

**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.
Of. Núm. DIGACAP 6515 /2024.

Asunto: Se remite la versión autorizada de las Reglas
de Operación del Centro de Control de
Tráfico Marítimo de Guaymas, Sonora.

Ciudad de México, a 05 de agosto de 2024.

Al C. Director General de Puertos

Presente.

Ant's: Oficio DIGACAP núm. – 6360/2024 del 30 de
julio de 2024.

Esta Dirección General Adjunta de Capitanías de Puerto, con referencia al documento señalado en los antecedentes, mediante el cual se autorizaron las "Reglas de Operación del Centro de Control de Tráfico Marítimo del Puerto de Guaymas, Sonora"; al respecto, remite a Usted la versión autorizada del documento de mérito, con la finalidad de que sea tomado en consideración para los trámites subsecuentes que realice la Administración del Sistema Portuario Nacional Guaymas ante esa Autoridad Portuaria.

C/un (01) documento anexo.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

SECRETARÍA DE MARINA
SUBSECRETARÍA DE MARINA
UNIDAD DE CAPITANÍAS DE PUERTO
Y ASUNTOS MARÍTIMOS
DIRECCIÓN GENERAL ADJUNTA
DE CAPITANÍAS DE PUERTO

Atentamente

Contralmirante

Director General Adjunto de Capitanías de Puerto

Roberto Andrés Villalobos Antonio

(B-2981731)



NAVEGAR
EN EL FUTURO:
¡LA SEGURIDAD, LO PRIMERO!

Copias:

- Al C. Vicealmirante. - Jefe de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos. – Para su Sup. Cto. – Respetuosamente. - Presente.
- Al C. Vicealmirante. - Director General de la ASIPONA Guaymas. – Mismo fin. – Resptte. – Guaymas, Sonora.

MESA/JMC/ORE

Continúa copias al reverso ...

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

NP-PUO



2024
Felipe Carrillo
PUERTO
GOBIERNO DEL PUERTO
REGULACIÓN Y DEFENSA
DEL PUERTO

... viene del anverso.

Al C. Capitán de Puerto Regional en Guaymas. – P/su Cto. – Atte. – Guaymas, Son.

Al Expediente del caso.

REGLAS DE OPERACIÓN DEL CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO DEL PUERTO DE GUAYMAS, SONORA.

APARTADO I CONSIDERACIONES.

La Bahía de Guaymas fue descubierta en 1539, pero fue hasta 1701 cuando se asentaron ahí las misiones jesuitas; es así como esta ciudad se ha ido posicionando como un lugar, precursor de grandes proyectos en instalaciones portuarias, la industria náutica y comercial.

El puerto de Guaymas se localiza al noroeste de México en las costas del Golfo de California en el litoral del Océano Pacífico.

En los últimos años se ha producido una rápida expansión de los servicios de tráfico marítimo (STM) que ha significado un importante aumento de 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), por lo que el 4 de abril del 2015 con la entrada en vigor del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se abroga el Reglamento General para el Sistema de Organización y Control del Tráfico Marítimo Nacional, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 13 de enero de 1988.

Con fecha del 20 de abril de 1988 se publicó en el DOF el decreto por el que se determina el recinto portuario correspondiente a Guaymas ubicado en el Estado de Sonora, otorgando la concesión a la Administración Portuaria Integral Guaymas (APIGUAY) actualmente Administración del Sistema Portuario Nacional Guaymas, S.A de C. V. (ASIPONA Guaymas) en la publicación del DOF el 18 de noviembre de 1994. Debido a las operaciones sustantivas del puerto exclusivamente al arribo y zarpe de embarcaciones mayores con transporte de graneles, minerales, graneles agrícolas, carga contenerizada, etc. y el alto tráfico de embarcaciones menores de pesca tanto de altura como de bahía, la API implementó el CCTM durante el mes de mayo del año 2008, con el objetivo de regular el tráfico de entradas, salidas, y movimientos de embarcaciones de carga, buques petroleros, buques pesqueros y embarcaciones menores durante las maniobras de arribo y/o zarpe de embarcaciones de pasaje con la asistencia del servicio de pilotaje, para preservar la seguridad de la vida humana en la mar y la protección del medio ambiente marino en el puerto.

