, con el propósito de:

- I. Notificarlo a la Capitanía de Puerto;
- II. Emitir los Avisos de Seguridad para los pilotos de Puerto que estén asistiendo una maniobra en o hacia el lugar del derrame o vertimiento;
- III. Emitir los Avisos de Seguridad a los capitanes de las embarcaciones que naveguen o vayan a navegar por las proximidades del lugar;
- IV. Establecer Zonas de Seguridad en los cuerpos de agua;
- V. Dar seguimiento a las actividades, conforme su desarrollo, para mantener informados a los capitanes de los buques, que por el incidente, se reprogramen sus maniobras en el Puerto;
- VI. Conocer, si derivado de las actividades de control de la contaminación, se restringirán temporalmente las operaciones portuarias y maniobras de buques, en un área determinada;
- VII. Conocer los hechos en desarrollo, para ser considerados en las demás actividades propias del Servicio de Tráfico Marítimo.

Así mismo, solicitará al capitán de la embarcación, personal de operaciones, seguridad y/o protección al personal de la terminal, quién en ese momento esté al mando de la organización y dirección de tales actividades, que le mantenga informado respecto de lo siguiente:

- VIII. La magnitud del derrame o vertimiento de sustancias;
- IX. El volumen total estimado de la sustancia derramada o vertida;
- X. El área o extensión que está afectada por el derrame o el vertimiento;
- XI. Dirección del desplazamiento de la mancha de la sustancia derramada o vertida;
- XII. Actividades iniciales que se estén desarrollando o que se programe ejecutar, para la

atención de la contingencia, mientras se incorpora el personal y los recursos más apropiados; y

XIII. Las necesidades de recursos humanos, materiales, maquinaria y equipo, para una lucha efectiva contra la contaminación.

63. El Operador del CCTM, conforme a las disposiciones que establezca la Capitanía de Puerto, coordinará las acciones que puedan tener una afectación en el Servicio de Tráfico Marítimo, con el personal del Departamento de Protección al Medio Ambiente Marino o de la Coordinación de Programas Contra la Contaminación del Mar y mantendrá el seguimiento del desarrollo de las actividades relativas a la contención, control, confinamiento y recuperación de hidrocarburos.

64. La información que emita el personal del PROMAM y CPCCM será remitida por el Operador al CCTM a la capitanía de Puerto; principalmente cuando esta se relacione con:

I. El tiempo programado para llevar a cabo las actividades de control y combate a la contaminación, por parte de esos Órganos de la SEMAR;

II. Restricción operativa que recomiendan, a fin de no afectar, obstaculizar o interrumpir la efectividad de las actividades de combate a la contaminación;

III. Restricción operativa que resulte, por la permanencia de barreras flotantes y equipo de recuperación de hidrocarburos, hasta que sea totalmente concluida la operación por la contingencia;

IV. Áreas de operación y número de embarcaciones de la SEMAR, que participen en las actividades, para atención de la contingencia; y

V. Cualquier otra recomendación que emita el personal de la SEMAR, que sea de interés o involucre el servicio de Tráfico Marítimo.

65. El Operador del CCTM, cuando tenga conocimiento de que se llevarán a cabo actividades relativas a la Prevención y Control de la Contaminación, en las aguas interiores del Puerto o en las aguas marinas de la Zona Adyacente, por parte del personal y unidades de la SEMAR, dedicadas al apoyo de las funciones del PROMAM, atenderá las disposiciones que para el caso particular, establezca la Capitanía de Puerto.

En caso de que se tenga necesidad de apoyo por la naturaleza de la contingencia, las

circunstancias en las que se registre; el número de vidas humanas en peligro o el potencial riesgo para las embarcaciones y bienes; el Operador del CCTM actuará y se coordinará con el personal de la SEMAR, atendiendo y tomando en consideración lo siguiente:

- I. Las disposiciones de coordinación, ejecución y colaboración que establece el Plan Nacional de Contingencias para Controlar y Combatir Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas en el Mar.
- II. Que dentro de las facultades de Vigilancia corresponde a la SEMAR a través del PROMAM:
 - a) Realizar operaciones de inspección y vigilancia terrestre, marítima y aérea;
 - b) Llevar a cabo el levantamiento de actas de inspección a fuentes contaminantes; y
 - c) Realizar el monitoreo para determinar la calidad del agua marina.
- III. Que dentro de las Facultades de Control y Combate de la Contaminación, corresponde a la SEMAR a través del PROMAM:
 - a) Realizar con prontitud operaciones de control y combate ante incidentes contaminantes en el medio ambiente marino, para reducir al máximo la extensión de los daños;
 - b) Coordinar la participación de acciones específicas de las Secretarías de Estado, ante una contingencia por contaminación en el mar;
 - c) La recolección de desechos sólidos y líquidos en las playas, Recintos Portuarios y Unidades;
 - d) La recolección de los hidrocarburos y sustancias nocivas derramados en las áreas de jurisdicción.
 - e) Determinar los volúmenes de contaminantes derramados o vertidos, para establecer, mediante los procedimientos y mecanismos correspondientes, la recuperación de los recursos asignados por la SEMAR;
 - f) Determinar por sí o en coordinación con las Dependencias del Ejecutivo Federal

competentes en materia de contaminación, la magnitud de los daños al medio ambiente marino y las medidas de remediación que correspondan llevarse a cabo;

- g) Establecer las sanciones que por motivo de contaminación por derrame o vertimiento, deban aplicarse a los capitanes o representantes legales de: embarcaciones, artefactos navales, estructuras mar adentro, instalaciones portuarias, terminales, empresas portuarias, industrias o cualquier otra instalación que se constituya en una fuente de contaminación.

Lo anterior, por el efecto de instrucciones de demora, restricción operativa, embargo precautorio, detención, negación de despacho, negación de certificado de no adeudo o cualquier otra disposición administrativa que emita la SEMAR y avale la Capitanía de Puerto y que limite el desarrollo de maniobras y operaciones de determinado buque o artefacto naval y, la prolongación de estadía o permanencia en el Puerto.

66. Corresponde al Operador del CCTM, verificar diariamente la operación de las ayudas a la navegación y del señalamiento marítimo, a través de inspección visual o mediante el sistema de monitoreo remoto.

67. El Operador del CCTM, recibirá los informes que emitan los pilotos de Puerto o los capitanes de las embarcaciones, al dar cumplimiento a la obligatoriedad de informar sobre las interrupciones o deficiencias que se adviertan en las ayudas a la navegación y el señalamiento marítimo. Lo anterior, será inmediatamente notificado a la Capitanía de Puerto.

De igual forma, el Operador del CCTM deberá informar a los pilotos de Puerto y a los capitanes de las embarcaciones que se aproximen al Puerto con el propósito de recalcar o arribar, respecto de las interrupciones o deficiencias que se adviertan en las ayudas a la navegación y el señalamiento marítimo, que puedan poner en riesgo la seguridad de la navegación.

68. El Operador del CCTM atenderá las solicitudes de información relativa a la prestación del Servicio de Tráfico Marítimo, conforme las disposiciones e instrucciones de la Capitanía de Puerto, en acuerdo con API Salina Cruz.

69. El Operador del CCTM atenderá las solicitudes de información relativa a las variables meteorológicas e hidrológicas del Puerto, cuando ésta información represente interés y relevancia para ser considerada en las actividades de carga y descarga de mercancías, trabajos de mantenimiento y construcción, estudios técnicos, etc.

Ésta información, en la medida de lo posible, se pondrá al alcance de los interesados por

vía electrónica, para que se cuente con ella en tiempo real y la solicitud que debe aprobar API Salina Cruz, no signifique una interrupción en la continuidad de la prestación del Servicio de Tráfico marítimo.

70. El Operador del CCTM, a través de los sistemas de radiocomunicación marítima disponibles y dentro de la Zona de Servicio del CCTM, dará seguimiento, regulará y en su caso, impedirá la incursión de embarcaciones dedicadas a las actividades de captura o de prospección pesqueras, cuando éstas actividades pongan en riesgo o peligro la seguridad marítima y de la navegación, por obstaculizar o cruzar las derrotas de las embarcaciones que se encuentren navegando dentro del Sistema de Organización del Tráfico Marítimo.

Las medidas prohibitivas, restrictivas o regulatorias de estas actividades, se sujetarán a las disposiciones que para tal efecto, establezca la Autoridad Competente, en coordinación con la Autoridad Nacional Pesquera, Autoridad de Energía o a la que competía la actividad que se desarrolle.

71. Queda estrictamente prohibido realizar actividades recreativas, náuticas, subacuáticas y de pesca comercial o artesanal, con el apoyo de embarcaciones o desde las instalaciones en tierra, sin autorización de la Capitanía de Puerto.

Lo anterior, para evitar situaciones que obstaculicen o pongan en riesgo la navegación y la seguridad marítima, la protección portuaria, la seguridad de las embarcaciones, de la navegación interior, de la vida humana en el mar y para la preservación del medio ambiente marino.

72. En los casos en los que el Operador del CCTM, observe el desarrollo de estas actividades, a través de los diversos medios disponibles, como se listan a continuación, lo deberá notificar inmediatamente a la Capitanía de Puerto y al Oficial de Parte de la empresa que presta el Servicio de Vigilancia, Custodia, Seguridad y Protección Portuaria, para que lleven a cabo los procedimientos de autoridad y de protección correspondientes, para lo cual se auxiliará de:

- I. Reportes o avisos que emitan los pilotos de Puerto;
- II. Reportes que emitan los capitanes de las embarcaciones, incluyendo las dedicadas a los servicios portuarios de remolque, lanchaje, dragado, etc.,
- III. Mediante los sistemas de radiocomunicación marítima;
- IV. A través del Sistema de Circuito Cerrado de Televisión;

- V. Mediante la imagen del radar u otro medio electrónico; y
- VI. Por observación directa a través de elementos para visión a largo alcance.

73. Cuando así lo disponga la Capitanía de Puerto; mediante el empleo de los sistemas y equipos tecnológicos disponibles que integran el VTMIS y dentro de la Zona de Influencia del CCTM, el Operador del CCTM, mediante vigilancia, gestión y control de la navegación y emitiendo los avisos de seguridad, dará seguimiento o asistencia al tráfico de embarcaciones, dedicadas al apoyo a las siguientes actividades marítimas:

- I. Levantamiento Hidrográfico;
- II. Pruebas de tiro;
- III. Maniobras navales;
- IV. Estudios científicos, técnicos y ambientales;
- V. Prospección de recursos naturales;
- VI. Construcción e instalación de artefactos navales o estructuras mar adentro;
- VII. Vertimientos de material de Dragado;
- VIII. Eventos acuático deportivos y acuático turísticas; y
- IX. Otras.

