



ÍNDICE

PÁGINA

CAPÍTULO I.....	4
DISPOSICIONES GENERALES.....	4
CAPÍTULO II.....	13
HORARIOS DE OPERACIÓN.....	13
CAPÍTULO III.....	14
ÁREAS E INSTALACIONES DEL PUERTO.....	14
CAPÍTULO IV.....	24
ACCESOS Y VIALIDADES DEL RECINTO PORTUARIO.....	24
CAPÍTULO V.....	28
COMITÉ DE OPERACIÓN.....	28
CAPÍTULO VI.....	30
ADMINISTRACIÓN DE LAS ÁREAS E INSTALACIONES.....	30
CAPÍTULO VII.....	30
CONSTRUCCIÓN, APROVECHAMIENTO Y EXPLOTACIÓN DE OBRAS.....	30
CAPÍTULO VIII.....	31
ARRIBO Y DESPACHO DE EMBARCACIONES.....	31
CAPÍTULO IX.....	32
PROGRAMACIÓN DE BUQUES, ASIGNACIONES DE MUELLES Y ATRAQUE DE EMBARCACIONES.....	32
CAPÍTULO X.....	38
ATRAQUE Y PERMANENCIA DE EMBARCACIONES.....	38
CAPÍTULO XI.....	40
SERVICIOS PORTUARIOS.....	40
CAPÍTULO XII.....	44
RENDIMIENTOS Y PRODUCTIVIDAD.....	44
CAPÍTULO XIII.....	46
OPERACIÓN PORTUARIA.....	46
CAPÍTULO XIV.....	53
CONTROL AMBIENTAL Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN.....	53
CAPÍTULO XV.....	58
VIGILANCIA Y SEGURIDAD.....	58
CAPÍTULO XVI.....	61
SANCIONES.....	61
CAPÍTULO XVII.....	61
TRANSITORIOS.....	61
ANEXO I.....	62
PLANO OFICIAL DEL RECINTO PORTUARIO.....	62



ANEXO II .....	63
LÍMITES DEL RECINTO PORTUARIO .....	63
ANEXO III .....	64
A) ZONA DE FONDEO.....	64
B) ÁREAS PORTUARIAS.....	64
C) IDENTIFICACIÓN DE ÁREAS DE USO COMÚN.....	64
ANEXO IV.....	65
ÁREAS E INSTALACIONES DEL PUERTO.....	65
ANEXO V.....	66
ACCESOS Y VIALIDADES DEL RECINTO PORTUARIO .....	66
ANEXO VI.....	67
RUTAS DE VIALIDAD DE ACCESO AL PUERTO.....	67
ANEXO VII.....	68
REGLAMENTO INTERNO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO .....	68
APÉNDICE A.....	75
ACTA CONSTITUTIVA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN.....	75
APÉNDICE B.....	81
ACUERDO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN MEDIANTE EL CUAL SE APRUEBAN LAS REGLAS DE OPERACIÓN .....	81
ANEXO VIII.....	88
REGLAS DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE PILOTAJE EN EL PUERTO DE DOS BOCAS, TABASCO.....	88
ANEXO IX.....	101
CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO DE REMOLQUE MANIOBRA EN EL PUERTO DE DOS BOCAS, TABASCO.....	101
ANEXO X.....	108
MÓDULOS DE VIGILANCIA EN EL PUERTO.....	108
ANEXO XI.....	109
PROGRAMA DE PROTECCIÓN CIVIL DEL PUERTO DE DOS BOCAS, TABASCO.....	109
APÉNDICE C.....	116
ACTA CONSTITUTIVA DE LA UNIDAD DE PROTECCIÓN CIVIL DEL PUERTO DE DOS BOCAS, TAB.....	116
APÉNDICE D.....	120
CROQUIS DE ZONAS DE SEGURIDAD.....	120
ANEXO XII.....	121
MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL PLAN DE EMERGENCIAS DEL PUERTO.....	121
ANEXO XIII.....	132
LISTA DE AUTORIDADES, CESIONARIOS Y PRESTADORES DE SERVICIOS.....	132
DIRECTORIO DE AUTORIDADES LOCALES Y REGIONALES.....	133



Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.

CESIONARIOS PARCIALES DE DERECHOS Y OBLIGACIONES.....	134
AGENCIAS CONSIGNATARIAS.....	134
EMPRESAS NAVIERAS.....	135
PRESTADORES DE SERVICIOS.....	135
ANEXO XIV.....	140
CÓDIGO PBIP.....	140

*[The page contains numerous handwritten signatures in blue ink, scattered across the left and right margins and interspersed with the table of contents.]*



## CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

### Regla 1.- Fundamentos.

Las presentes reglas tienen por objeto regular la administración, funcionamiento, construcción, aprovechamiento, operación, explotación de obras, prestación de servicios portuarios y demás actividades que se desarrollen en el Puerto de Dos Bocas, Tab., de acuerdo a lo dispuesto en los Artículos 40 fracción VII de la Ley de Puertos y 81 y 82 del Reglamento de la misma Ley, siendo de observancia obligatoria para la Administración, Cesionarios, Operadores, Prestadores de Servicios y Usuarios del Puerto y contemplan la legislación y normatividad vigente que se aplica a los puertos, como son de manera enunciativa más no limitativa los siguientes preceptos legales:

- Ley de Puertos y su Reglamento.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimos y su Reglamento.
- Ley Aduanera y su Reglamento.
- Ley Federal del Trabajo.
- Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y su Reglamento.
- Ley General de Salud.
- Reglamento Interno de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Reglamento Federal de Seguridad, Higiene y Medio Ambiente de Trabajo.
- Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.
- Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
- Convenio Internacional No. 152.- Seguridad e Higiene en los Trabajos Portuarios.
- Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP).
- Normas Oficiales Mexicanas (en materia portuaria y ecología).

### Regla 2.- Definición de términos.

Para los efectos de estas reglas de operación, se entiende por:

<b>Secretaría:</b>	La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
<b>Ley:</b>	La Ley de Puertos.
<b>Reglamento:</b>	El Reglamento de la Ley de Puertos.
<b>Administración:</b>	La Administración Portuaria Integral de Dos Bocas S.A. de C.V.
<b>Puerto:</b>	El Puerto de Dos Bocas Tab., habilitado para navegación de altura y cabotaje, mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de julio de 1985.
<b>Capitanía:</b>	La Capitanía del Puerto de Dos Bocas, Tabasco.
<b>Recinto Portuario:</b>	El Recinto Portuario del Puerto de Dos Bocas, Tab., delimitado y determinado mediante acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de marzo de 2008, cuyo plano oficial es el que aparece como <b>Anexo I</b> de las presentes reglas.
<b>Recinto Fiscalizado:</b>	Son aquellos lugares que el Servicio de Administración Tributaria otorga concesión para que los particulares presten los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías, en inmuebles ubicados dentro de los recintos fiscales.



## Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.

<b>Marina</b>	El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua y tierra, así como la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.
<b>Comité:</b>	El Comité de Operación del Puerto de Dos Bocas, Tab.
<b>Altura:</b>	Cuando se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos, terminales o marinas nacionales con puertos del extranjero
<b>Cabotaje:</b>	Cuando sólo se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos, terminales y marinas nacionales.
<b>Operadores:</b>	Personas físicas o morales que en los términos de la Ley operan una Terminal o instalación portuaria.
<b>Prestadores de Servicios:</b>	Personas físicas o morales que en los términos de la Ley proporcionen servicios portuarios.
<b>Usuarios:</b>	Personas físicas o morales en cuyo favor se proporcionan los servicios portuarios en términos de la Ley.
<b>TUM:</b>	Terminal de Usos Múltiples.
<b>PMDP:</b>	Programa Maestro de Desarrollo Portuario.
<b>TRB:</b>	Tonelaje de Registro Bruto.
<b>Ha:</b>	Hectárea.
<b>PEP:</b>	PEMEX, Exploración y Producción.
<b>OMI:</b>	Organización Marítima Internacional.
<b>CCTM:</b>	Centro de Control de Tráfico Marítimo
<b>NFPA</b>	National Fire Protection Association.
<b>ONU:</b>	Organización de la Naciones Unidas
<b>NOM:</b>	Norma Oficial Mexicana.
<b>PBIP:</b>	Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.
<b>OPIP:</b>	Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.
<b>Aduana:</b>	La Autoridad Aduanera del Puerto de Dos Bocas.
<b>B/L</b>	Bill of Lading (Conocimiento de Embarque).
<b>Concesionarios:</b>	Personas físicas o morales a cuyo favor la Secretaría otorgó una concesión para uso, aprovechamiento y /o explotación de instalaciones dentro del Recinto Portuario.
<b>Cesionarios:</b>	Personas físicas o morales que hayan celebrado contrato de Cesión



Parcial de Derechos y obligaciones con la Administración.

**Instalaciones Portuarias:** Las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.

**Regla 3.- Ámbito de aplicación de las Reglas**

Para la aplicación de las presentes reglas el Puerto, queda limitado por:

**I. Límites del Puerto**

La situación geográfica que tiene el puerto es: Latitud 18° 26' 00" Norte, Longitud 93° 10' 00" y en términos operativos, los límites del Puerto están comprendidos dentro de los polígonos determinados en el **Anexo II** de las presentes reglas, que incluyen 158.75 Ha de tierra y 18,037.37 Ha de de agua.

Distribuidos de la siguiente manera:

**ÁREAS DE TIERRA**

POLÍGONO	INSTALACIÓN
T1	Rompeolas poniente
T2	Áreas de desarrollo portuario comercial
T3	Espigón poniente de Terminal de Abastecimiento
T4	Terminal de Abastecimiento
T5	Rompeolas Oriente
RP-02	Zona 1 para desarrollo industrial
RP-03	Zona 2 para desarrollo industrial conexo

**ÁREAS DE AGUA**

A1	Canales de navegación y dársenas
RP-04	Fondeaderos para petroleros
RP-05	Área de operación de monoboya 1
RP-06	Área de operación de monoboya 2
RP-07	Fondeadero para embarcaciones comerciales mayores de 5,000 TRB
RP-08	Fondeadero para embarcaciones con mercancías peligrosas
RP-09	Fondeadero para embarcaciones comerciales menores de 5,000 TRB

a) Situación geográfica de la boya de recalada.

La boya de recalada se ubica aproximadamente a 500 metros al noroeste del inicio del canal principal de navegación, en las siguientes coordenadas:

Latitud norte 18° 27' 26.44"  
Longitud Oeste 93° 12' 51.87"



II. Límites de pilotaje

Los límites operativos de la zona de pilotaje están comprendidos dentro de los polígonos de agua indicados en el inciso anterior y determinados en el Anexo II de las presentes reglas que comprenden un área de 18,037.37 Ha.

III. Zona de espera para maniobras, embarque y desembarque de pilotos de Puerto.

En el caso de monoboyas, los pilotos deben de embarcar o desembarcar de los buques –tanque a 1.5 millas al norte de la monoboya número 1 y en el caso de la número 2 a 1.5 millas al noroeste de la monoboya.

Para las embarcaciones mayores que acceden al Puerto los pilotos deberán de embarcar o desembarcar a 1 milla al norte de la boya de recalada.

IV. Zona marítima portuaria.

**Áreas de Fondeo:** El Recinto Portuario cuenta con dos áreas para fondeo: una de 9,013.37 Ha ubicada a 14 Km. aproximadamente al norte de la zona de monoboyas para embarcaciones petroleras que llegan a cargar en estas instalaciones y otra de 8,100 Ha ubicada 10 kilómetros al Noroeste de la TUM, dividida en las siguientes zonas: 6,300 Ha para fondeo de embarcaciones mercantes mayores de 5,000 TRB, 1,200 Ha para embarcaciones con cargas peligrosas y 600 Ha para embarcaciones mercantes menores de 5,000 TRB. La ubicación de estas zonas está representada en el Anexo III A. Zona de Fondeo de las presentes reglas.

POLÍGONO RP-04 DEL RECINTO PORTUARIO							
VERTICES		DISTANCIA (M)	RUMBO	COORDENADAS		LATITUD	LONGITUD
ESTACIÓN	P. V.			X	Y	Norte	Oeste
	RP 209			481,505.471	2,069,008.923	18° 42' 44.45132"	93° 10' 31.51460"
RP 209	RP 210	9,265.00	N 10 21 22 E	483,171.016	2,078,122.991	18° 47' 41.04118"	93° 09' 34.92190"
RP 210	RP 211	9,728.40	S 79 38 38 E	492,740.937	2,076,374.141	18° 46' 44.33999"	93° 04' 7.96570"
RP 211	RP 212	9,265.00	S 10 21 22 W	491,075.392	2,067,260.074	18° 41' 47.77634"	93° 05' 4.71200"
RP 212	RP 209	9,728.41	N 79 38 38 W	481,505.471	2,069,008.923	18° 42' 44.45132"	93° 10' 31.51460"
				ÁREA		90,133,691.047 M <sup>2</sup>	

POLÍGONO RP-07 FONDEADERO PARA EMBARCACIONES MAYORES DE 5,000 TRB							
VERTICES		DISTANCIA (M)	RUMBO	COORDENADAS		LATITUD	LONGITUD
ESTACIÓN	P. V.			X	Y	Norte	Oeste
	RP 213'			465,721.390	2,045,700.812	18° 30' 5.36699"	93° 19' 29.03400"
RP 213'	RP 214	9,000.00	E	474,721.390	2,045,700.812	18° 30' 5.82455"	93° 14' 22.10130"
RP 214	RP 215	7,000.00	N	474,721.390	2,052,700.812	18° 33' 53.58359"	93° 14' 22.41860"
RP 215	RP 215'	9,000.00	W	465,721.390	2,052,700.812	18° 33' 53.12441"	93° 19' 29.46420"
RP 215'	RP 213'	7,000.00	S	465,721.390	2,045,700.812	18° 30' 5.36699"	93° 19' 29.03400"
				ÁREA		63,000,000.00 M <sup>2</sup>	



POLÍGONO RP-08 FONDEADERO PARA CARGA PELIGROSAS							
VERTICES		DISTANCIA (M)	RUMBO	COORDENADAS		LATITUD	LONGITUD
ESTACIÓN	P. V.			X	Y	Norte	Oeste
	RP 215'			465,721.390	2,045,700.812	18° 30' 5.36699"	93° 19' 29.03400"
RP 215'	RP 216'	2,000.00	S	465,721.390	2,043,700.812	18° 29' 0.29321"	93° 19' 28.91140"
RP 216'	RP 216'	6,000.00	E	471,721.390	2,043,700.812	18° 29' 0.61325"	93° 16' 4.31130"
RP 216'	RP216"	2,000.00	N	471,721.390	2,045,700.812	18° 30' 5.68739"	93° 16' 4.41250"
RP 216"	RP 215'	6,000.00	W	465,721.390	2,045,700.812	18° 30' 5.36699"	93° 19' 29.03400"
				<b>ÁREA</b>		<b>120,000,000.00 M<sup>2</sup></b>	

POLÍGONO RP-09 FONDEADERO PARA EMBARCACIONES MENORES DE 5,000 TRB							
VERTICES		DISTANCIA (M)	RUMBO	COORDENADAS		LATITUD	LONGITUD
ESTACIÓN	P. V.			X	Y	Norte	Oeste
	RP 213			471,721.390	2,043,700.812	18° 29' 0.61325"	93° 16' 4.31130"
RP 213	RP 213'	2,000.00	N	474,721.390	2,043,700.812	18° 29' 0.75026"	93° 14' 22.01090"
RP 213'	RP 216"	3,000.00	W	474,721.390	2,045,700.812	18° 30' 5.82455"	93° 14' 22.10130"
RP 216"	RP216'	2,000.00	S	471,721.390	2,045,700.812	18° 30' 5.82455"	93° 14' 22.10130"
RP 216'	RP 213	3,000.00	E	471,721.390	2,043,700.812	18° 29' 0.61325"	93° 16' 4.31130"
				<b>ÁREA</b>		<b>6,000,000.00 M<sup>2</sup></b>	

Asimismo, en el Anexo III B. Áreas Portuarias están definidos los polígonos envolventes del Recinto Portuario que comprenden las áreas siguientes:

RECINTO PORTUARIO		
ÁREAS DE TIERRA		
POLÍGONO	UBICACIÓN	ÁREA (M <sup>2</sup> )
T1	ROMPEOLAS PONIENTE	27,803.489
T2	AREAS DE DESARROLLO PORTUARIO COMERCIAL	626,528.192
T3	ESPIGON PONIENTE DE TERMINAL DE ABASTECIMIENTO	7,901.938
T4	TERMINAL DE ABASTECIMIENTO	65,112.704
T5	ROMPEOLAS ORIENTE	148,579.299
RP-02	ZONA 1 PARA DESARROLLO INDUSTRIAL CONEXO	384,677.311
RP-03	ZONA 2 PARA DESARROLLO INDUSTRIAL CONEXO	326,872.582
<b>SUBTOTAL</b>		<b>1,587,475.515</b>
ÁREAS DE AGUA		
A1	CANALES DE NAVEGACIÓN Y DÁRSENAS	7'669,203.565
RP-04	FONDEADERO PARA PETROLEROS	90'133,691.047
RP-05	AREA DE OPERACIÓN DE MONOBOYA 1	785,398.163
RP-06	AREA DE OPERACIÓN MONOBOYA 2	785,398.163
RP-07	FONDEADERO PARA EMBARCACIONES COMERCIALES MAYORES DE 5,000 TRB	63'000,000.00
RP-08	FONDEADERO PARA MERCANCIAS PELIGROSAS	12'000,000.00
RP-09	FONDEADERO PARA EMBARCACIONES COMERCIALES MENORES DE 5,000 TRB	6'000,000.00
<b>SUBTOTAL</b>		<b>180'373,690.938</b>
<b>ÁREA TOTAL</b>		<b>181'961,166.453</b>





Situación geográfica de las monoboayas:

ÁREA DE RECINTO PORTUARIO EN MONOBOYA 1					
MONOBOYA	DISTANCIA	COORDENADAS			
		GEOGRAFICAS		UTM	
		LATITUD Norte	LONGITUD Oeste	X	Y
M-01		18° 37' 35"	93° 09' 46"	483,708.850	2,058,402.846
RADIO	500.00 M				

ÁREA 785,398.00 M<sup>2</sup>

ÁREA DE RECINTO PORTUARIO EN MONOBOYA 2					
MONOBOYA	DISTANCIA	COORDENADAS			
		GEOGRAFICAS		UTM	
		LATITUD Norte	LONGITUD Oeste	X	Y
M-02		18° 37' 40"	93° 11' 02"	481,797.346	2,058,752.163
RADIO	500.00 M				

ÁREA 785,398.00 M<sup>2</sup>

V. Áreas para operaciones portuarias

a) Obras de atraque. Las obras de atraque del Puerto, son las descritas a continuación:

MUELLE	LONG. DE PARAMENTO DE ATRAQUE	ANCHO DE CUBIERTA	ELEVACIÓN DE CUBIERTA AL NBM	PROFUNDIDAD EN PARAMENTO AL NBM	USO	ESTRUCTURA	OPERADOR
PASAJE	30.00	20.00	+1.50	4.00	Servicio de embarque y desembarque de pasajeros	Muro Milano de concreto armado 80cm de espesor, desplantado a la -8m, con muro posterior de anclaje y cubierta de concreto armado f'c=250 kg/cm <sup>2</sup> de 20cm sobre base hidráulica de 30cm de espesor.	PEP
NORTE	599.55	20.00	+2.74	7.50	Fluidos, Granel mineral y Tubería de acero	Muro Milano de concreto armado de 80cm de espesor, desplantado a la -13m, con muro posterior de anclaje y cubierta de concreto armado f'c=350 kg/cm <sup>2</sup> de 20cm sobre base hidráulica de 30cm de espesor.	PEP
ORIENTE I	499.55	20.00	+2.74	7.00	Tubería de acero	Muro Milano de concreto armado de 80cm de espesor, desplantado a la -13m, con muro posterior de anclaje y cubierta de concreto armado f'c=350 kg/cm <sup>2</sup> de 20cm sobre base hidráulica de 30cm de espesor.	PEP
SUR I	328.58	20.00	+2.74	7.00	Tubería de acero	Muro Milano concreto armado de 80cm de espesor, desplantado a la -13m, con muro posterior de anclaje y cubierta de concreto armado f'c=350 kg/cm <sup>2</sup> de 20cm sobre base hidráulica de 30cm de espesor.	PEP
ORIENTE II	235.33	20.00	+2.74	7.00	Embarcaciones en espera y tubería de acero	Muro Milano concreto armado de 80cm de espesor, desplantado a la -13m, con muro posterior de anclaje y cubierta de concreto armado f'c=350 kg/cm <sup>2</sup> de 20cm sobre base hidráulica de 30cm de espesor.	PEP
SUR II	230.73	20.00	+2.74	7.00	Paquetes de perforación	Muro Milano concreto armado de 80cm de espesor, desplantado a la -13m, con muro posterior de anclaje y cubierta de concreto armado f'c=350 kg/cm <sup>2</sup> de 20cm sobre base hidráulica de 30cm de espesor.	PEP
PONIENTE	199.66	20.00	+2.74	7.00	Chatarra de acero	Muro Milano concreto armado de 80cm de espesor.	PEP



MUELLE	LONG. DE PARAMENTO DE ATRAQUE	ANCHO DE CUBIERTA	ELEVACIÓN DE CUBIERTA AL NBM	PROFUNDIDAD EN PARAMENTO AL NBM	USO	ESTRUCTURA	OPERADOR
						desplantado a la -13m, con muro posterior de anclaje y cubierta de concreto armado $f_c=350$ kg/cm <sup>2</sup> de 20cm sobre base hidráulica de 30cm de espesor.	
MUELLE 1 TUM	300,00	20,00	+3.50	11,10	Carga general, suelta, unitizada y contenerizada, Fluidos, mineral, Combustibles	Pilotes de concreto armado desplantados a la -25m y superestructura a base de losa plana de concreto armado de 50cm de espesor. $F_c= 350$ kg/cm <sup>2</sup> . Capacidad de carga de cubierta de 4 ton/m <sup>2</sup> .	API
MUELLE 2 TUM (De Proyecto)	235	20,00	+3.50	11,10	Carga general y Pasajeros	Pilotes de concreto armado desplantados a la -25m y superestructura a base de losa plana de concreto armado de 50cm de espesor. $F_c= 350$ kg/cm <sup>2</sup> . Capacidad de carga de cubierta de 4 ton/m <sup>2</sup> .	API
EVYA	300	8.80	+2.50	7,00	Fabricación, ensamble y mantenimiento de plataformas petroleras y equipos relacionados con la exploración y extracción de hidrocarburos en el mar.	Tablestaca de concreto hincada a la -2150 m, pilotes de concreto armado hincados a la -26.00 m y cubierta de concreto armado, bitas de acero y defensas tipo hypercell	EVYA

b) Las áreas de almacenamiento del Puerto son las siguientes:

NOMBRE	AÑO DE CONST.	LOCALIZACION	AREA m <sup>2</sup>	OPERADOR
PATIO 1 PARA CONTENEDORES Y CARGA GENERAL	2005-06	TERMINAL DE USOS MULTIPLES	30,000	API
PATIO PARA CARGA GENERAL DE CABOTAJE (De Proyecto)	2005	TERMINAL DE USOS MULTIPLES	12,000	API

**Regla 4.- Navegación interior.**

Todo buque para realizar navegación interior deberá obtener previamente la autorización de la Capitanía de Puerto.

Así mismo por aspectos de seguridad a la navegación interior, el Puerto se cerrará a embarcaciones, cuando a criterio de la Capitanía, los vientos y oleaje alcancen una intensidad que ponga en riesgo a las embarcaciones así como a las instalaciones portuarias y la vida humana en el mar.

**4.1 Áreas de navegación**

El canal de acceso a la Terminal de Usos Múltiples tiene una longitud de 2,340m, dividido en tres tramos: el primero con rumbo de entrada 36°38'51" SE con 580m de longitud y una plantilla de 100m, con profundidad de 11.5m al nivel de baja mar media (NBMM); el segundo tramo curva con 580m de longitud y una plantilla de 125m, con profundidad de 11.5m al NBMM y el tercer tramo con rumbo Sur Franco con 1,180m de longitud y una plantilla de 100m con profundidad de 11.5m al NBMM.



