



MARINA

SECRETARÍA DE MARINA

Secretaría de Marina
Subsecretaría de Marina
Unidad de Capitanías de Puerto y
Asuntos Marítimos
Dirección General Adjunta de Capitanías
de Puerto
Oficio DIGACAP Núm. - 7325 /2024.

	MARINA SECRETARÍA DE MARINA	
RECIBIDO		
FECHA: <u>25-Sept-2024</u>		
HORA: <u>13:49</u>		
RECIBIÓ: <u>Angelica Solano</u>		
ANEXO: <u>Al C. Director General de la</u>		

Asunto: Se autorizan las Reglas de Operación del Centro de Control de Tráfico Marítimo de Mazatlán, Sinaloa.

Ciudad de México, a 30 de agosto de 2024.

ASIPONA Mazatlán.

Interior Recinto Fiscal S/N, colonia Centro,
CP 82000, Mazatlán, Sinaloa.
Tel (669) 9823611 Ext. 71600

Esta Dirección General Adjunta de Capitanías de Puerto, con fundamento en el artículo 21 del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina y en lo establecido por los artículos 14 segundo párrafo, 16 primer párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1o primer y segundo párrafos, 2o fracción I, 14 primer párrafo, 16, 18, 26, 30 fracciones IV incisos b y c, V incisos a, b y c, V Bis, VII Ter y XXVI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 2 fracción I, 3, 4, 6, 7 fracción I y 8 fracciones I, VI, IX, XVII, XVIII, XIX y XXX de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; 1, 2, 3, 4, 5, 6, 557, 560, 565, 566 y 567 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y 2 fracciones I y VIII, 3 fracción II inciso d, 5, 6 apartado B fracción VI inciso i y 20 fracción I incisos a, b, d y f del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina; tomando en consideración los siguiente:

ANTECEDENTES.

- I. Del 26 al 28 de septiembre de 2023, esta Dirección General Adjunta de Capitanías de Puerto (DIGACAP), llevó a cabo la Supervisión Operativa al Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM) de esa Administración del Sistema Portuario Nacional en Mazatlán (ASIPONA), detectando que las Reglas de Operación de dicho centro de trabajo necesitaban actualizarse y obtener la autorización de esta Autoridad Marítima Nacional.
- II. Con fecha 23 de enero de 2024, esta DIGACAP emitió el oficio 485/2024 mediante el cual se les comunicó a las ASIPONAS el contenido y estructura a utilizarse para la elaboración de sus proyectos de Reglas de Operación del Centro de Control de Tráfico Marítimo (ROCCTM).
- III. Con fecha 8 de febrero de 2024, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante emitió el oficio 224/2024 mediante el cual comunicó a las ASIPONAS que las ROCCTM deben ser validadas por la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM) y anexarse a las Reglas de Operación del Puerto.
- IV. Con fecha 27 de agosto de 2024, mediante el oficio ASIPONAMAZ-DG-197/2024, esa ASIPONA remitió su proyecto de ROCCTM a la Capitanía de Puerto Regional en Mazatlán quien envió citado proyecto a esta DIGACAP el 28 de agosto de 2024 por medio del oficio 1172/2024.

Al respecto, esta Autoridad Marítima Nacional emite los siguientes:

CONSIDERANDOS.

Continúa en página número dos ...

1. Esta Autoridad es competente para conocer del presente asunto, de conformidad con lo establecido en los artículos: 1o primer y segundo párrafos, 2o fracción I, 14 primer párrafo, 16, 18, 26, 30 fracciones IV incisos b y c, V incisos a, b y c, V Bis, VII Ter y XXVI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 2 fracción I, 3, 4, 6, 7 fracción I y 8 fracciones I, VI, IX, XVII, XVIII, XIX y XXX de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y 21 del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina.

2. Que el artículo 560 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece:

"Artículo 560.- Las Reglas de Operación para cada uno de los CCTM, serán autorizadas por la Dirección General y deberán elaborarse conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento y su contenido se ajustará a lo establecido en la Resolución A.857 (20) de la OMI, o bien al instrumento vigente sobre el tema de dicha organización internacional." (sic).

3. En relación con el punto anterior es importante señalar que la atribución de autorizar las ROCCTM de la que hace referencia el artículo 560 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, recae a esta Autoridad, en aplicación de los artículos 20 fracción I inciso d, y 21 del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, y Séptimo transitorio del "DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos" publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de diciembre de 2020, que a la letra indican:

"Artículo 20.- La Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos tienen las atribuciones siguientes:

I. Planear, organizar, coordinar, controlar y conducir el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional en las zonas marinas mexicanas, costas, puertos, recintos portuarios, terminales, marinas e instalaciones portuarias nacionales, así como en cada espacio adyacente a las aguas nacionales donde se realicen actividades sujetas a su competencia en materia de:

d) Control de tráfico marítimo;

Artículo 21.- La persona titular de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos para el ejercicio de sus facultades, se auxiliará por las Direcciones que orgánicamente dependan de esta.

Séptimo. A la entrada en vigor del presente Decreto, las menciones contenidas en otras leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones administrativas respecto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuyas atribuciones se transfieren por virtud del presente ordenamiento a la Secretaría de Marina, se entenderán referidas a esta última dependencia" (sic).

4. Esta Autoridad Marítima Nacional verificó que el proyecto de ROCCTM de esa ASIPONA se ajusta al contenido de la resolución A.1158 (32) de la Organización Marítima Internacional, misma que revocó y dejó sin efectos a la resolución A.857 (20), además se comprobó que citado proyecto contiene las disposiciones, apartados y capítulos propuestos en mi oficio 485/2024 de fecha 23 de enero de 2024.
5. Asimismo, del análisis y revisión realizados a citado proyecto es posible comprobar que este contiene los preceptos e información tratados en las reuniones de trabajo que se llevaron a cabo los días 16, 17, 18 y 19 de julio del actual, donde se trabajó en la elaboración del proyecto de ROCCTM de ese puerto bajo la supervisión de personal adscrito a esta DIGACAP; con lo cual, se determina que se encuentra correctamente redactado y que contiene los elementos necesarios para cumplir con el objeto y finalidad para el que fue elaborado.

Continúa en página número tres ...

Por lo expresado, esta Dirección General Adjunta de Capitanías de Puerto:

RESUELVE.

PRIMERO. - De conformidad con el artículo 560 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se **AUTORIZAN LAS REGLAS DE OPERACIÓN DEL CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO DE LA ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL EN MAZATLÁN, SINALOA**, que se encuentra anexo a la presente resolución.

SEGUNDO. - La ASIPONA deberá continuar con las gestiones administrativas para anexar citadas Reglas de Operación del Centro de Control de Tráfico Marítimo a sus Reglas de Operación del Puerto y remitir a la UNICAPAM, la evidencia documental de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

CONDICIONES.

PRIMERA: El Centro de Control de Tráfico Marítimo deberá realizar el cálculo de los indicadores señalados en el Apartado VIII "Indicadores" de sus ROCCTM, con la finalidad de presentarlos, en los periodos que ahí se indican, a la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos y a la Capitanía de Puerto Regional en Mazatlán, Sinaloa, para medir el desempeño de dicho Centro.