Cuando estas actividades se realicen dentro de los límites de la Zona de Servicio, el Operador del CCTM dará y mantendrá el estricto seguimiento, supervisión, coordinación y control del tráfico inherente a tales maniobras y actividades.

74. El Operador del CCTM dará estricto seguimiento, supervisión, coordinación y control; así como el establecimiento de Zonas de Seguridad y la asistencia a través del Servicio de Tráfico Marítimo, a las embarcaciones dedicadas al apoyo a las siguientes actividades marítimas y portuarias dentro de los límites del Puerto:

- I. Dragado de mantenimiento y construcción;
- II. Construcción de muelles e instalaciones portuarias;

- III. Construcción de obras de protección e instalación de estructuras;
 - IV. Mantenimiento preventivo y correctivo en las obras marítimas e instalaciones portuarias, antes descritas;
 - V. Mantenimiento preventivo y correctivo de sistemas y equipos de tierra, que en su desarrollo invadan las dársenas de operación de las terminales;
 - VI. Embarque de estructuras sobredimensionadas que requieran un proceso particular y gestión y control del tráfico marítimo; y
 - VII. Cualquier otra actividad que requiera incrementar la seguridad marítima y de la navegación en la zona.
75. Para la operación propia del CCTM deberán formularse los procedimientos operacionales para todas las actividades, tanto de rutina como de emergencia.

Los siguientes, serán ejemplos enunciativos, más no limitativos, de las actividades operativas, para las cuales deberán desarrollarse tales procedimientos:

- I. Procedimientos Internos de Rutina:
 - a) Adquisición, grabación y procesamiento de la información;
 - b) Actividades del personal de operadores;
 - c) Operación, mantenimiento y actualización del equipo;
 - d) Interacción con los diferentes servicios portuarios;
 - e) Relaciones públicas del CCTM con la comunidad marítima y portuaria;
 - f) Seguridad interna;
 - g) Protección interna;
 - h) Capacitación del personal;
 - i) Rol de guardias;

- j) Paso a los buques;
- k) Actualización de las publicaciones náuticas; y

II. Procedimientos internos de emergencia:

Estos procedimientos operativos corresponderán a daños, fallas técnicas, deficiencias, limitación o interrupción operativa, etc. de:

- a) Los instrumentos operacionales;
- b) La interacción entre el Jefe de Estación con los Operadores del CCTM;
- c) Las bases de datos y el procesamiento de la información;
- d) Equipos del VTMIS;
- e) Línea, sistema de respaldo ininterrumpido, equipos de generación para el suministro de energía eléctrica;
- f) Señalamiento marítimo y ayudas a la navegación;
- g) Enfermedad o lesión del operador del CCTM;
- h) Conato de incendio o incendio en las instalaciones del CCTM;
- i) Tormenta con descargas eléctricas;
- j) Amenaza y aproximación de huracán;
- k) Lluvia severa, filtraciones de agua en el inmueble e inundación en el área del CCTM;
- l) Terremoto y maremoto;
- m) Evacuación de emergencia del CCTM por cualquier amenaza;
- n) Suspensión del Servicio de Tráfico Marítimo;
- o) Violación de la seguridad o amenaza a la protección del CCTM;

- p) Sabotajes a las instalaciones;
- q) Introducción, intrusión o incursión de personas ajenas al CCTM; y
- r) Deficiencia u obstaculización de los medios de acceso al Cuarto de Control.

76. La instalación, equipamiento, integración, operación, actualización y escalamiento de Hardware y Software que integra el CCTM del Puerto de Salina Cruz, se sujetará a la consideración, observación y cumplimiento de las siguientes disposiciones y criterios técnicos:

- a) Las disposiciones técnicas que establezcan las Autoridades Nacionales Responsable y Encargada del CCTM en la Legislación Marítima Nacional;
- b) Las provisiones previstas en el Convenio Internacional SOLAS/74 de la OMI;
- c) Las provisiones previstas en las Resoluciones de la Asamblea General de la OMI;
- d) Las disposiciones contenidas en el Manual del Servicio de Tráfico Marítimo de la IALA – AISIM y reconocidas y recomendadas por el Comité de Seguridad Marítima o Asamblea de la OMI; y
- e) Las normas técnicas contenidas en la Recomendación V-128 "Requerimientos Técnicos de Desempeño del Equipo para el Servicio de Tráfico Marítimo" 2004 de la IALA – AISIM y sus modificaciones.

77. La protección física y vigilancia del área que ocupa el inmueble del Faro de Salina Cruz, el CCTM y las demás instalaciones, sistemas y equipos periféricos y remotos, necesarios para la prestación del Servicio de Tráfico Marítimo, se constituyen como áreas estratégicas y restringidas, por lo que el control de acceso personal y vehicular, se sujetará al Plan para la Protección de la Instalación Portuaria de API Salina Cruz.

78. Cuando se incremente al Nivel 2 o Nivel 3 la protección del Puerto, por registrarse una situación o condición que amenace la protección de la instalación portuaria y derivado de lo anterior, se presuma un riesgo o peligro razonable para las instalaciones del CCTM, el OPIP del Puerto podrá establecer Medidas de Protección Adicionales o Medidas Concretas de Protección, por sí o por disposición de la Capitanía de Puerto y en coordinación con las autoridades navales y/o militares.

79. Para el control de acceso personal y vehicular, la seguridad, el resguardo, la vigilancia y

la protección física de las instalaciones del Faro de Salina Cruz y CCTM, se contará con personal de la empresa que presta el Servicio de Vigilancia, Custodia, Seguridad y Protección Portuaria, en el marco del contrato celebrado con API Salina Cruz.

80. El acceso personal y vehicular a las instalaciones del Faro de Salina Cruz y principalmente a las del CCTM, estará permanentemente restringido. Por lo que las autorizaciones para el acceso se sujetarán a las disposiciones que se prevean específicamente, en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria y la aprobación expresa por la Capitanía de Puerto, Dirección General, Gerencia de Operaciones y Subgerencia de Protección.

81. La Capitanía de Puerto como Autoridad Marítima en el Puerto, la Autoridad Responsable y la Autoridad Encargada, tendrán libre acceso a las instalaciones del CCTM, en cualquier momento y bajo cualquier circunstancia para el desarrollo de sus atribuciones, relativas a:

- a) El servicio de tráfico marítimo;
- b) La seguridad marítima;
- c) La protección portuaria;
- d) La seguridad de la navegación;
- e) La seguridad de la vida humana en la mar; y
- f) La preservación del medio ambiente marino.

El acceso para otras autoridades o dependencias del ejecutivo federal, que por razones de sus facultades y atribuciones deban ingresar temporalmente al CCTM, se apegará a las disposiciones y coordinación que para tal efecto establezca la Capitanía de Puerto, en los términos del Convenio o Acuerdo correspondientes.

82. Los Operadores del CCTM realizarán un periodo de guardia, que no deberá exceder de ocho horas continuas, cubriendo así en tres turnos la guardia permanente de 24 horas para la prestación del Servicio de Tráfico Marítimo.

83. El período de guardia mayor a 8 horas, sólo podrá prolongarse bajo las siguientes condiciones excepcionales:

- a) Por la demora del Operador que releva, por caso fortuito o fuerza mayor;
- b) Cuando debido a una maniobra de buque o condición especial, contingencia o emergencia está en desarrollo y se deba mantener su estricto seguimiento;
- c) Cuando el programa de operación del Puerto, la densidad de tráfico y el número de maniobras de buques lo permiten y se requiere para la capacitación del personal de operadores;
- d) Por el efecto de condiciones climatológicas adversas;
- e) Cuando así lo disponga la Capitanía de Puerto;
- f) Cuando así lo requieran las necesidades del Servicio.

84. Corresponde a la Capitanía de Puerto y a los Tribunales Federales, conocer de toda reclamación o demanda derivada de un incidente o accidente marítimo en el que se involucre el Servicio de Tráfico Marítimo y se le pretenda fincar la responsabilidad de todos los daños y perjuicios que le sean imputables, causados a terceros.

85. Para dirimir, solventar o resolver las controversias que resulten de la presunta responsabilidad civil del Servicio de Tráfico Marítimo y determinar el monto de indemnización correspondiente, se observará lo dispuesto en la Ley y demás ordenamientos de la Legislación Marítima Nacional, aplicables.

86. El Operador del CCTM notificará inmediatamente a la Capitanía de Puerto y por la vía de comunicación previamente establecida en los procedimientos, respecto de cualquier incumplimiento, infracción u inobservancia de las disposiciones contenidas en las presentes lineamientos y en las Leyes y Reglamentos, cometidas por los capitanes de las embarcaciones y relativos a: la seguridad de la vida humana en el mar, seguridad de la navegación, protección marítima y portuaria, preservación del medio ambiente marino y del Servicio de Tráfico Marítimo.

87. Es facultad de la Dirección General de Marina Mercante por sí o a través de la Capitanía de Puerto la aplicación de las sanciones previstas en la Legislación Marítima Nacional, por motivo de las siguientes infracciones:

- a) Incumplir las disposiciones de las presentes Lineamientos de Operación;

- b) Realizar actividades de captura y pesca en los canales de navegación, dársenas de ciaboga y dársenas de operación y en otros cuerpos de agua dentro del Puerto;
- c) Realizar actividades de pesca, recreativas, de buceo o de cualquier otra naturaleza acuática, dentro de las zonas que conformen el Sistema de Organización de Tráfico Marítimo del Puerto, establecido por la Autoridad Encargada;
- d) Utilizar los canales de radio comunicación marítima en la banda marina de Muy Alta Frecuencia (VHF), para llevar a cabo comunicaciones superfluas, ajenas a la seguridad marítima, al objeto de su designación o al tráfico marítimo;
- e) Interferir con las radiocomunicaciones marítimas de socorro, auxilio y urgencia marítima; así como en las comunicaciones inherentes a las actividades relativas a la búsqueda y salvamento marítimos y de protección para los buques y para las instalaciones portuarias, a través de las frecuencias de radio comunicación marítima; así como por
- f) Infringir las demás disposiciones previstas en la legislación marítima nacional.