El canal de acceso a la Terminal de Abastecimiento tiene una longitud de 3,150m, dividido en cuatro tramos: el primero con rumbo de entrada 60°12'46" SE con 660m de longitud y una plantilla de 70m con profundidad de 10.5m al NBMM; el segundo tramo con rumbo 60°12'46" con 1,470m de longitud, una plantilla de 70m con profundidad de 8m al NBMM; el tercer tramo curva con 420m de longitud, una plantilla de 110m con profundidad de 8m al NBMM y el cuarto tramo con rumbo Sur Franco con 600m de longitud, plantilla de 70m con profundidad de 8m al NBMM.

#### 4.2 Zona de navegación.

La zona de navegación del Puerto inicia en los canales de acceso hacia la TUM y la Terminal de Abastecimiento, los cuales se detallan en el punto 4.1 de la regla 4 del presente documento.

Las áreas de agua, para realizar la navegación interior son las descritas a continuación:

#### ÁREAS DE AGUA

NOMBRE	AÑO DE CONST.	LONGITUD	AREA	RUMBO DE ENTRADA O UBICACIÓN	ANCHO DE PLANTILLA	PROFUNDIDAD AL NBM	CALADO OFICIAL
		m	m2		M	M	M
Canal de acceso a la Terminal de Abastecimiento. Tramo 1.	1983-85	660.00	42,000	SE 60° 12' 46"	70.00	10.50	6.00
Canal de acceso a la Terminal de Abastecimiento. Tramo 2.	1983-85	1,470.00	102,900	SE 60° 12' 46"	70.00	8.00	6.00
Canal de acceso a la Terminal de Abastecimiento. Tramo 3 Curva	1983-85	420.00	46,200	Curva	110.00	8.00	6.00
Canal de acceso a la Terminal de Abastecimiento. Tramo 4.	1983-85	600	42,000	Sur Franco	70.00	8.00	6.00
Canal de acceso a la TUM Tramo 1.	2003-04	580.00	58,000	SE 36°38'51"	100.00	11.50	9.75
Canal de acceso a la TUM Tramo 2 Curva	2004	580.00	72,500	Curva	125.00	11.50	9.75
Canal de acceso a la TUM Tramo 3.	2004	1,180.00	118,000	Sur Franco	100.00	11.50	9.75
Dársena de ciaboga TUM	2004-08	380 Ø	113,411	18° 26' 4" N 93° 12' 13" O	380 Ø	11.10	9.75
Dársena de la Terminal de Abastecimiento	1982-83	1,000 x 510	510,000	18° 26' 7" N 93° 11' 11" O	n/a	7.00	6.00
Área operativa de la Monoboya 2	1985	1,000 Ø	785,400	18° 36' 59" N 93° 09' 16" O	n/a	30	N/A
Área operativa de la Monoboya 1	1985	1,000 Ø	785,400	18° 37' 11" N 93° 10' 21" O	n/a	30	N/A
Fondeadero para petroleros	1985	9.2 x 9.7 km	90,133,691	18° 44' 44" N 93° 07' 20" O	n/a	30	N/A
Fondeadero para B/M mayores a 5,000 TRB	2005	7 x 9 km	63,000,000	18° 31' 59" N 93° 16' 56" O	n/a	22.00	N/A
Fondeadero para B/M menores a 5,000 TRB	2005	2 x 3 km	6,000,000	18° 29' 33" N 93° 15' 13" O	n/a	21.00	N/A
Fondeadero para B/M con mercancía peligrosa	2005	2 x 6 Km	12,000,000	18° 29' 33" N 93° 17' 47" O	n/a	20.00	N/A

Nota: La ubicación está dada al centroide del área respectiva.

**Terminales petroleras.** Son las monoboys descritas en la fracción IV de la Regla 3.



#### 4.3 Contacto de Buques Aproximados al Puerto

Los buques cuando se aproximen al Puerto establecerán contacto con la Capitanía, con el Centro de Control de Tráfico Marítimo y con su agencia consignataria por medio de los canales internacionales autorizados (VHF), indicando posición y arribo estimado a la boya de recalada, así como cualquier otra circunstancia que lo amerite, tales como enfermos, polizones, condiciones especiales, entre otras.

#### 4.4 Velocidad Autorizada en la Navegación interior

La velocidad en los canales de navegación y en el interior del puerto, estará limitada a cinco nudos.

#### 4.5 Indicaciones de Navegación

Las embarcaciones menores deberán navegar tomando toda clase de precauciones y les estará prohibido cruzar la derrota de los buques cuando éstos se encuentren en movimiento.

#### 4.6 Indicaciones para Buques en Movimiento

Las embarcaciones se abstendrán de permanecer en el canal de navegación cuando un buque se encuentre en movimiento y ostentarán en todo tiempo los distintivos que señalen el tipo de operación que se encuentren efectuando.

#### 4.7 Indicaciones de uso para el Radio VHF

Dentro de los límites del puerto para llamadas cuando los buques arriben, zarpen o se encuentren en maniobra se establecen los siguientes canales:

Tipo de llamada	Canal
Para emergencia o enlace	16
Para la Capitanía de Puerto (información meteorológica de 10:00 a 11:00 y de 16:00 a 17:00 hrs)	22
Para la Capitanía de Puerto	74
Para el servicio de Pilotaje y lanchaje	06,12 ,13 y 16
Para enlace con pilotos	08,12 y 16
Para Control Marino	09 y 10
Para PEP (Monoboyas)	09
PEP Logística	14

En los muelles y áreas de operación de carga y descarga solo podrán usar el radio VHF banda marina en el canal que establezca el Comité, los integrantes del cuerpo de seguridad y vigilancia, del sistema de prevención y combate de incendios, los de rescate y de primeros auxilios.

El uso indebido del radio VHF o la interferencia de los canales asignados será motivo de sanción en los términos de la Ley y demás disposiciones aplicables.

#### Regla 5.- Modificación a las reglas de operación.

Las Reglas de Operación del Puerto tienen un carácter dinámico y por lo tanto estarán sujetas a dos tipos de modificaciones, previa revisión y autorización de la Secretaría de acuerdo a lo que establecen la Ley y su Título de Concesión.



**I. Transitorias**

Cuando por razones de ampliación o de reparación del Puerto, exista la necesidad de cambiar algunas modalidades de funcionamiento del mismo. En estas circunstancias la Administración propondrá al Comité las modificaciones a que hubiera lugar, las cuales quedarán asentadas en las actas del mismo, indicando su temporalidad e informando cuando las obras motivo del cambio hubieran desaparecido. Aprobada la modificación, la Administración informará los cambios a Operadores, Prestadores de Servicios, y Usuarios involucrados.

**II. Permanentes**

Cuando por la incorporación de una nueva modalidad de servicios, la entrada en operación de nuevas terminales e instalaciones o alguna otra obra de uso general, se cambie en forma permanente el sistema de operación del Puerto. Con base en los informes técnicos del Operador y/o Prestador de Servicios que contenga la descripción detallada de los nuevos servicios y demandas, consecuentes en términos del uso de áreas propias o de tipo común, la Administración someterá al Comité los cambios que a su juicio se requieran en el Sistema Operativo del Puerto, así como la fecha de entrada en vigor de dichos cambios y las acciones necesarias para instrumentarlos.

Cualquier modificación permanente deberá ser notificada como proyecto de modificación a la opinión del Comité a través de la Administración, el cual deberá emitir sus opiniones al respecto dentro de un plazo máximo de 30 días naturales, contados a partir de la fecha en que lo hubiera recibido; una vez aprobada por el Comité, la Administración incluirá en el proyecto de las Reglas las recomendaciones que hubiere recibido de los miembros del Comité que considere procedentes; el proyecto será presentado a la Secretaría para su autorización.

Independientemente de la ocurrencia de cualquiera de las dos circunstancias enunciadas, la Administración podrá hacer una revisión general en las Reglas en forma anual durante el último trimestre de cada año, con el fin de someter ante el Comité las modificaciones o adhesiones a que haya lugar para la posterior autorización de la Secretaría, para que de ser aprobado se incorpore en el Programa Operativo Anual.

**CAPÍTULO II  
HORARIOS DE OPERACIÓN**

**Regla 6.- Continuidad de los servicios.**

Los servicios portuarios se proporcionarán las 24 horas del día los 365 días del año, en los términos de las presentes Reglas.

**Regla 7.- Horarios de la Administración Portuaria.**

El horario de las oficinas de la Administración será de lunes a viernes de 9:00 a 15:00 hrs., y de 16:00 a 18:00 hrs. En los muelles de la TUM el horario será las 24 horas del día los 365 días del año; los días sábados se podrán realizar pagos y entregas de Certificados de No Adeudo o Garantía de Pago en las oficinas administrativas de 9:00 a 12:00 hrs.; los domingos sólo se podrá realizar el trámite de entrega de certificados de no adeudo en la TUM de 9:00 a 12:00 hrs.

**Regla 8.- Recepción y salida de mercancías en almacenes de la Administración.**

Los servicios de entrega, recepción y salida de carga de almacenes de la Administración, se proporcionarán regularmente de lunes a sábado de 7:00 a 23:00 horas y fuera de este horario, así como en domingo y días festivos, en forma extraordinaria a solicitud del usuario. Así como dar cumplimiento a la regla 88 del presente documento.



**Regla 9.- Entrega y recepción de la carga.**

Los horarios de entrada y salida de la carga en la TUM serán las 24 hrs., del día cubriendo los requisitos estipulados en la regla 87 del presente documento.

**Regla 10.- Horario de Capitanía de Puerto.**

La Capitanía contará con un horario de lunes a viernes de 8:00 a 15:00 horas, quedando establecido como horario ordinario de operación el comprendido de lunes a viernes de 9:00 a 14:30 horas, con guardias de lunes a viernes de 16:00 a 18:00 horas; en sábado, domingo y días festivos de 9:00 a 13:00 horas, quedando contemplado este horario como extraordinario, previa solicitud por las agencias consignatarias de buques.

**Regla 11.- Horario de Aduana.**

Para trámites de oficina los horarios de Aduana son de lunes a viernes de 9:00 a 17:00 hrs. Personal de la Unidad Administrativa de Inspección Fiscal y Aduanera permanecerá las 24 hrs., del día los 365 días del año en las instalaciones de la TUM para la inspección de entrada y salida de mercancías en comercio exterior.

### CAPÍTULO III ÁREAS E INSTALACIONES DEL PUERTO

Las áreas e instalaciones del Puerto son las que a continuación se precisan y que se encuentran señaladas en los anexos **ANEXO IV** Áreas e Instalaciones del Puerto; **Anexo III A.** Zonas de Fondeo; **Anexo III C.** Identificación de Áreas de Uso Común y del **Anexo V** Accesos y vialidades del Recinto Portuario.

**Regla 12.- Área marítima.**

El área marítima es de uso común y comprende en la actualidad una extensión de 180, 337,690.938 M2 de área de agua, en las cuales las embarcaciones pueden fondearse y navegar de una manera segura, estas áreas incluyen: fondeaderos, canales de acceso, principales y secundarios así como las dársenas. Ver **Anexo IV** Áreas e Instalaciones del Puerto.

Su forma de operación será por embarcaciones que hayan solicitado previamente su arribo y atraque así como enmiendas o su zarpe a través de su agencia consignataria correspondiente con la autorización de la Capitanía de Puerto en el Caso de Despachos y la Administración Portuaria para arribos y Certificados de no adeudo.

Corresponde a la Administración y a los Operadores de conformidad con las áreas referidas en los contratos registrados ante la Secretaría, mantener el canal de navegación de acceso al Puerto y a sus instalaciones con las siguientes profundidades:

Terminal de Usos Múltiples

Lugar	Profundidad en metros	Plantilla en metros
Canal de acceso Tramo 1.	11.50	100
Canal de acceso Tramo 2 Curva	11.50	125
Canal de acceso Tramo 3.	11.50	100
Dársena de ciaboga	11.10	380 Ø
Muelle 1 TUM	11.10	N/A
Muelle 2 TUM (de proyecto)	11.10	N/A
Canal Secundario	7.00	60



Terminal de Abastecimiento

Lugar	Profundidad en metros	Plantilla en metros
Canal de acceso Tramo 1.	10.50	70
Canal de acceso Tramo 2.	8.00	70
Canal de acceso Tramo 3 Curva	8.00	110
Canal de acceso Tramo 4.	8.00	70
Dársena de ciaboga	8.00	250
Muelle Norte	7.00	N/A
Muelle Oriente	7.00	N/A
Muelle Sur	7.00	N/A
Muelle Oriente 1	7.00	N/A
Muelle Sur 1	7.00	N/A
Muelle Oeste	7.00	N/A

Monoboyas

Monoboya 1	30.00	N/A
Monoboya 2	30.00	N/A

**12.1 Zonas de fondeo para embarcaciones.**

El Recinto Portuario cuenta con dos áreas para fondeo de embarcaciones: una de 90,133,691.047 M2 ubicada a 14 Km. aprox. al norte de la zona de monoboyas, para embarcaciones petroleras que llegan a cargar en estas instalaciones y otra de 81,000,000 M2 ubicada 10 kilómetros al noroeste de la TUM, dividida en las siguientes zonas: 63,000,000 M2 para fondeo de embarcaciones mercantes mayores de 5,000 TRB, 12,000,000 M2 para embarcaciones con cargas peligrosas y 6,000,000 M2 para embarcaciones mercantes menores de 5,000 TRB, la ubicación de estas zonas están representadas en el **Anexo III A. Zonas de Fondeo.**

**a) Embarcaciones con carga peligrosa**

En el caso de que la embarcación tenga que esperar por una posición de atraque, el Puerto cuenta con 1,200 Ha para fondeo de embarcaciones con este tipo de carga ubicada a 10 Km. al noroeste de la TUM.

**b) Embarcaciones en general y cruceros**

Las embarcaciones en general podrán atracar en el Muelle 1 de la TUM y los cruceros atracarán de preferencia en el Muelle 2. En caso de que algún crucero exceda las dimensiones del Muelle 2, podrá atracar en el Muelle 1.

**12.2 Zona de fondeo para embarcaciones mayores**

Para las embarcaciones que esperan turno o posición de atraque en la TUM se tiene destinada un área de fondeo de 8,100 Has ubicada a 10 kilómetros al Noroeste de la TUM, con una profundidad que varía de 65 a 70 pies.



### 12.3 Señalamiento marítimo

La Administración será responsable de mantener en perfectas condiciones de operación el señalamiento marítimo, así como las ayudas a la navegación que en coordinación con la Capitanía y Pilotos de Puerto se establezcan, cuidando de su eficiente operación en el Recinto Portuario los 365 días del año a fin de garantizar la seguridad de las embarcaciones a la entrada y salida del Puerto las 24 horas del día.

### ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE DOS BOCAS, S.A. DE C.V. SEÑALAMIENTO MARÍTIMO

NOMBRE	UBICACIÓN		CARACTERÍSTICA S LUMINOSAS.	ALCANCE GEO.	ALCANCE LUM.	ALTURA LUZ	DESCRIPCION FISICA
	Latitud (N)	Longitud (O)	destello/periodo	MN	MN	n/NBM	
Baliza de enfilación anterior 1er. Rumbo	18° 26' 36.56"	93° 11' 20.76"	DB Periodo 3.0 seg. Luz 1.0 Ec. 2.0	7.1	5	12	Poste de acero de color rojo y blanco de 8 m de altura, con triangulo color blanco en el tope. con cintas reflexivas color naranja
Baliza de enfilación posterior 1er. Rumbo	18° 26' 36.33"	93° 11' 20.2"	DB Periodo 2.0 seg. Luz 1.0 Ec. 1.0	8	5	15	Poste de acero de color rojo y blanco de 10 metros de altura, con triangulo color blanco en el tope. con cintas reflexivas color naranja
Baliza de enfilación anterior 2o. Rumbo Terminal de Abastecimiento	18° 25' 57.4"	93° 11' 29.1"	DB Periodo 3.0 seg. Luz 1.0 Ec. 2.0	7.1	5	10	Poste de acero de color amarillo Caterpillar de 8 mts de altura, con rectángulo color amarillo en el tope. con cintas reflexivas color naranja
Baliza de enfilación posterior 2o. Rumbo Terminal de Abastecimiento	18° 25' 50.5"	93° 11' 28.99"	DB Periodo 2.0 seg. Luz 1.0 Ec. 1.0	8	5	14	Poste de acero de color amarillo Caterpillar de 10 mts de altura, con rectángulo color amarillo en el tope con cintas reflexivas color naranja
Baliza de enfilación anterior Terminal de Usos Múltiples	18° 25' 54.08"	93° 12' 13.12"	DB Periodo 3.0 seg. Luz 1.0 Ec. 2.0	7.1	5	12	Torre troncopiramidal de acero galvanizado 10 mts. Sobre dados de concreto armado, sin color. con cintas reflexivas color naranja
Baliza de enfilación posterior Terminal de Usos Múltiples	18° 25' 54"	93° 12' 13.2"	DB Periodo 2.0 seg. Luz 1.0 Ec. 1.0	8	5	15	Torre troncopiramidal de acero galvanizado 12.5 mts. Sobre dados de concreto armado, sin color. con cintas reflexivas color naranja
Baliza de situación rompeolas oriente	18° 27' 7.7"	93° 11' 49"	DV Periodo 5.0 seg. Luz 0.5 Ec. 4.5	5.1	5	9	Poste de acero de color rojo y blanco de 9 metros de altura y con linterna con destello verde
Baliza de situación espigón poniente	18° 26' 37.1"	93° 11' 33.8"	DR Periodo 5.0 seg. Luz 0.5 Ec. 4.5	7.1	5	12	Poste de acero de color rojo y blanco de 8 metros de altura, con linterna con destello rojo
Baliza de situación No. 1 La Vanesa	18° 26' 18.3"	93° 11' 32"	DR Periodo 3.0 seg.	3.2	5	2.5	Tubo metálico en color negro con franjas





Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.

NOMBRE	UBICACIÓN		CARACTERÍSTICAS LUMINOSAS.	ALCANCE GEO.	ALCANCE LUM.	ALTURA LUZ	DESCRIPCION FISICA
	Latitud (N)	Longitud (O)	destello/periodo	MN	MN	n/NBM	
Norte			Luz 0.5 Ec. 2.5				anchas rojas horizontales con dos esferas negras en el tope sobrepuestas y linterna en color blanco y destellos DB Periodo 10 Luz 1 Ec. 1 Luz 1 Ec.7
Baliza de situación No. 2 La Vanesa Sur	18° 26' 15.1"	93° 11' 31.7"	DR Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.2	5	2.5	Tubo metálico en color negro con franjas anchas rojas horizontales con dos esferas negras en el tope sobrepuestas y linterna en color blanco y destellos DB Periodo 10 Luz 1 Ec. 1 Luz 1 Ec.7
Boya de recalada	18° 27' 26.44"	93° 12' 51.88"	DB Periodo 10.0 seg. ó la señal morse "A" Luz 2.0 Ec. 8.0	4.4	10	4.6	Tideland modelo SB-285P Sentinel polietileno color roja con franjas verticales blancas, híbrida 2.5 m de diámetro y 4.9 m de plano focal completo, marca de tope esfera roja, reflector de radar, linterna marina MaxLed 200, GPS, Racón SeaBeacon 2 Sistem 6, AIS modelo Informer, Subsistema de radiocomunicación marca Naulink modelo NL-6000, herrajes, cadena y muerto (anclaje).
Boya de bifurcación No. 7 Separación de Tráfico Marítimo.	18° 27' 2.2"	93° 12' 11.4"	DV Periodo 2.0 seg. Luz 0.5 Ec. 1.5	3.6	5	3	Boya verde con franja ancha roja marca de tope cilindro rojo, luz roja linterna marina ML-140 o similar
Boya luminosa No. 2(roja) de canal	18° 27'18.054"	93° 12' 40.01"	DR Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.6	5	3	Circular de polietileno color roja forma de castillete con base para lámpara señal diurna, marca de tope estribor mano roja como único punto al alza, herrajes, cadena, estrobo y muertos.
Boya luminosa No. 1 (Verde) de canal. (De Proyecto.)	18° 27'16.76"	93° 12'30.39"	DV Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.6	5	3	Circular de polietileno color verde (bicolor) forma de castillete con base para lámpara señal diurna, marca de tope babor mano verde cilíndrica único punto al alza, herrajes, cadena, estrobo y muertos.



Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.

NOMBRE	UBICACIÓN		CARACTERÍSTICAS LUMINOSAS.	ALCANCE GEO.	ALCANCE LUM.	ALTURA LUZ	DESCRIPCION FISICA
	Latitud (N)	Longitud (O)	destello/periodo	MN	MN	n/NBM	
Boya luminosa No. 4 (roja) de canal	18° 27' 12.38"	93° 12' 29.63"	DR Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.6	5	3	Circular de polietileno color roja forma de castillete con base para lámpara señal diurna, marca de tope estribor mano roja cono único punto al alza, herrajes, cadena, estrobo y muertos.
Boya luminosa No. 6 (roja) frente a espigón poniente	18° 26' 40.75"	93° 11' 33.14"	DR Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.6	5	3	Circular metálica color roja con base para lámpara, señal diurna, herrajes, cadena, estrobo, muerto
Boya luminosa No. 8 (roja) canal	18° 27' 0.14"	93° 12' 17.69"	DR Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.2	3	2.5	Vertical color rojo tipo espeque de polietileno, linterna marina en tope, herrajes, cadena y muertos (anclaje)
Boya luminosa No. 10 (roja) de canal	18° 26' 47.69"	93° 12' 14.74"	DR Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.2	3	2.5	Vertical color rojo tipo espeque de polietileno, linterna marina en tope, herrajes, cadena y muertos (anclaje)
Boya luminosa No. 12 (roja) de canal	18° 26' 31.344"	93° 12' 13.92"	DR Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.2	3	2.5	Vertical color rojo tipo espeque de polietileno, linterna marina en tope, herrajes, cadena, estrobo y muertos (anclaje)
Boya luminosa No. 14 (roja) de canal	18° 26' 10.898"	93° 12' 15.02"	DR Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.2	3	2.5	Vertical color rojo tipo espeque de polietileno, linterna marina en tope, herrajes, cadena, estrobo y muertos (anclaje)
Boya luminosa No. 5 (verde) de canal	18° 26' 41.90"	93° 11' 29.05"	DV Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.2	3	2.5	Vertical color verde tipo espeque de polietileno, linterna marina en tope, herrajes, cadena, estrobo y muertos (anclaje)
Boya luminosa No. 9 (verde) de canal	18° 26' 48.03"	93° 12' 11.04"	DV Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.6	5	3	Circular de polietileno color verde en forma castillete, con base para lámpara señal diurna, herrajes, cadena, muerto.
Boya luminosa No. 11 (verde) de canal	18° 26' 31.34"	93° 12' 11.24"	DV Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.2	3	2.5	Vertical color verde tipo espeque de polietileno, linterna marina en tope, herrajes, cadena, estrobo y muertos (anclaje)
Boya luminosa No. 13 (verde) de canal	18° 26' 10.9"	93° 12' 11.09"	DV Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.2	3	2.5	Vertical color verde tipo espeque de polietileno, linterna marina en tope, herrajes, cadena, estrobo y muertos (anclaje)
Boya luminosa No. 16 (Roja) Dársena TUM	18° 26' 7.046"	93° 12' 18.55"	DR Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.2	3	2.5	boya color roja de polietileno, linterna marina en tope, herrajes, cadena, estrobo y muertos (anclaje)



NOMBRE	UBICACIÓN		CARACTERÍSTICA S LUMINOSAS.	ALCANCE GEO.	ALCANCE LUM.	ALTURA LUZ	DESCRIPCION FISICA
	Latitud (N)	Longitud (O)	destello/periodo	MN	MN	n/NBM	
Boya luminosa No. 18 (Roja) Dársena TUM	18° 25' 59.14"	93° 12' 17.87"	DR Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.2	3	2.5	boya color roja de polietileno, linterna marina en tope, herrajes, cadena, estrobo y muertos (anclaje)
Boya luminosa No. 15 (Verde) Dársena TUM	18° 26' 8.11"	93° 12' 8.52"	DV Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.2	3	2.5	boya color verde de polietileno, linterna marina en tope, herrajes, cadena, estrobo y muertos (anclaje)
Boya luminosa No. 1' (Verde) de canal	18° 27' 21.58"	93° 12' 29.58"	DV Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.2	3	2.5	Circular de polietileno color verde con señales diurna color verde forma castillete con base para lámpara señal diurna, marca de tope cilindro, herrajes, cadena, estrobo y muertos (anclaje)
Boya luminosa No. 2' (Roja) de canal	18° 27' 19.64"	93° 12' 32.32"	DR Periodo 3.0 seg. Luz 0.5 Ec. 2.5	3.2	3	2.5	Circular de polietileno color rojo con señales diurna color roja forma castillete con base para lámpara señal diurna, marca de tope cónica, herrajes, cadena, estrobo y muertos (anclaje)

Las boyas 1' (Verde) y 2' (Roja) solo se colocaran cuando sea utilizado el acceso que marcan estas boyas y serán removidas a la salida de la embarcación que requirió de éstas.