Por lo que en mayo de 2008 se equipó e instaló equipo para ser operado conforme a los protocolos establecidos en las pruebas en sitio.

El CCTM Guaymas se encuentra ubicado en la planta alta en un edificio de dos niveles, dentro del Recinto Fiscalizado, donde anteriormente se encontraba la terminal del ferry, en una posición estratégica con una visión panorámica de 90° en la siguiente posición geográfica:

Latitud: 27°55' 27.43" N

Longitud: 110°52' 05.28" W

El CCTM Guaymas es la primera comunicación entre la embarcación y el puerto, de los cuales se recibe gran diversidad de cargas a su arribo, siendo las siguientes:

- I. Granel mineral;
- II. Granel agrícola;
- III. Carga contenerizada;
- IV. Carga general;
- V. Fluidos petroleros;
- VI. Otros fluidos;

Se cuenta con capacidad de recibir embarcaciones de quinta generación de buques con una eslora de hasta 366 metros, calados de 15.5 Metros y capacidad de más de 70,000 Toneladas y se recibe buque con 400 TEUS en contenedores.

El CCTM Guaymas, 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 Guaymas, 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 zona de cobertura.
- II. Monitoreo. Con base a la gestión de información, el operador del CCTM Guaymas 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 de la plataforma "Puerto Inteligente Seguro" (PIS) de ASIPONA Guaymas, en su modulo "Arribos y zarpes", permitan el procesamiento, para realizar estudios y análisis diversos en beneficio del CCTM Guaymas y la operación portuaria y/o costa afuera dentro de la zona 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 Guaymas, se encuentre en fase de incertidumbre, alerta o peligro, por lo que requieran el apoyo constante del CCTM Guaymas, 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 Guaymas, 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.
- VI. En la bahía del puerto de Guaymas, zona de cobertura del CCTM Guaymas, no se tienen registrados accidentes, encallamientos, varaduras, abordajes, incendios, etcétera que hayan ocasionado pérdidas de vidas humanas o cuantiosos daños materiales.

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 el puerto de Guaymas, Sonora, 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 Guaymas;
- XIX. Cartas náuticas: SM 233-3 Guaymas y proximidades y la SM 233-4 Guaymas, 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 también se considera como el término marinerio que 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 Guaymas (ASIPONA Guaymas): 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 zona 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, 1.852km/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. PIS: Puerto Inteligente Seguro;
- XXV. 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;
- XXVI. SEMAR: Secretaría de Marina;
- XXVII. 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;
- XXVIII. STM: El Servicio de Tráfico Marítimo.

- XXIX. 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;
- XXX. UAB. Unidades de Arqueo Bruto;
- XXXI. Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM): Unidad administrativa dependiente de la SEMAR y encargada de ejercer la Autoridad Marítima Nacional.
- XXXII. Zona de cobertura: Zona de influencia del Centro de Control de Tráfico Marítimo.
- XXXIII. Zona de fondeo: Zona 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, las vías navegables que se encuentren dentro de radio de 20 millas náuticas cuyo centro se encuentra en la boya de recalada. La zona de cobertura comprende **Anexo I:**

- I. Zona de precaución;
- II. Zona de fondeo;
- III. Zona fondeo para embarcaciones mercante, y
- IV. Zona de fondeo para embarcaciones petroleras o carga peligrosa.

La zona de precaución a 2 millas náuticas de la boya de recalada dentro de la zona de cobertura del CCTM es la zona donde las embarcaciones reducen su velocidad a 6 nudos para su aproximación a la estación de pilotos, lugar donde abordan los pilotos de puerto.

La zona de fondeo para buques mercantes y petroleros se considera zona de exclusión a embarcaciones pesqueras y de otro tipo que deben hacerlo en el canal de navegación.

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, 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 cuatro 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 ajustar su velocidad máxima de navegación a seis nudos.

Los operadores del CCTM brindarán la información y recomendación que se considere pertinentes para los navegantes conforme a lo que indica la carta náutica de influencia del puerto, verificando la obligatoriedad de identificación de las embarcaciones mediante el uso de AIS, así como la velocidad máxima permitida (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.