SEGUNDA: El Centro de Control de Tráfico Marítimo deberá mantener en constante revisión y registro los resultados de la implementación de sus ROCCTM, con la finalidad de proponer las modificaciones y actualizaciones que permitan mejorar la prestación del Servicio de Tráfico Marítimo dentro de su zona de cobertura; al respecto, el CCTM deberá presentar los registros y la información suficiente para analizar las propuestas que haya lugar en los plazos y términos que establece el Apartado VI "Vigencia, revisión y modificación de las reglas" de sus ROCCTM.

TERCERA: El Centro de Control de Tráfico Marítimo deberá informar cualquier infracción a las ROCCTM a la Capitanía de Puerto Regional en Mazatlán, Sinaloa, quien tomará las medidas que procedan.

CUARTA: Con la finalidad de dar cumplimiento al artículo 557 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que establece el registro de las ROCCTM ante la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos, se otorga a esa ASIPONA un plazo no mayor a 20 días hábiles contados a partir de la recepción del presente documento, para que remita a la UNICAPAM con copia simple a la Capitanía de Puerto Regional en Mazatlán, lo siguiente:

- I. Escrito libre que contenga la solicitud de esa ASIPONA para que se registren las ROCCTM ante la UNICAPAM, cumpliendo con las formalidades establecidas en el artículo 15 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.
- II. Original y copia simple de las ROCCTM impresos a una sola cara; sin perforaciones; en papel membretado y rubricado en cada una de sus hojas, y debidamente formalizado con el nombre, cargo y firma autógrafa de la persona que lo expide, colocando sello oficial y legible de la ASIPONA e indicando lugar y fecha de emisión en la última hoja antes de los anexos de dichas Reglas.
- III. Una USB que contenga las ROCCTM en archivos digitales formatos Word y PDF (de Windows) en versión que debe coincidir plenamente con el original impreso.

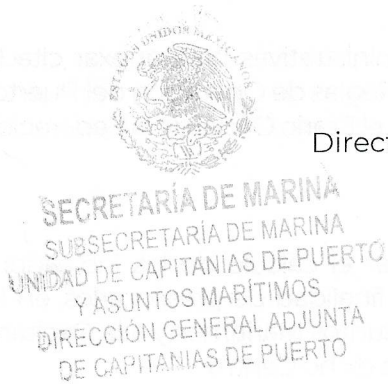
Continúa en página número cuatro ...

... página número cuatro.

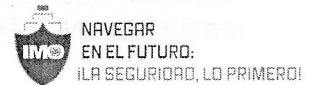
QUINTA: La presente autorización tendrá una vigencia INDEFINIDA hasta en tanto no se realicen modificaciones o actualizaciones a las ROCCTM y se emita acuerdo de parte de esta Autoridad.

Se extiende la presente **Autorización** en la **Ciudad de México** a los **treinta días del mes de agosto del año 2024**.

C/un (01) documento anexo.



Contralmirante
Director General Adjunto de Capitanías de Puerto
Roberto Andrés Villalobos Antonio



Copias:

- Al C. Vicealmirante Jefe de la UNICAPAM. – P/su Sup. Cto. – Resptte. - Presente
- Al C. Coordinador General de Puertos y Marina Mercante. – P/su Cto. – Atte. – Ciudad.
- Al C. Director General de Fomento y Administración Portuaria. – Mismo fin. – Atte. – Ciudad.
- Al C. Cap. Nav. CG DEM. Director General de Puertos. – Igual fin. – Atte. – Edificio.
- Al C. Cap. Nav. CG. DEM. Capitán de Puerto Regional en Mazatlán, Sinaloa. – P/su Cto. y efectos correspondientes. - Atte. – Mazatlán, Sinaloa.

MP/SA/JCLE/OPF

No se puede vencer a quien no sabe rendirse (Babe Ruth)
Máxima operativa de la Secretaría de Marina.

NP-PUO



REGLAS DE OPERACIÓN DEL CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO DE MAZATLÁN, SINALOA.

APARTADO I CONSIDERACIONES.

En los últimos años se ha producido una rápida expansión de los servicios de tráfico marítimo (STM) que ha significado un importante aumento del número de operadores de STM que se requieren en todo el mundo. Los servicios que se ofrecen varían considerablemente, desde simples transmisiones de información meteorológica e hidrológica, pasando por el intercambio de información, hasta asistencia a la navegación y, en los casos en que exista una autoridad, instrucciones relativas a la navegación.

México, como parte de la Organización Marítima Internacional (OMI), ha establecido en su marco normativo las responsabilidades que cada entidad debe cumplir cuando ésta tenga bajo su autoridad un Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM), con la entrada en vigor del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 4 de marzo del 2015, se abroga el Reglamento General para el Sistema de Organización y Control del Tráfico Marítimo Nacional, publicado en el DOF el 13 de enero de 1988.

El 20 mayo de 2004, se hizo entrega a la Administración Portuaria Integral, ahora Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán, S.A. de C.V., (ASIPONA Mazatlán), el equipamiento instalado y listo para ser operado conforme a los protocolos establecidos en las pruebas en sitio, mismos que quedaron registrados en la constancia de existencia de equipos. Los referidos documentos, así como sus registros originales, obran en los expedientes de la ASIPONA Mazatlán.

El CCTM de Mazatlán se encuentra ubicado en la terminal de transbordadores con una vista panorámica directamente a la entrada del puerto, rompeolas y el canal de navegación, torre de control sobre la segunda planta del edificio de oficinas de ASIPONA Mazatlán a una altura de 20 metros en una posición geográfica de 23° 11' 11" Latitud N y 106° 25' 15" Longitud W.

El CCTM de Mazatlán es la primera comunicación entre la embarcación y el puerto, de los cuales se recibe gran diversidad de embarcaciones, que ingresan con las siguientes cargas:

- I.** Pasaje;
- II.** Carga Contenerizada;
- III.** Carga general;
- IV.** Fluidos Petroleros;
- V.** Vehículos;
- VI.** Refrigerada;
- VII.** Pesqueros, y
- VIII.** Embarcaciones menores de recreo y deportivas;

El CCTM de Mazatlán, dentro de sus funciones operativas de servicio lleva a cabo la organización como se indica a continuación:

- I. **Gestión de información.** - Permite al operador del CCTM de Mazatlán, recibir y difundir 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 en los puertos y área de cobertura.
- II. **Monitoreo.** - Con base a la gestión de información, el operador del CCTM de Mazatlán, efectúa el seguimiento operacional, a fin de determinar y evitar posibles situaciones de riesgo o peligro a la navegación y a la operación portuaria y/o costa afuera.
- III. **Registro y estadística.** Las que, con base en la información adquirida y almacenada en las bases de datos del sistema Puerto Inteligente Seguro (PIS) de Mazatlán, en su módulo "buques", submódulo "arribos y zarpes", permitan el procesamiento, para realizar estudios y análisis diversos en beneficio del CCTM de Mazatlán y la operación portuaria y/o costa afuera dentro del área de cobertura.
- IV. **Asistencia.** - Las que, debido a la naturaleza de un suceso marítimo o portuario en proceso, el capitán de la embarcación, el Piloto de Puerto o tripulación, o por disposición de la Capitanía de Puerto de Mazatlán, se encuentre en fase de incertidumbre, alerta o peligro, por lo que requieran el apoyo constante del CCTM de Mazatlán, hasta que se supere la fase de emergencia e incertidumbre.
- V. **Coadyuvar en las operaciones de búsqueda y rescate.** - Las que, resultantes de un siniestro marítimo, a solicitud del capitán de la embarcación en estado de emergencia o por disposición de la Capitanía de Puerto de Mazatlán, se lleven a cabo para la localización de embarcaciones o personas peligro, así como su rescate, prestación de auxilios médicos iniciales o de otro tipo y dirigir su traslado y transporte hasta un lugar seguro.