Lo anterior, de acuerdo al plano oficial para el señalamiento Marítimo API-DBO-ING-SEMARIT-02A/10 de fecha Junio del 2010 aprobado por el Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto, Delegación Dos Bocas y Pilotos Independientes, así como por el área de Ingeniería de la Administración.

**Regla 13.- Características de las Terminales, Muelles y dimensiones de las instalaciones en tierra.**

**a) Áreas de uso común.**

Por lo que corresponde a las áreas de tierra de uso común, la Administración será la responsable de su mantenimiento y conservación, como son: áreas de tierra, muelles, patios comerciales así como las vialidades y los accesos a la TUM. Como se muestra en el plano del **Anexo III C. Identificación de Áreas de Uso Común, Anexo V Accesos y vialidades del Recinto Portuario.**

Dentro de las áreas de uso común tenemos:

Área de uso Común	Ubicación Plano Anexo III C	Descripción	Forma de Operación
Patio Comercial Sección 2	5	Superficie de 2 hectáreas para carga general, suelta, contenerizada, fluidos, graneles y cruceros; capacidad de 500 mil toneladas.	La forma de operación en cuanto a cómo se asignaran las áreas, los tiempos de estadia y las cargas preferenciales será a consideración



Área de uso Común	Ubicación Plano Anexo III C	Descripción	Forma de Operación
			de la Administración Portuaria. En cuanto a la prestación de servicios portuarios se registrará por el artículo 45 de la Ley de Puertos tomando en cuenta los rendimientos establecidos en las Reglas de Operación.
Muelle de la Terminal Comercial Sección 2,	6	Muelle de 235 m de longitud de uso público con capacidad de 1.2 millones de toneladas para uso de carga general suelta, contenerizada, fluidos, graneles, embarque y desembarque de pasajeros.	La forma de operación en cuanto a cómo se asignaran las posiciones de atraque estará sujeta a la planeación y programación de la Administración Portuaria y los tiempos de atraque cumpliendo con lo estipulado a los rendimientos de carga y descarga mencionados en las Reglas de Operación. Sus actividades se prevén que sea preferentemente en el rubro de mantenimiento a plataformas, de tipo turístico (cruceros) en segundo término y para el embarque y desembarque de pasajeros por medio de lanchas rápidas de pasaje con origen y destino de y a plataformas usando la punta norte de dicho muelle sin perjuicio de lo estipulado en el Capítulo III Atraque, Permanencia de buques y almacenamiento estipulado en el Reglamento de la Ley de Puertos.
Patio Comercial Sección 1,	7	Superficie de 2.9 hectáreas para carga general suelta, contenerizada, fluidos, graneles, capacidad de carga de 800 mil toneladas.	La forma de operación en cuanto a cómo se asignaran las áreas, los tiempos y las cargas será a consideración de la Administración Portuaria. Preferentemente podrá ser utilizada para almacenamiento de todo tipo de carga, con embalajes resistentes para intemperie. Contará con un área para almacenamiento de productos especializados como fluidos y otra semiespecializada para manejo en silos de barita, así mismo se podrá utilizar el área para trabajos especializados de reparaciones para plataformas marítimas que llegarán a recibir mantenimiento a este puerto.
Área para movimiento comercial	8	Superficie de 0.8 hectáreas de uso público con destino de área de uso común, carga general suelta, contenerizada, fluidos y graneles, capacidad de 400 mil toneladas	La forma de operación en cuanto a cómo se asignaran las áreas, los tiempos y las cargas será a consideración de la Administración Portuaria. Preferentemente se utilizara para graneles minerales como carbón, coque, grava así mismo podrá ser utilizada para manejo de cajas de recorte de lodos de perforación.
Muelle de la Terminal Comercial Sección 1	9	Muelle de 300 m de longitud para uso de carga general suelta, contenerizada, fluidos y graneles,	La forma de operación en cuanto a cómo se asignaran las posiciones de atraque estará sujeta a la planeación y programación de la Administración Portuaria Integral y los tiempos de atraque cumpliendo con lo estipulado a los rendimientos de carga y descarga mencionados en las Reglas de Operación. Preferentemente las maniobras serán de tipo semiespecializada para carga, descarga de graneles



Área de uso Común	Ubicación Plano Anexo III C	Descripción	Forma de Operación
			minerales, fluidos para uso en estabilización y reactivación de pozos petroleros, embarque y desembarque de pasajeros en la punta sur del muelle preferentemente y carga general concerniente a la industria petrolera sin perjuicio de lo estipulado en el Capítulo III Atraque, Permanencia de buques y almacenamiento estipulado en el Reglamento de la Ley de Puertos.
Vialidad de accesos # 2 a la Terminal de Usos Múltiples	15	Superficie de 15,600 metros cuadrados, vialidad de acceso a los patios e instalaciones de la TUM así como áreas de uso Particular.	Su forma de operación estará condicionada a toda la regulación del Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias y particularmente del Plan de Protección de la Instalación Portuaria de esta Administración y será vigilado puntualmente por el Oficial de Protección de la Instalación Portuaria. Las vialidades serán monitoreadas vía circuito cerrado de televisión y personal de supervisión y vigilancia para que sean respetados los sentidos de circulación y límites de velocidad.

**b) Terminal de Usos Múltiples.**

Esta Terminal cuenta con áreas para carga general, un patio pavimentado para contenedores y carga general de 30,000m<sup>2</sup> y un área compactada de 27,000m<sup>2</sup>, ambos a cielo abierto una bodega de 1000m<sup>2</sup> y un cobertizo de 540 m<sup>2</sup>.

Los muelles de esta Terminal son los que se describen a continuación:

MUELLE	LONG. DE PARAMENTO DE ATRAQUE	ANCHO DE CUBIERTA	ELEVACIÓN DE CUBIERTA AL NBM	PROFUNDIDAD EN PARAMENTO AL NBM	USO	ESTRUCTURA	OPERADOR
MUELLE 1	300.00	20.50	+3.50	11.10	Carga general suelta, unitizada y contenerizada	Pilotes de concreto armado desplantados a la - 25m y superestructura a base de losa plana de concreto armado de 50cm de espesor con tablestacado posterior de acero, F'c= 350kg/cm <sup>2</sup> . Capacidad de carga de cubierta de 4ton/m <sup>2</sup> .	API
MUELLE 2 (De Proyecto)	235	20.50	+3.50	11.10	Carga general suelta, contenerizada, fluidos, graneles, embarque y	Pilotes de concreto armado desplantados a la - 25m y superestructura a base de losa plana de concreto armado de 50cm de espesor con tablestacado	API



MUELLE	LONG. DE PARAMENTO DE ATRAQUE	ANCHO DE CUBIERTA	ELEVACIÓN DE CUBIERTA AL NBM	PROFUNDIDAD EN PARAMENTO AL NBM	USO	ESTRUCTURA	OPERADOR
					desembarque de pasajeros.	posterior de acero, F'c= 350kg/cm <sup>2</sup> . Capacidad de carga de cubierta de 4ton/m <sup>2</sup> .	

**c) Terminal de Abastecimiento.**

La Terminal de Abastecimiento es una infraestructura portuaria operada por PEP, la cual fue diseñada para el tráfico denominado Off-Shore y su función es el dar soporte a las actividades de abastecimiento de insumos, productos, materiales y equipo hacia las plataformas petroleras de exploración y producción así como al desalojo de éstas de productos, desechos y basura que generan en su actividad. Cuenta con una profundidad en su dársena y paramento de atraque de 7.0m. al NBM en promedio, y con 7 tramos de atraque que se describen detalladamente a continuación:

MUELLE	LONG. DE PARAMENTO DE ATRAQUE	ANCHO DE CUBIERTA	ELEVACIÓN DE CUBIERTA AL NBM	PROFUNDIDAD EN PARAMENTO AL NBM	USO	ESTRUCTURA	OPERADOR
PASAJE	30.00	20.00	+1.50	4.00	Servicio de embarque y desembarque de pasajeros	Muro Milano de concreto armado 80cm de espesor, desplantado a la -8m, con muro posterior de anclaje y cubierta de concreto armado f'c=250kg/cm <sup>2</sup> de 20cm sobre base hidráulica de 30cm de espesor.	PEP
NORTE	599.55	20.00	+2.74	7.00	Granel mineral y Tubería de acero	Muro Milano de concreto armado de 80cm de espesor, desplantado a la -13m, con muro posterior de anclaje y cubierta de concreto armado f'c=350kg/cm <sup>2</sup> de 20cm sobre base hidráulica de 30cm de espesor.	PEP
ORIENTE I	499.55	20.00	+2.74	7.00	Tubería de acero	Muro Milano de concreto armado de 80cm de espesor, desplantado a la -13m, con muro posterior de anclaje y cubierta de concreto armado f'c=350kg/cm <sup>2</sup> de 20cm sobre base hidráulica de 30cm de espesor.	PEP
SUR I	328.58	20.00	+2.74	7.00	Tubería de acero	Muro Milano concreto armado de 80cm de espesor, desplantado a la -13m, con muro posterior de anclaje y cubierta de concreto armado f'c=350kg/cm <sup>2</sup> de 20cm sobre base hidráulica de 30cm de espesor.	PEP
ORIENTE II	235.33	20.00	+2.74	7.00	Embarcaciones en espera y tubería de acero	Muro Milano concreto armado de 80cm de espesor, desplantado a la -13m, con muro posterior de anclaje y cubierta de concreto armado f'c=350kg/cm <sup>2</sup> de 20cm sobre base	PEP



MUELLE	LONG. DE PARAMENTO O DE ATRAQUE	ANCHO DE CUBIERTA	ELEVACIÓN DE CUBIERTA AL NBM	PROFUNDIDAD EN PARAMENTO AL NBM	USO	ESTRUCTURA	OPERADOR
						hidráulica de 30cm de espesor.	
SUR II	230.73	20.00	+2.74	7.00	Paquetes de perforación	Muro Milano concreto armado de 80cm de espesores, desplantado a la -13m, con muro posterior de anclaje y cubierta de concreto armado $f_c=350\text{kg/cm}^2$ de 20cm sobre base hidráulica de 30cm de espesor.	PEP
PONIENTE.	199.66	20.00	+2.74	7.00	Chatarra de acero	Muro Milano concreto armado de 80cm de espesores, desplantado a la -13m, con muro posterior de anclaje y cubierta de concreto armado $f_c=350\text{kg/cm}^2$ de 20cm sobre base hidráulica de 30cm de espesor.	PEP

**d) Aduana.**

La Autoridad Aduanera se encuentra dentro de las instalaciones de la TUM y consta de oficinas de la Aduana Marítima, Oficinas de la Policía Fiscal, Almacén de decomisos, Oficinas y Cobertizo de la 1ra Revisión, Planta Eléctrica de Emergencia, Casetas de Control, como se muestra en el **Anexo IV** de las presentes reglas.

**e) Terminal de fluidos.**

En la actualidad, el Recinto Portuario no cuenta con una Terminal especializada para este tipo de carga. En caso de que alguna embarcación arribe con fluidos, se habilitará un área de la TUM para la recepción de la misma.

**f) Cualquier otra Terminal que se tenga o pretenda establecer.**

En las instalaciones de la TUM se tienen cesionadas dos áreas con frente de agua para el establecimiento las siguientes terminales:

- Terminal para construcción y reparaciones navales con un frente de agua de 300m y una superficie terrestre de  $59,208.50 \text{ m}^2$ . Tal y como se muestra en el punto 26 **Anexo IV**.
- Terminal para Construcción y reparación de Plataformas Petroleras, con un frente de agua de 300m y una superficie terrestre de  $141,854.55 \text{ m}^2$ . Tal y como se muestra en el punto 25 **Anexo IV**.
- Terminal para exportación de Petróleo Crudo (Monoboyas). Esta terminal está ubicada al noreste a 12 Millas Náuticas de la costa y está compuesta por dos monoboyas. Tal y como se muestra en el punto 26 Bis **Anexo IV**.
- Instalación Portuaria para acopio y distribución de Nitrógeno (En proyecto). Tal y como se muestra en el punto 24 **Anexo IV**.



**g) Instalación para el Acopio y distribución de Asfalto.**

La Instalación para el Acopio y distribución de asfalto está instalada en la TUM, en una superficie de 10,415.27m<sup>2</sup> sin frente de agua, tal y como se muestra en el punto 22 **Anexo IV** del presente documento y estará especializada en la recepción y suministro de asfalto.

**h) Instalación para el suministro de combustibles y lubricantes.**

La Instalación para el suministro de combustibles y lubricantes está instalada en la TUM, en una superficie de 3,934.1 m<sup>2</sup> sin frente de agua, tal y como se muestra en el punto 23 **Anexo IV** del presente documento y estará especializada en la recepción y suministro de combustible.

**i) Báscula.**

La bascula cuenta con una capacidad de pesaje de hasta 100 toneladas, tal y como se muestra en el punto 18 **Anexo IV**.

**j) Oficinas Operativas de la API.**

En estas oficinas se encuentra el personal de la Subgerencia de Operaciones y Ecología, de la Subgerencia de Protección Portuaria, de la jefatura del Departamento de Operaciones, Coordinadores y Supervisores de la misma área con un horario de 24 horas del día, los 365 días del año. Tal y como se muestra en el punto 19 **Anexo IV**.

**k) Casetas de control de acceso peatonal y vehicular.**

Con el objeto de dar cumplimiento al Plan de Protección de la Instalación Portuaria de acuerdo al Código PBIP, se cuenta con dichas casetas y equipos de control para revisión de efectos personales, carga, vehículos e identificación personal de todos los usuarios las 24 horas los 365 días del año. Tal y como se muestra en el punto 20 **Anexo IV**.

**l) Área de estacionamiento de la TUM.**

Se cuenta con área para estacionamiento de vehículos para visitantes y usuarios del puerto.

**m) Planta de tratamiento de Agua potable.**

Se cuenta con un pozo profundo, cisterna y una planta de tratamiento de agua con el objeto de ser autosuficiente en el uso del vital líquido para toda la terminal y abastecimiento de buques. tal y como se muestra en el punto 11 **Anexo IV**.

**n) Áreas de reserva.**

Área para ampliación de la TUM, área 1 reserva para desarrollo de parque industrial, área 2 reserva para desarrollo de parque industrial, áreas de reserva para desarrollo de Terminal de Usos Múltiples, tal y como se muestra en los punto 27, 28, 29 y 30 **Anexo IV**.

**CAPÍTULO IV  
ACCESOS Y VIALIDADES DEL RECINTO PORTUARIO**

Independientemente a lo establecido en el presente capítulo, el acceso al Recinto Portuario está sujeto a las disposiciones establecidas en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria en cumplimiento al Código PBIP.





**Regla 14.- Ingreso y salida de personal y carga.**

Para los ingresos en la Terminal de Abastecimiento todos los prestadores de servicios portuarios deberán tener contrato celebrado con la Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, independientemente de los requisitos que establezca PEP, para el ingreso a la Terminal de Abastecimiento.

Los accesos y vialidades del Recinto Portuario se encuentran en el **ANEXO V** del presente instrumento. Para el ingreso y salida de los muelles de la TUM se considerará lo siguiente:

- a) Por ser una zona restringida, sólo podrán ingresar y salir de la TUM, personal, vehículos y carga autorizados por la Administración, la cual formulará un padrón de Usuarios que actualizará de manera permanente, por lo que todos los Prestadores de Servicios, Cesionarios y empresas que hayan celebrado un contrato con la misma, deberán apegarse a las disposiciones en materia de control de accesos como lo marcan los procedimientos del Plan de Protección de la Instalación Portuaria de Dos Bocas.

Para el control de accesos, la Administración emitirá de acuerdo al padrón los siguientes tipos de credenciales:

- **Personalizadas:** a los miembros regulares de las empresas usuarias del Puerto.
- **Visitantes:** a los Usuarios que requieran ingresar a la TUM y su permanencia en éste será de manera temporal.

- b) Todo personal que se encuentre en la TUM, vehículos y embarcaciones, acatarán las prescripciones indicadas en el Código PBIP Parte B sección 16.9 y que específicamente se refiere a las medidas que pueden adoptarse para cada Nivel de Protección (NPr) en relación a los siguientes aspectos:

1. Acceso a la Instalación Portuaria
2. Zonas restringidas de la Instalación Portuaria
3. Manipulación de la carga
4. Entrega de las provisiones del buque
5. Equipajes no acompañados
6. Vigilancia de la protección de la Instalación Portuaria

**Regla 15.- Expedición de credenciales Personalizadas**

La Administración proporcionará las credenciales personales y vehiculares previa solicitud del interesado a la Gerencia de Operaciones; a las entidades y dependencias oficiales que operen o cuyas funciones requieran su ingreso al Recinto Portuario y a los Operadores, Prestadores de Servicios y Usuario con ingreso regular en el mismo, así como a los visitantes y a las personas que justifiquen su interés legítimo para ingresar al Recinto Portuario.

El costo de la credencial y resello de la misma, será de tres días de salario mínimo vigente en el Distrito Federal para todos, a excepción de las Autoridades y trabajadores de la Administración, y se pagará este costo en la ventanilla de la Tesorería de la Administración.

En caso de pérdida, la reposición de la credencial tendrá un costo de cuatro días de salario mínimo vigente en el Distrito Federal.

La vigencia de la credencial será de las 00:00 horas del 1 de enero a las 23:59 horas del 31 de diciembre año calendario.



**Regla 16.- Renovación de credenciales**

Las credenciales y pases se expedirán y renovarán previa verificación de que las personas en cuyo favor se soliciten, se encuentren en alguno de los supuestos a que se refiere la regla anterior.

**Regla 17.- Requisitos y procedimientos**

Todo personal que justifique su interés de acceder a la Instalación Portuaria deberá cumplir con lo siguiente:

- a) Presentar solicitud ante la Gerencia de Operaciones
- b) Contar con el visto bueno de la Subgerencia de Protección Portuaria y con la autorización del Gerente de Operaciones.
- c) Efectuar pago correspondiente por el concepto de expedición de credencial en la Ventanilla de Tesorería de la Administración.
- d) Presentarse en el edificio de Operaciones de la TUM para toma de foto y entrega de credencial.
- e) Al recibir la credencial deberá entregar copia del recibo de pago efectuado en Tesorería del Administración.
- f) El interesado deberá portarla visible a la altura del torso, durante su estadía en las instalaciones portuarias.

Las credenciales tendrán el logotipo de la Administración y en las mismas deberá hacerse constar el nombre y apellidos de la persona en cuyo favor se expida, fotografía a color del titular, la dependencia, organismo, operadora, prestadora de servicio o institución en que labore, o que haya solicitado la expedición de la credencial, así como su cargo dentro de la misma, la vigencia de la credencial y las firmas de las personas que emiten dicha credencial.

**Regla 18.- Expedición de credenciales para Visitantes**

Las credenciales de acceso para visitantes estarán debidamente numeradas, tendrán impresos los caracteres fácilmente legibles la leyenda VISITANTE; se expedirán con vigencia máxima del día de visita; sin costo alguno y contra la entrega de una identificación oficial vigente del interesado; misma que le será devuelta al concluir la visita contra la entrega de la credencial correspondiente.

El ingreso al Recinto Portuario para miembros de tripulaciones de las embarcaciones surtas en el muelle operado por la Administración, se permitirá previa petición a la misma y bajo la responsabilidad del Capitán de la embarcación, Agente Naviero o Consignatario.

El ingreso al Recinto Portuario de niños y menores de edad como visitantes o participantes de algún programa de la Administración con la comunidad portuaria, será permitido siempre y cuando sean acompañados por adultos y transportados en vehículos cerrados, evitando con esto que caminen en áreas operativas y de maniobras con el fin de prevenir accidentes.

**Regla 19.- Usos de pases y credenciales**

Tanto las credenciales como los pases de acceso deberán portarlos las personas en cuyo favor se expidan, prendidos en la ropa a la altura del pecho y en el caso de los vehículos deberán colocarlos en el tablero a un lado del conductor, durante su estancia en el Recinto Portuario y de manera que sean fácilmente visibles.

El servicio de vigilancia de la Administración, podrá en cualquier momento, verificar la identidad de los portadores de las credenciales y pases, así como revisar tanto los vehículos, materiales, equipajes y/o pertenencias.



**Regla 20.- Restricciones de uso**

Las credenciales y pases tendrán siempre carácter de intransferibles y sólo podrán ser renovados por la Administración.

Es motivo de cancelación:

- a) Transferirla a otra persona o emplearla para un uso indebido;
- b) Ingresar al Recinto Portuario en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas enervantes o psicotrópicos;
- c) Desobedecer las instrucciones del personal de vigilancia o de la Administración dadas en ejercicio de sus funciones;
- d) Introducirse al Recinto Portuario por lugares no autorizados;
- e) Exceder los límites de velocidad máxima permitida dentro del Recinto Portuario; y
- f) Poner en riesgo al medio ambiente.

**Regla 21.- Seguros de vehículos**

Los vehículos que ingresen al Recinto Portuario deberán contar con una póliza de seguro vigente que al menos cubra daños a terceros.

**Regla 22.- Permanencia de vehículos**

La Administración autorizará la estancia de los vehículos dentro del Recinto Portuario por el tiempo estrictamente necesario y en el área señalada al efecto, quedando su conductor obligado a no obstaculizar o entorpecer las maniobras. En caso de que permanezcan vehículos de carga dentro del Puerto después de finalizadas las maniobras portuarias o por desperfectos de los mismos, deberá cubrirse a la Administración la cuota diaria que corresponda por el concepto de almacenaje.

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

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

No está permitido estacionarse en área de circulación, ni efectuar labores de lavado de vehículos, camiones o trincado de carga en las áreas operativas del Recinto Portuario.

**Regla 23. Rutas de vialidad de acceso al Puerto.**

Las rutas de vialidad de acceso al Puerto se encuentran en el **ANEXO VI** del presente instrumento, y se refiere al acceso a la TUM y a la Terminal de Abastecimiento.

En la TUM, el acceso de vehículos quedará limitado a los 10m posteriores a la caseta de vigilancia de acceso principal y en donde se encuentre el anuncio restrictivo correspondiente.

Los vehículos autorizados por la Administración y que transporten provisiones para las embarcaciones atracadas en los muelles así como los vehículos - taller, tendrán que ser revisados antes del acceso y hasta la posición de atraque donde se encuentre la embarcación y en caso necesario un vigilante acompañará al vehículo hasta el buque.

Los conductores de vehículos que ingresen a la TUM, deberán respetar la señalización



existente de circulación, velocidad, vialidad, estacionamiento y áreas protegidas, así como acatar las indicaciones del personal de vigilancia dadas en el uso de sus funciones.

Los vehículos que por alguna necesidad debidamente justificada a la Administración tengan que ingresar al muelle para realizar actividades de carga o descarga de suministros, deberán estacionarse de manera paralela al muelle y en zonas donde no interfieran con las operaciones que se estén llevando a cabo.

**Regla 24.- Velocidades de tránsito**

La velocidad permitida en el área de muelles de la TUM no excederá de 10km/hora, o la indicada en la señalización correspondiente. Se deberá de acatar las indicaciones del personal de la Administración dadas en el uso de sus funciones. Las vialidades deberán mantenerse libres de cualquier obstáculo.

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

**Regla 25- Daños a la infraestructura portuaria.**

Cuando se produzca un daño a la infraestructura portuaria con motivo de la circulación de vehículos y equipos, la Administración cuantificará los daños y detendrá el vehículo responsable hasta que se cubra el monto de los mismos. El OPIP registrará el incidente y en caso de que el chofer causara otro daño, se le negará el acceso a la TUM.

**Regla 26.- Limitantes del transporte de personas.**

No se deberán transportar personas en plataformas o estribos de vehículos, El incumplimiento de la presente regla dará lugar a que el personal del servicio o de vigilancia de la Administración, ponga a disposición de las autoridades correspondientes el vehículo o equipo de que se trate.

**Regla 27.- Revisión de vehículos o mercancías.**

Al momento de ingresar o salir de la TUM, los conductores de vehículos particulares, servicios públicos y oficiales autorizados por la Administración, deberán proporcionar al personal de vigilancia y de Aduana, las facilidades necesarias para la revisión de su vehículo, carga y/o bultos que lleven consigo.

No se permitirá la salida al o los vehículos que en su momento fuesen reportados por el personal de vigilancia para efectos de aclaración, en caso de haber participado en algún accidente o ilícito en la TUM.