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.

CAPÍTULO II

SERVICIO DE TRÁFICO MARÍTIMO.

Regla 4. De la prestación de servicios.

Las Reglas de Operación del CCTM, aplica a todas las embarcaciones que se encuentren dentro de su zona de cobertura aun cuando estas se encuentren en tránsito. 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 de las embarcaciones y asistir en la toma de decisiones a bordo. Esto puede incluir:
 - A. la posición, identidad, intención y desplazamientos de las embarcaciones;
 - B. la información sobre seguridad marítima;
 - C. las limitaciones de las embarcaciones de la zona de STM que puedan restringir la navegación de otras embarcaciones (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 las embarcaciones. Esto puede incluir:
 - A. la planificación anticipada de los desplazamientos de las embarcaciones;
 - B. la organización de las embarcaciones 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 una embarcación sobre su derrota o posición;
 - B. el desvío de una embarcación de su derrota;
 - C. la necesidad de orientaciones de una embarcación para llegar a su posición de fondeo;
 - D. las averías o deficiencias de una embarcación, 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 una embarcación, y
- G. la respuesta a una situación de emergencia o apoyo a los servicios de emergencia.

Regla 5. Responsabilidad del capitán de la embarcación.

El CCTM deberán 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.

CAPÍTULO III COMUNICACIONES.

Regla 6. Las radiocomunicaciones del CCTM.

Las radiocomunicaciones del CCTM con los capitanes de las embarcaciones serán previo y al ingreso 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 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 13 durante los intervalos de:

- I. 1 hora;
- II. 30 minutos y,
- III. 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 encuentra a bordo de la embarcación programada para la maniobra segura de la misma ya sea de atraque, desatraque, enmienda o fondeo, el CCTM emitirá el aviso de seguridad vía VHF CH 13 correspondiente a la suspensión de entradas y salidas del puerto, lo anterior se llevará a cabo antes de iniciar la maniobra que corresponda.

REGLA 7.- Proceso de comunicación de las embarcaciones al ingresar en la zona de cobertura del CCTM.

Toda embarcación o artefacto naval mientras permanezca en la zona de cobertura del CCTM, deberá:

- I. Observar y dar cumplimiento a las presentes reglas de operación, en lo aplicable al STM, y
- II. Mantener una guardia continua de escucha en canal 16 de banda marina de VHF;

Notificar sin demora, cualquier desvío o alteración del plan de navegación notificado o convenido.

Regla 8. Comunicaciones del CCTM con las embarcaciones.

Las radiocomunicaciones entre el CCTM y los capitanes de las embarcaciones y pilotos de puerto se realizarán empleando las "Frasas Normalizadas de la Organización Marítima Internacional (OMI) para Comunicaciones Marítimas".

Regla 9. Las radiocomunicaciones marítimas a través de la banda marina internacional VHF.

Las radiocomunicaciones marítimas entre el CCTM con las embarcaciones, mediante el empleo de la banda marina VHF, para la prestación del STM y una vez coordinada la asistencia del CCTM con el capitán de la embarcación, podrá asignar temporalmente las frecuencias de trabajo, mediante la observancia de la Tabla de Distribución y Asignación de Frecuencias.

REGLA 10.- Difusión a la comunidad marítima.

El CCTM difundirá a la comunidad marítima a través de reportes informativos, los sucesos más relevantes y de importancia para la navegación segura.

- I. Información meteorológica;
- II. Información sobre el tráfico, y
- III. Condiciones operacionales del puerto.

REGLA 11.- Proceso durante las radiocomunicaciones del CCTM.

- I. Las embarcaciones o artefactos navales que ingresen a la zona de cobertura del CCTM, tendrán la obligación de reportarse y proporcionar al CCTM los datos siguientes, que en su mayoría son proporcionados vía correo electrónico por el agente naviero:
 - A. ETA;
 - B. Calado, y
 - C. Puerto de salida.
- II. Las comunicaciones Embarcación- CCTM- Embarcación se limitarán exclusivamente al intercambio de información fundamental para la prestación del STM y se sujetarán a las disposiciones contenidas en el Manual para el Uso del Servicio Móvil Marítimo que emite la UIT.
- III. En las comunicaciones Embarcación- Tierra- Embarcación que tengan como propósito la comunicación marítima comercial; la solicitud de asistencia médica o cualquier otra comunicación inherente al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), el CCTM solo podrá participar cuando así lo solicite la Capitanía de Puerto.