APARTADO II OBJETIVO.

Establecer los mecanismos de coordinación e interacción entre el CCTM y las embarcaciones que se encuentren dentro de la zona de cobertura de dicho centro en ASIPONA Mazatlán, con la finalidad de preservar la seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad de la navegación y de las instalaciones portuarias, así como la protección del medio ambiente marino.

APARTADO III FUNDAMENTO LEGAL.

- I. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- II. Convenio SOLAS (por sus siglas en inglés). Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar;
- III. MARPOL (por sus siglas en inglés). Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques;
- IV. COLREG (por sus siglas en inglés). Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes;
- V. CONVENIO SAR (por sus siglas en inglés). Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos;
- VI. Código ISPS (por sus siglas en inglés). Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, (PBIP);
- VII. Resolución A.1158(32) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, Directrices relativas a los Servicios de Tráfico Marítimo;

- VIII. Resolución A.918(22) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas;
- IX. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal;
- X. Ley Federal del Mar;
- XI. Ley General de Pesca y Acuacultura Sustentables;
- XII. Ley de Navegación y Comercio Marítimos;
- XIII. Ley de Puertos;
- XIV. Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas;
- XV. Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos;
- XVI. Reglamento de la Ley de Puertos
- XVII. Reglamento Interior de la Secretaría de Marina;
- XVIII. Reglas de Operación del Puerto de Mazatlán.
- XIX. Cartas náuticas de referencia son: S.M. 368 Portulano del Puerto de Mazatlán, 21301 Mazatlán and approaches y 21017 Cabo San Lucas to Manzanillo including Islas Revillagigedo, y
- XX. Manual del servicio de tráfico marítimo de la Asociación Internacional de Autoridades en Faros y Ayudas a la Navegación.

APARTADO IV DEFINICIONES.

Además de los términos establecidos en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y demás disposiciones aplicables en la materia, para efectos de las presentes Reglas se entenderá por:

- I. **Abordaje:** La colisión entre dos o más embarcaciones ocasionando daños y dando como resultado un siniestro marítimo. Para efectos de la operación del CCTM de Mazatlán también se considera como el término marinerológico señala el impacto accidental o imprevisto, de dos o más navíos en la mar, o bien de un buque contra un muelle, dique, malecón, etcétera, del cual pueden resultar o no averías, daños o un siniestro marítimo;
- II. **Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán y/o ASIPONA Mazatlán:** Empresa pública prioritaria, que se encarga de la planeación, programación, desarrollo, uso, aprovechamiento y explotación del puerto en concesión, además de que es la entidad encargada del CCTM;
- III. **AIS:** (por sus siglas en inglés). Sistema de Identificación Automática;
- IV. **Arqueo bruto:** La expresión del tamaño total de la embarcación o artefacto naval, de acuerdo al valor obtenido después de aplicar la fórmula correspondiente a su eslora;
- V. **Autoridad Marítima Nacional:** La Secretaría de Marina por sí, o a través de las Capitanías de Puerto;
- VI. **Boya de recalada:** Objeto flotante, sujeto a un cuerpo que se afirma al fondo del mar que marca el eje medio de un canal de navegación a la entrada a los puertos;
- VII. **Capitanía de Puerto:** La unidad administrativa dependiente de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM), a la que corresponde ejercer la Autoridad Marítima en su jurisdicción, conforme a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos;
- VIII. **Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM):** Conjunto de equipos y sistemas adaptados a las características del puerto y cuyo esquema

- operativo establece medidas preventivas, destinadas a evitar cualquier tipo de riesgo a toda embarcación que transite dentro de su área de influencia;
- IX. Certificado de Competencia Especial como Operador de Tráfico Marítimo:** Es el documento por el que se acredita el nivel de profesionalización alcanzado por el personal de la Marina Mercante para prestar sus servicios en un Centro de Control de Tráfico Marítimo, conforme a la capacitación y alcance de competencia, exigida por el Convenio STCW;
- X. Convenio STCW:** (por sus siglas en inglés). Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar;
- XI. DIGACAP:** Dirección General Adjunta de Capitanías de Puerto;
- XII. Embarcaciones mayores:** Aquéllas que tienen un tonelaje igual o superior a quinientas Unidades de Arqueo Bruto;
- XIII. Embarcaciones menores:** Aquéllas que tienen un tonelaje inferior a las quinientas Unidades de Arqueo Bruto;
- XIV. Eslora total:** La distancia medida paralelamente entre dos planos perpendiculares a la línea de crujía, uno de ellos que pase por la parte más saliente a popa y el otro por la parte más saliente a proa de la embarcación o artefacto naval;
- XV. IALA:** (por sus siglas en inglés). Asociación Internacional de Autoridades de Faros y Ayudas a la Navegación, es una Asociación Internacional sin fines de lucro que tiene por propósito armonizar internacionalmente las ayudas a la navegación;
- XVI. Ley:** La Ley de Navegación y Comercio Marítimos;
- XVII. Nudos:** Unidad de velocidad equivalente a una milla náutica por hora, 1.852 km/h;
- XVIII. OMI:** Organización Marítima Internacional, es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques;
- XIX. Operación de búsqueda:** Normalmente coordinada por un centro coordinador de salvamento o un subcentro de salvamento en la que se utilizan el personal y los medios disponibles para localizar a personas en peligro;
- XX. Operador del CCTM:** Persona con título de Piloto, Capitán o Capitán de Altura de la Marina Mercante Nacional Mexicana, que desempeña la función de operar los equipos del CCTM;
- XXI. OPIP:** Oficial de Protección de la Instalación Portuaria;
- XXII. Pasajero:** Persona que viaja en una embarcación de pasaje y no forma parte de la tripulación;
- XXIII. Pilotaje o practicaaje:** 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 en el mar, el medio ambiente marino, la seguridad de las embarcaciones y de las instalaciones portuarias en las zonas de pilotaje;
- XXIV. Protección Marítima:** Conjunto de medidas y acciones destinadas a salvaguardar de toda amenaza que pueda afectar a las instalaciones portuarias y a las embarcaciones, así como a las personas, carga, unidades de transporte y provisiones, a bordo de las embarcaciones o en la instalación portuaria;
- XXV. SEMAR:** Secretaría de Marina;

- XXVI. Situaciones de emergencia:** La existencia de un riesgo para la seguridad de la vida humana en el mar, la contaminación del medio marino y la protección de embarcaciones, artefactos navales e instalaciones portuarias, así como las personas y bienes vinculados a éstos;
- XXVII. STM:** El Servicio de Tráfico Marítimo.
- XXVIII. Tiempo estimado de arribo:** Por sus siglas en inglés ETA (estimated time of arrival), hora prevista de llegada de un determinado medio de transporte en las condiciones actuales;
- XXIX. UAB:** Unidades de Arqueo Bruto;
- XXX. Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM):** Unidad administrativa dependiente de la SEMAR y encargada de ejercer la Autoridad Marítima Nacional;
- XXXI. Zona de cobertura:** Zona de influencia del Centro de Control de Tráfico Marítimo, y
- XXXII. Zona de fondeo:** Área de agua cuyas condiciones de agitación, permiten el fondeo o anclaje de las embarcaciones, cuando tienen que esperar un lugar de atraque, el abordaje de tripulación y abastecimiento, la inspección de cuarentena o el aligeramiento de carga.