En caso de conflicto, el o los vehículos podrán ser consignados ante las autoridades competentes.

**CAPÍTULO V  
COMITÉ DE OPERACIÓN**

**Regla 28- Funcionamiento**

La operación y funcionamiento del Comité, se sujetará a su Reglamento Interno, **ANEXO VII**. Dicho Reglamento estará aprobado con la firma de aceptación de los integrantes del Comité de Operación.



**Regla 29.- Integrantes del Comité**

El Comité, será presidido por un representante de la Administración y quedará integrado como se determina en el artículo 2° de su Reglamento Interno, tal como se especifica en el Acta Constitutiva del Comité de Operación, **Apéndice A.**

**Regla 30.- Oficina de Quejas.**

La Administración dentro de sus instalaciones contará con una oficina de quejas para la atención de las que se presenten con motivo de la administración y operación portuaria o por la prestación de servicios y actividades conexas a éstos, en las materias señaladas en el Artículo 1° del Reglamento Interno del Comité.

**Regla 31.- Presentación de quejas**

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

- I. Toda queja se presentará mediante escrito dirigido al presidente del comité en original y dos copias y tendrá como mínimo:
  - a) Nombre o razón social y nombre del representante, si se trata de persona moral, así como domicilio y firma del quejoso
  - b) Motivo de la queja con la indicación de la dependencia en el Puerto, Operador o Prestador de Servicios a quienes se les atribuye el acto u omisión que origina la queja; y
  - c) Los documentos que respalden la queja, con dos copias, cuando obren en poder del quejoso.

Al momento en que se reciba la queja, la oficina receptora le dará entrada, devolviendo al promovente una copia del escrito con acuse de recibo.

- II. La oficina de quejas, durante los cinco días hábiles siguientes a la presentación de la queja, enviará a la dependencia, Operador o Prestador de Servicios a que se refiere el inciso b) de la fracción anterior, copia de la documentación recibida, citándolos al mismo tiempo, así como al quejoso, para que asistan a la sesión del Comité en que se someterá la queja a consideración de sus miembros. La fecha de la sesión la determinará el Secretario Técnico del propio Comité, quien verificará que no transcurran más de 40 y menos de 10 días naturales, entre la fecha de entrega del citatorio y la celebración de la sesión;
- III. Para el desahogo de las quejas, en la respectiva sesión los miembros del Comité escucharán a las partes, tomando en cuenta la documentación presentada por el quejoso, así como la que presente en la misma sesión la dependencia, Operador o Prestador de Servicios;

Los miembros del Comité, votarán por la recomendación que resulte del consenso de la mayoría. El presidente del Comité, dentro de los tres días hábiles siguientes a la fecha de sesión, hará del conocimiento de la dependencia, Operador o Prestador de Servicios y del quejoso, el sentido de dicha recomendación a fin de que ésta sea atendida, en el plazo que al efecto se señale;

- IV. Si vencido el plazo a que se refiere el segundo párrafo de la fracción anterior, el quejoso estima que la recomendación del Comité no es atendida en debida forma o cuando la recomendación no le favorezca, podrá recurrir a la Secretaría o a la dependencia que resulte competente a efecto de que resuelvan lo conducente.



## CAPÍTULO VI ADMINISTRACIÓN DE LAS ÁREAS E INSTALACIONES

### **Regla 32.- Funciones de la Administración Portuaria Integral.**

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

### **Regla 33.- Regulación sobre la infraestructura y servicios portuarios**

La construcción, conservación, mantenimiento, aprovechamiento, ampliación, operación y explotación de obras marinas, terminales e instalaciones portuarias que ejecuten los Operadores, Prestadores o la propia Administración en el Recinto Portuario se sujetarán a los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del mismo, de acuerdo con el PMDP vigente, los títulos de concesión o permisos que correspondan a cada área o instalación, los contratos de cesión parcial de derechos y de cualquier otra naturaleza que se tengan celebrados con la Administración y a los requisitos y especificaciones que fije ésta.

El PMDP tendrá una vigencia de cinco años y estará disponible en las oficinas de la Administración para su consulta, así como en la página de Internet de la Administración.

### **Regla 34.- Regulación de las nuevas obras de mantenimiento**

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

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

## CAPÍTULO VII CONSTRUCCIÓN, APROVECHAMIENTO Y EXPLOTACIÓN DE OBRAS

### **Regla 35.- Medidas preventivas**

La construcción, aprovechamiento y explotación de obras marítimas, Terminales e instalaciones portuarias, se sujetarán a los usos destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del Recinto Portuario de acuerdo con el PMDP vigente.

Los trabajos de construcción, conservación, mantenimiento, ampliación y modernización que los Operadores realicen en el Puerto, se sujetarán al PMDP vigente, a los títulos de concesión o permisos que correspondan a cada área o instalación, los contratos de cesión parcial de derechos, de prestación de servicios o de cualquier otra naturaleza que se tengan celebrados con la Administración y a los requisitos y especificaciones que fije ésta.

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



## CAPÍTULO VIII ARRIBO Y DESPACHO DE EMBARCACIONES

### Regla 36.- Solicitud al buque

Para el arribo de las embarcaciones, la Capitanía requerirá la documentación siguiente en base al Art. 46 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y artículo 66 del Reglamento de la Ley de Navegación:

#### I. En navegación de cabotaje:

- a) Despacho de salida del Puerto de origen.
- b) Manifiesto de carga y declaración de mercancías peligrosas, NOM 009-SCT4-1994.
- c) Lista de tripulantes y, en su caso de pasajeros.
- d) Diario de navegación.
- e) Certificados de seguridad y de prevención de la contaminación si se trata de embarcaciones destinadas al comercio marítimo.

#### II. En navegación de altura, además de los documentos señalados en la fracción anterior:

- a) Autorización de la libre plática.
- b) Patente de sanidad.
- c) En su caso lista de pasajeros que habrán de internarse al país y de los que volverán a embarcar.
- d) Certificado de Arqueo.
- e) Declaración general.
- f) Declaración de provisiones a bordo.
- g) Declaración de efectos y mercancías de la tripulación.
- h) Copia de Certificado Internacional de Protección del Buque.
- i) Certificado de Gestión de la Seguridad (Código IGS)
- j) Documento de Cumplimiento de la Compañía (Código IGS)

### Regla 37.- Libre plática

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

En el caso de buques procedentes de zonas indemnes que soliciten antes de su arribo la libre plática por radio, ésta podrá otorgarse por la autoridad sanitaria cuando así considere conveniente.

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

### Regla 38.- Requisitos para el despacho de buques

En los términos de los Artículos 48 y 49 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos así como al 66-A y 67 de su Reglamento, para obtener el despacho de salida, el capitán de la embarcación o su representante, presentarán a la Capitanía lo siguiente:

- a) Patente de sanidad
- b) Certificado de no adeudo o garantía de pago por el uso de infraestructura o daños ocasionados a ésta, expedida por la Administración.
- c) Certificados de seguridad que demuestren el buen estado de la embarcación.
- d) Cálculo y plan de estiba de la carga, y
- e) Lista de tripulantes y pasajeros si los hubiere.



Los despachos quedarán sin efecto si no se hiciera uso de ellos dentro de las 48 horas siguientes a su expedición.

De acuerdo al Art. 49 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la autoridad marítima estará facultada para negar o dejar sin efecto los despachos de salida en los siguientes supuestos:

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

**Regla 39.- Restricciones de desembarque de personas.**

Los buques en Puerto, fondeados o atracados, no deberán desembarcar y/o embarcar personas sin la autorización de la Capitanía y las autoridades correspondientes.

**CAPÍTULO IX  
PROGRAMACIÓN DE BUQUES, ASIGNACIONES DE MUELLES Y  
ATRAQUE DE EMBARCACIONES.**

**Regla 40.- Coordinación de acciones.**

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

**Regla 41.- Junta de programación.**

Para facilitar las acciones coordinadas a que se refiere la regla anterior, la Junta de Programación y Arribo de Embarcaciones del Puerto será presidida por el representante de la Administración y se sesionará de acuerdo al volumen de embarcaciones o cuando el tráfico de embarcaciones de carga así lo exija, pudiendo sesionarse los días lunes y jueves hábiles del año a las 12:00 horas.





**Regla 42.- Conformación de la Junta.**

La Junta de Programación y Arribo de Embarcaciones del Puerto quedará integrada por un representante propietario o suplente de:

- a) La Administración.
- b) La Capitanía.
- c) La Administración de la Aduana Marítima.
- d) Un representante de los Operadores.
- e) Un representante de los Prestadores de Servicios.
- f) Un representante de las agencias navieras consignatarias.
- g) Un representante de PEMEX Exploración y Producción, y
- h) Las demás autoridades y entidades públicas y privadas que estén involucradas en los asuntos que se traten en cada Junta.

**Regla 43.- Programa de arribo de buques.**

En dicha junta, tomando en cuenta los avisos de arribo de embarcaciones al Puerto, se determinará en los términos de la Regla 58 de este documento, el orden de prioridades en que deban efectuarse las operaciones y servicios así como los tramos de muelle en que debe atracar el buque de acuerdo a las características de carga y estiba que transporte.

Por lo que se refiere a la asignación de muelles para las embarcaciones con acceso a la Terminal de abastecimiento el responsable a cargo será PEP.

Para operaciones de amarre y desamarre de buque tanques en monoboyas, éste solo podrá programarse en horarios diurnos y será responsabilidad de PEP.

El responsable de las operaciones de PEP en dichas terminales, presentará en las Sesiones del Comité de Operaciones, la estadística de los arribos y movimientos de carga/descarga. Lo anterior igualmente aplicará para los demás Operadores de otras terminales de uso particular.

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

**Regla 44.- Aviso de arribo.**

Los armadores, navieros, operadores de buques o sus representantes autorizados en el Puerto, de acuerdo a los Artículos 46 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, al 66 y 67 del Reglamento de Navegación y Art. 83 del Reglamento de la Ley, darán aviso por escrito a la Capitanía y a la Administración con 48 horas de anticipación al arribo de las embarcaciones. Y en los casos de arribos forzosos o imprevistos, en cuanto se conozcan tales circunstancias.

Sin perjuicio de la documentación que conforme a la legislación vigente se deba presentar deberán enviar el documento de los particulares generales del buque (Ships' particulars). En los casos de embarcaciones que efectúen operaciones de carga y/o descarga de mercancías, deberá especificar quienes son los responsables del pago del muellaje de las mismas.

**Regla 45.- Reunión de planeación.**

En la misma reunión de programación de arribos de buques, se muestra con base en los avisos de arribo de las embarcaciones al Puerto, la planeación donde se determinará en los términos de la Regla 43 de las presentes reglas, el orden de prioridades en que deban efectuarse las operaciones y servicios, así como los tramos de los muelles, tomando en cuenta los rendimientos y características de la carga y de estiba, para el atraque de cada embarcación.



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

**Regla 46.- Información para planes generales de trabajo.**

Con el aviso deberá informarse el itinerario de la embarcación con mención al último puerto, las operaciones que pretenda efectuar y anexar copia simple de la documentación y datos siguientes, mismos que la Administración hará del conocimiento de la Junta de Programación:

- a) Manifiesto de carga o Conocimiento de Embarque (Bill of Lading), señalando por separado las características de la misma.
- b) Lista de mercancías peligrosas; con la indicación del puerto de origen y en su caso del plan de estiba.
- c) Datos de identificación de los Operadores y Prestadores de Servicios seleccionados.
- d) Tiempos estimados para la carga y descarga de mercancías.
- e) Puerto de procedencia, destino y fecha programada de salida hacia éste último.
- f) Certificado de desembarque de desechos en caso de haberlo realizado en el puerto anterior.

En caso de transportar mercancías peligrosas además deberán cumplir los siguientes requisitos conforme a la NOM-023-SCT4-1995.

- I. Lista de mercancías peligrosas, con indicación del puerto de origen y en caso del plan de estiba, conteniendo:
  - a) Descripción precisa de las mercancías;
  - b) Nombre técnico;
  - c) Número de identificación de la ONU, y
  - d) Clasificación de acuerdo al riesgo.

De acuerdo a lo que establece la NOM-028-SCT4-1996.

- I. Cualquier circunstancia que pueda afectar la seguridad del Puerto o la embarcación. En caso de mercancías peligrosas transportadas a granel, se deberá verificar que la embarcación cuenta con el o los certificados aplicables de acuerdo a los Convenios Internacionales ratificados por el Gobierno Mexicano.
- II. Antes de efectuar la maniobra de entrada al Puerto, el Capitán de la embarcación debe verificar las condiciones de la carga, a fin de detectar cualquier fuga, derrame o daño en los empaques.
- III. La Capitanía debe vigilar que se cumplan los requisitos de señalización visual tanto de día como de noche; verificar que la embarcación cuente con certificado de aptitud para el transporte de mercancías peligrosas de conformidad con la regulación II-2/54.3 del Convenio Internacional para Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974/78) de ser aplicable.

**Regla 47.- Plan de Trabajo.**

Recibido el aviso de arribo del buque y la documentación del mismo, la Junta elaborará y coordinará, cada vez que se reúna, un acta de planeación con la anotación de la agencia consignataria de los buques, toneladas a cargar o descargar, nombre de los agentes aduanales en caso de que aplique, las fechas y horarios en que deberán efectuarse las maniobras, rendimientos mínimos, el nombre del maniobrista, equipos a utilizar, nombre del receptor o cliente de la carga y el tipo de prestación de servicio a utilizar.



Los armadores, representantes o agentes consignatarios así como los Operadores y Prestadores de Servicios firmaran de común acuerdo el acta de planeación e informarán diariamente a la Administración sobre los avances de la ejecución de los operaciones que tengan encomendadas.

**Regla 48.- Notificación de acuerdos entre Usuarios y Operadores.**

En cuanto la Junta de Programación cuente con el plan general de trabajo para cada una de las fechas que se trate, la Administración lo dará a conocer de inmediato a las dependencias y autoridades, así como a los Operadores, Prestadores de Servicios, Agente Navieros y Usuarios que conforme a cada programa deban intervenir en la actividad portuaria a fin de lograr su oportuna participación.

**Regla 49.- Información para el Acta de programación de arribos.**

El programa contendrá como mínimo los siguientes datos:

- a) Señalamiento del lugar de fondeo de la embarcación, del muelle y de la posición de atraque asignada.
- b) Nombres de la Agencias Consignatarias involucradas.
- c) Fecha y hora de atraque estimada así como fecha y hora de desatraque estimado.
- d) Origen y destino de las embarcaciones.
- e) Información sobre el tonelaje bruto, eslora, calado y manga de los buques.
- f) Los Operadores y Prestadores de Servicio responsables de la ejecución de las maniobras a efectuarse.
- g) Información sobre acuerdos tomados.

**Regla 50.- Notificación del Acta de Programación de arribos.**

En cuanto la Junta de Programación cuente con el Acta de programación de arribos para cada una de las fechas que se trate, la Administración lo dará a conocer de inmediato a las dependencias y autoridades, así como a los Operadores, Prestadores de Servicios, Agentes Navieros y Usuarios que conforme a cada programa deban intervenir en la actividad portuaria a fin de lograr su oportuna participación.

**Regla 51.- Propuesta de modificación.**

Si por necesidades de operación no previstas se requiere modificar en el momento las actividades planeadas, los Operadores y Prestadores de Servicio deberán recabar previamente la autorización de la Administración.

Los Operadores y Prestadores de Servicios a que se refiere la Regla anterior, a partir de que reciban las modificaciones de las actividades tendrán un plazo de 12 horas para manifestar fehacientemente a la Administración los inconvenientes que pudieren existir con respecto a su oportuna participación en los términos de cada programa en el entendido que, de no hacerlo se considerará que el citado programa se ejecutará en el término previsto.

**Regla 52.- Notificación de cambios de arribos.**

Cualquier circunstancia que modifique más de 6 hrs el arribo de la embarcación en los casos a que se refiere la Regla 43 deberá comunicarse a la Administración y ésta a la Junta con 24hrs. de anticipación a fin de que esta última realice los ajustes necesarios al Programa de Operación con la participación de los Operadores, Prestadores de servicios, Agentes Aduanales y Agentes Navieros y demás miembros de la Junta de Programación que deberán intervenir de acuerdo con los asuntos de que se trate. De la misma forma se deberá notificar



cuando exista cancelación.

En caso de que la Administración reciba el aviso respectivo en forma extemporánea, la posición de atraque se asignará de acuerdo con la disponibilidad de instalaciones.

**Regla 53.- Reuniones extraordinarias de la Junta.**

Cuando por necesidades del servicio, surjan asuntos que no hubieren sido contemplados en la Junta de Programación ya celebrada, o que pudieren implicar modificaciones al correspondiente programa de actividades, la Administración podrá convocar con anticipación de 24 hrs, a una Junta de Programación Extraordinaria y el Operador deberá ejecutar las maniobras en los términos de las adiciones o modificaciones que, en su caso, se aprueben para el citado programa, en estricto apego a lo señalado en la Regla 58.

**Regla 54.- Servicios extraordinarios.**

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

- a) Se refieran a maniobras relacionadas con el programa del día y respecto a la embarcación que se encuentra operando; y
- b) Los Operadores o Prestadores de Servicios dispongan de trabajadores y equipo suficiente de manera que no se obstaculice el desarrollo previsto en el Programa que se encuentra en ejecución.
- c) A fin de prestar los servicios en condiciones de seguridad, oportunidad, y eficiencia, los trabajadores, maquinaria y equipos asignados a un área de trabajo, no podrán destinarse a otra, en tanto no se haya concluido con el Programa de Operación, excepto que la Administración expresamente así lo autorice.

Fuera de la programación, los servicios se llevarán a cabo de acuerdo a la disponibilidad del personal y equipo del prestador de servicios.

**Regla 55.- Cumplimiento de acuerdos.**

Los integrantes de la Junta al final de la misma firmarán de aceptado el Programa comprometiéndose a cumplir con lo acordado.

Cuando un Usuario haya solicitado un servicio y no concurra a la Junta de Programación respectiva, la Administración, los Operadores, y Prestadores de Servicios coordinarán la forma en que se ejecutarán las maniobras y la falta de su asistencia implicará la aceptación tácita de la programación elaborada. El acuerdo que se tome sólo podrá modificarse con la previa autorización de la Administración.

Los Operadores y Prestadores de Servicios informarán a la Administración sobre los servicios los avances en la ejecución de las operaciones que tengan encomendadas.

A fin de reducir las estadías y dar lugar a los buques fondeados en espera de atraque, la Administración podrá disponer que los buques operen sus turnos en forma continua, para lograr como mínimo los estándares de rendimiento y productividad programados.

La Administración dará a conocer, mediante circulares en tableros visibles, a cada una de las partes involucradas, los acuerdos de la Junta de Programación.



Cuando los Operadores y Prestadores de Servicios no cumpla con los acuerdos establecidos en la Junta y ocasionen retrasos en las embarcaciones atracadas o en espera de posición de atraque, los Operadores y Prestadores de Servicios tendrán que cubrir los costos que estos retrasos generen.

**Regla 56.- Asignación de posiciones.**

Los movimientos de entrada y salida de las embarcaciones en el Puerto, así como la asignación de posiciones de atraque, y la prestación de los servicios portuarios, se realizarán por riguroso turno, tal como lo marca el acta de programación de arribos o bien el Artículo 84 y 85 del Reglamento de la Ley.

**Regla 57.-Tipos de Muelles.**

Por su ubicación se consideran cinco tipos de muelles:

- a) Muelle TUM 1: marginal de 300 metros para carga general en la TUM operado por la Administración.
- b) Muelle TUM 2: marginal de 235 metros para Terminal comercial y para cruceros en la TUM operado por la Administración.
- c) Muelles marginales de 2,124 metros para carga general, lanchaje y fluidos operados por PEMEX en la Terminal de Abastecimiento.
- d) Muelle marginal de 300 metros para construcción y reparaciones navales con un frente de agua de 300m y una superficie terrestre de 59,208.50 m<sup>2</sup>.
- e) Muelle marginal de 300 metros para mantenimiento y Construcción de Plataformas Petroleras, con un frente de agua de 300m y una superficie terrestre de 141,854.50 m<sup>2</sup>.

**Regla 58.- Embarcaciones con prioridad.**

La asignación de posiciones de atraque y la prestación de los servicios portuarios son prioritarias según lo acordado en las Juntas de Programación en donde necesariamente se tomará en cuenta primeramente a las embarcaciones según los siguientes casos:

I. Por la función o característica de la embarcación:

- a) Los barcos hospitales en operaciones de salvamento de vidas;
- b) Los barcos que conduzcan cargamentos para casos de emergencia, y
- c) Los barcos averiados, cuando requieran atraque inmediato y no supongan peligro para el Puerto.
- d) Los barcos que arriben a terminales especializadas y por las características de aquellos que requieran determinadas condiciones de marea para su arribo, salida o maniobra en el Recinto Portuario.

II. Por la índole del tráfico:

- a) Los barcos de línea con escala fija en el Puerto;
- b) Los barcos de linera cuando tengan considerada escala en el Puerto; y
- c) Los barcos que no están sujetos a rutas o itinerarios fijos.

III. Por las características de la carga:

- a) En las terminales especializadas, los que transporten ese tipo de cargas, o den servicio de pasajeros;
- b) Los barcos que transporten productos perecederos, y
- c) Los barcos que transporten mercancías clasificadas como carga general.

En las instalaciones de uso particular, el turno de servicio y las prioridades para el mismo,



serán establecidos por los Operadores; en todo caso, la Capitanía podrá disponer si fuese necesario, la utilización de las mismas en los casos a que se refiere la fracción I de la presente regla.

**Regla 59.- Arribo de embarcaciones similares.**

En caso de coincidir en el arribo dos o más embarcaciones con las mismas características e índole de tráfico, se le dará prioridad a la primera que anuncie a la Capitanía su llegada al área de fondeo, lo que se comprobará con las constancias de los Pilotos de Puerto.

**CAPÍTULO X  
ATRAQUE Y PERMANENCIA DE EMBARCACIONES**

**Regla 60.- Embarcaciones que transporten mercancías peligrosas.**

De acuerdo al Art. 113 del Reglamento de la Ley, los buques que transporten sustancias peligrosas serán atracados en los lugares que señale el Administrador y durante su permanencia en el mismo, deberá tenerse preparado y habilitado tanto en proa como en popa, un cabo para su remolque en caso de emergencia, asimismo deberán efectuarse las operaciones de manejo, carga, descarga, estiba, desestiba y almacenamiento con las recomendaciones y en el horario que la Administración señale, observándose las normas de seguridad que formule en su caso la Capitanía.

En el caso de embarcaciones que operen en instalaciones que estén relacionadas con la actividad petrolera, sean de tipo particular o bajo el control de PEP, deberán observarse las normas de seguridad correspondientes, debiéndose mantener personal de seguridad especializado.

Cuando las cargas mencionadas se encuentren exclusivamente en tránsito, la Capitanía podrá mantener a bordo, el personal de vigilancia que considere necesario.

**Regla 61.- Atraque de embarcaciones.**

Los Operadores deberán solicitar a la Administración con 48 hrs de anticipación, autorización para el atraque de las embarcaciones que estén programadas para realizar operaciones, aun cuando éstas sean de su propiedad o estén a su servicio.

Conforme al Art. 84 del Reglamento de la Ley, los movimientos de entrada y salida de los buques en el Puerto, así como cualquier maniobra dentro de éste, quedarán sujetos a las prioridades que correspondan, pero no habrá distinciones al respecto por el pabellón de los buques o por el monto de los cargos que deban pagarse por los servicios.

**Regla 62.- Enmiendas por conveniencia.**

El responsable del buque, que por convenir a sus intereses requiera que otro buque debidamente atracado sea movilizado, o bien porque la Administración considere que el movimiento sea lo más conveniente para la operatividad del puerto, se deberá obtener el consentimiento del representante de este último, así como la opinión favorable de la Junta de Programación en caso de haberla y deberá cubrir los gastos que origine el movimiento. De lo anterior se informará a la Capitanía.



**Regla 63.- Documentación exigible al barco.**

Conforme a lo dispuesto en las Fracciones XIII y XIV del Art. 8 y Fracción VI del Art. 9 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y lo dispuesto en el Código PBIP, la Capitanía podrá solicitar a los capitanes de las embarcaciones lo siguiente:

- a) Certificados de seguridad y de prevención de la contaminación aplicables a la embarcación y de la vida humana en el mar a sus tripulantes.
- b) Certificado internacional sobre líneas de carga, 1966.
- c) Certificados de seguridad de la navegación, en caso de embarcaciones nacionales; y
- d) Certificado de estado de grúas.