Regla 12. 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 quedará 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.

Regla 13. Respuestas de socorro y auxilio.

Las respuestas de socorro y auxilio en el canal 16 VHF, pueden ser hechas hasta tres veces. 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. El resto de las comunicaciones se realizarán en canal 13 del CCTM Guaymas.

Se mantendrá escucha permanente y eficaz en el canal 16. independientemente de la vigilancia que deba tenerse en el canal operativo del CCTM (canal 13).

REGLA 14.- Servicio del canal 16 (exclusivo para emergencias y/o enlaces).

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.

REGLA 15.- Comunicación de intenciones de la embarcación previamente autorizado por capitanía de puerto.

Toda embarcación que arribe a puerto 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 de la capitanía de puerto y la autorización de desatraque por la ASIPONA Guaymas.

REGLA 16.- Comunicación de maniobras extraordinarias.

Cualquier maniobra extraordinaria que se realice en la zona de influencia 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 en base a sus facultades, establezca la coordinación correspondiente.

REGLA 17. Difusión de variables meteorológicas.

La capitanía de puerto consolidará la información de las variables meteorológicas locales, que registren los instrumentos de medición del CCTM, con las que reciba de las fuentes oficiales y validará los boletines y avisos, para que el Resguardo Marítimo Federal los difunda a la comunidad marítimo-portuaria por el canal 16 de VHF marino.

De conformidad con los acuerdos institucionales que establezca la Secretaría, la capitanía de puerto difundirá por los distintos medios de comunicación abierta, la información meteorológica siguiente:

- I. Boletín meteorológico;
- II. Aviso de precaución;
- III. Sistema de Alerta Temprano (SIAT), y
- IV. Información sobre tráfico marítimo.

CAPÍTULO IV

SERVICIO DE PILOTAJE.

Regla 18. 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 la zona 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, y
- IX. Sistemas y equipos que invaden las dársenas de operación, canales de navegación y de otros cuerpos de agua del puerto.

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 la recomendación o instrucción correspondiente, reportando hora de embarque/ desembarque, 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 se observe en el funcionamiento del 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 la autoridad marítima indique correspondan en base a criterios de seguridad y eficiencia de las maniobras.

Los pilotos de puerto deberán tener instalado y en servicio el equipo AIS, para tener ubicada su embarcación en todo momento, mientras dure en operación.

Regla 19. 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 del canal 14 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 20. 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 al 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 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 21. 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 arrejero, así como sus tiempos de embarque y desembarque de las embarcaciones de pasaje o embarcación que asista.

Regla 22. 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.

CAPÍTULO V

SERVICIO DE REMOLQUE.

Regla 23. El servicio de remolque y asistencia en el puerto.

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

Las embarcaciones autorizadas para prestar el servicio de remolque en el puerto deberán contar con AIS, para ser detectados dentro de la zona de cobertura.

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 este enterado de su posición.

CAPÍTULO VI

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

Regla 24 Funciones del CCTM para integrarse en actividades de dispersión, contención y recuperación de derrames de hidrocarburos o sustancias nocivas.

El CCTM integrará múltiples funciones operativas, marítimas y portuarias, para mejorar la seguridad y eficacia de la navegación y de la seguridad de la vida humana en el mar; proteger el medio ambiente marino y la zona adyacente, permitiendo la identificación y vigilancia de las embarcaciones, la planificación estratégica de sus movimientos y la facilitación de asistencia y de información náutica. Contribuye, así mismo a prevenir la contaminación y coordinar las medidas de respuesta, así como la detección de una situación peligrosa incipiente y por tanto está en aptitud de avisar a tiempo de tales peligros, mediante procedimientos y operaciones uniformes, todas estas bajo la supervisión de la Autoridad Marítima Nacional.