ANEXO XIII

LINEAMIENTOS DE OPERACIÓN PARA LAS ACTIVIDADES COSTA AFUERA

LINEAMIENTOS DE OPERACIÓN PARA LAS ACTIVIDADES COSTA AFUERA

1. Los presentes Lineamientos de Operación para las Actividades Costa Afuera, aplicarán para aquellas maniobras y prestación de servicios portuarios que se desarrollen dentro Puerto Petrolero de Salina Cruz, Oaxaca, que comprenden los servicios otorgados en el Muelle N° 9 y sus dos Amarraderos Convencionales el Este y el Oeste, así como las Monoboyas N° 1, N° 2 y N° 3 que se encuentran en mar abierto dentro de la zona federal marítima bajo la jurisdicción de la Capitanía Regional de Puerto y aplicarán en lo sucesivo a las futuras instalaciones que se construyan en la mencionada jurisdicción.
2. Las actividades costa afuera están dentro de la jurisdicción de la Capitanía Regional del Puerto de Salina Cruz, Oax., en donde se realizan en instalaciones a cargo de Pemex Refinación maniobras de abastecimiento a buques tanque, y se prestan servicios portuarios regulados por la Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V. (APISAL).
3. El Amarradero Convencional No. 9 Este, es un amarradero que cuenta con 5 boyarines para amarre de cabos, fijados al fondo marino mediante anclas y cadena, uno de ellos cuenta con un calabrote con empulguera, este cabo es para incrementar la seguridad de los buques que ahí operan.
4. El Amarradero Convencional No. 9 Este, está diseñado para operar carga de derivados del petróleo como gasolinas magna y premium, diésel, combustóleo pesado e intermedio 15 mediante el empleo de mangüeras flotantes de 12 pulgadas de diámetro.
5. Las dimensiones máximas permitidas en el Amarradero Convencional No. 9 Este son la atención de buques e hasta 230 metros de eslora, 32.3 metros de manga y un calado máximo de 12.65 metros ó 60,000 toneladas de peso muerto.
6. El Amarradero Convencional No. 9 Oeste, consta de 4 boyarines de amarre y se emplean los ganchos de amarre de los duques del Norte del Muelle 9.
7. En el Amarradero Convencional No. 9 Oeste, se cargarán derivados de petróleo como gasolinas magna y premium, diésel, combustóleo pesado e intermedio 15 mediante el empleo de mangüeras flotantes conectadas al Muelle 9 de doce pulgadas de diámetro.
8. Las dimensiones máximas permitidas en el Amarradero Convencional No. 9 Oeste, son la atención de buques de hasta 210 metros de eslora, 32.3 metros de manga y 12.65 metros de calado ó 60,000 toneladas de peso muerto.

Los calados máximos se fijarán tomando en cuenta la profundidad mínima en nivel medio de bajamar inferior reduciendo estas en un veinte por ciento como margen de seguridad por ser instalaciones expuestas al mar abierto.

9. El Amarradero Convencional No. 9 Este y el Amarradero Convencional No. 9 Oeste cuenta con las facilidades para recibir aguas oleosas de los buques que serán procesadas en la Terminal Marítima de Salina Cruz, Oax.

10. Para garantizar la seguridad, la eficiencia y la economía de la operación de los amarraderos convencionales, es obligatorio el empleo de dos remolcadores del tipo azimutal de un mínimo de 50 toneladas de tirón estático durante sus maniobras con piloto de Puerto.
11. Las condiciones máximas de operación de los amarraderos son de olas del Sur de hasta seis pies o vientos del Norte con rachas máximas de cuarenta nudos.
12. Pemex Refinación deberá de presentar sus procedimientos para la operación segura hasta los parámetros máximos indicados en lineamiento anterior para su aprobación a la Capitanía Regional de Puerto y conocimiento de la APISAL, mismos que deberán contener las previsiones de la revisión de los pronósticos meteorológicos de las diversas instituciones para garantizar una operación segura, eficiente y económica.
13. Para la operación segura eficiente y económica, el amarre de cabos de los buques que operan en los Amarraderos Convencionales Este y Oeste y Monoboyas N° 1, N° 2 y N° 3, es necesario emplear dos lanchas de amarre de cabos, cada lancha deberá de tener dos máquinas que proporcionen la potencia adecuada para garantizar las actividades de amarre. Sólo en casos fortuitos y con conocimiento del piloto de Puerto de guardia se podrá amarrar con una sola lancha por no haber lanchas disponibles, solo con el fin de mantener la productividad de las operaciones del Puerto.
14. Las Monoboyas N° 1 y N° 2 son instalaciones costa afuera para cargar derivados de petróleo tales como gasolinas, diésel y combustóleo pesado. La monoya es una instalación marina integrada por un conjunto de componentes como son casco, estructura, sistema de anclaje, etc., que le permiten flotar en un sitio definido para su instalación, sujetas con anclas al lecho marino y cuyos componentes fundamentales le permiten sujetar a una Embarcación de la capacidad del sistema de amarre, orientándose en el sentido de las corrientes, vientos y marejadas en 360°. Los manuales de procedimientos de operación segura de las monoboyas estarán a cargo de Pemex Refinación.
15. Las Monoboyas N° 1 y N° 2 mantendrán una profundidad mínima de 18 metros en nivel media de bajamar inferior dentro de un diámetro de 1,000 metros alrededor de su estructura.
16. El peso muerto máximo de seguridad de las Monoboyas N° 1 y N° 2 es de 60,000 toneladas, la eslora máxima será determinada por el largo de las mangueras flotantes.
17. Las condiciones máximas de operación de las Monoboyas N° 1, N° 2 y N° 3 serán de cuarenta nudos para vientos del Norte o seis pies de olas de componente Sur. Para su aprobación de los Manuales de Procedimientos deberán de cumplir lo estipulado en la Regla 12.
18. La Monoya N° 3 es para operaciones de carga de crudo, tiene una capacidad máxima de 330,000 toneladas de desplazamiento. Cuenta con dos mangueras flotantes para la carga de crudo, así como dos calabrotes con cadenas, boyarín y cabo flotante que cumplen con las especificaciones internacionales para este tipo de instalaciones.

19. Para el amarre de cabos y conexión de mangueras de carga en las Monoboyas N° 1, N° 2 y N° 3 deberá de emplearse los servicios de dos lanchas de amarre que cumplan con las especificaciones técnicas de los Manuales de Procedimientos de Operación de Monoboyas de Petróleos Mexicanos.
20. El empleo de remolcadores en el amarre de buques en Monoboyas N° 1, N° 2 y N° 3 es obligatorio como deberán de indicar los Criterios de Remolque para el Puerto de Salina Cruz, Oax.
21. Es uso marítimo de seguridad que durante las operaciones de carga de los buques tanques en las Monoboyas 1, 2 y 3 un remolcador jale por popa a los buques para mantenerlos seguros y alejados de las Monoboyas. El operador Pemex Refinación estará a cargo de resguardar la integridad de sus instalaciones deberá de cumplir con este lineamiento.
22. Pemex Refinación podrá emplear remolcadores y lanchas propias o fletadas para la operación de sus buques en las instalaciones costa afuera. Los buques diferentes a los anteriores que empleen las instalaciones costa afuera para operaciones de carga deberán de emplear prestadores de servicio que tengan contrato de prestación de servicios con APISAL.
23. Si se autoriza el amarre de buques en las instalaciones costa afuera de los buques, las lanchas para el servicio de amarre y/o desamarre podrán efectuar sus operaciones, avisando de su salida o inicio de operaciones al CCTM quien dará aviso a la Capitanía de Puerto por los medios electrónicos necesarios.
24. Los buques que se encuentren en operaciones de carga en las instalaciones costa afuera del Puerto, tendrán derecho a que se les preste servicio de lanchas para personas diferentes a pilotos de Puerto o amarre de cabos de acuerdo a los parámetros de seguridad para las operaciones de lanchas que fije para ello la Capitanía de Puerto.

ANEXO XIV

CÓDIGO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DE LOS BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP-ISPS CODE).

En razón para rechazar el permiso de bajar a tierra o pisar tierra por razones de (salud pública, seguridad pública u orden público), las administraciones marítimas portuarias y las autoridades portuarias deben tener conocimiento apropiado del hecho que el personal de los buques viven a bordo y trabajan en las mismas embarcaciones y necesitan permiso para salir y acceso a instalaciones para el personal de mar, así como también asistencia médica.

El Código PBIP. - El Código PBIP se divide en dos partes: aquellas que son obligatorias y aquellas que son recomendatorias. El Código se aplica a buques de pasajeros, buques de carga de 500 toneladas brutas o más, que estén realizando viajes internacionales en instalaciones marítimas y portuarias que brindan servicios a aquellos buques. Los Estados Firmantes decidirán la extensión de la aplicación del Código para aquellas instalaciones portuarias dentro de su territorio, que a pesar de ser usadas principalmente por buques que no realizan viajes internacionales.

NUEVAS MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN MARÍTIMO PORTUARIA EN LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.

Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias. (Código – P.B.I.P-I.S.P.S Code).

Antecedentes - Luego de las atrocidades terroristas del 11 de Septiembre de 2001, la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó unánimemente el desarrollo de nuevas medidas con respecto a la protección de los buques y las instalaciones portuarias por adopción a través de la Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS 1974) en Diciembre de 2002. Este Conferencia adoptó nuevas disposiciones al SOLAS 1974 y al Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP). Estos nuevos requerimientos forman el marco internacional a través del cual los buques y las instalaciones portuarias pueden cooperar para detectar e impedir actos que amenacen la protección en el sector del transporte marítimo.

Terrorismo y Piratería - El terrorismo no es un fenómeno nuevo, y la OMI ha estado investigando el tema de la seguridad en el mar desde el ataque al buque italiano de pasajeros "Achile Lauro" en 1983. En años posteriores, la piratería y el secuestro de buques y sus cargas se volvieron más frecuentes y puso en peligro la vida de los trabajadores de mar y el robo de las cargas con valores millonarios en dólares.