APARTADO V ÁMBITO DE APLICACIÓN.

El cumplimiento de las presentes reglas de operación está dirigido a todas las embarcaciones y artefactos navales nacionales y extranjeros que ingresen a la zona de cobertura del CCTM.

Para la aplicación de las presentes Reglas, la zona de cobertura del CCTM queda conformada por un área geográfica delimitada por las siguientes coordenadas:

ANEXO I

- | | | | |
|------|-------------------|--------------------|---------------|
| I. | LAT 23° 28' 00" N | LON 106° 36' 30" W | (COSTA NORTE) |
| II. | LAT 23° 11' 00" N | LON 106° 48' 00" W | |
| III. | LAT 22° 56' 30" N | LON 106° 41' 00" W | |
| IV. | LAT 22° 51' 30" N | LON 106° 26' 00" W | |
| V. | LAT 22° 58' 30" N | LON 106° 10' 30" W | (COSTA SUR) |

APARTADO VI VIGENCIA, REVISIÓN Y MODIFICACIÓN DE LAS REGLAS.

En el caso del desarrollo de nuevas tecnologías, incremento de operaciones marítimas en la zona de cobertura del CCTM, modificaciones en la infraestructura portuaria y cambios en las regulaciones nacionales e internacionales que afecten la eficiente operación del CCTM de Mazatlán, la UNICAPAM, podrá dictar las normas técnicas necesarias, a fin de que éste se adapte a tales cambios o modificaciones.

Las reglas de operación podrán contener dos tipos de modificaciones:

- I. Transitorias.** Cuando por razones de seguridad marítima; de protección marítima y portuaria; de conservación del medio ambiente; operativos particulares; trabajos de dragado de mantenimiento para la conservación y de construcción para ampliación o por disposiciones de la UNICAPAM, haya que modificar temporalmente determinadas reglas de operación.
- II. Permanentes.** Cuando así lo disponga la UNICAPAM por razones de seguridad marítima o resulten de nuevas disposiciones de la OMI.

Las presentes reglas serán revisadas de manera conjunta entre el CCTM y personal asignado por la UNICAPAM, cada seis meses, dentro del primer año a partir de su aprobación.

APARTADO VII DISPOSICIONES GENERALES.

CAPÍTULO I CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO.

Regla 1. Perfil profesional del personal que opera el CCTM.

Para su operación el CCTM contará con un titular y 4 operadores, los cuales tendrán que cumplir con el perfil profesional que establezca la Autoridad Marítima Nacional conforme a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y su Reglamento, con el objetivo de mantener los estándares de eficiencia, calidad y mejora continua de los servicios del CCTM.

La Autoridad Marítima Nacional revocará el Certificado de Competencia Especial como operador del CCTM, a los operadores que ocasionen alguna irregularidad o riesgo en una maniobra y no la notifiquen de forma inmediata al capitán de la embarcación y como consecuencia de ello produzca algún accidente o incidente.

Regla 2. Carta Náutica, obligatoriedad del AIS, límites de velocidad y prioridades de tráfico.

Toda embarcación o artefacto naval de cualquier tipo que navegue dentro del canal de navegación de acceso al puerto debe solicitar y obtener la anuencia de la Capitanía de Puerto, así como la autorización correspondiente por la ASIPONA Mazatlán.

Los operadores del CCTM brindarán la información y recomendación que se considere pertinente para los navegantes conforme a lo que indica la carta náutica de influencia del puerto, verificando la obligatoriedad de identificación de las embarcaciones nacionales o extranjeras mediante el uso de AIS, el cual deberá de mantenerse en operación durante todo el tiempo de estadía de la embarcación en el puerto, así como mantener la velocidad máxima permitida de seis nudos dentro del canal de navegación de acceso al puerto.

Las operaciones con las embarcaciones de pasaje son de carácter prioritario, por lo que los movimientos de tráfico local, de entradas y salidas en el canal de navegación serán suspendidas hasta que la embarcación haya finalizado completamente la maniobra (atraque y/o desatraque), y el Piloto de Puerto confirme su desembarque, el operador del CCTM en turno emitirá el aviso correspondiente al momento de la suspensión y reanudación de movimientos de tráfico local, de entradas y salidas en el canal de navegación.

Las cartas náuticas de referencia son: S.M. 368 Portulano del Puerto de Mazatlán, 21301 Mazatlán and approaches y 21017 Cabo San Lucas to Manzanillo including Islas Revillagigedo.

Regla 3. Clasificación, control de información generada y grabación de voz y video.

El Jefe del CCTM bajo la supervisión y autorización expresa del Capitán de Puerto, clasificará y controlará la información que se genere.

Es obligación del CCTM grabar indistintamente todas las maniobras de embarcaciones que se efectúen en el puerto, tanto en voz como en video, durante períodos de tiempo determinados y conforme a las recomendaciones internacionales en la materia, establecidas en el manual de servicios de tráfico marítimo de la IALA o en el instrumento que determine la UNICAPAM. A través de un plan técnico al efecto, se depurará en forma continua la memoria del sistema, manteniendo respaldados en memoria por el tiempo que determine la Capitanía de Puerto, sólo aquellos eventos que por su relevancia se requieran.

En todos los casos en que el CCTM grabe en sus sistemas de rastreo, tanto de voz como imagen, de algún incidente o accidente marítimo, dicho material constituirá de forma inmediata prueba, evidencia y/o elemento de juicio para que la Capitanía de Puerto proceda a realizar las investigaciones correspondientes, conforme a lo dispuesto en la normatividad vigente.

En el marco de las disposiciones establecidas en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información, el Jefe del CCTM clasificará y controlará información que se genere; quien previa validación de la Capitanía de Puerto la proporcionará a otra autoridad, entidad o persona que la solicite, cubriendo para tal efecto las formalidades previstas en dicha Ley, dejando siempre evidencia de lo anterior en el CCTM.

Regla 4. Personal del CCTM.

El horario de trabajo del Jefe del CCTM es el de oficina de la empresa; los Operadores Radaristas cubren las 24 horas en tres guardias de ocho horas cada una, la primera de 00:00 a 08:00 hrs., la segunda de 08:00 a 16:00 hrs., y la tercera de 16:00 a 24:00 hrs.

El personal que opere en el CCTM deberá cumplir con el perfil profesional que establece la autoridad, con el objeto de mantener los estándares de eficiencia, calidad y mejora continua de los servicios de un CCTM. Para el cumplimiento de sus funciones y toma de decisiones, la Capitanía de Puerto tendrá libre acceso, previa identificación, a las instalaciones del CCTM.