**Regla 64.- Estadías en el Puerto.**

La Administración vigilará que las embarcaciones no permanezcan injustificadamente en las instalaciones del Recinto Portuario. La Capitanía, a solicitud fundada de la Administración, ordenará lo conducente para dar cumplimiento a esta disposición.

**Regla 65.- Desatraque por orden de autoridad.**

La Capitanía a solicitud fundada de la Administración, podrá ordenar el desatraque de una embarcación, conforme a lo previsto por el Art. 9, fracción VIII de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en los casos siguientes:

- I. Cuando la permanencia de una embarcación en las instalaciones de atraque afecte la programación de arribos, por no realizar aquella las operaciones en los términos del programa de operación o no alcanzar los estándares mínimos de producción establecidos en la Regla 79 del presente documento; y
- II. Cuando la embarcación interrumpa por más de cuatro horas sus operaciones por causas que le resulten imputables, si coincide con el arribo de otra embarcación programada para atracar en la misma posición.

Los gastos generados por las maniobras para el desatraque en el caso de la fracción I, serán realizadas por cuenta de las mismas o por los Prestadores de Servicios que resulten responsables por el atraso y por cuenta de la propia embarcación, en el caso de la fracción II.

**Regla 66.- Buques – Tanque en lastre.**

En el Recinto Portuario, para operaciones de buques – tanque, al no contar con depósitos de recepción de lastre sucio, solamente podrán operar aquellos buques que estén dotados con tanques de lastre segregado.

Los buques – tanque que por alguna circunstancia requieran atracar en lastre en los muelles del Puerto, deberán encontrarse desgasificados y con anterioridad al atraque, acreditar ante la Capitanía mediante un certificado de encontrarse libre de gases expedido por perito autorizado; esta disposición no será aplicable a los muelles destinados específicamente al manejo de combustibles.

**Regla 67.- Desatraque de buques.**

Al término de las operaciones y siempre que exista embarcación programada para ocupar el muelle los buques deberán ser desatracaados en un plazo que no exceda de una hora, a excepción que por requerimiento de la autoridad deban permanecer atracados.

Una vez zarpado el buque, el operador, armador o agente consignatario deberá enviar el estado de hechos del buque en referencia.



**Regla 68.- Tiempo para el desatraque de buques sin actividad.**

De acuerdo a lo dispuesto en el Art. 94 del Reglamento de la Ley, los buques averiados, que no puedan estar operables en máximo de cuatro horas, y aquellos que no realicen operaciones de carga o descarga, deberán desalojar las instalaciones de atraque cuando causen trastornos a las operaciones, a juicio de la Administración.

Los costos de remolque y demás servicios que se requieran para mover el buque averiado deberán ser cubiertos por la propia embarcación.

**Regla 69.- Limpieza de los muelles.**

Con fundamento en el Art. 97 del Reglamento de la Ley, los Usuarios, Operadores, Prestadores de servicios, Concesionarios o permisionarios, por sí o a través de terceros, deberán limpiar las áreas y eliminar los desechos que ocasionen en el Recinto Portuario. Caso contrario la Administración ordenará la limpieza de las áreas con cargo a costa de aquellos.

**Regla 70.- Restricción para probar máquinas.**

Con base en el Art. 112 del Reglamento de la Ley, los buques atracados no podrán mover sus máquinas para pruebas sobre amarras sin permiso de la Capitanía y visto bueno de la Administración.

**Regla 71.- Restricciones de amarre de cabos.**

Conforme al Art. 89 del Reglamento de la Ley, las embarcaciones no podrán dar cabos a puntos del muelle no destinados a ese objeto; o de un muelle a otro cuando obstruyan las dársenas o accesos, salvo caso de fuerza mayor.

**Regla 72.- Restricciones de desatraque y enmiendas.**

En base al Art. 91 del Reglamento de la Ley, ningún buque atracado, podrá abandonar un muelle o efectuar enmiendas sin autorización previa de la Administración. De lo anterior la Administración dará aviso a la Capitanía.

**Regla 73.- Obligatoriedad de la tripulación a bordo.**

Los buques fondeados en puerto y durante la permanencia de los buques atracados deberá quedar a bordo tripulación suficiente en todo momento para su cuidado y operación, esto conforme al Art. 92 del Reglamento de la Ley.

**Regla 74.- Disposiciones nocturnas para buques atracados en el puerto.**

Los buques atracados deberán mantener por la noche, o cuando disminuya notablemente la luminosidad en el día, luces en sus costados, pasarelas y escaleras de acceso, cubiertas, bodegas en operación por carga y/o descarga, así como en la proa y en la popa, esto con fundamento en el Art. 111 del Reglamento de la Ley.

**CAPÍTULO XI  
SERVICIOS PORTUARIOS**

**Regla 75.- Cumplimiento de requisitos.**

Los prestadores de los servicios deberán de cumplir con los requisitos que fije la Ley y su Reglamento presentado los documentos señalados en el artículo 21 del Reglamento de la Ley de Puertos o bien, solo podrán prestar servicios en el puerto las personas físicas o morales que





tengan registrados ante la Secretaría, contrato de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios celebrado con la Administración.

**Regla 76.- Requisitos generales.**

Para prestar servicios portuarios, los interesados deberán presentar a la Administración, solicitud por escrito que contenga la documentación y datos siguientes:

- I. Nombre o razón social, registro federal de contribuyentes, clave única de registro de población; domicilio y comprobante del mismo; cuando se trate de personas morales, se deberá acompañar del acta constitutiva y sus reformas, así como copia de los estados financieros auditados de los últimos tres ejercicios fiscales o, en caso de una empresa de nueva creación, copia de sus estados pro forma y tratándose de personas físicas, deberá proporcionarse el acta de nacimiento; en ambos casos debidamente certificadas;
- II. Poderes generales especiales y nombramientos del solicitante, los cuales deberán estar inscritos en el Registro Público de Comercio y los segundos protocolizados ante fedatario público, según corresponda;
- III. Relación y descripción de los servicios que se pretende proporcionar;
- IV. Documentos que acrediten que cuentan con los recursos financieros, materiales y humanos para prestar los servicios;
- V. Documentos que acrediten la capacidad técnica y administrativa, así como la solvencia económica y moral del solicitante;
- VI. Los compromisos de calidad y productividad;
- VII. Copia del permiso o licencia de salud en los casos en que se refiere la regla 77, fracciones VI, VIII y IX de las presentes reglas;
- VIII. Carta compromiso del solicitante de que, en caso de que la solicitud sea aprobada, se obligará en el plazo que al efecto se establezca en el contrato de prestación de servicios que celebre con la Administración, a contratar un seguro que cubra daños a terceros por la prestación de los servicios, en los términos del propio contrato o de las reglas de aplicación de las tarifas simplificadas de maniobras de carga general, y
- IX. Declaración firmada de que conoce el modelo de contrato que, en su caso, sería firmado con la Administración, para cuyo efecto esta última previamente le entregará la copia correspondiente mediante acuse de recibo.

**Regla 77.- Requisitos específicos.**

- I. Para maniobras:
  - a) Anexar copia de la documentación a que se refiere el Artículo 27 fracción XVII del Reglamento Interior de la Secretaría, referente a la aptitud del personal portuario que interviene directamente en la operación de equipos de maniobras para acreditar que los operadores de maquinaria que integran su plantilla son aptos en el manejo de la misma.
  - b) Presentar proyecto del sistema de operación, que permita alcanzar o superar los estándares mínimos de producción a que se refiere la Regla 79 del presente documento.



- c) En caso de que pretendan prestar los servicios con equipo; se anexará una relación del mismo, indicando número de unidades, fecha de adquisición y características, las condiciones de operatividad en que se encuentran, así como póliza de seguro vigente que ampare daños a terceros y certificados vigentes de seguridad de carga máxima permisible para caso de grúas y montacargas. En caso de que uno de los equipos presente fugas de aceite o combustible, parará de inmediato su operación y deberá salir de la TUM para su mantenimiento.

Los servicios de maniobras de carga, descarga y traslado de mercancías se prestarán las 24 horas, todos los días del año.

II. Para pilotaje:

De acuerdo a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y su Reglamento para ser piloto de puerto se deberán cubrir como mínimo los siguientes requisitos:

- a) Ser mexicano por nacimiento y no adquirir otra nacionalidad;
- b) Contar con título profesional de una escuela náutica acreditada ante la Secretaría;
- c) Contar con el certificado de competencia para el puerto respectivo, expedido por la Secretaría; y
- d) Certificado de competencia, por el que la Secretaría autoriza la prestación del servicio de pilotaje.

El servicio de pilotaje se prestará por pilotos de Puerto, para ello se sustituirá, en su caso, el permiso que le otorgó la Secretaría por el contrato celebrado con la Administración.

El servicio del pilotaje se apegará a las Reglas de Operación para la Prestación del Servicio de Pilotaje en el Puerto de Dos Bocas, Tabasco. **ANEXO VIII.**

Este servicio se prestará las 24 horas todos los días de año.

III. Para remolque y lanchaje:

Comprobar que se tiene la disponibilidad de embarcaciones que cuenten con los Certificados de Arqueo, Francobordo y Seguridad Marítima Autorizados y vigentes así como cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas como la NOM-043-ECOL-1994, NOM-052-ECOL-1993 y demás requisitos que exija la Ley de Puertos y su reglamento.

El servicio de lanchaje lo realizará un prestador de servicio y se prestará a un tercero, en donde la Administración no tiene injerencia alguna.

El servicio de remolque se realizará conforme a lo estipulado en los Criterios Técnicos para la Prestación del Servicio Portuario de Remolque en el puerto de Dos Bocas, Tabasco, **ANEXO IX.**

IV. Para amarre de cabos:

Contar con una plantilla de ocho elementos por lo menos, considerándose que dos de ellos, cubrirán las posibles ausencias de la plantilla básica de seis personas con las que proporcionará cada servicio, en el caso de embarcaciones que excedan los 100 m de eslora.

V. Para avituallamiento:

Acreditar que se cuenta con la disponibilidad de un vehículo para el transporte de alimentos; presentar copia de verificación sanitaria del lugar de origen del alimento que suministren a las embarcaciones que requieran el servicio en el Recinto Portuario.



VI. Para suministro de agua potable:

- a) Demostrar ante la Administración que cuenta con la autorización de la Comisión Nacional de Agua.
- b) Contar con un vehículo cisterna o pipa debidamente equipado de acuerdo a la Norma y planta potabilizadora, propios o bajo contrato.
- c) Anexar copia del certificado de verificación sanitaria del Sector Salud así como los certificados que, en su caso, deban expedir las autoridades competentes.

VII. Para suministro de combustible:

Contar con franquicia de PEMEX, y tratándose de instalación fija, comprometerse a gestionar dentro de los siguientes 7 días a la firma del contrato con la Administración, el trámite para la obtención del citado documento. Así mismo cumplir con disposiciones aplicables en el Código IMDG, el Plan Nacional de Contingencias para Combatir y controlar derrames de Hidrocarburos y otras sustancias Nocivas en el Mar, así como las Normas Oficiales Mexicanas NOM-009-SCT-1994, NOM-021-SCT4-1995, NOM-023-SCT4-1995, NOM-112-SCT2-1995, NOM-028-SCT4-1996, en las cuales se señala el tipo de transporte, el etiquetado así como las reglas de seguridad necesarias.

VIII. Para la recolección de basura, desechos y la eliminación de aguas residuales:

El Prestador del Servicio deberá presentar una solicitud escrita o vía electrónica donde especifique el tipo de desecho a bajar y la cantidad de cada una de ellos así como acreditar ante la Administración que tiene capacidad técnica para cumplir con las disposiciones aplicables sobre la materia del Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques, La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y el Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias, según sea el caso, y que cuenta con las autorizaciones correspondientes del Municipio y de las autoridades competentes en materia de sanidad contaminación y protección del ambiente.

El transporte de desechos y aguas residuales, sólo podrá hacerlo el Prestador de Servicios con la autorización previa de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y visto bueno de la Administración.

En el caso de las embarcaciones, los desechos deberán bajarse en recipientes cerrados y clasificados en: orgánico, inorgánico, inorgánico reciclable y residuos peligrosos debiendo etiquetar debidamente a cada uno de ellos.

Para poder descargar sus residuos, de embarcaciones de altura deberán de presentar un certificado de clasificación de residuos expedido por una empresa inspectora especializada en la materia.

Debido a que el Recinto Portuario no cuenta con incineradores, las embarcaciones que arriben en altura sólo podrán descargar residuos peligrosos que sean autorizados por la institución normativa correspondiente.

Los desechos no peligrosos y aguas residuales sanitarias sólo podrán ser recepcionados por Prestadores de Servicios que le den destino final adecuado a los mismos, debiendo entregar una copia del manifiesto de destino final a la Administración.

IX. Para fumigación:



Contar con:

- a) Un vehículo para transporte de personal y equipo
- b) Copia del permiso que deba de expedir la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural Pesca y Alimentación (SAGARPA).
- c) Autorización del Sector Salud (Licencia Sanitaria).

X. Para reparación naval a flote:

Las reparaciones de los barcos en las áreas de atraque o de fondeo sólo podrán efectuarse si no perjudica los servicios portuarios, con previa opinión favorable de la Administración y con la autorización de la Capitanía, designando la Administración el lugar y el plazo para el efecto.

XI. Para recolección de aguas aceitosas:

El Prestador deberá demostrar ante la Administración que cuenta con las instalaciones, equipo y capacidad técnica que cuenta para realizar las tareas de recolección, almacenamiento, tratamiento, y disposición final de los desechos, de acuerdo a las disposiciones aplicables sobre la materia en el Convenio Internacional para prevenir la contaminación de los buques, (MARPOL 73/78) en su Anexo I, así como cumplir con la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, el Reglamento para la prevención y control de vertimiento de Desechos, además de la Ley General de Salud, para la recolección de agua sucia de lastre, residuos oleosos de lavado de tanque, agua oleosa de sentina, desechos, y en general desecho generados como peligrosos, deberán contar con la autorización de la SEMARNAT.

XII. Cualquier otro servicio no especificado en estas reglas:

Para la prestación de cualquier servicio no especificado en estas reglas, el prestador del servicio deberá realizar un contrato de prestación de servicios portuarios con la Administración y dar cumplimiento a la normatividad aplicable vigente para ese servicio.

Una vez terminada su actividad, todos los Prestadores de Servicios deberán dejar el área donde realizaron el trabajo libre de manchas de aceite, desechos sólidos, residuos peligrosos y todo aquel material que contamine el ambiente. En caso de no dar cumplimiento a esta disposición, la Administración realizará la limpieza a través de un Prestador de Servicios con cargo al Operador o Prestador de Servicios que lo haya generado y en caso de reincidir se le negará el acceso al Recinto Portuario.

## **CAPÍTULO XII RENDIMIENTOS Y PRODUCTIVIDAD**

### **Regla 78.- Prestación del Servicio de Maniobras portuarias.**

En la TUM, en los muelles de la Terminal de Abastecimiento, o en cualquier zona del Recinto Portuario sólo podrán prestar los servicios portuarios de maniobras, las personas que hayan obtenido los permisos correspondientes de la Secretaría o que tengan firmados con la Administración contratos de prestación de servicios portuarios debidamente registrados por esta última ante la Secretaría.

### **Regla 79.- Productividad.**

Para la realización de las maniobras, los Operadores, Prestadores de Servicios y las embarcaciones deberán emplear equipos, maquinarias y personal capacitado que satisfagan los siguientes estándares de productividad que han sido aprobados por el comité de operación del puerto, mismos que han sido determinados de acuerdo a los rendimientos exigidos para las siguientes operaciones de carga/descarga:



**TIPO DE CARGA OPERADA**

Granel mineral semi – mecanizado (grava)  
Granel mineral mecanizado (barita)  
Granel convencional  
Carga Agrícola unitizada en cajas  
Carga general, unitizada, fraccionada  
Contenedores convencional (20 ts x T'US)  
Fluidos (lodos emulsión inversa)  
Combustible (Diesel)  
Crudo (entre monoboyas 1 y 2)

**ESTÁNDARES MÍNIMOS DE PRODUCTIVIDAD**

225 ton/hora buque en operación  
50 ton/hora buque en operación  
100 ton/hora buque en operación  
15 Ton/hora/gancho/ buque en operación  
55 ton/hora buque en operación  
08 cont/hora buque en operación  
75 ton/hora buque en operación  
250/ton/hora  
6,000 ton/hora (40,000 barriles por hora)

Los estándares mínimos de productividad establecidos en la presente regla serán revisados cuando lo considere necesario la Administración, en los términos del PMDP vigente, y previa opinión del Comité, las modificaciones resultantes se darán a conocer vía Internet a los Operadores, Prestadores de Servicios, Usuarios y al público en general y serán enviadas a la Secretaría para su integración en las presentes reglas.

**Regla 80.- Operación de recepción o entrega de carga en el Recinto Portuario.**

Estas operaciones se realizarán exclusivamente con maniobristas inscritos en el padrón de la Administración y deberán dar cumplimiento a los estándares mínimos de productividad establecidos en la regla anterior.

**Regla 81.- Embarcación con obsolescencia tecnológica.**

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

En caso de que la operación deficiente de la embarcación afecte la programación de arribos, se procederá en los términos de la Regla 68 del presente documento.

**Regla 82.- Programa de equipamiento.**

Para optimizar las actividades portuarias, los Operadores y Prestadores de Servicios que utilicen maquinaria y equipo, entregarán a la Administración, el programa de adquisición y de mantenimiento preventivo y correctivo de dichas unidades, dentro de los primeros 30 días naturales de cada año.

**Regla 83.- Revisión de equipos.**

La Capitanía, antes de que el buque inicie sus operaciones de carga y/o descarga o a solicitud fundada de la Administración, Comité de Seguridad e Higiene, Prestadores de Servicios, o personal de estos últimos que intervengan en las maniobras, podrá efectuar la revisión de winches, plumas, cabos de labor y cables de carga, las condiciones de estiba de bodegas, estado de las cubiertas próximas a las escotillas y demás condiciones de seguridad, a fin de dar cumplimiento al Convenio relativo a la Prevención de Accidentes de Trabajo de la gente de mar.

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



### CAPÍTULO XIII OPERACIÓN PORTUARIA

#### **Regla 84.- Servicios portuarios.**

Los servicios portuarios serán proporcionados por los Prestadores de Servicios que seleccione el Usuario de acuerdo al padrón de Prestadores de Servicios con los que la Administración haya signado contrato, de acuerdo a lo estipulado en el Art. 44 de la Ley y al Art. 74 del Reglamento.

Los Prestadores de Servicios de pilotaje, lanchaje, remolque y amarre de cabos tendrán el mismo horario de oficinas para atender la solicitud de los Usuarios y deberán mantener aun en días inhábiles, equipo y guardia de personal para prestar el servicio a cuyo efecto comunicarán oportunamente a la Capitanía y a la API, la cantidad de personal, nombre de los encargados y lugar en donde podrán ser localizados durante las guardias.

#### **Regla 85.- Servicio de remolque.**

La prestación del servicio de remolque se aplicará bajo los términos de los Criterios Técnicos para la Prestación del Servicio Portuario de Remolque Maniobra en el puerto de Dos Bocas, Tabasco. ANEXO IX.

La Capitanía exigirá el cumplimiento de esta regla, aún cuando los buques arriben a terminales de uso particular.

#### **Regla 86.- Presentación de las solicitudes para el manejo de carga.**

Las solicitudes para el manejo de carga en general y de carga combinada deberán presentarse con 24 horas de anticipación del atraque de la embarcación, adjuntando los documentos de pedimentos de exportación o importación así como con sus despachos aduaneros, de ser necesario:

- a) La Administración sólo autorizará el ingreso de vehículos para descargar en patios, almacenes y cobertizos, cuando el Usuario tenga designadas las áreas para el depósito de sus mercancías, así como el personal y maquinaria necesarios para la descarga y almacenamiento correspondiente.
- b) La Administración sólo autorizará el ingreso de vehículos a retirar mercancías, cuando el Usuario ya cuente con los documentos aduaneros autorizados, así como el pago correspondiente del almacenaje, cuando proceda.

Los Operadores y Prestadores de Servicios serán responsables de verificar la correspondencia entre la documentación y la carga física.

#### **Regla 87.- Entrega y recepción de la carga.**

Para la recepción de la carga, el agente naviero consignatario o general o el dueño de la carga entregarán al personal de la Gerencia de Operaciones de la Administración que se encuentre en servicio, una solicitud y ésta deberá tener la siguiente información:

- Fecha de entrada y Fecha probable de salida.
- Nombre del dueño o responsable de la carga.
- Nombre del agente consignatario de buques.
- Nombre del almacenista en caso que aplique.
- Tipo de tráfico de la carga.
- Nombre del maniobrista que manejará la carga.



## Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.

- Nombre del agente aduanal que tramita la carga en caso que aplique.
- Copia de la Póliza de Seguro vigente de la carga.

Además deberá traer anexo, dependiendo del tipo de tráfico la siguiente documentación:

- Carga de altura: B/L Bill of Lading (Conocimiento de Embarque)
- Carga de cabotaje: Manifiesto de Carga (señalando los equipos que entrarán incluidos en la solicitud)

Aquella carga que vaya ser almacenada por la Administración, deberá cumplir previamente con la Regla 88 del presente documento.

Para la entrega de la carga, el agente naviero consignatario o general o el dueño de la carga, entregará al personal de la Gerencia de Operaciones de la Administración que se encuentre en servicio, una solicitud de retiro y deberá tener la siguiente información:

- Fecha de entrada y Fecha de salida.
- Nombre de agente aduanal que tramitó la carga en caso que sea de altura la carga.
- Nombre del almacenista en caso que aplique.
- Especificación de la carga por retirar.
- Tiempo real de la estadía de la carga en almacén.
- Nombre del maniobrista que manejó la carga.

Además deberá traer anexo la siguiente documentación:

- B/L / Manifiesto de Carga (señalando los equipos que saldrán incluidos en la solicitud)
- Pedimentos de importación/exportación de la Carga especificada en caso de ser de altura.

Aquella carga que haya sido almacenada por la Administración deberá cumplir previamente con la Regla 89 de las presentes reglas.

### **Regla 88.- Recepción y salida de mercancías en almacenes de la Administración.**

Para la recepción de la carga, el agente naviero consignatario o general o el dueño de la carga deberá presentar una solicitud con la descripción de la carga ante la Gerencia de Operaciones de la Administración con 48 hrs., de anticipación a la llegada de la carga al almacén y en horarios de oficina.

Dicha solicitud deberá contener la siguiente información:

- Fecha de entrada y Fecha probable de salida.
- Nombre del dueño o responsable de la carga.
- Nombre del agente consignatario de buques.
- Nombre del almacenista en caso que aplique.
- Tipo de tráfico de la carga.
- Nombre del maniobrista que manejará la carga.
- Nombre del agente aduanal que tramita la carga en caso que aplique.
- Copia de la Póliza de Seguro vigente de la carga.

Además deberá traer anexo, dependiendo del tipo de tráfico la siguiente documentación:

- Carga de altura: B/L, Bill of Lading (Conocimiento de Embarque).
- Carga de cabotaje: Manifiesto de Carga (señalando los equipos que entrarán incluidos en la solicitud)



Una vez autorizado el almacenamiento, el transportista deberá presentar la autorización al personal de la Gerencia de Operaciones de la Administración, quien supervisa que la carga se almacene en el área asignada.

Para la entrega de carga proveniente del almacén de la Administración, el agente naviero consignatario o general o el dueño de la carga deberá presentar una solicitud ante la Gerencia de Operaciones de la Administración con 48 hrs., de anticipación y en horarios de oficina anexando el manifiesto de la carga o B/L y especificando el tonelaje de la carga a retirar.

La Administración le emitirá y entregará un reporte de estadía de la carga para realizar el pago de almacenamiento en la ventanilla única de la Administración. Una vez cubierto el pago, el transportista deberá entregar al personal de la Gerencia de Operaciones de la Administración y al personal de seguridad en el ingreso de la TUM la solicitud autorizada y copia del certificado de pago del almacenamiento para poder retirar la carga.

En el caso de mercancías peligrosas, sólo se reciben productos que vienen de importación y pueden permanecer en la TUM sólo el tiempo necesario para su liberación por parte de Aduana.

**Regla 89.- Protección de la carga.**

De acuerdo al Art. 109 de la Ley, la carga será operada con la protección de redes u otros aditamentos que impidan su caída al agua.