Respuesta de la OMI - En 1985, la OMI adoptó la resolución A.545(13) de la Asamblea "Medidas para prevenir actos de piratería y robo armado contra los buques", para tratar los problemas específicos relacionados con estos temas. Luego, en Septiembre de 1986, el Comité de Seguridad Marítima (CSM) aprobó la CSM/ Circ.443 "Medidas para la Prevención de actos ilícitos contra pasajeros y tripulación a bordo de buques (CSM/ Circ. 443)", con la intención de aplicarla a buques de pasajeros que realicen viajes internacionales de 24 horas o más y las instalaciones marítimas que le provean servicios. Esta fue una medida provisional hasta que entró en vigencia Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (ACTOS ILÍCITOS). Luego, en 1996, llegó la CSM/ Circ.754, titulada "Seguridad del Pasajero de Transbordador", relacionada principalmente con los transbordadores de pasajeros que operaran sobre rutas internacionales y los Puertos que proveyeran a esas rutas. La circular declaró que las medidas podrían "también aplicarse a las operaciones de transbordadores de fletes internacionales, de acuerdo a los requerimientos de cada Gobierno Miembro". Existen inconsistencias entre las dos circulares.

Convención de Actos Ilícitos - Luego se pidió a la OMI que realizará una convención sobre el tema de actos ilícitos

contra la seguridad de la navegación marítima. La convención designada debía tomar medidas con respecto a la represión total de actos ilícitos cometidos contra la seguridad de la navegación marítima que hagan peligrar vidas humanas inocentes, arriesgue la seguridad de personas y bienes, o afecte seriamente el funcionamiento de los servicios marítimos, los cuales son de gran importancia para la comunidad marítima internacional en su totalidad. Como resultado de lo antes mencionado, se adoptó en Marzo de 1988 la Convención de Actos Ilícitos. Un Protocolo posterior a la represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas ubicadas en la Plataforma Continental, 1988, extendió las medidas de la convención de actos ilícitos contra las plataformas fijas ubicadas en la Plataforma Continental. Estos dos instrumentos entraron en vigencia el 1ro de Marzo de 1992 y son ratificados casi globalmente, incluyendo tres países de las Islas del Pacífico: Islas Marshall, Palau y Vanuatu(la primera y la última que operan "Registros Abiertos").

El propósito principal de la Convención de Actos Ilícitos es asegurar que se tomen las acciones apropiadas contra las personas que cometan actos ilícitos contra los buques (y las plataformas fijas en la plataforma continental), los cuales incluyen la toma de buques por la fuerza, actos de violencia contra personas a bordo de los buques y la colocación de elementos a bordo del buque que puedan dañarlo o destruirlo. Los tratados obligan a los Gobiernos Contratantes a extraditar o iniciar acciones legales contra los supuestos infractores.

¿Por qué SOLAS? - Entonces, si existe una convención que trata las medidas para proteger a los buques, a las tripulaciones, los pasajeros y las cargas de actos ilícitos en el mar (Convención de ACTOS ILÍCITOS), claramente temas de protección, ¿Qué tiene que ver una enmienda que se introduce a través de una convención que obviamente trata con la seguridad (SOLAS) con el hecho de mejorar la seguridad?

La respuesta es para que las disposiciones se puedan implementar rápidamente. La mayoría de las convenciones tienen ciertos principios generales en los Artículos, y también temas generales para casi todas las convenciones (disposiciones para firmas, ratificación y aceptación, así como también disposiciones relacionadas con la revisión de la Convención y la introducción de enmiendas). Estos Artículos generalmente no requieren de enmiendas. Las disposiciones técnicas principales de la convención están incluidas generalmente en los Reglamentos, Anexos o Apéndices. Son estos últimos los que generalmente requieren de enmiendas. En vista del largo tiempo que llevaba en el pasado poner en vigencia las enmiendas, se reconoció que se necesitaba una fórmula por la cual las enmiendas a las disposiciones técnicas pudieran hacerse por medio de un proceso más eficiente. La nueva fórmula se conoció como el "Procedimiento de Enmienda Táctica" por la cual las enmiendas entrarían en vigencia en una fecha específica incluida en la enmienda, a menos que un cierto número especificado de estados estén en desacuerdo con las disposiciones. En otras palabras, el silencio será considerado como aceptación. No se necesitará ninguna otra acción si un estado aprueba las nuevas medidas. La convención SOLAS tiene un "procedimiento de aceptación tácita" mientras que la convención de ACTOS ILÍCITOS no. Por lo tanto, los propulsores de estas nuevas medidas de seguridad pensaron que el SOLAS tenía que ser el vehículo para implementar las mismas tan pronto como fuera posible. Además, la convención de ACTOS ILÍCITOS existente trataba temas que surgieron del secuestro del "Achille Lauro" y también con la cooperación internacional para llevar a terroristas a la justicia, tal como expedir extradiciones, mientras que las nuevas disposiciones del SOLAS incorporan el nuevo Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) y son principalmente una respuesta a los hechos del 11 de septiembre de 2001. El Código PBIP trata con un amplio rango de medidas, que incluyen control de acceso, requerimientos de investigación e identificación y hasta trata con las instalaciones portuarias.

¿Qué es el terrorismo? - No hay un acuerdo internacional de las definiciones de los términos "terrorismo" y "terrorista". Sin embargo, la Ley de Prevención de Actividades Terroristas define "terrorismo", como el "uso de violencia para fines políticos (que incluyan) violencia con el propósito de atemorizar a la totalidad o a un sector de personas". Además, el Departamento de Estado de los Estados Unidos ha definido "terrorismo" como "violencia

premeditada y motivada políticamente perpetrada por grupos sub-nacionales o agentes de estado clandestinos contra objetivos no combatientes". La seguridad marítima consiste en aquellas medidas empleadas por propietarios, operadores y administradores de buques y Puertos para proteger contra el terrorismo, sabotaje, polizones, inmigrantes ilegales, buscadores de asilo, piratería y robo a mano armada en alta mar, embargo, robo, irritación y sorpresa.

Toma de Conciencia - Del 2 al 6 de septiembre de 2002 se organizó en Sydney, Australia un seminario, patrocinado por la OMI y organizado por la Autoridad de Seguridad Marítima de Australia (ASMA) con la colaboración de la Secretaría de la Comunidad del Pacífico (SCP). El propósito de ese seminario era crear conciencia en el personal marítimo y portuario del gobierno y de la industria con respecto a actos terroristas locales en Puertos, en buques que estén en Puerto y en mar y las iniciativas recientes realizadas por la IMO para combatir la amenaza. Delegados de 14 países de las Islas del Pacífico concurrieron al seminario. La reunión reconoció la importancia de la cadena de transporte multimodal y notó que mayor seguridad podría incrementar los costos, pero que a la vez, mayor protección podría beneficiar al transporte y a los Puertos al reducir la incidencia de robo, piratería, robo armado en el mar, tráfico de personas y polizones. Las delegaciones de la Isla del Pacífico temían que los procedimientos de "acuerdo tácito" los forzarían a adoptar los cambios dentro de un período corto de tiempo, lo cual sería costoso para implementar. También generaba preocupación el tema de la aplicación de las medidas de seguridad "obligatorias", ya que el SOLAS trataba temas de los buques en viajes internacionales mientras que las nuevas medidas parecían tratar con buques de pasajeros y buques de carga de 500 toneladas brutas o más, sin importar si estaban en un viaje internacional o no. Los participantes de la reunión esperaban que los gobiernos convirtieran en ley las disposiciones del nuevo Código que estaba siendo desarrollando y la OMI ofreció consejo y asistencia.

Otras respuestas - En esta etapa, anterior a la Conferencia Diplomática que se realizó en las oficinas principales de la OMI en Londres desde el 9 a 13 de diciembre de 2002, se avisó a los delegados del seminario que algunos de los temas estaban todavía abiertos para el debate, incluso los controles de antecedentes de los trabajadores de mar, la determinación de los contenidos de los contenedores y la transparencia de los dueños de los buques. También se buscaba un acuerdo final en temas que incluían: Sistemas de Identificación Automática (SIA) en todos los buques, el número de IMO pintado en el costado de todos los buques, alarmas internas y externas que debían adaptarse y ser activadas en caso de que se produjera un ataque hacia el buque. El tema de discusión en el seminario se concentró más en la seguridad portuaria que en la seguridad de buque, pero examinó la interface operacional directa con el buque, con la recomendación que la interface de instalaciones portuaria debía mantenerse tan pequeña como fuera posible.

La Conferencia - Por lo tanto, en la Conferencia Diplomática que se mantuvo en diciembre de 2002, se realizaron enmiendas a las disposiciones existentes del SOLAS que aceleraron la implementación del requerimiento para adaptar los Sistemas de Identificación Automáticos y adoptar las nuevas leyes en el Capítulo XI-1 del SOLAS 1974 que incluye marcar el Número de identificación del Buque y llevar el Registro de Sinopsis Continuo. Las disposiciones del Capítulo XI-2 del SOLAS 1974 y del Código PIP se aplican a los buques y los servicios portuarios. La extensión del SOLAS para cubrir las instalaciones portuarias se acordó teniendo en cuenta que el SOLAS 1974 ofrecía los medios más rápidos para asegurar las medidas de protección necesarias que entraran en vigencia y se les daba efecto rápidamente. Sin embargo, también se acordó que las disposiciones relacionadas con las instalaciones portuarias debía referirse únicamente a la interface buque/ Puerto.

La implementación de las disposiciones requerirá de cooperación efectiva continua y comprensión entre todos los personas relacionadas con los buques o las instalaciones portuarias o aquellos que las usen, incluyendo al personal del buque, personal del Puerto, pasajeros, intereses de la carga, dirección del buque y Puerto y aquellos en agencias y organizaciones nacionales con responsabilidad en seguridad nacional y local. Las prácticas y los

procedimientos existentes tendrán que ser revisados y cambiados si no brindan un nivel de seguridad apropiado. Las industrias portuarias y de navegación y las agencias locales deberán tomar responsabilidades adicionales para defender los intereses de la protección marítima mejorada.