Regla 5. Las funciones de búsqueda y rescate.

Son aquellas que a solicitud de la Capitanía de Puerto realiza la Secretaría de Marina, realizando las operaciones de salvamento marítimo, rescate a náufragos de accidentes y siniestros marítimos portuarios.

En el caso específico de las funciones de búsqueda y rescate señalados en las presentes reglas de operación, la Capitanía de Puerto podrá solicitar los servicios de apoyo necesarios a otras Autoridades para superar las contingencias. La coordinación con otros organismos, centros de coordinación de salvamento y otros CCTM, pueden aumentar la seguridad y eficiencia del tráfico, la protección del medio marino y la efectividad del CCTM sin que tengan que soportar continuos contactos vía VHF con las estaciones en tierra.

En todos los casos en que el CCTM grabe en sus sistemas de rastreo, tanto de voz como de imagen, de algún incidente o accidente marítimo, dicho material constituirá de forma inmediata: prueba, evidencia y/o elemento de juicio para que la Capitanía de Puerto proceda a realizar las investigaciones correspondientes, conforme a lo dispuesto en la normatividad vigente.

CAPÍTULO II

SERVICIO DE TRÁFICO MARÍTIMO.

Regla 6. De la prestación de servicios.

La operación del CCTM se sujetará a las disposiciones que emita la Autoridad Marítima Nacional para la prestación del STM, las 24 horas del día los 365 días del año, con tiempos de guardia de los operadores del CCTM que no exceda a lo establecido por el Convenio STCW y/o convenio internacional del que el Estado Mexicano sea parte en materia de Educación Marítima Mercante para personal que hace guardias de Navegación.

El cumplimiento del objetivo del CCTM se conseguirá mediante:

- I.** La provisión oportuna de la debida información sobre los factores que puedan afectar a los desplazamientos del buque y asistir en la toma de decisiones a bordo. Esto puede incluir:
 - A.** la posición, identidad, intención y desplazamientos de los buques;
 - B.** la información sobre seguridad marítima;
 - C.** las limitaciones de los buques de la zona de STM que puedan restringir la navegación de otros buques (por ejemplo, su maniobrabilidad), o cualquier otro obstáculo posible;
 - D.** otra información, como los trámites relacionados con las notificaciones y los pormenores del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP); y
 - E.** el apoyo a los servicios conexos y la cooperación con estos;
- II.** La supervisión y gestión del tráfico marítimo para garantizar la seguridad y eficiencia de los desplazamientos de los buques. Esto puede incluir:
 - A.** la planificación anticipada de los desplazamientos de los buques;
 - B.** la organización de los buques que están navegando;
 - C.** la organización del espacio asignado;
 - D.** el establecimiento de un sistema de permisos de circulación;
 - E.** el establecimiento de un sistema de planes de viaje o de travesía;
 - F.** el asesoramiento sobre las derrotas; y
 - G.** la garantía del cumplimiento y la ejecución de las disposiciones reglamentarias respecto de las cuales tienen atribuciones;
- III.** La respuesta a situaciones de riesgo cambiantes, entre las que cabe incluir:
 - A.** la incertidumbre de un buque sobre su derrota o posición;
 - B.** el desvío de un buque de su derrota;
 - C.** la necesidad de orientaciones de un buque para llegar a su posición de fondeo;
 - D.** las averías o deficiencias de un buque, como fallos en el equipo de navegación o de maniobras;
 - E.** las condiciones meteorológicas desfavorables (por ejemplo, poca visibilidad, vientos fuertes);
 - F.** el peligro de encalladura o de abordaje de un buque; y

- G. la respuesta a una situación de emergencia o apoyo a los servicios de emergencia.

Regla 7. Responsabilidad del capitán de la embarcación.

El CCTM deberá brindar la información y recomendaciones que consideren pertinentes a los navegantes cuando estos lo requieran o bien sea solicitado por parte de la Capitanía de Puerto. Sin embargo, la toma de decisiones final será responsabilidad absoluta del capitán de la embarcación, en casos de contingencia, el CCTM podrá emitir las recomendaciones que juzgue procedentes. Sin perjuicio de lo anterior, la decisión, ejecución y resultado de ello, será responsabilidad del capitán de la embarcación.

- I. Los Operadores del CCTM, brindarán la información y recomendaciones que consideren pertinentes a los navegantes (para el uso de la zona de fondeo) debiendo contar éstos con el trámite correspondiente previamente autorizado por la Capitanía de Puerto, y
- II. Con base en el objetivo de los CCTM consistentes en prevenir el eventual desarrollo de condiciones de riesgo y promover que el movimiento del tráfico sea seguro y eficiente dentro de la zona de cobertura, se deberá preguntar al capitán de la embarcación sobre su trámite para fondear (arribo) o para zarpar (despacho o enmienda), según sea el caso debiendo contar con ellos para realizar dicha acción.

CAPÍTULO III COMUNICACIONES.

Regla 8. Las radiocomunicaciones del CCTM.

Las comunicaciones del CCTM con los capitanes de las embarcaciones serán previo y al ingreso a la zona de cobertura, siendo el primer contacto vía VHF CH 16, para solicitar su ETA a la boya de recalada, así como a la estación piloto.

Los capitanes de las embarcaciones se encuentran obligados al cumplimiento de las recomendaciones e instrucciones por encontrarse dentro la zona de cobertura del CCTM de Mazatlán, sin poner en riesgo la seguridad de su embarcación, con los propósitos de recalar o arribar en el puerto. Se realizarán las comunicaciones utilizando las frecuencias asignadas y conforme a los procedimientos establecidos por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y el capítulo IV del Convenio Internacional SOLAS.

Los procesos de comunicaciones deben ser oportunos, claros, concisos e inequívocos mediante equipos VHF a los canales de radiocomunicación en el puerto, los cuales están establecidos en el **ANEXO II** de estas reglas de operación. El CCTM emitirá avisos de seguridad vía VHF CH 16 durante los intervalos de:

- 1 hora.
- 30 minutos y,
- 10 minutos.

Previos a la suspensión de los movimientos de embarcaciones locales dentro del canal de acceso al puerto y los muelles.

Una vez que el piloto se encuentre a bordo de la embarcación programada para la maniobra segura de la misma, ya sea de atraque, desatraque, enmienda o fondeo, el CCTM de Mazatlán emitirá el aviso de seguridad vía VHF CH 16 correspondiente

a la suspensión de entradas y salidas del puerto, lo anterior se llevará a cabo antes de iniciar la maniobra que corresponda.

Toda embarcación que arribe al puerto de Mazatlán o que por alguna razón zarpe del mismo con intenciones de fondear, independientemente de su comunicación con el CCTM, deberá contar con la autorización previa otorgada por la Capitanía de Puerto.

Regla 9. Comunicaciones con tierra en casos de emergencia.

Todo suceso, siniestro marítimo o emergencia dentro la zona de cobertura que sea reportada a la Capitanía de Puerto deberá estar asentada en bitácora del CCTM, el cual quedará a la espera de la indicación por parte de la Capitanía de Puerto para emitir los anuncios de seguridad pertinentes, y/o dar aviso a las autoridades correspondientes.