Supervisar, controlar, coordinar y optimizar el tráfico marítimo por radar, por radiocomunicaciones, mediante el uso del AIS o cualquier otra tecnología que en el futuro se desarrolle, en la zona de cobertura, debiendo tener sede alterna en caso de imprevistos, para evitar que el servicio de tráfico se vea interrumpido en la sede principal.

El CCTM de Guaymas, 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.

Regla 25.- Notificación de derrames de hidrocarburos o sustancias nocivas potencialmente peligrosas en la zona 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 26. 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

SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES DEL CCTM.

Regla 27. Protección del CCTM, dentro del Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP).

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 PPIP.

El CCTM únicamente tiene autorización para brindar información a los capitanes de las embarcaciones, los pilotos de puerto, y al capitán de puerto.

Regla 28. La seguridad del CCTM.

La seguridad y vigilancia estará a cargo de las áreas competentes de la ASIPONA Guaymas, considerándose como área restringida al CCTM.

Regla 29. 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 PPIP y a la aprobación expresa de la capitanía de puerto.

Regla 30. 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 31. Claves de usuarios y contraseñas.

Quedan bajo el conocimiento y resguardo del jefe de CCTM las claves de usuario y contraseñas 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 VIII

PLANEACIÓN DE EMBARCACIONES CON CARGAS PELIGROSAS

Regla 32. Identificación y seguimiento a embarcaciones con cargas peligrosas.

Las embarcaciones que transporten sustancias consideradas como peligrosas de acuerdo a la clasificación de la Organización Marítima Internacional, serán atracados en los lugares que señale la ASIPONA Guaymas, en coordinación con la capitanía de puerto.

Si el buque trasporta carga peligrosa, va a fondeo, se le da posición en la zona de fondeo de carga peligrosa y si va a ataque se siguen las indicaciones de la gerencia de operaciones de ASIPONA Guaymas, para comunicar a los pilotos y remolcadores la posición de atraque según el orden que se establezca. El CCTM no tiene instrucciones específicas en este tema.

APARTADO VIII

INDICADORES.

Indicadores.

Derivado de las operaciones del puerto y la afluencia de tráfico marítimo local en la zona de cobertura del CCTM, se 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	$(\text{Maniobras atendidas} / \text{maniobras totales}) \times 100$	Porcentaje	Trimestral
2	Avisos de Seguridad.	$(\text{Avisos de seguridad emitidos} / \text{avisos de seguridad totales}) \times 100$	Porcentaje	Trimestral
3	Monitoreo.	$(\text{Horas de monitoreo realizado} / \text{horas de monitoreo programado}) \times 100$	Porcentaje	Trimestral
4	Mantenimiento de equipos y sistemas.	$(\text{Mantenimientos realizados} / \text{mantenimientos programados}) \times 100$	Porcentaje	Trimestral
5	Operatividad del radar	$(\text{Horas de servicio} / \text{horas operativas totales}) \times 100$	Porcentaje	Trimestral
6	Operatividad de radios	$(\text{Horas de servicio} / \text{horas operativas totales}) \times 100$	Porcentaje	Trimestral
7	Operatividad del AIS	$(\text{Horas de servicio} / \text{horas operativas totales}) \times 100$	Porcentaje	Trimestral
8	Operatividad del CCTV	$(\text{Horas de servicio} / \text{horas operativas totales}) \times 100$	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 Guaymas, cuyo titular es Rogelio Bello Aguilar; y serán publicadas en el Diario Oficial de la Federación como anexo de las Reglas de Operación del Puerto de Guaymas.

APARTADO X

AUDITORIA 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 pertinente y verificará que el personal cumpla con el perfil del puesto.

Supervisión y Mantenimiento.

La ASIPONA 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.



APARTADO XI
ANEXO I
ZONA DE COBERTURA DEL CCTM.



AUTOK

ANEXO II. Tabla de Distribución y Asignación de Frecuencias.

Sector	Canal VHF	Nombre de Llamado
CCTM.	13 y 16	Control de tráfico Guaymas
Estación de pilotos	14	Lancha piloto
Capitanía de puerto.	13 y 16	Capitanía de puerto.

AUTORIZADO POR UNICAPAM