Para implementar las enmiendas del SOLAS y el Código PBIP, cualquier medida debe respetar apropiadamente los derechos y libertades fundamentales, como lo disponen los instrumentos internacionales, en particular aquellos relacionados con los trabajadores marítimos y refugiados. Además, ya que la Convención sobre la Facilitación del Transporte Marítimo, 1965, dispone que las autoridades públicas deben permitir a los miembros de una tripulación extranjera bajar a tierra mientras que el buque en el que llegaron está en Puerto (siempre y cuando las formalidades del arribo se hayan cumplido y las autoridades públicas no tales, se necesitan, ocasionalmente, para brindar servicios a buques que lleguen o partan de un viaje internacional). El Código no se aplica a buques de guerra, auxiliares navales u otros buques que le pertenezcan o que manejan los gobiernos contratantes y que se usan sólo en servicios no comerciales. Los requerimientos funcionales del Código incluyen la recolección información con respecto a las amenazas de protección y el intercambio de dicha información con los gobiernos contratantes que correspondan; la solicitud del mantenimiento de los protocolos de comunicación para buques e instalaciones portuarias, la prevención del acceso no autorizado a buques, instalaciones portuarias y sus áreas restringidas; prevenir la introducción de armas no autorizadas, elementos incendiarios o explosivos a los buques o instalaciones portuarias; la provisión de medios para dar alarma en reacción a las amenazas o incidentes de protección; la solicitud de planes de protección de buques e instalaciones portuarias basados en los controles de protección y el requerimiento de entrenamiento, práctica y ejercicios para asegurar la familiaridad con los planes y procedimientos de protección.

Los niveles de protección - Son tres los niveles de amenazas que tienen que controlarse y que requieren tres niveles de protección. El Nivel de Protección I es el nivel por el cual se debe mantener medidas mínimas de protección apropiadas en todo momento. El Nivel de Protección II es el nivel por el cual medidas adicionales de protección apropiadas deben mantenerse por un período de tiempo como resultado de un riesgo mayor de incidente de protección. El Nivel de Protección III es el nivel por el cual mayores medidas específicas de protección deben mantenerse por un período limitado de tiempo cuando un incidente de protección es probable o inminente, a pesar de que puede no ser posible identificar el objetivo específico.

Oficial de Protección de la Instalacion Portuaria - En los Puertos, las terminales deben contar con un Oficial de Protección de la Instalacion Portuaria (**OPIP**), quien será responsable del desarrollo, la implementación, la revisión y el mantenimiento de un Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias (**PPIP**) y funcionará como enlace entre los Oficiales de Protección de Buques (**OPB**) y los Oficiales de la Compañía de Protección Marítima (**OCPM**). El **PPIP** debe especificar las medidas para proteger las instalaciones portuarias y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte de carga y los locales comerciales dentro de las instalaciones portuarias de los riesgos de un incidente de protección. El gobierno será el responsable de designar qué Puertos necesitarán nombrar un **OPIP** y además de aprobar el **PPIP**. El oficial será el responsable de dirigir el Control de Protección de Instalaciones Portuarias y desarrollar **PPIP**. El Gobierno será el responsable de la emisión de una Declaración de Protección, si es necesaria. Esto generalmente ocurrirá ante un pedido de un buque que opera a un nivel de protección mayor que el de la instalación portuaria u otro buque con el cual está interfiriendo. Por otra parte, el Capitán o el Oficial de Protección del Buque pueden completar una Declaración de Protección en nombre del buque.

Evaluación de Protección de las Instalaciones Portuarias - Como en el caso del buque, debe realizarse una Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria antes de desarrollar y actualizar el Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias (**PPIP**). En cualquier caso. Las personas que realicen la evaluación deben tener los conocimientos apropiados para evaluar la protección de las instalaciones portuarias. El control debe incluir: identificación y evaluación de bienes importantes y la infraestructura que es importante proteger; identificación

de posibles amenazas a los bienes y la infraestructura y la probabilidad que ocurran, para así establecer y priorizar las medidas de protección; identificación, selección y prioridad de medidas y cambios procesales y sus niveles de efectividad para reducir la vulnerabilidad y la identificación de debilidades, incluso factores humanos, de la infraestructura, las políticas y los procedimientos. Tal control puede cubrir más de una instalación portuaria si el operador, la ubicación, la operación, el equipo y el diseño de estas facilidades portuarias son similares.

Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias - El Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias (PPIP) se basa en la Evaluación de Protección de las Instalaciones Portuarias. Nuevamente, el plan se utiliza para realizar prevención en los tres niveles de protección, y tanto la evaluación como el plan deben estar protegidos contra el acceso no autorizado. También, como el Plan de Protección de Buque, el PPIP puede ser preparado por una OPR, pero aquellas personas que participen en el asesoramiento o el desarrollo del plan no deben estar relacionadas en ninguna auditoría de su efectividad. El PPIP debe aplicarse a: (1) medidas diseñadas para prevenir que armas u otras sustancias o aparatos diseñados para ser usados contra personas, buques o Puertos, o portar elementos no autorizados, se introduzcan en las instalaciones portuarias o a bordo del buque; (2) medidas diseñadas para prevenir el acceso no autorizado a las instalaciones portuarias, a los buques amarrados en las instalaciones portuarias y a áreas restringidas de las instalaciones; (3) procedimientos para responder a las amenazas o infracciones de protección, incluidas disposiciones para mantener el funcionamiento crítico de las instalaciones portuarias o la interface buque/ Puerto; (4) procedimientos para responder a toda instrucción de protección que el Gobierno Contratante(en cuyo territorio se encuentra la instalación portuaria) pueda dar en el Nivel de Protección 3; (5) procedimientos de evacuación en caso de amenazas o infracciones de protección; (6) tareas de personal de protección de las instalaciones portuarias que tiene asignadas responsabilidades de protección o de otro personal de las instalaciones con respecto a otros aspectos de protección; (7) procedimientos para enfrentarse a las actividades de protección de buque; (8) procedimientos para la revisión periódica del buque y su actualización; (9) procedimientos para informar sobre incidentes de protección; (10) identificación del oficial de protección de instalaciones portuarias, incluido información de contacto las 24 horas; (11) medidas para asegurar la protección de la información que incluye el plan; (12) medidas diseñadas para asegurar la protección efectiva de la carga y el equipo de manejo de la carga; (13) procedimientos para auditar el plan de protección de las instalaciones portuarias; (14) procedimientos para responder ante la activación del sistema de alerta de protección del buque y (15) procedimientos para facilitar la salida del personal o los cambios de personal, así como también el acceso de visitantes al buque, incluyendo los representantes de los sindicatos de trabajadores del mar.

Declaración de Cumplimiento - Una vez que el plan de protección ha sido aprobado por la autoridad marítima, se expedirá una Declaración de Cumplimiento, el cual debe protegerse de acceso o muestra no autorizada. Los planes de protección no están sujetos a la inspección de oficiales debidamente autorizados por un Gobierno Contratante de la Convención del SOLAS para llevar a cabo medidas de control y cumplir, a menos que estos oficiales tengan razones para creer que el Puerto no está en conformidad y los únicos medios para verificar y rectificar el incumplimiento es controlar los requerimientos pertinentes del Plan de Protección. En este caso, el acceso limitado a las secciones específicas del plan relacionadas con el incumplimiento puede admitirse pero sólo con el consentimiento de la administración marítima del Estado.

El Código PBIP requiere que el personal reciba entrenamiento y que se realicen ejercicios para asegurar la implementación efectiva del Plan de Protección. El código estipula que el personal que tiene tareas y responsabilidades de seguridad específicas comprenda sus responsabilidades en cuanto a la protección de la instalación y tengan el conocimiento y la habilidad suficiente para realizar las tareas asignadas. Deben llevarse registros, incluyendo registros de entrenamiento, prácticas y ejercicios; amenazas e incidentes de protección; infracciones de protección; cambios en el nivel de protección; comunicaciones relacionadas con la protección directa del buque tales como amenazas específicas al buque o a las instalaciones portuarias que el buque está o ha estado usando; auditorías internas y revisión de actividades de protección y controles periódicos del Plan de

Protección.

Se requieren determinadas actividades para cada uno de los tres niveles de seguridad, que incluyen en el Nivel de Seguridad I, acceso de control, monitoreo de áreas restringidas y supervisión del manejo de carga y provisiones del buque, así como también asegurar que la comunicación de protección esté disponible. Tal como se describe en la parte B del Código, se deben tomar otras medidas para los otros dos niveles de seguridad.

Entrenamiento, Práctica y Certificación - Como con el Oficial de Protección de la compañía y el Oficial de Protección del Buque, el personal de Protección de las Instalaciones Portuarias debe haber recibido entrenamiento y debe comprender totalmente sus tareas y responsabilidades, así como tener un conocimiento profundo de la protección de las instalaciones portuarias. Las prácticas y los ejercicios deben llevarse a cabo apropiadamente para asegurar que la Evaluación de Protección de las Instalaciones Portuarias es válida y que el PPIP haga lo que debiera hacer bajo el Código Internacional de Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP). El Gobierno en cuyo territorio está ubicada la instalación portuaria es el que aprueba el PPIP. Para los Puertos, no existe un equivalente del CISB que se emite luego de la verificación inicial o su renovación, a pesar de que una declaración de Cumplimiento de una Instalación Portuaria puede considerarse similar.

La Protección Portuaria en el Recinto Portuario:

A partir del 1 de julio del año 2004 la comunidad marítimo-portuaria, sufrió un cambio considerable en la manera de operar los Puertos y los buques.

Es la fecha en la que entra en vigor el código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP). Los requerimientos funcionales del código incluyen fundamentalmente lo siguiente:

- I. La recolección información con respecto a las amenazas de seguridad y el intercambio de dicha información con los gobiernos contratantes que correspondan;
- II. La solicitud del mantenimiento de los protocolos de comunicación para buques e instalaciones portuarias;
- III. La prevención del acceso no autorizado a buques, instalaciones portuarias y sus áreas restringidas;
- IV. Prevenir la introducción de armas no autorizadas, elementos incendiarios o explosivos a los buques o instalaciones portuarias;
- V. La provisión de medios para dar alarma en reacción a las amenazas o incidentes de protección;
- VI. La solicitud de planes de protección de buques e instalaciones portuarias basados en evaluaciones de protección y el requerimiento de entrenamiento, práctica y ejercicios para asegurar la familiaridad con los planes y procedimientos de protección.

Ante este requerimiento la Administración Portuaria de Coatzacoalcos asumió su responsabilidad cumpliendo los requerimientos y obteniendo su certificación, Declaración de Cumplimiento, en Junio del 2004, lo cual ha sido extendido como obligatorio a las instalaciones que conforman los recintos portuarios de Coatzacoalcos y Pajaritos, al igual que a los prestadores de servicios.