Toda embarcación que navegue en la zona de cobertura del CCTM y requiera establecer comunicación, deberá hacerlo invariablemente en los canales oficiales de comunicación establecidos en la tabla de radiofrecuencias de banda marina (VHF) del **ANEXO II** de las presentes reglas, tanto a la entrada como a la salida del puerto.

Cuando la comunicación se efectúe dentro de los límites de la zona de cobertura, se dará directamente entre el CCTM - buque y viceversa.

Regla 10. Proceso de comunicación con el CCTM de Mazatlán.

Las embarcaciones por medio de su agente naviero deben proporcionar al CCTM, 12 horas previas a su arribo al puerto, por medio de correo electrónico, la siguiente información y así, al arribo del buque, el CCTM de Mazatlán corroborará la información con la embarcación vía VHF.

- I. Nombre del Capitán a bordo.
- II. Nombre de la embarcación.
- III. Distintivo de llamada o Numeral.
- IV. Nacionalidad de la embarcación.
- V. Puerto de Registro.
- VI. Número IMO.
- VII. Número de Certificado PBIP o ISPS.
- VIII. Declaración de Protección Marítima del Buque.
- IX. Tipo de embarcación.
- X. Tipo de carga.
- XI. Arqueo Bruto.
- XII. Arqueo Neto.
- XIII. Desplazamiento Total.
- XIV. Calado de Proa.
- XV. Calado de Popa.
- XVI. Eslora total.
- XVII. Manga.
- XVIII. ETA.
- XIX. Agente Consignatario.
- XX. Puerto de Destino.

El canal 16 sólo se usará sistemáticamente para:

- I. Socorro y Auxilio
- II. Llamadas Generales, y
- III. Llamadas individualizadas a estaciones si no contestan en el de trabajo o se desconoce su canal de trabajo.

Las llamadas de socorro y auxilio en el canal 16 VHF, pueden ser hechas hasta tres veces, a intervalos de dos minutos. Si no se recibe respuesta después de la tercera llamada, no se repetirá (en condiciones normales) antes de pasados quince minutos y los intervalos se ampliarán hasta tres minutos. Las llamadas no deben continuarse cuando se haga evidente que no se va a recibir respuesta.

Solamente se prolongarán las comunicaciones en el canal 16, cuando estén relacionadas con situaciones de Socorro y Auxilio. Éstas serán de una duración inferior al minuto y se harán cuando conciernan a la Seguridad de las personas y sea importante ser escuchado por todas las estaciones. El resto de las comunicaciones se realizarán en otros canales.

Se mantendrá escucha permanente y eficaz en el canal 16, comprobándose frecuentemente los controles de Volumen y Squelch, independientemente de la vigilancia que debe tenerse en el canal operativo del CCTM (canal 16).

Debe procurarse salvaguardar estos canales de bloqueo por portadoras involuntarias o deliberadas, las observancias deben ser reportadas a la Capitanía de Puerto, para que ésta a su vez la turne a la SEMAR.

Cualquier maniobra extraordinaria que se realice en la zona de cobertura fuera de los límites del puerto, será comunicada a la Capitanía de Puerto por el operador del CCTM, a fin de recibir las instrucciones pertinentes de ésta y comunicarlas a la embarcación o su representante en el puerto.

Al recibir los avisos de emergencia, el CCTM los reportará de inmediato a la Capitanía de Puerto, para que ésta, con base a sus facultades, establezca la coordinación correspondiente.

El CCTM difundirá, a solicitud de la comunidad marítima, través de boletines informativos, los sucesos más relevantes y de importancia para la navegación segura. Los boletines de información se dividen en seis grupos:

- I. Información meteorológica.
- II. Información sobre el tráfico.
- III. Avisos a los marinos.
- IV. Condiciones operacionales del puerto.
- V. Avisos de emergencia, y nivel de protección del puerto.
- VI. Zonas afectadas.

Los avisos de precaución serán de transmisión inmediata y serán considerados como mensajes de seguridad cuando tengan carácter repentino y puedan sorprender a la comunidad marítimo portuaria. Deberá incluirse la mayor cantidad de información posible, relativa a:

- I. Dirección y fuerza del viento.
- II. Zonas de posible afectación.
- III. Recomendaciones generales.
- IV. Condiciones operacionales del puerto.

La Capitanía de Puerto emitirá los Avisos a los Marineros, para que sean difundidos a través del CCTM de manera inmediata. Dentro de este grupo de avisos se incluyen, entre otros:

- I. Ejercicios de tiro.
- II. Operaciones de búsqueda, salvamento y rescate.
- III. Averías o deficiencias en las ayudas a la navegación (boyas, faros, etc.).
- IV. Naufragios.
- V. Colisiones.
- VI. Contaminaciones al medio ambiente.
- VII. Incendios que puedan afectar a la navegación.
- VIII. Derrelictos.
- IX. Instalaciones de plataformas.
- X. Cualquier otro de naturaleza semejante a los anteriores.

La Capitanía de Puerto, determinará las condiciones operativas en las que se encuentra el puerto para que el CCTM las difunda. Dentro de esta regla se incluyen entre otros:

- I. Cierre y apertura del puerto.
- II. Obras de dragado.
- III. Mantenimiento o construcción de infraestructura portuaria.
- IV. Otros de naturaleza semejante a los anteriores.

Serán avisos de emergencia todos aquellos que la Capitanía de Puerto considere pertinentes, los cuales deben ser del conocimiento de la comunidad marítima, por contener información importante y su difusión será por conducto del CCTM.

La siguiente relación enunciativa no es limitativa y pretende establecer de manera genérica aquellos avisos que son de emergencia:

- I. Actos de terrorismo.
- II. Maremotos.
- III. Incendios.
- IV. Daños a infraestructura portuaria.
- V. Desbordamiento de ríos (Inundaciones).
- VI. Avenidas.
- VII. Sabotaje.
- VIII. Marejadas.

El señalamiento marítimo es el conjunto de dispositivos ópticos, acústicos y electromagnéticos que, situados en puntos estratégicos, sirven para que las embarcaciones puedan situarse, orientarse o dirigirse a un lugar determinado, así como también para evitar peligros a la navegación.

CAPÍTULO IV

SERVICIO DE PILOTAJE.

Regla 11. Asistencia al servicio de pilotaje.

El CCTM, cuando lo considere conveniente o cuando así lo solicite expresamente el Piloto de Puerto o el Capitán de la embarcación, proporcionará la siguiente información, en coordinación con la Capitanía de Puerto:

- I. Condiciones de las variables meteorológicas del momento.
- II. Posición geográfica, distancia y tiempo estimado de arribo a la estación de piloto.
- 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 los puertos y en el área de cobertura.
- VI. Embarcaciones que permanecen en los fondeaderos.
- VII. Maniobras de embarcaciones en proximidades de los puertos.
- 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.

Regla 12. Seguimiento del servicio de pilotaje.

El CCTM dará seguimiento al desarrollo del servicio de pilotaje en su zona de cobertura, manteniéndose a la escucha en la banda marina de VHF a través de los canales 12, 13 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 o, en su caso, el CCTM lo considere conveniente.

Regla 13. Transmisión de avisos o instrucciones de seguridad a solicitud de los Pilotos de Puerto.