**Regla 90.- Límites de equipos para la carga.**

Los aparatos de carga cualesquiera que sea su clase, no deberán cargarse en exceso, sólo al límite que establezca el certificado del fabricante; tanto el equipo portuario como el de los buques deberán ostentar claramente la carga máxima permisible.

**Regla 91.- Recomendaciones para el izamiento de la carga.**

Durante las maniobras de carga y descarga no se permitirá que ésta permanezca suspendida en los aparejos de los barcos o de equipos de tierra.

**Regla 92.- Recomendaciones sobre uso de pallets.**

Las cargas generales, cuya naturaleza lo permita, para su operación deberán de ser acomodadas desde las bodegas del buque a los almacenes o viceversa, sobre pallets, que estará obligado a proporcionar el Prestador de Servicio.

**Regla 93.- Fecha de cierre para la recepción de cargas de exportación.**

Para el caso de exportación el cierre de cargas se establecerá en las reuniones de planeación y en ella se especificará la hora de cierre para cada buque.

**Regla 94.- Sobre la prevención de accidentes e iluminación en los buques, en los almacenes, patios y áreas de trabajo en operación.**

Con el fin de prevenir accidentes, los accesos de los buques y de los almacenes deberán estar todo el tiempo libre de obstrucciones. Durante las maniobras de cargas nocturnas, los buques deberán mantener el alumbrado suficiente en sus bodegas, lugares de las cubiertas cercanas a las escotillas y en las áreas del muelle donde descansa la lingada.

Las bodegas de los buques y almacenes en tierra, deberán contar con puertas de acceso en condiciones y con señalizaciones que permitan la rápida evacuación de los trabajadores.





Durante las maniobras nocturnas deberá proveerse el alumbrado suficiente tanto en las bodegas, escotillas y cubiertas de los buques como en las áreas de trabajo en los muelles, almacenes, patios y vehículos terrestres.

**Regla 95.- Restricción sobre luces y anuncios.**

Para la instalación de luces o anuncios luminosos en el Recinto Portuario, el Usuario o interesado deberá contar con la autorización previa de la Administración.

**Regla 96.- Recomendaciones de limpieza y seguridad.**

En el manejo de carga, deberán observarse las Normas sobre seguridad e higiene indicadas en el Reglamento Federal de Seguridad, Higiene y Medio Ambiente del Trabajo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de enero de 1997, en las NOM's establecidas sobre la materia, así como en los Tratados Internacionales en los que México sea parte.

Las empresas operadoras y terminales que presten el servicio de maniobras portuarias estarán obligados a adoptar de acuerdo a la naturaleza de las actividades que realicen, las medidas de seguridad e higiene pertinentes de conformidad con lo dispuesto en las Normas aplicables, a fin de prevenir por una parte, accidentes en el uso de maquinaria, equipo, herramientas y materiales, y por la otra enfermedades por la exposición a los agentes químicos, físicos, biológicos, ergonómicos y psicosociales, así como para contar con las instalaciones adecuadas para:

- a) El manejo de cargas inflamables o peligrosas los trabajadores deberán contar con todos los elementos de seguridad y protección, mismos que les serán proporcionados por los Operadores y los Prestadores de Servicios.
- b) Las cargas susceptibles de alterarse o de fácil descomposición, deberán ser depositadas guardando las precauciones necesarias para garantizar la salubridad del Recinto Portuario, de sus instalaciones y de otras mercancías, corriendo por cuenta del Usuario los costos adicionales con motivo de las medidas que se tomen al efecto.
- c) Para prevenir la descomposición o la combustión espontánea de cargas depositadas en almacenes:
  - 1) Las estibas deberán ser ventiladas adecuadamente.
  - 2) Las cargas no se ingresarán húmedas al almacén.

Los Operadores y Prestadores de Servicios, vigilarán que sus trabajadores tengan el debido cuidado, diligencia y eficiencia en el manejo de las cargas que ofrecen a bordo, en muelles, patios, lugares descubiertos y almacenes.

**Regla 97.- Verificación de la documentación y de la carga.**

Los Operadores y Prestadores de Servicios serán responsables de verificar la correspondencia entre la documentación y la carga física.

**Regla 98.- Responsabilidad de los Prestadores de Servicios.**

Durante la ejecución de las maniobras de la carga, el Prestador del Servicio responderá por la misma, en los términos que se hayan pactado en el contrato respectivo.



**Regla 99.- Restricciones sobre el trincado de la carga.**

Sólo podrán permanecer las cargas en las carpetas de los muelles, el tiempo necesario para su revisión o reparación de embalajes, siempre y cuando no afecten las operaciones.

Las estibas de carga en los patios deberán quedar a una distancia mínima de dos metros de las vialidades y metro y medio del eje central del dren pluvial principal. En caso de no hacerlo se solicitará el retiro de la carga de manera verbal por parte del personal de Operaciones de la Administración y en caso de reincidir, ésta solicitará a la Capitanía que aplique la sanción correspondiente.

**Regla 100.- Acomodamiento de las cargas de importación, exportación y Cabotaje.**

Las cargas procedentes de los buques atracados, deberán ser separadas tomando en cuenta sus conocimientos de embarque o manifiestos de carga, marcas, contramarcas, destinatario y deberán ser estibadas ordenadamente en los almacenes, patios o cobertizos que les corresponda para su retiro posterior

**Regla 101.- Cargas sin marcas o destinatario.**

Cuando las cargas carezcan de marcas o no indique destinatario, los Operadores avisarán a la Aduana Marítima, y con base en los manifiestos de aquellas se anotarán los datos faltantes.

**Regla 102.- Verificación de cargas de patio.**

Las cargas que presenten signos de violación de sellos, mermas o daños no serán numeradas y por lo tanto tampoco objeto de maniobras por parte de los Operadores y/o Prestadores de Servicios, si antes no son verificadas y presentadas conforme a las disposiciones legales aplicables y se anote en cada caso la leyenda "mercancía incompleta" o "mercancía dañada" según corresponda, lo que se hará notar en las listas respectivas. En el momento en que se entreguen las cargas o se pongan a disposición del jefe de almacén o responsables de almacenes auxiliares o patios, los prestadores de Servicios, recabarán las firmas de conformidad que al caso procedan.

**Regla 103.- Personal de maniobras.**

El maniobrista deberá comprobar ante la Administración la competencia de su personal en las actividades que desarrolla y éste deberá portar en todo momento su equipo de seguridad industrial. Para la realización de las maniobras los Operadores deberán emplear equipos que satisfagan los estándares mínimos de producción.

**Regla 104.- Ubicación de zonas de almacenamiento, depósito de desechos, basura y de carga peligrosa.**

Las cargas procedentes de los buques deberán ser separadas tomando en cuenta sus conocimientos de embarque, marcas, contramarcas, destinatario y estibadas ordenadamente en los almacenes, patios o cobertizo que les haya sido asignado por el personal de la Administración, Operador o del Cesionario.

En cada área los operadores o Cesionarios del almacén deberán colocar, cuando menos, 4 contenedores clasificados en orgánicos, inorgánicos, reciclables y residuos peligrosos para los desechos generados y darán destino final a cada uno de ellos con empresas autorizadas por la normativa debiendo de entregar a la Administración copia de la documentación legal que compruebe el destino final adecuado.

Las cargas peligrosas deberán de ser almacenadas únicamente en las instalaciones adecuadas para ello, segregándolas de acuerdo a las propiedades que especifiquen sus fichas



técnicas.

**Regla 105.- Obligaciones de los operadores en maniobras de almacén.**

La operación de almacenes se sujetará a las siguientes condiciones de servicio:

- I. Los Operadores verificarán la relación de cargamentos numerándolos y marcándolos de acuerdo con los manifiestos o conocimientos de embarque y con los cuadernos de tarja proporcionados por el naviero al término de cada maniobra recabaran la firma de conformidad del naviero o agente aduanal.
- II. Los Operadores deberán contar con una relación elaborada preferentemente por medios electrónicos en la que se indique el lugar de depósito de las mercancías con las anotaciones que corresponda y siempre con observancia de lo establecido en la Regla 103;
- III. Los Operadores deberán mantener el piso de los almacenes y sus áreas de trabajo limpias y en condiciones de seguridad para las personas y cargas.
- IV. Será responsabilidad de los Operadores notificar a la Administración cualquier incidente que dañen las instalaciones del Recinto Portuario.
- V. Las cargas depositadas en los almacenes, deberán ser estibadas de tal forma que quede espacio suficiente para el tránsito de los equipos de carga y un metro separadas de las paredes o líneas que delimiten sus áreas sin obstruir lo extintores contra incendio.
- VI. Las mercancías depositadas en los patios no deberán impedir la circulación de vehículos y equipos de carga, limitándose a las superficies que determine la Administración.
- VII. Regularán la altura de las estibas de acuerdo con su estabilidad, la resistencia de los embalajes y del piso.

**Regla 106.- Disposiciones para agilizar el desalojo de mercancías de deshechos y basura**

Las mercancías sólo permanecerán en muelle el tiempo necesario para su maniobra, el Prestador de Servicios de maniobras deberá limpiar continuamente los desechos que se generen durante la maniobra y depositarlo en los contenedores de acuerdo a la clasificación del desecho conforme a lo estipulado en la Regla 104 del presente documento.

**Regla 107.- Normas de seguridad e higiene**

En el manejo de carga deberán observarse las normas sobre seguridad e higiene aplicables, las de prevención de accidentes que dicte la autoridad en materia de trabajo y previsión social, lo establecido en la NOM-030-SCT4-1996 "Condiciones de Seguridad para la Estiba y Trincado de Carga en Embarcaciones sobre Cubierta y en Bodegas", así como las precauciones que determine la Administración, considerando además las siguientes:

- I. Las cargas inflamables o peligrosas se depositarán en lugares especiales;
- II. Las cargas susceptibles de alterarse o de fácil descomposición deberán ser depositadas guardando las precauciones necesarias para garantizar la salubridad del Recinto Portuario y de otras mercancías, corriendo por cuenta del Usuario los costos adicionales con motivo de las medidas que se tomen al efecto; y
- III. Para prevenir la descomposición o combustión espontánea de cargas depositadas en



almacenes deberá preverse:

- a) Que las estibas de este tipo de carga se encuentren ventiladas adecuadamente;
- b) Que las cargas se depositen en áreas techadas donde se protejan de los rayos solares.

Los Operadores y Prestadores de Servicios vigilarán que sus trabajadores tengan el debido cuidado, diligencia y eficiencia en el manejo de las cargas que operen abordo, en muelle, patios, cobertizos, almacenes.

**Regla 108.- Ubicación de cargas peligrosas**

Las cargas peligrosas deberán ser colocadas en las áreas que para ello tenga destinada la Administración.

**Regla 109.- Información estadística**

Con el objeto de integrar los informes correspondientes a la Secretaría, los Operadores, Cesionarios y Prestadores de Servicios deberán entregar a la Administración, durante los 5 días siguientes al periodo que se reporta, la información estadística y esta se ajustará a los formatos que la Administración implemente, los que deberán contener cuando menos lo siguiente:

- I. Avances semestrales que se presentarán en los meses de junio y diciembre de cada año sobre los movimientos de carga en la Terminal, incluyendo toneladas, rendimientos obtenidos en la operación y comparativos con los estándares establecidos y con los alcanzados en años anteriores, buques operados, principales productos, origen y destino, Teus operados (en su caso) y el comparativo con semestres anteriores, así como en el cumplimiento del programa que se refiere la Regla 79.
- II. Los reportes trimestrales deben presentarse en los cierres de los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre, sobre el movimiento de carga en la Terminal, y deberán contener
- III. la misma información que se establece en el apartado anterior Fracc. I.
- IV. Estadísticas mensuales de productividad que contengan:
  - a) Sistemas operativos autorizados;
  - b) Buques operados, especificando tiempos de operación, en muelle y en el Puerto.
  - c) Cantidad de servicios prestados con el nombre del cliente y monto facturado por cada uno de los servicios.
  - d) Rendimientos alcanzados en la operación y análisis comparativo con los estándares establecidos;
  - e) Movimientos de tráfico de mercancías por tipo de carga, exportación, importación, cabotaje, especificando productos con orígenes y destinos y rendimientos alcanzados por producto;
  - f) Principales problemas o deficiencias detectadas en la operación.

**Regla 110.- Operación de la Terminal de Usos Múltiples y el área de carga general.**

La TUM cuenta con dos áreas de manejo para carga general:

- a) Áreas administradas por Cesionarios.
- b) Áreas administradas por la propia Administración.



**Regla 111.- Operación para almacenaje de Mercancía.**

La operación para almacenaje de mercancías se lleva a cabo de acuerdo a lo estipulado en las reglas 86, 87 y 88 del presente documento y se puede almacenar a través de la Administración o por medio de un prestador de servicio autorizado.

**Regla 112.- Operación de amarre y desamarre de cabos en la TUM.**

La prestación del servicio de amarre de cabos, se sujetará a lo siguiente:

- a) Será obligatorio el servicio de amarradores en muelle para buques igual o superiores de 500 TRB,
- b) El amarre o desamarre de cabos en cada una de las maniobras de atraque, desatraque o enmienda, se considerarán independientes uno del otro.
- c) Solamente en caso fortuito o de fuerza mayor y a falta de Prestadores de servicios, el amarre o desamarre lo podrá efectuar la tripulación de la embarcación o personal disponible durante el evento en cuyo caso no generarán cargos o cobros al buque.

**Regla 112.- Operación de la Terminal de PEMEX.**

La operación de la terminal de abastecimiento se llevará a cabo en la forma y términos estipulados en el contrato de cesión parcial de derechos celebrado entre la Administración y PEP y de acuerdo a sus normas, manuales, procedimientos operativos Internos y contratos con sus clientes y sus actividades se ajustarán a las presentes Reglas.

## CAPÍTULO XIV CONTROL AMBIENTAL Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

**Regla 113.- Prevención de derrames.**

Con el fin de evitar impactos adversos al medio ambiente debido a derrames ocasionados en la recepción o suministro de fluidos peligrosos, el Prestador de Servicios siempre y sin excepción se deberá seguir los siguientes pasos, coordinando a todos los Usuarios del muelle para que cumplan con las medidas de seguridad y el personal operativo conozca y siga las reglas operativas, aplicándose para ello lo establecido en el Código Marítimo Internacional de Buenas Prácticas para el Manejo de Mercancías Peligrosas de la Organización Marítima Internacional.

1. Antes de iniciar la carga o descarga

- 1.1. La Agencia naviera representante del buque deberá de entregar a la Administración, a la Aduana Marítima y a la Capitanía la información de acuerdo a la legislación vigente aplicable, sobre el producto que transporta la embarcación, ya sea con destino a este Puerto o en tránsito, la cual deberá contener como mínimo los siguientes datos:

- Fecha y hora de arribo y atraque del buque.
- Tiempo esperado de estadía en muelle.
- Fecha y hora de desatraque y salida del buque.
- Nombre del producto y sus sinónimos.
- Número CAS y número UN.
- Características según código NFPA (salud, inflamabilidad, reactividad, equipo de protección).



- Número de guía para respuesta de emergencias
- Sustancias incompatibles con el producto.
- Productos de incendio.
- Radio de evacuación en caso de derrame.
- Reactividad con el agua.
- Hoja de seguridad (sólo en el caso de sustancias que se descarguen por primera vez).
- Si el buque transporta dos o más sustancias peligrosas para su descarga, se deberá informar cuál es el orden en que se descargarán.
- Si el buque transporta alguna(s) otra(s) sustancia(s) peligrosa(s), informar los mismos datos anteriores, indicando que dicha(s) sustancia(s) no será(n) descargadas.

1.2. En el caso de que el producto se encuentre almacenado en la TUM y se proceda a cargar un buque - tanque, se deberá transmitir los mismos datos a las entidades mencionadas, indicando el número de sustancias a cargar al buque, la secuencia de embarque en el caso de ser dos o más las sustancias riesgosas, y si el buque transporta algún otro tipo de mercancía peligrosa.

1.3. Se deberá de colocar en lugar visible el rombo NFPA para cada producto peligroso y la información reglamentaria para su transporte, con el número de identificación UN.

1.4. Se deberán de realizar las siguientes actividades para cada tipo de producto:

- Revisar las mangueras para detectar posibles fracturas, roturas o cualquier tipo de daño.
- Verificar la conexión de las mangueras a las tuberías, observar que las bridas no presenten golpes, deformaciones o fracturas. Revisar que en cada conexión se haya colocado el empaque correspondiente y que éste no presente daño alguno o deformación.
- Verificar que la cobertura aislante de las líneas de calor no presente roturas o daños.

2. Actividades durante el proceso de bombeo.

2.1. Al iniciar el proceso de bombeo se deberán de realizar las siguientes actividades para cada tipo de producto:

- Verificar que las condiciones de operación de las bombas corresponda a las especificadas para la operación; esto es que se obtenga la presión de bombeo requerida para el transporte de los fluidos.
- Verificar que la temperatura de transporte sea la requerida por el fluido.
- Verificar que durante la operación de bombeo no existan fugas o goteos de sustancias líquidas.
- Verificar que no se rebase la capacidad de los receptores del producto, tanto en la Terminal como en los buques, cuando se bombee a éstos.
- Verificar que no se transmita el calor hacia otras tuberías que puedan estar descargando otros fluidos.

3. Al terminar el proceso de bombeo.

3.1. Una vez terminado el proceso de bombeo se deberán realizar las siguientes actividades para cada tipo de producto:

- Notificar a las entidades antes mencionadas el término de la operación, informando si el barco contiene residuos peligrosos en casos de remanentes no descargados.
- Verificar que la operación de soplado, al terminar el bombeo, deje limpia la tubería.
- Asegurarse que no queden residuos de fluidos en las mangueras antes de desconectarlas.



## Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.

- Verificar que no existan derrames de los fluidos cerca de los equipos de bombeo y conexiones de bridas.
- 3.2. Para el caso de sustancias que se volatilizan con facilidad, se deberá revisar con frecuencia con detectores de vapores y/o explosímetros las uniones de bridas durante el proceso de bombeo.
4. Equipos de seguridad.
- 4.1. El equipo de seguridad obligatorio para el personal operativo, antes, durante y después del proceso de carga o descarga de fluidos será el siguiente:
- Goggles o lentes.
  - Botas.
  - Casco.
  - Guantes.
  - Overol o mono de trabajo.
- 4.2. La herramienta deberá ser anti-chispa y los equipos de bombeo a prueba de explosión.
5. Medidas para mitigar y/o reducir los riesgos
- 5.1. Las medidas para mitigar y/o reducir los riesgos identificados son los siguientes:
- Las empresas que manejan fluidos peligrosos deberán de utilizar barreras flotantes o "salchichas" de material absorbente para crear un dique alrededor de las mangueras cada vez que se bombee, ya sea del buque a la Terminal o viceversa, retirándola con cuidado al término de la operación.
  - El muelle deberá operar conforme a las disposiciones internacionales en materia de manejo de sustancias químicas, esto es: se utilizarán herramientas anti-chispas, se deberán colocar en lugares visibles los rombos de seguridad y el número de transporte de la sustancia química riesgosa, cuando ésta sea descargada.
  - Siempre que se cargue o descargue una sustancia riesgosa se deberá de dar aviso a la Capitanía, a la Administración y a las otras empresas usuarias del muelle, verificando que se encuentre siempre el personal mínimo para la operación de los equipos de bombeo y los equipos contra incendio.
  - Los trabajadores del muelle de todas las empresas involucradas en la operación del muelle de la TUM formarán una brigada de protección civil y deberán de estar capacitados en cuanto a las acciones a realizar para la atención de cualquier contingencia, igualmente los operadores del muelle deberán saber las acciones a realizar en el caso de un incendio provocado durante la operación del buque.
  - Se deberán de realizar simulacros periódicos involucrando al personal de todas las empresas usuarias del muelle para los siguientes eventos:
    - a) Incendio de sustancias químicas
    - b) Derrame de sustancia tóxica
    - c) Fuego en las instalaciones
  - En estos simulacros deberán participar también las autoridades competentes.
  - Se deberá de establecer un sistema de intercomunicación de emergencia entre las Terminales e instalaciones.
- 5.2. Las empresas usuarias de los muelles 1 y 2 de la TUM elaborarán y presentarán a las autoridades competentes para su revisión y en su caso aprobación, los programas preventivos y correctivos para los equipos instalados en el muelle, que pueden ser: racks de tuberías, cabezales de conexión, monitores contra incendio, carretillas de



espuma y bombonas de CO2 y polvo seco.

6. Áreas de seguridad

- 6.1. Dentro de los planes y programas de contingencias, las empresas deberán considerar que la NFPA (Agencia Nacional de Protección contra incendios de los E.U.A.) recomienda distancias para aislar la zona de un incendio, cuando existan cerca depósitos de combustibles inflamables o explosivos; la distancia mínima recomendada es de 800 m.
- 6.2. Para el caso de derrames de sustancias peligrosas, la distancia del radio de seguridad variará de 50 hasta 300 m dependiendo de la misma sustancia. Estos radios se fijarán de acuerdo a lo que se indica en la guía de respuesta para cada producto en caso de emergencia.

7. Instrumentación.

- 7.1. Para el procedimiento de carga y descarga de líquidos, los equipos de bombeo, tanto del buque - tanque como de la Terminal, deberán disponer de manómetros para regular la presión en la línea de bombeo, además de contar con reguladores de velocidad e interruptores de seguridad.
- 7.2. Los sistemas de control consistirán en vigilar la presión de bombeo de los líquidos entre un punto y otro; esta presión no deberá exceder los límites de presión de acuerdo al tipo de instalaciones disponibles en el muelle y en base a las características del producto que se está manejando.
- 7.3. Se deberá contar con termómetros en las tuberías para conducción de fluidos por calentamiento.

**Regla 114.- Niveles de contaminación**

Las terminales e instalaciones que produzcan efectos contaminantes como son emisiones de gases, olores, partículas sólidas y líquidas no deberán exceder los valores máximos permisibles que establezcan las NOM's en materia ecológica.

**Regla 115.- Limpieza y recolección de desechos sólidos**

Los Operadores y Prestadores de Servicios, al término de sus actividades, deberán de limpiar el área donde realizaron sus trabajos, separando la basura en orgánica, inorgánica, reciclable y residuos peligrosos misma que se depositará en los contenedores que para tal fin la Administración tiene en el Recinto Portuario.

Para evitar contaminación en el área del Recinto Portuario, los desechos sólidos de los buques deberán sacarse, con previa autorización de la Secretaría de Salubridad, en envases apropiados y en el momento en que el vehículo del Prestador del Servicio arribe a la posición de atraque de la embarcación.

En caso de incumplimiento de esta regla, la Administración realizará la limpieza a través de un Prestador de Servicios con cargo al Operador o Prestador de Servicios que lo haya generado y en caso de reincidir se le negará el acceso al Recinto Portuario.

**Regla 116.- Permisos y licencias**

La Administración se encargará de tramitar para las áreas que, en su caso la misma opere y para las de uso común las licencias, permisos, registros y otros documentos legales que procedan en materia de impacto ambiental y prevención de la contaminación y vigilará que los





Operadores y Prestadores de Servicios, cuenten con la citada documentación.

**Regla 117.- Prohibiciones y sanciones**

- 1) Los Cesionarios, los Operadores y los Prestadores de Servicios, según sea el caso, deberán presentar a la Administración un "Plan de Manejo Integral de Residuos", aprobado por la autoridad normativa; cumplir en el desarrollo de sus actividades dentro del Recinto Portuario con la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente así como con los reglamentos, acuerdos y disposiciones internacionales correspondientes.
- 2) De acuerdo al Artículo 76 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de conformidad con lo que establecen los Tratados Internacionales, se prohíbe a todas las embarcaciones atracadas, fondeadas o en tráfico dentro del Recinto Portuario, derramar hidrocarburos persistentes que se transporten como carga o que se lleven en los tanques de consumo de las embarcaciones. Así mismo, se prohíbe descargar, derramar, arrojar o cualquier acto equivalente, lastre, escombros, basura, aguas residuales, así como cualquier elemento en cualquier estado de la materia o energía que cause o pueda causar un daño a la vida, ecosistemas y recursos marinos a la salud humana o a la autorización legítima de las vías navegables y al alta mar que rodea a las zonas marina mexicanas identificadas en la Ley Federal del Mar.
- 3) Para todas las embarcaciones atracadas en los muelles o de aquellos que se encuentren fondeados dentro de los límites del Puerto, queda estrictamente prohibido, si éste no cuenta con las instalaciones apropiadas, achicar sentinas, lavar tanques de combustible o doble fondo, ni arrojar aguas negras u otras sustancias contaminantes al mar.

La responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marina procedente de embarcaciones, artefactos navales e industrias costeras se regirá por los Tratados Internacionales, por el Capítulo VII de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, así como por la legislación aplicable en cada especie de contaminación marina.

A las sanciones administrativas derivadas de las infracciones a lo señalado en el Artículo 76 de la Ley se sumará la obligación de reparación del daño, consistente en la limpieza y restauración efectiva de las áreas contaminadas. Esta disposición no prejuzga sobre la responsabilidad penal en que incurran los sujetos contaminantes ni los servidores públicos que por cualquier modo autoricen o consientan el acto o la omisión resultante de la contaminación.

- 4) Todos los buques – tanque que atraquen con los tanques vacíos en muelles no especializados para estos fines, deberán tenerlos desgasificados o con gas inerte, comprobando lo anterior ante la Administración.
- 5) De acuerdo al Artículo 114 del Reglamento de la Ley, los buques atracados no deberán efectuar trabajos de soldadura en las partes exteriores de su casco, cubierta o superestructura sin la autorización de la Capitanía, previa opinión favorable de la Administración.
- 6) Queda prohibido fumar en las bodegas, cubiertas y pasillos exteriores de los buques, mientras efectúan operaciones de carga y descarga. Y en todo momento en los almacenes y bodegas.
- 7) así como en los almacenes del Puerto.
- 8) En el Recinto Portuario y en los buques queda prohibido encender fogatas.

De acuerdo al artículo 121 del Reglamento de la Ley, los trabajos que se hagan en los buques



deberán cumplir con las normas relativas a la prevención de la contaminación.

Las sanciones a las infracciones de estas Reglas podrán variar de cien a doscientos mil salarios mínimos del Distrito Federal y se aplicarán considerando:

- I. La gravedad de la infracción.
- II. Los daños causados, y
- III. La reincidencia

## CAPÍTULO XV VIGILANCIA Y SEGURIDAD

### **REGLA 118.- Seguridad en el Recinto Portuario**

Las instalaciones que se encuentren dentro del Recinto Portuario y presten atención a embarcaciones en tráfico de altura y cabotaje deberán contar con un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria correspondiente. Atendiendo las funciones establecidas en el Código PBIP, así mismo deberán contar con un plan de protección de la instalación portuaria, el cual deberá ser aprobado por la autoridad que designe el gobierno contratante, avalado por la OMI y de esa manera obtener la declaración de cumplimiento de la instalación portuaria

### **Regla 119.- Servicios de vigilancia**

La Administración proporcionará en las instalaciones de la TUM, los servicios de vigilancia siguientes:

- I. Control de accesos de personas, vehículos y bienes.
- II. Condiciones de seguridad en las instalaciones y áreas comunes.
- III. Verificación de certificados, condiciones de seguridad y autorizaciones para el transporte de carga.
- IV. Prevención de la contaminación
- V. Condiciones de seguridad en la prestación de servicios portuarios

El servicio de seguridad y vigilancia será prestado en el edificio administrativo de la Administración ubicado en Carretera Federal Puerto Ceiba-Paraíso No. 414, Colonia Quintín Arauz en Paraíso, Tabasco, en la TUM, en la Terminal de Abastecimiento y en cualquier zona del Recinto Portuario en el Puerto de Dos Bocas, Tabasco; las 24 horas del día de lunes a domingo los 365 días del año.

### **Regla 120.- Instalaciones de módulos**

El servicio contará con un puesto central de mando en la ciudad de Paraíso, Tabasco, con radio comunicación las 24 horas del día, asimismo con vehículos de patrullaje y para el transporte de personal.

Los Módulos están ubicados de la siguiente forma:

Modulo No. 1 Acceso principal TUM	Terminal de Usos Múltiples Dos Bocas, Carretera a las Playas Km 1.5, Ranchería el Limón S/N, C.P. 86606, Paraíso, Tabasco.
Módulo No. 2	Vialidad que va a la Terminal de Abastecimiento.
Módulo No. 3	Área de Instalación de Diesel



## Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.

Módulo No. 4 Acceso a la Tarquina

Módulo No. 5 Carretera Federal Puerto Ceiba - Paraíso No. 414, Paraíso, Tab.

Módulo No. 93 Edificio de Operaciones en la TUM

Los módulos de vigilancia se marcan en el ANEXO X de las presentes reglas Módulos de Vigilancia en el Puerto.

### Regla 121.- Ubicación de equipos contra incendio

EDIFICIO ADMINISTRATIVO		TERMINAL DE USOS MÚLTIPLES	
Extintores Tipo - Peso	Ubicación	Extintores Tipo - Peso	Ubicación
	<b>Planta Baja</b>		<b>Acceso Principal</b>
PQS ABC 6.8 kgs	Recepción	CO2 - 4.5 Kgs	<b>Caseta Vigilancia</b>
PQS ABC - 6.8 Kgs	Baños	CO2 - 4.5 Kgs	<b>Acceso Peatonal (Torniquete)</b>
CO2 - 4.5 Kgs	Recursos Materiales	2 PQS ABC - 9 Kgs	<b>Edificio Operativo de la Tum Planta Baja</b>
CO2 - 9 Kgs CO2 - 4.5 Kgs	Bodega Recursos Materiales	2 PQS ABC - 9 Kgs	<b>Edificio Operativo de la Tum Planta Alta</b>
	<b>1er Piso</b>	Extintor tipo Carretilla de PQS ABC - 25 kgs	<b>Patios Tum Lado Sur (a un costado Edificio Operaciones)</b>
PQS ABC - 6.8 Kgs	Gerencia de Ingeniería	Extintor tipo Carretilla de CO2 - 25 kgs	<b>Patio Tum Centro (Por Superposte)</b>
PQS ABC - 6.8 Kgs	Baños	Extintor tipo Carretilla de PQS ABC - 50 kgs	<b>Patios Tum Lado Sur (Por Superposte)</b>
CO2 - 4.5 Kgs	Subgerencia de Informática	Extintor tipo Carretilla de PQS ABC - 50 kgs	<b>Báscula Exterior</b>
	<b>2do. Piso</b>	CO2 - 4.5 Kgs	<b>Báscula Interior</b>
CO2 - 9 Kgs	Baños	CO2 - 4.5 Kgs	<b>Archivo Muerto Edificio Operaciones</b>
PQS - 6.8 Kgs	Representante de la Dirección	CO2 4.5 Kgs	<b>Modulo 2 Carr. que va a Term. De Abastecimiento</b>
PQS ABC - 6.8 Kgs	Departamento		

### Regla 122.- Revisión de equipos.

La Administración es la encargada de que el equipo contra incendio sea inspeccionado anualmente por una empresa autorizada, la cual los recarga y extiende el comprobante correspondiente a la Administración.

Así mismo el personal de vigilancia realizará frecuentemente una supervisión visual de las condiciones físicas de los extintores, básicamente en lo siguiente:

- I. Contenedor
- II. Manguera
- III. Válvula y manómetro



**Regla 123.- Actividades fuera de la operación portuaria de equipos.**

El personal de vigilancia en su patrullaje marítimo verificará diariamente que el señalamiento marítimo se encuentre físicamente en su lugar. El Señalamiento Marítimo, está integrado conforme a la fracción 12.3 de la Regla 12 del presente documento.

**Regla 124.- Restricciones.**

No se permitirá el desarrollo de actividades de natación, buceo, pesca deportiva o comercial dentro de las dársenas del Recinto Portuario. Sólo se permitirá, previa autorización de la Administración y de preferencia las actividades relacionadas con estudios, construcción de obras acuáticas, reflote de embarcaciones o de rescate de personas.

**Regla 125.- Contingencias.**

Con el objeto de afrontar las eventualidades más propensas en el Recinto Portuario previendo el bienestar de la comunidad portuaria y de la población en general, en caso de contingencias, se aplicará el Plan de Protección Civil del Puerto de Dos Bocas, Tabasco a través de la Unidad Interna de Protección Civil del Puerto de Dos Bocas, donde el Capitán de Puerto funge como Coordinador General y el Director General de la Administración como Secretario Técnico y el Representante de la Subdirección Región Marina Suroeste PEP de PEMEX como Coordinador Operativo y son quienes en caso necesario, implementan dicho plan, el cual se encuentra en estas Reglas como **ANEXO XI**. Las Dependencias con oficinas dentro del Recinto Portuario, así como la Administración, los Operadores, Prestadores de Servicios, navieros, agentes navieros y aduanales, transportistas, y en general las personas físicas y morales que intervengan en las actividades portuarias; se sujetarán al programa de protección civil del Puerto.

La Capitanía, conjuntamente con la Administración, informará al Comité cuando haya necesidad de aplicar el citado Plan fijando los términos, y vigilará y supervisará el cumplimiento de las acciones contenidas en éste.

**Regla 126.- Procedimiento de aplicación de la póliza de seguro y responsabilidad civil.**

Los Prestadores de Servicios, Cesionarios, Operadores, Contratistas, Embarcaciones o Usuarios de las instalaciones del Recinto Portuario, deberán contar con un seguro de responsabilidad civil vigente que cubra daños a la infraestructura, a terceros y al medio ambiente de acuerdo a su actividad.

En caso de ocurrir algún incidente/accidente se tomarán las siguientes acciones:

- I. La Gerencia de Operaciones de la Administración levantará un acta de protesta que a su vez presentará ante la Capitanía.
- II. La Gerencia de Operaciones solicitará a una empresa especializada el cálculo de los daños relacionados con el Medio Ambiente en caso de que aplique y notificará a:
  - a) La Gerencia de Ingeniería de la Administración para que lleve a cabo la evaluación de los daños y genere el cálculo del costo de los daños relacionados con la infraestructura.
  - b) Al Prestador de Servicios, usuario o agencia representante del buque causante del daño, el pago que debe realizar por el daño causado al medio ambiente o a la infraestructura del Recinto Portuario.
  - c) La Gerencia Jurídica de la Administración para dar un seguimiento al proceso de reparación de los daños.
  - d) La Gerencia de Administración y Finanzas de la Administración para que gestione ante quien corresponda al pago de los daños. En el caso de daños ocasionados por embarcaciones, para que no entregue el certificado de no adeudo hasta que la agencia



representante del buque efectúe el pago de los daños o presente una garantía de pago.

## CAPÍTULO XVI SANCIONES

### Regla 127.- Incumplimiento de las presentes Reglas

En caso de observar el incumplimiento de alguna de las presentes Reglas, la Administración podrá suspender los trabajos que sean motivo de apercibimiento hasta que se presente la autoridad competente en la materia. Así mismo podrá solicitar a la Capitanía su intervención si amerita multa alguna. El incumplimiento total o parcial de las presentes Reglas quedará sujeto a las disposiciones legales en la materia, solicitando a la Capitanía la sanción correspondiente al artículo 65 de la Ley.

### Regla 128.- Infracciones

Las infracciones a las presentes Reglas serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo a lo dispuesto en el Capítulo IX de la Ley y del Título X de Sanciones, de la Ley de Navegación y Comercios Marítimos

## CAPÍTULO XVII TRANSITORIOS

Las presentes reglas entrarán en vigor al día siguiente de su autorización por la Secretaría.

Las concesiones otorgadas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de las presentes Reglas continuaran vigentes hasta la conclusión de su vigencia. Los titulares de las concesiones en un puerto que se encomiende a una Administración Portuaria Integral podrá optar, dentro de la vigencia original de su titulo por sujetarse al Régimen de Contratos previsto por el presente ordenamiento, pero en todo caso quedaran sujetos a las Reglas de Operación autorizadas por la Secretaría y a los niveles de calidad establecidos para la Administración del Puerto.

Las personas físicas o morales que al entrar en vigor estas Reglas tengan solicitudes en trámite y hayan cubierto los requisitos para la obtención de concesión, permiso o autorización deberán de sujetarse a lo dispuesto en estas Reglas.

El Director General

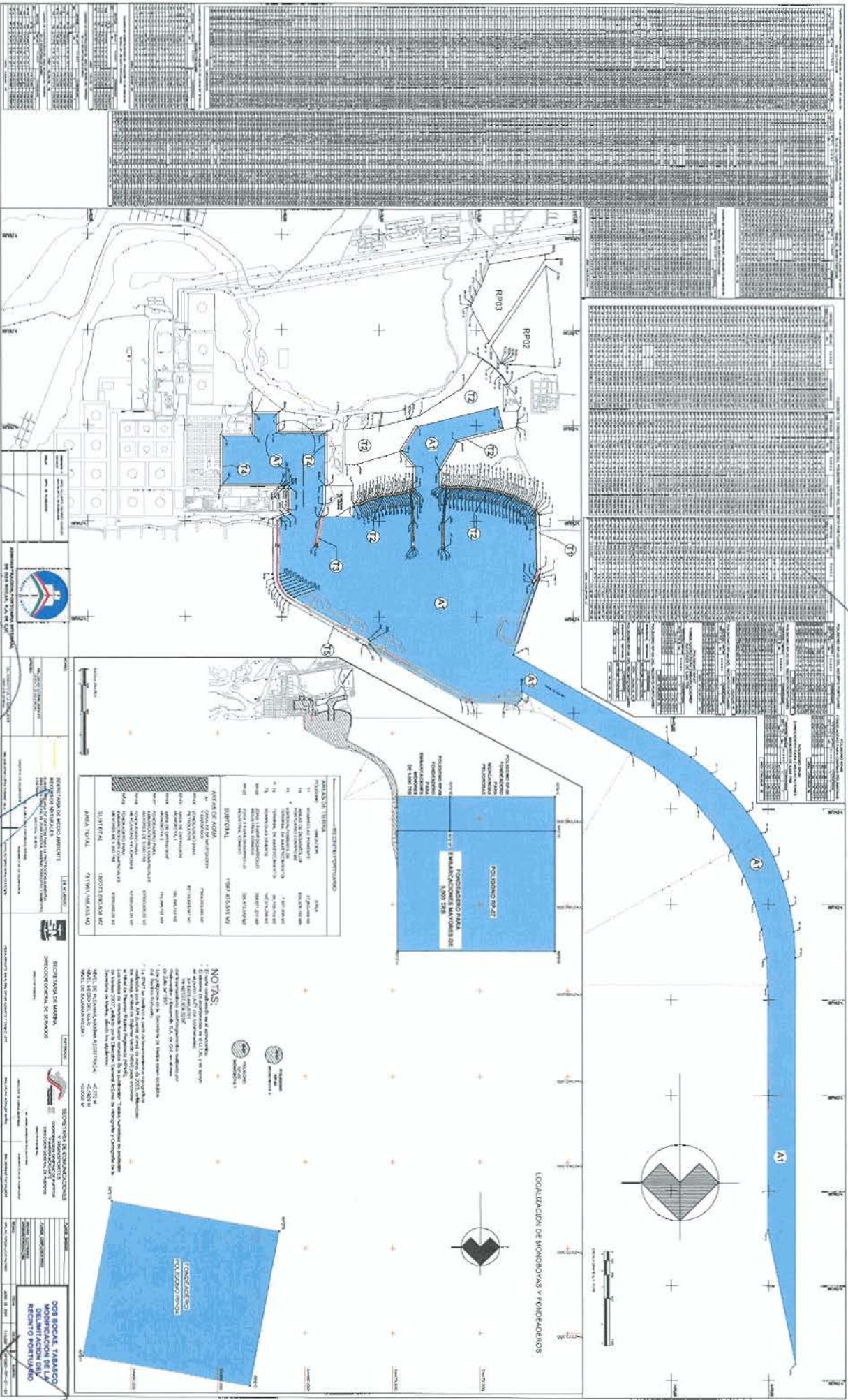
Lic. Roberto De la Garza Licón



## ANEXO I

### Plano Oficial Del Recinto Portuario

Handwritten signatures and notes on the left margin, including a large signature at the top and several smaller ones below.



CODIGO	DESCRIPCION	CANTIDAD	UNIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
...	...	...	...	...	...

LEYENDA	DESCRIPCION	USOS
[Symbol]	AREA DE VERDE	...
[Symbol]	AREA DE ESTACIONAMIENTO	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS	...
[Symbol]	AREA DE ALMACENAMIENTO	...
[Symbol]	AREA DE REPOSICION	...
[Symbol]	AREA DE ENTREGA Y RECEPCION	...
[Symbol]	AREA DE CARGA Y DESCARGA	...
[Symbol]	AREA DE MANEJO DE RESIDUOS	...
[Symbol]	AREA DE MANTENIMIENTO	...
[Symbol]	AREA DE SEGURIDAD	...
[Symbol]	AREA DE VIGILANCIA	...
[Symbol]	AREA DE CONTROL DE ACCESO	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS AUXILIARES	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS GENERALES	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE EMERGENCIAS	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE SALUD	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE EDUCACION	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE CULTURA	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE RECREACION	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE DEPORTE	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO RESIDENCIAL	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO INDUSTRIAL	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO COMERCIAL	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO OFICINA	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO ALMACEN	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO FABRICA	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO LABORATORIO	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO CENTRO DE INVESTIGACIONES	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO ESCUELA	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO GIMNASIO	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO SALA DE REUNIONES	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO SALA DE SERVICIOS	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO SALA DE EXPONICIONES	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO SALA DE CONFERENCIAS	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO SALA DE ASESORIAS	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO SALA DE ENCONTROS	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO SALA DE NEGOCIACIONES	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO SALA DE TRABAJO EN COMUNIDAD	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO SALA DE TRABAJO EN EQUIPO	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO SALA DE TRABAJO EN RED	...
[Symbol]	AREA DE SERVICIOS DE TIPO SALA DE TRABAJO EN RED	...

**NOTAS:**  
1. El presente documento es el resultado de un estudio de factibilidad realizado para determinar la viabilidad técnica, económica y social de la construcción del recinto portuario.  
2. El presente documento es un estudio preliminar y su contenido no constituye una oferta.  
3. El presente documento es un estudio preliminar y su contenido no constituye una oferta.  
4. El presente documento es un estudio preliminar y su contenido no constituye una oferta.  
5. El presente documento es un estudio preliminar y su contenido no constituye una oferta.

ITEM	DESCRIPCION	CANTIDAD	UNIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
...	...	...	...	...	...

ITEM	DESCRIPCION	CANTIDAD	UNIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
...	...	...	...	...	...

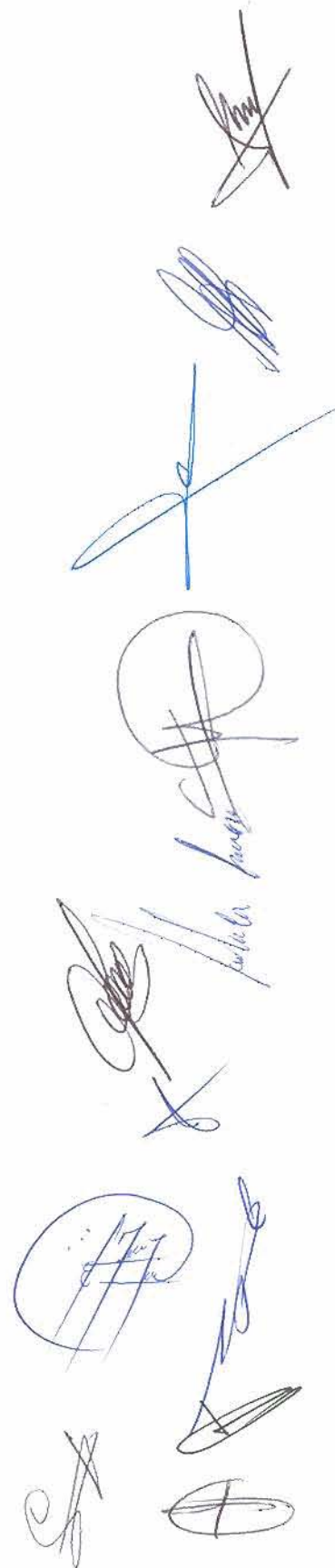
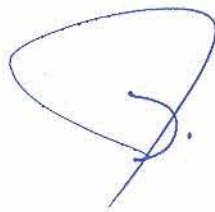
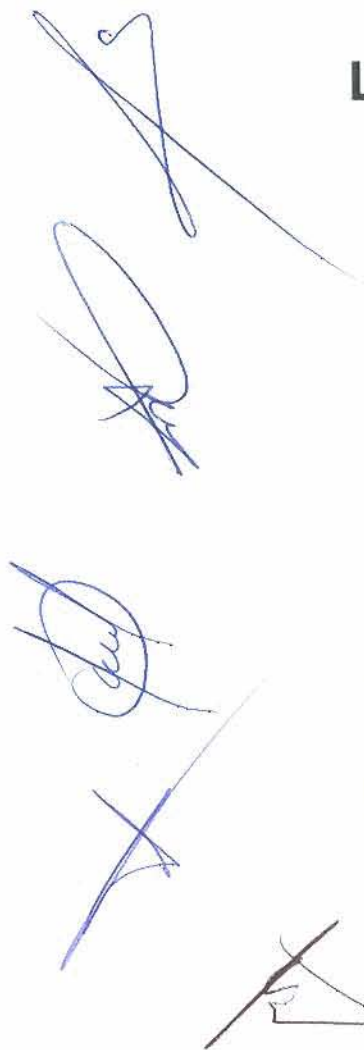
Handwritten signatures and notes on the right margin, including a large signature at the top and several smaller ones below.

Handwritten signature at the bottom right corner.

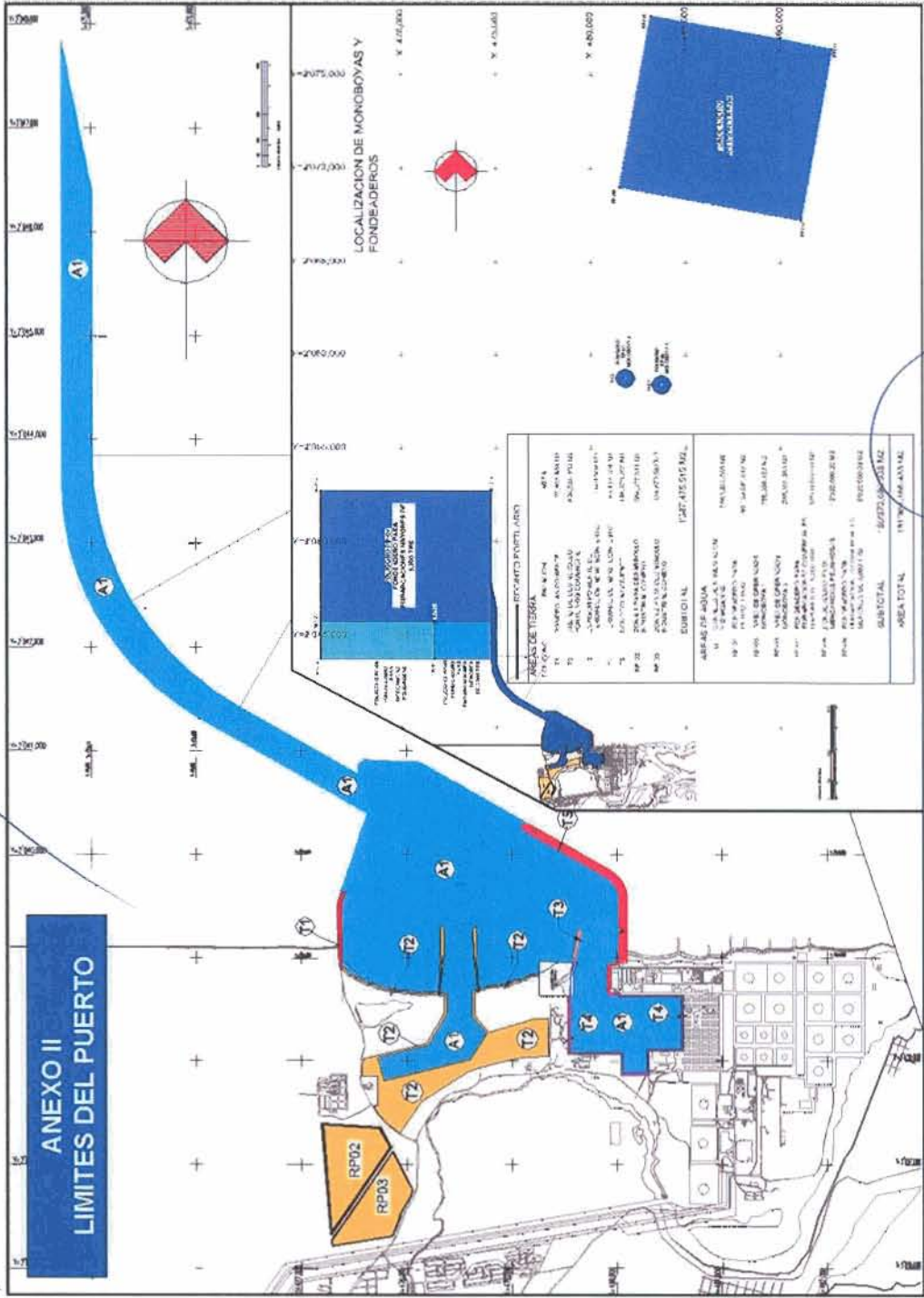


## ANEXO II

### Límites del Recinto Portuario







*[Handwritten signature]*

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*



### ANEXO III

- a) Zona de Fondeo.
- b) Áreas Portuarias.
- c) Identificación de Áreas de Uso Común.