Desde ese momento se ha buscado que todos los cesionarios, prestadores de servicios, usuarios y visitantes del Puerto se compongan con estas medidas, mediante juntas a manera de dar a conocer el Código y como se está trabajando en los recintos portuarios de Coatzacoalcos y Pajaritos.

Entre las cosas que resultan necesarios dar a conocer son las medidas generales de protección en API de Coatzacoalcos, así como explicar los niveles de protección, ya que son estos los que nos marcan la pauta para el establecimiento de medidas de protección adicionales a las que son requeridas para la operación normal del

Puerto.

En esta base, una vez conocidos estos niveles de protección, los usuarios del Puerto deben de tener conocimiento que dependiendo del nivel, serán las medidas se aplicarán y que en cierta manera podrían alterar la operación del Puerto.

Es necesario, que la comunidad portuaria entienda, mediante una conciencia de protección, que las medidas establecidas en el plan de protección y que son aplicadas por el oficial de protección a través del personal con tareas de protección solo tienen como propósito en proteger a la instalación, los buques, las cargas y al personal que labora dentro del Puerto.

Las medidas generales de protección que los usuarios del Puerto y los visitantes deben saber son las siguientes:

1. A todos los usuarios de Puerto que deseen ingresar a la instalación portuaria deberá mostrar identificación expedida por API.
2. Visitantes deberán identificarse y se les proporcionará un gafete de visitante, mismo que deberá ser devuelto al salir.
3. Las visitas en grupo deberán ser autorizadas con anticipación.
4. Al ingresar en vehículos, éste deberá contar con el pase de ingreso y se les solicita cooperación para proceder a revisarlo.
5. No está permitido el ingreso de cámaras fotográficas o de video que no hayan sido autorizadas previamente.
6. Conducir a un máximo de 20 km/hr y respetar los avisos de señalamiento.
7. No se permite el ingreso de cualquier tipo de armas blancas o de fuego.
8. No se permite el estacionamiento de vehículos dentro de las zonas de muelles, al menos que realicen algún tipo de operación.
9. Se exhorta a todos los usuarios a respetar las áreas restringidas.
10. Los peatones deberán caminar por las aceras o rutas autorizadas, evitando caminar sobre las vialidades, así como evitar deambular por patios, muelles y bodegas.

Las visitas en grupo que el Puerto tiene para la interacción con la ciudad, solo son permitidas en el nivel de protección marítima uno, y esto es con objeto de salvaguardar a las personas que no laboran dentro del Puerto de cualquier riesgo adicional que puedan sufrir.

ANEXO XV

CRITERIOS TECNICOS PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PORTUARIO DE REMOLQUE EN EL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.



SECRETARIA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

COORDINACION GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE
Dirección General de Puertos
115.380.99
REF.: 1069/97
INT.: s/n

3716

México, D.F., a 16 de abril de 1999.

03-14-99

C. LIC. ENRIQUE MURGA ARROYO
Director General de Administración Portuaria
Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V.
Presente.

Me refiero a su escrito citado al rubro, mediante el cual remite a esta Dirección General de Puertos, los Criterios Técnicos para la Prestación del Servicio Portuario de Remolque en el Puerto de Salina Cruz, Oax., con el objeto de que sean autorizados por esta Dependencia e integrados a las Reglas de Operación del mismo.

Sobre el particular, le comunico que esta Secretaría en cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 52 de la Ley de Navegación, 57 y 58 del Reglamento de la Ley de Puertos, autoriza los referidos Criterios para el Servicio Portuario de Remolque, los cuales pasan a formar parte de las Reglas de Operación del puerto de Salina Cruz, Oax., autorizadas el 16 de junio de 1995.

Cabe señalar que los criterios en comento tienen vigencia a partir del 16 de diciembre de 1998.

Lo anterior, con fundamento en los artículos 36, fracciones XIX y XIX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 16, fracciones I y IV, 44, fracción I de la Ley de Puertos; 123 de la Ley de Navegación; 56 al 64 del Reglamento de la Ley de Puertos y 27, fracciones I, XVIII y XIX del Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Atentamente.
SUFRAZIO EFECTIVO NO REELECCION
El Director General

Lic. Hugo Cruz Valdés

c.c.p. C. Coordinador General de Puertos y Marina Mercante. Presente.
C. Capitán de Puerto de Salina Cruz, Oax. Presente.

PMC/CAL

Salin05.13

CRITERIOS TECNICOS PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PORTUARIO DE REMOLQUE EN EL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.

En el puerto de Salina Cruz, Oax., en lo sucesivo el Puerto, deberán observarse los presentes lineamientos en la prestación del servicio de remolque:

A) Consideraciones para el servicio portuario de remolque.

El servicio de remolque es el que se presta para conducir o apoyar a las embarcaciones y para auxiliarlas en sus maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del Puerto, para garantizar su seguridad en la navegación interior, así como la de las instalaciones del mismo.

Los criterios técnicos particulares para proporcionar el servicio portuario de remolque en el Puerto, deben considerar:

- I. La posición geográfica del Puerto las condiciones topohidrográficas, las condiciones meteorológicas y de mareas.
- II. La configuración y características físicas de la infraestructura existente en el Puerto, entre la que se incluyen las monoboyas exteriores, los muelles de la dársena, los muelles del antepuerto y las instalaciones del puerto petrolero, el señalamiento marítimo, los canales de navegación y las zonas de fondeo.
- III. El tipo de embarcaciones y artefactos navales que hagan uso del Puerto.
- IV. El número de prestadores del servicio portuario de remolque con los que contará el Puerto, de acuerdo con las condiciones técnicas y operativas del mismo, entre ellas, las relativas a las dimensiones y características de los canales de navegación, de la localización y funcionamiento del señalamiento marítimo, de las áreas de atraque y maniobras, y de las condiciones comerciales del propio Puerto, derivadas del asentamiento y saturación de terminales e instalaciones de uso público o particular, de su capacidad instalada y del movimiento portuario.
- V. El número y las características técnicas de los remolcadores con los que se deberá proporcionar el servicio, en condiciones de seguridad, economía, oportunidad, calidad y eficiencia.
- VI. El número de remolcadores a utilizar, será de acuerdo con las recomendaciones de la Capitanía de Puerto, la opinión del Piloto de Puerto en lo subsecuente la Capitanía y el Piloto, respectivamente y del Capitán del Buque, tomando en cuenta las condiciones meteorológicas imperantes.

B) Criterios Técnicos para la Prestación del Servicio de Remolque.

Se establecen para el Puerto, los siguientes criterios técnicos particulares que deben observarse en la prestación del servicio portuario de remolque.

- I. El servicio de remolque será obligatorio para todas las embarcaciones mayores de 2,500 unidades de arqueo bruto sin embargo, para embarcaciones menores deberá proporcionarse si la Capitanía, el Piloto y el Capitán del buque, coinciden en la necesidad o conveniencia de utilizar uno o más remolcadores, tomando en cuenta la posición de atraque, las condiciones técnicas del buque y las condiciones meteorológicas prevalecientes en el momento de las maniobras.
- II. Será obligatorio el servicio de remolque, para las embarcaciones que transporten petróleo, productos petroquímicos, gaseros y, en general, mercancías peligrosas, independientemente de sus unidades de arqueo bruto.
- III. Para proporcionar el servicio de remolque en los límites del Puerto, se requerirá el contrato respectivo que se celebre con la Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S.A. de C.V., en adelante API, en los términos de la Ley de Puertos y su Reglamento.
- IV. El número de prestadores del servicio de remolque se determinará por razones de seguridad en la navegación y eficiencia operativa, conforme se indica en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto.
- V. Los remolcadores deberán contar con todos los dispositivos y medios apropiados para acodercerse y efectuar el trabajo de remolque a la tira a los buques autopropulsados o sin propulsión, chalanes, gabarras, buques a remolque y cualquier artefacto naval de los considerados como tales por la Ley de Navegación, desde o hasta el lugar que indique la Capitanía, para que dichas maniobras se realicen en condiciones de seguridad y eficiencia, debiendo contar con la anuencia de API, acerca del muelle o fondeadero disponible.
- VI. Los remolcadores deberán someterse regularmente a la prueba de tirón a punto fijo ante una sociedad clasificadora de buques reconocida internacionalmente, con una periodicidad no mayor a un año contado a partir de que entren en operación, debiendo tener siempre a bordo el certificado vigente.
Será obligatorio realizar nuevas pruebas de tirón estático, cuando el remolcador haya sufrido reparaciones mayores o modificaciones en sus máquinas propulsoras, sistemas de gobierno, propelas y obras vivas.
Cuando los remolcadores denoten falla durante sus maniobras, el inspector técnico de la Capitanía, realizará las pruebas necesarias para comprobar que las máquinas o equipos del remolcador, continúan trabajando en condiciones óptimas de operación.

En caso de que no se sometan a la citada prueba en el período correspondiente o, en el resultado de la misma, se determine que no cuentan con la potencia requerida, los remolcadores dejarán de operar hasta en tanto se realice otra prueba con resultados satisfactorios.

VII. Por su potencia, los remolcadores tendrán la clasificación que a continuación se indica:

Tipo de Remolcador	Potencia en H.P.	Tirón a punto fijo
a) Pequeños	1,500 a 1,750	De 15 a 20 Tons.
b) Medianos	1,800 a 3,550	De 21 a 39 Tons.
c) Grandes	4,200 en adelante	De 40 en adelante

En función de sus unidades de arqueo bruto, las embarcaciones emplearán los remolcadores con la potencia y características que resultaron de la prueba del simulador Star Center, bajo condiciones meteorológicas normales, condiciones técnicas apropiadas, calado, trimado, asiento y lugar de la maniobra, en la terminal petrolera.

VIII. Las embarcaciones que deban utilizar el servicio de remolque, por sus unidades de arqueo bruto, deberán utilizar los remolcadores, como mínimo, en el número y tamaño que se indica en el cuadro siguiente:

Unidades de arqueo bruto de embarcaciones	Números y tipo de remolcadores
De 2,501 a 10,000	2 remolcadores pequeños
De 10,001 a 20,000	1 remolcador pequeño y 1 mediano
De 20,001 a 25,000	1 remolcador mediano y 1 grande
De 25,001 en adelante	2 remolcadores grandes

IX. Los criterios en función de las unidades de arqueo bruto de los buques y de la potencia de los remolcadores se aplicarán bajo condiciones meteorológicas normales, condiciones técnicas apropiadas, calado, trimado, asiento y lugar de la maniobra.