El CCTM difundirá y dará seguimiento a los avisos de seguridad de cualquier situación o condición de riesgo en la zona de cobertura reportada por el Piloto de Puerto que ponga en peligro las maniobras de determinada embarcación o represente un riesgo para la seguridad de la navegación.

Asimismo, para el embarque del Piloto de Puerto y en caso de presentarse fallas en las comunicaciones con la embarcación a la que le prestará el servicio; el Piloto solicitará al CCTM el apoyo para retransmitir las comunicaciones relativas a su embarque.

El Piloto de Puerto solicitará al Operador en turno del CCTM que emita el comunicado de suspensión momentánea o reanudación de movimiento de tráfico local en el canal de navegación según corresponda.

Todas las actividades indicadas en esta Regla deberán ser registradas en la bitácora del CCTM y reportadas a la Capitanía de Puerto.

Regla 14. Reporte de la entrada y salida de las embarcaciones.

Los Pilotos de Puerto deberán reportar al CCTM la hora de entrada y salida de las embarcaciones que asistan las maniobras de arrejado, así como sus tiempos de embarque y desembarque de las embarcaciones de pasaje o embarcación que asista.

Regla 15. Deficiencias técnicas de las embarcaciones a las que se les presta el servicio de pilotaje.

El CCTM registrará los reportes que generen los Pilotos de Puerto, respecto de las deficiencias técnicas detectadas en la embarcación que está asistiendo o de las proporcionadas por el capitán que pongan en riesgo la seguridad de la maniobra, y reportará esta situación a la Capitanía de Puerto para los efectos correspondientes.

Los Pilotos de Puerto y el servicio de pilotaje del puerto estarán sujetos a las Leyes, Reglamentos y Reglas de operación del CCTM.

El CCTM transmitirá a los pilotos de puerto la información de tráfico marítimo necesaria para la eficiente gestión operacional del movimiento de embarcaciones.

Los pilotos de puerto tendrán la obligación de dar aviso al CCTM de cualquier maniobra que lleven a cabo en la zona de cobertura, y en su caso, recibir las recomendaciones, la instrucción correspondiente, reportando hora de embarque/desembarque, cruce de escolleras, libre de muelle, totalmente atracado y uso del servicio de remolcadores de puerto.

Los pilotos de puerto, encontrándose en plena maniobra, deberán reportar al CCTM cualquier anomalía que observe en el funcionamiento de señalamiento marítimo del puerto o cualquier accidente o incidente marítimo que ponga en riesgo la seguridad de la navegación. El CCTM retransmitirá la llamada, dará seguimiento al evento y emitirá las instrucciones o recomendaciones que correspondan en base a criterios de seguridad y eficiencia de las maniobras.

CAPÍTULO V SERVICIO DE REMOLQUE.

Regla 16. Detección de los remolcadores con el sistema AIS.

Las embarcaciones autorizadas para prestar el servicio de remolque en el puerto, deberán contar con los artefactos e instrumentos electrónicos y de identificación automática, para ser detectados dentro de la Zona de Cobertura por los radares del CCTM y el AIS de las Embarcaciones.

Regla 17. Asistencia al servicio de remolque.

Para hacer contacto el CCTM con los remolcadores vía VHF se realiza por el canal 16.

El servicio de remolque en el puerto, estará sujeto, además de la normatividad aplicable, a las Reglas de Operación de los CCTM.

El capitán del remolcador reportará cualquier movimiento o maniobra de asistencia que haga en el puerto o fuera de él, a fin de que el CCTM siempre esté enterado de su posición.

El servicio de remolque en el puerto estará sujeto a las leyes y reglamentos en la materia, a las cláusulas y obligaciones que contractualmente el operador haya contraído con la ASIPONA Mazatlán, las reglas de operación del puerto y las reglas de operación del CCTM de Mazatlán.

Las embarcaciones autorizadas para prestar el servicio de remolque en el puerto deberán contar con los artefactos e instrumentos electrónicos y de identificación automática, para ser detectados dentro de la zona de cobertura por los radares del CCTM de Mazatlán y el Sistema Automático de Identificación (AIS) de los buques.

El Capitán del remolcador, reportará cualquier movimiento, maniobra de asistencia que haga en el puerto o fuera de él, a fin de que el CCTM de Mazatlán siempre este enterado de su posición.

CAPÍTULO VI

SEGUIMIENTO A LAS ACTIVIDADES DE DISPERSIÓN, CONTENCIÓN, Y RECUPERACIÓN DE DERRAMES E HIDROCARBUROS O SUSTANCIAS NOCIVAS.

Regla 18. Notificación y seguimiento de sucesos o siniestros marítimos.

Todo suceso o siniestro marítimo dentro de la zona de cobertura del CCTM, deberá ser reportado inmediatamente al CCTM, quien le dará seguimiento hasta su conclusión, haciéndolo del conocimiento a la Capitanía de Puerto y al OPIP de ASIPONA Mazatlán.

Regla 19. Notificación de derrames de hidrocarburos o sustancias nocivas potencialmente peligrosas en el área de cobertura del CCTM.

El capitán de la embarcación, en caso de cualquier derrame de hidrocarburos o de cualquier sustancia considerada como nociva potencialmente peligrosa, está obligado a reportar de inmediato al CCTM, así como los pormenores o razones del suceso y las medidas de corrección o requerimientos tomados para la contención y recuperación.

Regla 20. Participación del CCTM durante el control del suceso y/o siniestro marítimo por derrame de hidrocarburos o sustancias nocivas potencialmente peligrosas en el mar.

El CCTM apoyará en la coordinación de las acciones de contención y recuperación, emitiendo los avisos de seguridad a las embarcaciones que naveguen en esa zona, a fin de no afectar, obstaculizar o interrumpir la efectividad de las actividades de combate a la contaminación, informando las áreas de operación, distancias de seguridad, nombre de las embarcaciones que participan en las actividades, canal de trabajo, así como cualquier otra recomendación que sea de interés o involucre al STM hasta que sea concluida en su totalidad la operación por la contingencia.

CAPÍTULO VII

SERVICIO DE TRÁFICO MARÍTIMO EN ZONAS DE SEGURIDAD Y ZONAS A EVITAR.

Regla 21. Reporte de actividades en Mazatlán.

Para todas las embarcaciones que arriben al Puerto de Mazatlán provenientes del Noroeste, Oeste y Suroeste convergerán en un mismo punto, que es la Boya de Recalada, 1.4 millas al Sur del Faro del Crestón enfiladas al rumbo 023 verdadero, dejando la Boya de Recalada por su Estribor, es decir que una embarcación que arribe al puerto de cualquier punto cardinal deberá llegar a reconocer la boya de recalada, y al hacer por la entrada al puerto la deberá dejar por su estribor.

Zona de fondeo para embarcaciones menores (pesqueras).

La zona de fondeo para embarcaciones pesqueras se encuentra localizada entre las siguientes coordenadas geográficas:

- I. LAT 23° 10´12" N LON 106° 24´48" W
- II. LAT 23° 10´12" N LON 106° 24´30" W
- III. LAT 23° 10´00" N LON 106° 24´48" W
- IV. LAT 23° 10´00" N LON 106° 24´30" W

Zona de fondeo para embarcaciones mayores.