X. Lo dispuesto en el apartado anterior no se aplicará en los casos siguientes:

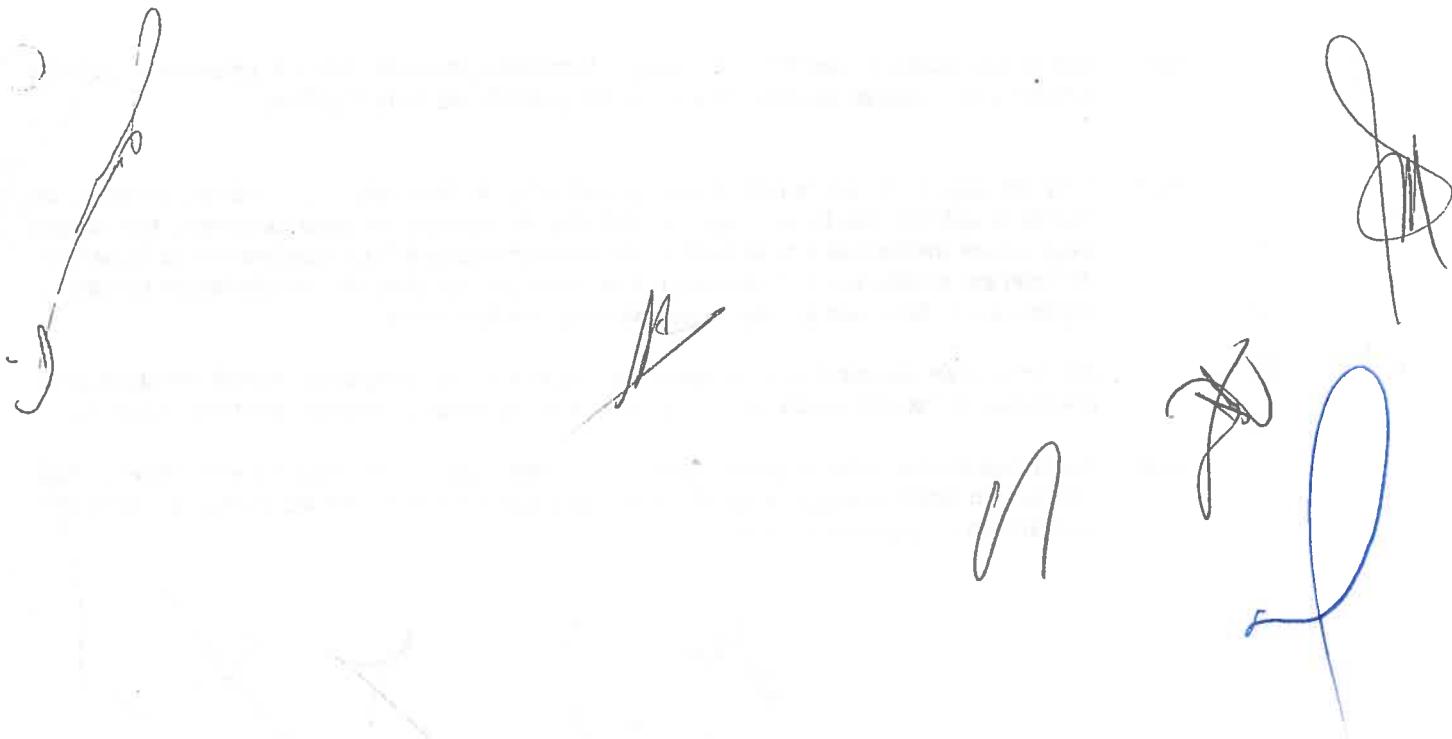
- a) Condiciones meteorológicas cercanas a las máximas permitidas;
- b) Fallas técnicas del buque en la propulsión, gobierno, equipo de maniobra, o cualesquiera otras;
- c) Buque sin propulsión propia o sin gobierno;
- d) Buque cuyo franco bordo sea mayor de 8 metros;
- e) Entradas o salidas de dique, y
- f) Toda maniobra que se considere riesgosa por la Capitanía, el Piloto o el Capitán del buque.

Para los casos anteriores, la potencia y número de remolcadores será a solicitud del Piloto que efectúe la maniobra, de acuerdo con la responsabilidad del Capitán del buque.

- XI. El criterio en cuanto al número y potencia de los remolcadores, no considera que los buques cuenten con propulsores (bow & stern thrusters) en proa o en popa.
- XII. En buques equipados con propulsor(es) (bow & stern thruster) de proa o popa, se podrá reducir la potencia de los remolcadores en un 50% de la potencia total de los propulsores siempre y cuando el Capitán del buque garantice que se encuentran funcionando al 100% de su potencia.
- XIII. Petróleos Mexicanos, sólo podrá operar en sus propias instalaciones y respecto de los buques a su cargo, mediante el contrato que celebre con API. En las otras áreas del Puerto, sólo podrá prestar el servicio de remolque con orden expresa de la Capitanía y con la aprobación de API cuando:
- a) No haya remolcador disponible;
 - b) Habiéndolo, no pueda, por causa técnica debidamente justificada ante la Capitanía, prestar el servicio requerido;
 - c) Las características de los remolcadores no sean idóneas para operar, o
 - d) Cuando se presenten situaciones de emergencia por siniestros o problemas que pongan en riesgo la seguridad del Puerto.
- XIV. La tarifa de remolque, sus condiciones de pago y reglas de aplicación, se fijarán libremente entre los usuarios y los prestadores del servicio, mediante un contrato de carácter mercantil que los mismos celebren, salvo que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca regulación tarifaria, en los términos del artículo 60 de la Ley de Puertos.
- XV. Cuando no estén en servicio, los remolcadores permanecerán atracados o fondeados en el lugar que señale API, que lo hará del conocimiento de la Capitanía.
- XVI. Los remolcadores en servicio, atracados o fondeados, tendrán, siempre personal de guardia suficiente para operar, en caso de emergencia y a solicitud de la Capitanía.
- XVII. Faltando alguno de los remolcadores, la Capitanía, determinará lo procedente, tomando en cuenta la opinión del Piloto y las necesidades del servicio; en caso de presentarse alguna avería o por tratarse de mantenimiento, el o los remolcadores que quedaren fuera de servicio deberán ser sustituidos de inmediato por el prestador por otros de características similares o superiores, en tanto son puestos nuevamente en servicio normal.
- Será obligación del prestador del servicio entregar a API su programa anual de mantenimiento preventivo de los remolcadores y comunicar mensualmente los avances de dicho programa.
- XVIII. Los remolcadores deberán contar con winche, cable y gancho de escape y sus costados estar convenientemente protegidos con defensas para que no causen averías cuando se aproximen o aconchen al buque en maniobra.

Cada remolcador deberá contar con un mínimo de 2 cabos de 2.5/8" de diámetro y 50 m de longitud cada uno y 2 cabos de 4" de diámetro y 100 m de longitud cada uno, con resistencia mínima a la ruptura de 200,000 lbs para la codera, y 400,000 lbs para los cabos de proa, mismos que deberán contar con el certificado respectivo y estar sujetos al reconocimiento periódico del inspector técnico naval.

- XIX. El prestador del servicio de remolque está obligado a proporcionarlo en caso de incendio, salvamento o emergencia, a petición de la Capitanía o de API, pero el beneficiario deberá cubrir su importe.
- XX. Los remolcadores deberán estar dotados con bombas, monitores, mangueras y equipo contra incendio y contar con chalecos salvavidas y anulares, en número igual al doble de sus tripulantes y con dos equipos de radiocomunicaciones VHF, además de un equipo portátil para emergencias, equipo de grabación sencillo, que registre las órdenes que soliciten los Pilotos, y las que responda el Capitán del remolcador, a fin de poder contar con los elementos de juicio en caso de presentarse incidentes o accidentes durante las maniobras.
- Es requisito indispensable que los Capitanes de los remolcadores hablen al menos los idiomas español e inglés.
- XXI. Las maniobras para la prestación del servicio, no requerirán autorización de la Capitanía, salvo las disposiciones que en este documento se establecen.
- XXII. El servicio se prestará en el orden que corresponda a las embarcaciones que lo requieran de conformidad con lo dispuesto en los artículos 84 y 85 del Reglamento de la Ley de Puertos.
- XXIII. Los presentes lineamientos rigen a partir del 16 de diciembre de 1998, y estarán vigentes en tanto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no determine que sean modificados a propuesta de API.



ANEXO XVI

**ACTA DE LA TERCERA REUNION DEL COMITÉ DE OPERACIÓN.
EN DONDE SE APRUEBAN LAS ÚLTIMAS MODIFICACIONES A
LAS REGLAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE SALINA CRUZ,
OAX.**

ACTA DE LA TERCERA REUNIÓN DEL COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX., CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO 2014.

En la Ciudad y Puerto de Salina Cruz, Oax., siendo las 11:15 hrs., del día 28 de agosto de 2014, con el objeto de celebrar la Tercera Reunión del Comité de Operación de este Puerto, se dieron cita en la Sala de Usos Múltiples de la Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, S. A. de C. V., los Señores: la Lic. Rosa Nidia Villalobos González, Presidenta Municipal del H. Ayuntamiento de Salina Cruz; la Pil. Nav. Verónica Muñoz Jiménez, jefa de Depto. de Navegación y Supervisión Portuaria; el Lic. Francisco Javier Castellanos Arredondo, Administrador de la Aduana Marítima de Salina Cruz; el Lic. Ismael Malerva Piñeiro, Subadministrador de la Aduana marítima de Salina Cruz; Cap. Nav. C.G.D.E.M. Armando A. Enríquez Lucio, Cmdte. UNAPROP; Cap. Arnulfo Orona Vicencio, en representación de Pilotos de Puertos; el Lic. Urías García Martínez, Encargado de la Ventanilla de Pesca y Acuacultura de SAGARPA en Salina Cruz; el Lic. Elvis Fabián Rizo Damián, Apoderado Aduanal de Petróleos Mexicanos; el Lic. Juan Carlos Bolán Sánchez, Agente Aduanal; el Lic. Mario Ramón Cisneros Lazarillo, Gerente de la Agencia Naviera Multimodal Marítima de Salina Cruz, S. de R.L. de C.V.; la L.I. Arianna Cisneros Santos, Representante de Meorcodi Asesores Marítimos, S. C.; la C. Rosa Sánchez Zárate, en representación del C. Anselmo López Villalobos, Presidente de la Unión de Productores y Organizaciones de la Industria Pesquera del Edo. de Oaxaca, A.C.; el C. Carlos Manuel Hernández López, Jefe de Operaciones de Cía. Abastecedora de Combustible, S.A. de C.V.; y por parte de esta Administración Portuaria Integral: el Ing. Ángel Pérez Cantú, Director General de ésta API; el Ing. Raúl López Martínez, Gerente de Operaciones e Ingeniería de ésta API; el Lic. Rafael Gerardo Sánchez Mercado, Gerente de Comercialización de ésta API; la Lic. Blanca Alejandra García Velásquez, Jefa de Departamento de Mercadotecnia; el Ing. Claudio Cruz Martínez, Subgerente de Ingeniería y Ecología; el Ing. Omar Alfaro Antonio, Jefe del Departamento de Operaciones; Ing. Sergio González Castillejos, Oficial de Protección a Instalaciones Portuarias; y el titular del Órgano Interno de Control, el Lic. Gustavo Bautista Rosas.

I. LISTA DE ASISTENCIA Y APERTURA DE LA SESIÓN

Como primer punto de la orden del día el Ing. Ángel Pérez Cantú, Director General de la API, agradece la asistencia y les da una cordial bienvenida a todos los presentes, a la Tercera Reunión del Comité de Operaciones de éste ejercicio, y habiendo verificado la existencia del quórum para llevar a cabo la sesión, se declara formalmente iniciada, así mismo cede la palabra al Ing. Raúl López Martínez para dar lectura a la orden del día.

II. APROBACIÓN DEL ACTA DE LA SEGUNDA REUNIÓN DEL COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO, CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO 2014.

En uso de la palabra, el Ing. Raúl López Martínez da lectura a la orden del día y comenta a los asistentes que se les hizo llegar el acta de la segunda reunión correspondiente al ejercicio 2014, a lo que el Ing. Ángel Pérez Cantú pregunta si tienen algún comentario al respecto, lo hagan saber, para hacer las modificaciones o adiciones, al no haber observación alguna, pasamos al 3er. punto.

III.- SEGUIMIENTO A LA ACTUALIZACIÓN DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX..

En uso de la palabra el Ing. Omar Alfaro Antonio, Jefe de Departamento de Operaciones da una introducción a las Reglas de Operación y explica su funcionalidad. Explica los antecedentes a las Reglas y detalla las Observaciones hechas por la Dirección General de Puertos.

Así mismo, explica las modificaciones más relevantes que se realizaron a las nuevas Reglas de Operación en proceso de autorización por el Comité de Operación del Puerto y la Dirección General de Puertos.

Una vez explicado y aclarado las dudas de los presentes, se toma el siguiente punto.

IV.- FIRMA DEL ACTA DE LA PRESENTE REUNIÓN.

Los integrantes del Comité de Operación del Puerto, aprueban el Acuerdo relacionado a las modificaciones y actualización de las Reglas de Operación del Puerto de Salina Cruz, Oax.

Enseguida se disponen a firmar la presente acta.

El Ing. Ángel Pérez Cantú, en calidad de Presidente del Comité de operación del Puerto de Salina Cruz, Oax., agradece la participación y el apoyo otorgado por los integrantes de dicho Comité para la aprobación y firma del acta en cuestión.

V. ASUNTOS GENERALES

Al no haber más comentarios, el Director General, el Ing. Ángel Pérez Cantú procedera la clausura de la sesión agregando que la Administración Portuaria integral queda a sus órdenes, además de agradecer la presencia de todos.


Ing. Ángel Pérez Cantú

Presidente


Ing. Raúl López Martínez

Secretario



III REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE
OPERACIÓN
DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.
EJERCICIO 2014

SCT
SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



FIRMA INTEGRANTES DEL COMITÉ

PROPIETARIO

SUPLENTE

Pilotos de Puertos

Lic. Juan Carlos Bolán Sánchez
Agente Aduanal

Lic. Mario Ramón Cisneros Lazarillo
Gerente de la Agencia Naviera Multimodal Marítima de
Salina Cruz, S. de R.L. de C.V.

c. Hugo Monterrosa Landys
Director General de la Agencia Naviera Multimodal
Marítima de Salina Cruz, de R.L. de C.V.

Ing. Javier Enrique Pérez García
Representante Legal de la Agencia Mertitus Holdings, S.A.
de C.V.

Agosto 2014



III REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE
OPERACIÓN
DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.
EJERCICIO 2014

SCT
SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



FIRMA INTEGRANTES DEL COMITÉ
PROPIETARIO

SUPLENTE

C. Anselmo López Villalobos
Presidente de la Unión de Productores y Organizaciones
de la Industria Pesquera del Edo. de Oaxaca, A.C.

Cap. Frag. CGDEM Enrique Roldán Hernández
Subadministrador de Vigilancia y Control de la Aduana

Ing. Ramón Velásquez Hernandez
Subdelegado de Pesca SAGARPA

P.P.
Ing. Islem Ortega Pérez
Gerente de Planta de Cía. Abastecedora de Combustible,
S.A. de C.V.

C. Amós Rojas Gutiérrez
Administrador Único
Mariscos del Pacífico Sur, S.A. de C.V.

Agosto 2014

Rosa Sanchez Carate
AUXILIAR ADMINISTRATIVO

Lic. Amós Gómez Martínez

LIC. DE LA VENTANILLA DE AGROPECUARIA
Y PESCA DE LA CONAPESCA - SECCION 2 PA.

Lic. Carlos Manuel Hernández López



III REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE
OPERACIÓN
DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.
EJERCICIO 2014

SCT
SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



FIRMA INTEGRANTES DEL COMITÉ

PROPIETARIO

SUPLENTE

Lic. Rosa Nidia Villalobos González
Presidente Municipal en Salina Cruz

Ing. Juan José Sánchez Santana
Gerente de Servicios Operativo y Atención a clientes de
Ferrosur, S.A. de C.V.

Lic. Lilia Patricia Díaz Vázquez
Representante Legal Servicio de Lanchas de Salina Cruz,
S.C.

C. Susana Javier Ruíz
Representante Legal
Meorcodi Asesores Marítimos, S.C.

C. Ignacio Pérez Cervantes
Gerente General de Pesquera del Istmo, S.A. de C.V.

Agosto 2014



III REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE
OPERACIÓN
DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.
EJERCICIO 2014

SCT
SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



FIRMA INTEGRANTES DEL COMITÉ

PROPIETARIO

SUPLENTE

Lic. Francisco de Jesús Argüello Ramos
Subdelago de Procedimientos Penales "B"

Dr. José del Carmen Gómez Salinas
Director del Centro de Salud Urbano

Cap. Alt. Jorge Alberto Rivera Mar
Superintendencia General de Transportación Marítima
Z.P.S. de Pemex Refinación

Lic. José Ángel Zárate Morales
Gestor Administrativo de la Agencia Consignataria de
Pemex

Lic. Elvis Fabián Rizo Damián
Apoderado Aduanal de Petróleos Mexicanos

Agosto 2014



III REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE
OPERACIÓN
DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.
EJERCICIO 2014

SCT
SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



FIRMA INTEGRANTES DEL COMITÉ

PROPIETARIO

Cap. Delfino Cruz Santos
Capitán de Puerto

Lic. Francisco Javier Castellanos Arredondo
Administrador de la Aduana Marítima de Salina Cruz

Vicealmirante C.G.DEM Germán Ruiz Martínez
Comandante de la Décima Segunda Zona Naval de la
Armada de México.

Lic. Ruffo Eder Soriano González
Delegado Local del INM en Salina Cruz

Ing. Juan de la Cruz Chi Bacab
Oficial de Inspección Fito zoosanitario de SENASICA

SUPLENTE

PIL. NAV. VERONICA MUÑOZ JIMENEZ
JEFA DEPTO. NAV. Y SUP. PORT.

Lic. Ismael Malerva Piñeiro
Subadministrador de la Aduana de Salina Cruz

CAP. FRAA CG.DEM.
CILLOS RUBEN CORNEJO ALARCÓN

Agosto 2014



III REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE
OPERACIÓN
DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.
EJERCICIO 2014

SCT
SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



FIRMA INTEGRANTES DEL COMITÉ
PROPIETARIO SUPLENTE

C. Rutilo Martínez Jiménez
Secretario General del Sindicato de Estibadores CROM

Ing. Óscar Reyes Estrada
Regidor de Desarrollo Industrial y Portuario
H. Ayuntamiento Municipal Salina Cruz

Cap. Félix Aurisbel Osorio Chiñas
Superintendente de Operaciones
Pemex Refinación

MVZ. Juana Isaura Cabrera
Encargado Sanidad Internacional
Salina Cruz

Agosto 2014



III REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE
OPERACIÓN
DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.
EJERCICIO 2014

SCT
SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



FIRMA INTEGRANTES DEL COMITÉ

PROPIETARIO

SUPLENTE

Ing. Ángel Pérez Cantú
Director General de APISAL y Presidente del Comité de
Operación

Ing. Raúl López Martínez
Gerente de operaciones e Ingeniería y Secretario del
Comité de Operación.

Lic. Rafael Gerardo Sánchez Mercado
Gerente de Comercialización

Ing. Víctor Alfonso Morales Vargas
Subgerente de Ingeniería y Ecología

Ing. Sergio González Castillejos
Oficial Protección a Instalaciones Portuarias

Agosto 2014



III REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE
OPERACIÓN
DEL PUERTO DE SALINA CRUZ, OAX.
EJERCICIO 2014

SCT
SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



FIRMA INTEGRANTES DEL COMITÉ

PROPIETARIO

SUPLENTE

Lic. Blanca Alejandra García
Jefe del Depto. de Mercadotecnia

Lic. Gustavo Bautista Rosas
Titular Órgano Interno de Control

Agosto 2014