La zona de fondeo para las embarcaciones mayores se encuentra localizada entre las siguientes coordenadas geográficas:

- I. LAT 23° 09´36" N LON 106° 24´48" W
- II. LAT 23° 09´36" N LON 106° 24´00" W
- III. LAT 23° 09´00" N LON 106° 24´48" W
- IV. LAT 23° 09´00" N LON 106° 24´00" W

CAPÍTULO VIII

SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES DEL CCTM.

Regla 22. Protección del CCTM, dentro del Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PIIP).

La protección física y vigilancia del inmueble que ocupa el CCTM, los sistemas y equipos necesarios para la prestación del STM, se constituyen como áreas estratégicas y restringidas, por lo que el control de acceso personal se sujetará al PIIP.

El CCTM únicamente tiene autorización para brindar información a los capitanes de las embarcaciones, los Pilotos de Puerto, y al Capitán de Puerto.

Regla 23. La seguridad del CCTM.

La seguridad y vigilancia estará a cargo de las áreas competentes de la ASIPONA Mazatlán.

Regla 24. Acceso a las instalaciones del CCTM.

El acceso personal a las instalaciones del CCTM estará permanentemente restringido. Por lo que las autorizaciones para el acceso se sujetarán a las disposiciones que se prevean específicamente en el PIIP y a la aprobación expresa de la Capitanía de Puerto.

Regla 25. Acceso de la Autoridades civiles, federales y militares al CCTM.

La Capitanía de Puerto, tendrá libre acceso a las instalaciones del CCTM en cualquier momento y bajo cualquier circunstancia para el desarrollo de sus atribuciones, relativas a:

- I. El Servicio de Tráfico Marítimo;
- II. La seguridad marítima;
- III. La protección marítima y portuaria;
- IV. La seguridad de la navegación;
- V. La seguridad de la vida humana en la mar, y

VI. La preservación del medio ambiente marino.

El acceso para otras autoridades o dependencias, 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.

Regla 26. Claves de usuarios y contraseñas.

Quedan bajo el conocimiento y resguardo del Jefe del CCTM las claves de usuario y contraseña de acceso a los sistemas de información del CCTM, mismas que serán del conocimiento del Capitán de Puerto, quien instruirá a otros funcionarios para utilizarlas en casos de emergencia, bajo su absoluta responsabilidad.

CAPÍTULO IX

PLANEACIÓN DE EMBARCACIONES CON CARGAS PELIGROSAS.

Regla 27. Identificación y seguimiento a embarcaciones con cargas peligrosas.

Las embarcaciones que transporten mercancías consideradas como peligrosas, de acuerdo a la clasificación de la Organización Marítima Internacional, serán atracadas en los lugares que señale la ASIPONA Mazatlán en coordinación con la Capitanía de Puerto. El armador o agente naviero consignatario de la embarcación que transporta mercancías peligrosas debe notificar a la ASIPONA Mazatlán vía correo electrónico, a la Capitanía de Puerto y a la empresa maniobrista o terminal con un mínimo de 48 horas de anticipación.

APARTADO VIII INDICADORES.

Indicadores.

Derivado de las operaciones del puerto y la afluencia de tráfico marítimo local en la zona de cobertura del CCTM Mazatlán, este CCTM presentará a la UNICAPAM y a la Capitanía de Puerto los resultados de los indicadores contenidos en la siguiente tabla.

No.	Nombre del indicador	Método de cálculo	Unidad de medida	Frecuencia de medición
1	Maniobras de embarcaciones	(Maniobras atendidas / maniobras totales) X 100	Porcentaje	Trimestral
2	Avisos de Seguridad.	(Avisos de seguridad emitidos / avisos de seguridad totales) X 100	Porcentaje	Trimestral
3	Mantenimiento de equipos y sistemas	(Mantenimientos realizados / mantenimientos programados) X100	Porcentaje	De acuerdo a la programación
4	Operatividad del Radar	(Horas en servicio / horas operativas totales) X 100	Porcentaje	Trimestral
5	Operatividad del Radios	(Horas en servicio / horas operativas totales) X 100	Porcentaje	Trimestral
6	Operatividad del AIS	(Horas en servicio / horas operativas totales) X 100	Porcentaje	Trimestral
7	Operatividad del CCTV	(Horas en servicio / horas operativas totales) X 100	Porcentaje	Trimestral
8	Operatividad del UPS	(Horas en servicio / horas operativas totales) X 100	Porcentaje	Trimestral
9	Monitoreo.	(Horas de monitoreo realizado / horas de monitoreo programado) X 100	Porcentaje	Trimestral

Los resultados de los indicadores servirán para medir el desempeño del CCTM en cuanto al objetivo de las presentes Reglas.

APARTADO IX EMISOR.

Las presentes reglas de operación son elaboradas y emitidas por el Centro de Control de Tráfico Marítimo de la ASIPONA Mazatlán, cuyo titular es el Contralmirante (Ret.) Mariel Aquileo Ancona Infanzón y serán publicadas en el Diario Oficial de la Federación como anexo de las Reglas de Operación del Puerto.

APARTADO X AUDITORÍA Y CONTROL.

Mecanismos de control.

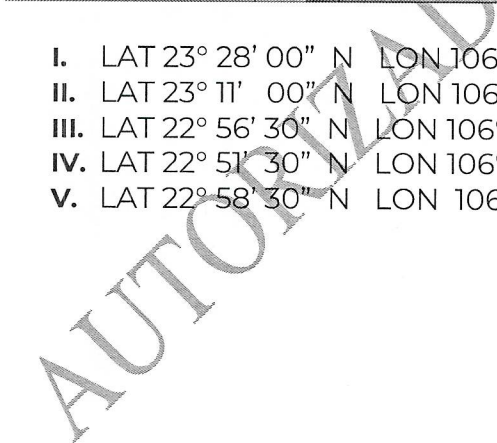
El CCTM llevará el control de las funciones sustantivas, las cuales serán supervisadas normativamente por la UNICAPAM, la que emitirá las recomendaciones operativas que considere pertinentes y verificará que el personal cumpla con el perfil del puesto.

Supervisión y Mantenimiento.

La ASIPONA Mazatlán será responsable de mantener actualizado en estado operativo y en forma continua todos los componentes que integran el sistema. Asimismo, supervisará que las plantas de energía eléctrica de emergencia que alimenten todos los sistemas se mantengan en óptimas condiciones de operación y proporcionará todos los materiales y consumibles necesarios para su correcta operación.

Infracción a las Reglas de Operación del CCTM.

El CCTM tendrá la obligación de informar a la UNICAPAM, a través de la Capitanía de Puerto, sobre cualquier infracción a sus Reglas de Operación, quien tomará las medidas que procedan.



ANEXO II.- CANALES DE COMUNICACIÓN

Sector	Canal VHF	Nombre de Llamado
CCTM	16,14,72	Control de Tráfico Mazatlán Sin.
Estación Pilotos	12,13	Pilotos de Puerto
Capitanía de Puerto	16	Capitanía de Puerto.
Pemex	09	Operaciones Pemex
Remolcadores	16	Contadora, Sinaloa

AUTORIZADAS POR UNICAPAM