Handwritten signatures and initials in blue ink are scattered across the page, primarily on the left and right sides, surrounding the central text.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

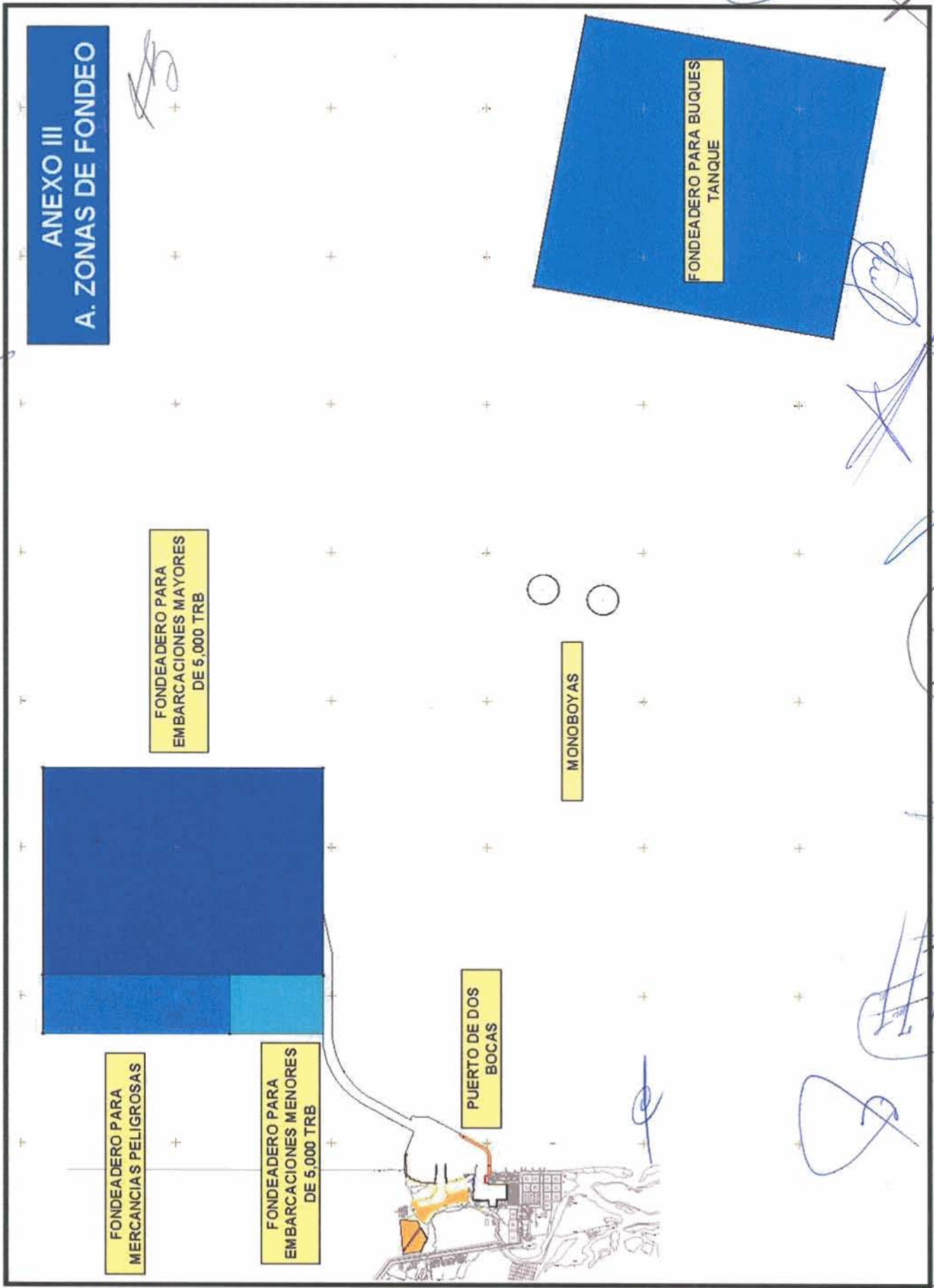
*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*



*[Handwritten signature]*

FONDEADERO PARA  
MERCANCIAS PELIGROSAS

FONDEADERO PARA  
EMBARCACIONES MENORES  
DE 5,000 TRB

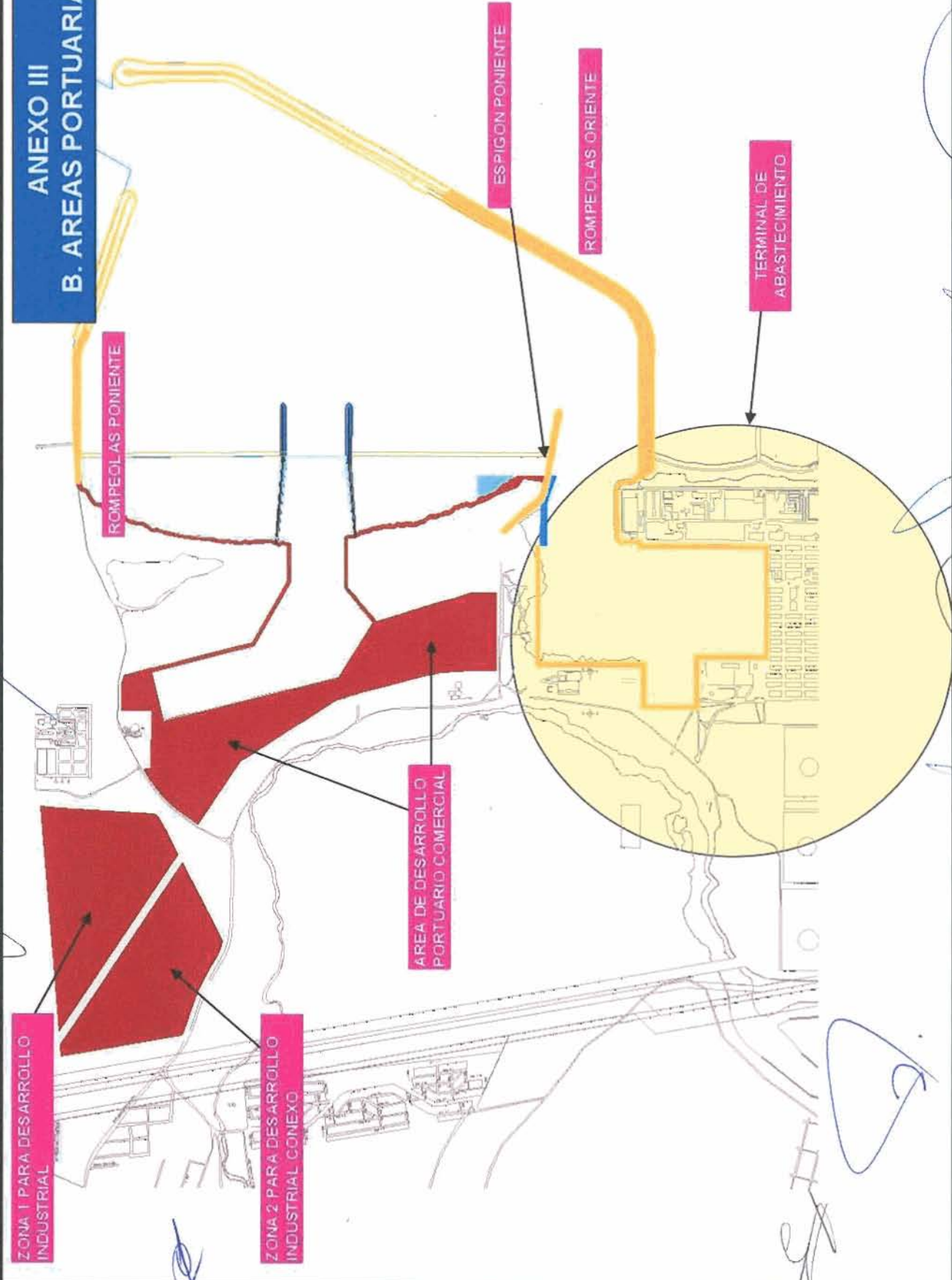
PUERTO DE DOS  
BOCAS

MONOBOYAS

FONDEADERO PARA BUQUES  
TANQUE

ANEXO III  
A. ZONAS DE FONDEO

**ANEXO III**  
**B. AREAS PORTUARIAS**



*[Handwritten signatures and notes in blue ink, including a large signature at the top and several smaller ones below.]*

Anexo III C

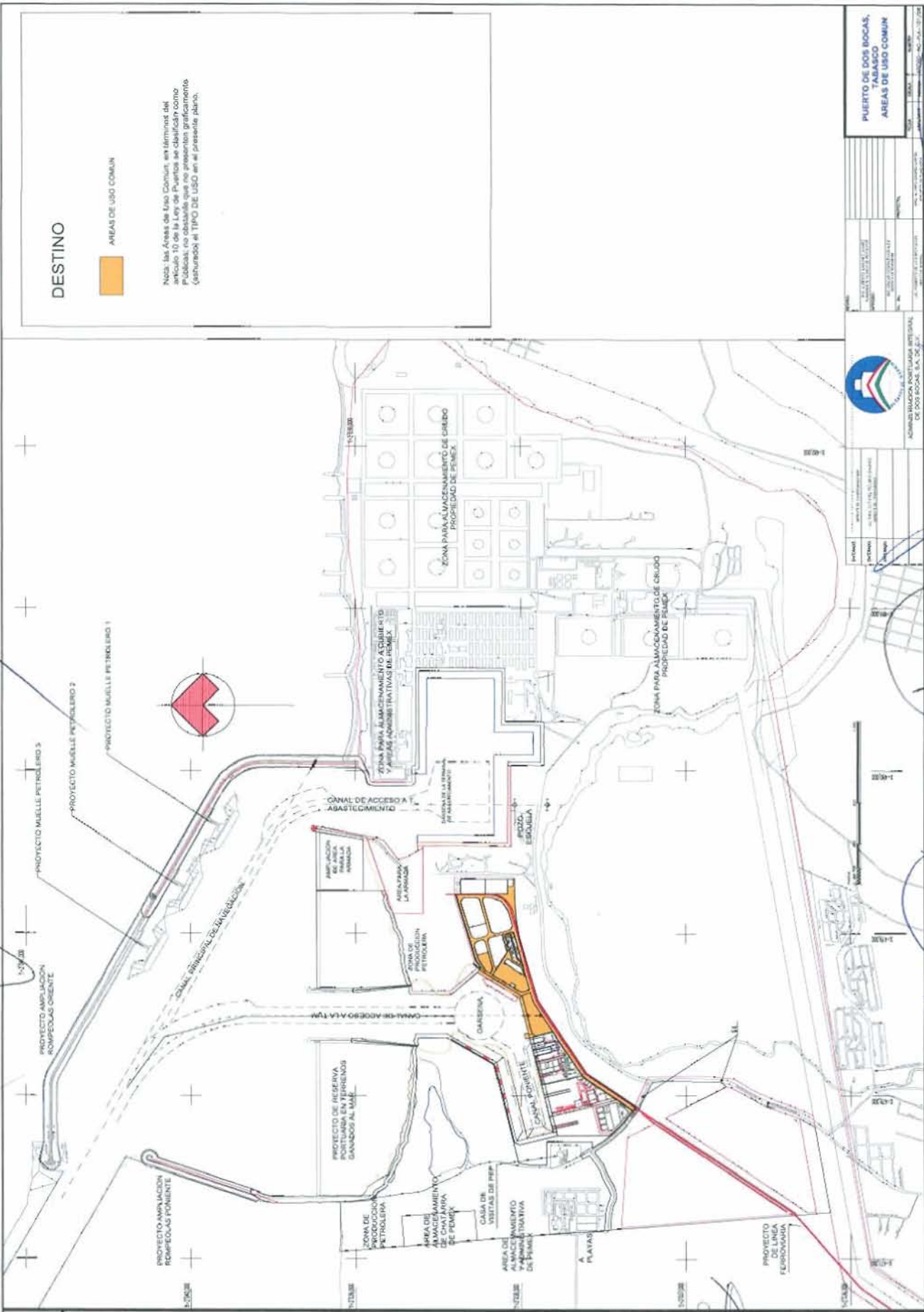
IDENTIFICACION DE AREAS DE USO COMUN



DESTINO



Nota: las Areas de Uso Comun, en términos del artículo 10 de la Ley de Puertos se clasifican como Públicas, no obstante que no presentan características (estructura) el TIPO DE USO en el presente plano.



PUERTO DE DOS BOCAS,  
AREAS DE USO COMUN



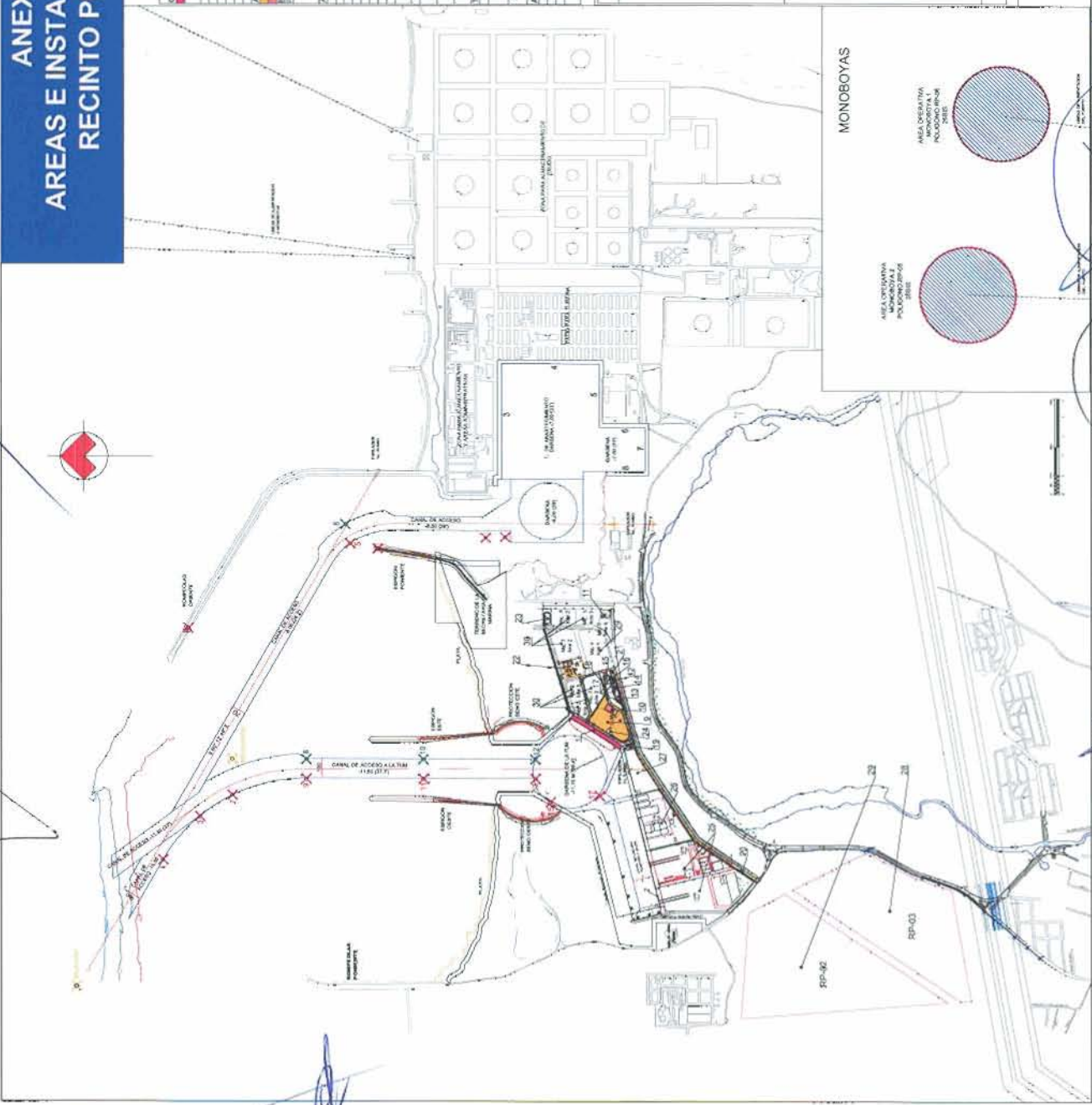
Handwritten signatures and official stamps on the right margin of the document.



## ANEXO IV

### Áreas e Instalaciones del Puerto

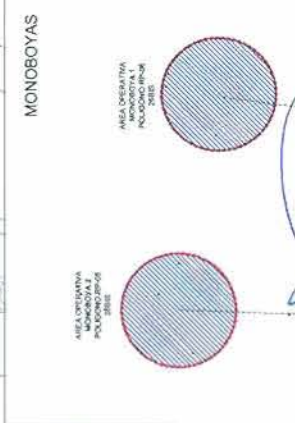
# ANEXO IV AREAS E INSTALACIONES DEL RECINTO PORTUARIO



OPRAS DE ATILLORE	DESCRIPCION Y VERIFICACION DE
1	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
2	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
3	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
4	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
5	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
6	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
7	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
8	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
9	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
10	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
11	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
12	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
13	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
14	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
15	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
16	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
17	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
18	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
19	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
20	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
21	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
22	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
23	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
24	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
25	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
26	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
27	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
28	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
29	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA
30	PLAN DE MANEJO DEL AREA PORTUARIA

AREAS DE TIERRA	AREA
1	27,000,000 M2
2	1,000,000 M2
3	1,000,000 M2
4	1,000,000 M2
5	1,000,000 M2
6	1,000,000 M2
7	1,000,000 M2
8	1,000,000 M2
9	1,000,000 M2
10	1,000,000 M2
11	1,000,000 M2
12	1,000,000 M2
13	1,000,000 M2
14	1,000,000 M2
15	1,000,000 M2
16	1,000,000 M2
17	1,000,000 M2
18	1,000,000 M2
19	1,000,000 M2
20	1,000,000 M2
21	1,000,000 M2
22	1,000,000 M2
23	1,000,000 M2
24	1,000,000 M2
25	1,000,000 M2
26	1,000,000 M2
27	1,000,000 M2
28	1,000,000 M2
29	1,000,000 M2
30	1,000,000 M2
<b>SUBTOTAL</b>	<b>1,587,475,515 M2</b>

AREAS DE AGUA	AREA
1	1,000,000 M2
2	1,000,000 M2
3	1,000,000 M2
4	1,000,000 M2
5	1,000,000 M2
6	1,000,000 M2
7	1,000,000 M2
8	1,000,000 M2
9	1,000,000 M2
10	1,000,000 M2
11	1,000,000 M2
12	1,000,000 M2
13	1,000,000 M2
14	1,000,000 M2
15	1,000,000 M2
16	1,000,000 M2
17	1,000,000 M2
18	1,000,000 M2
19	1,000,000 M2
20	1,000,000 M2
21	1,000,000 M2
22	1,000,000 M2
23	1,000,000 M2
24	1,000,000 M2
25	1,000,000 M2
26	1,000,000 M2
27	1,000,000 M2
28	1,000,000 M2
29	1,000,000 M2
30	1,000,000 M2
<b>SUBTOTAL</b>	<b>100,000,000,000 M2</b>
<b>AREA TOTAL</b>	<b>1,687,475,515 M2</b>



Handwritten signatures and notes in blue ink are scattered across the right side of the page, including a large signature at the top and several smaller ones below.



## ANEXO V

### Accesos y Vialidades del Recinto Portuario

*[Handwritten signatures in blue ink, including a large stylized 'S' and a signature that appears to be 'Luis']*

*[Handwritten signature in blue ink]*

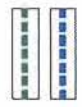
*[Handwritten signatures in blue ink, including a signature that appears to be 'Adrian' and another that appears to be 'Héctor']*



# ANEXO V ACCESOS Y VIALIDADES DEL RECINTO PORTUARIO

VIALIDAD DE ACCESO A LA TERMINAL  
DE ABASTECIMIENTO PAVIMENTADA

VIALIDAD DE ACCESO A LA TUM PAVIMENTADA



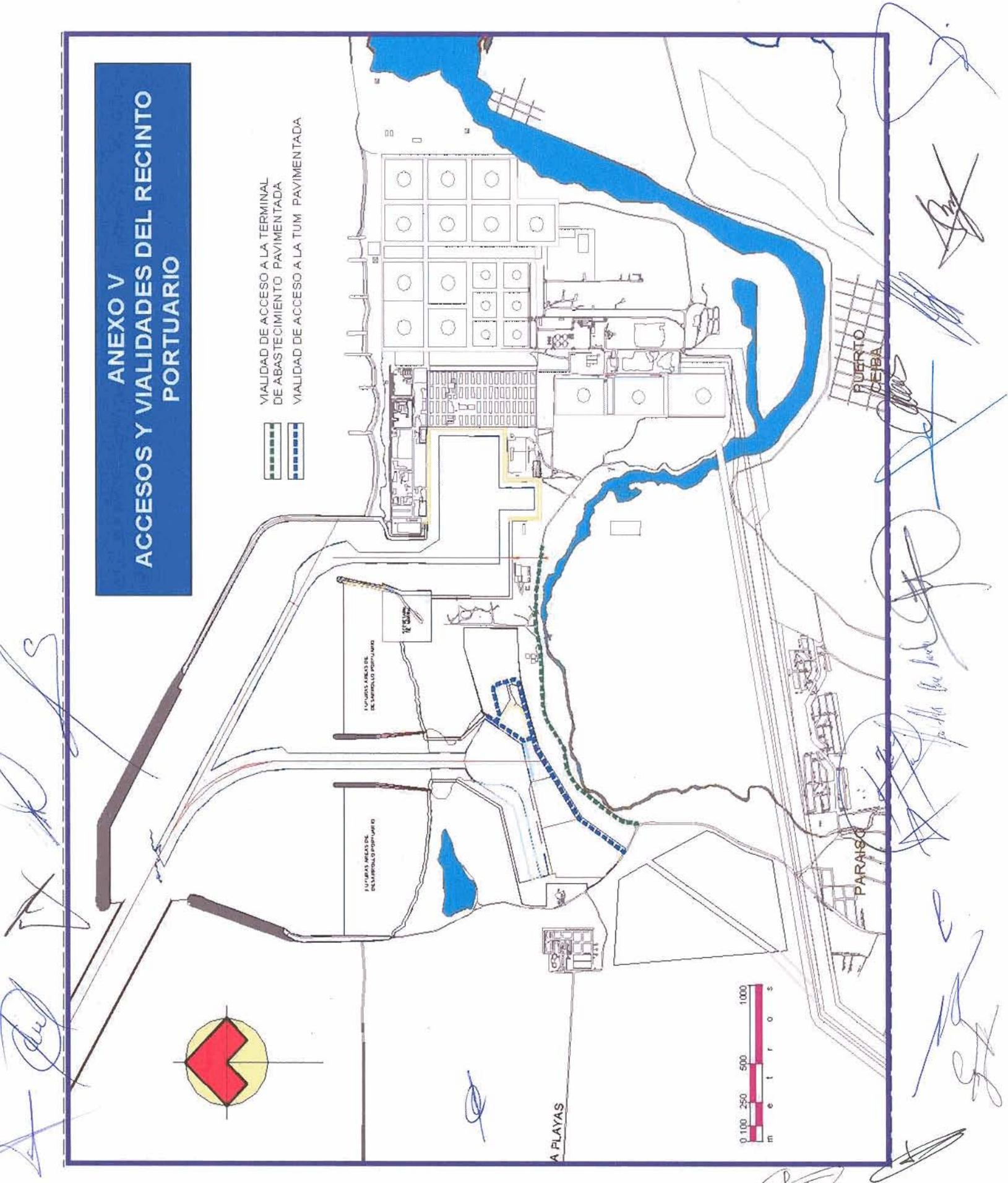
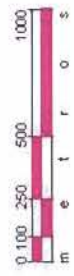
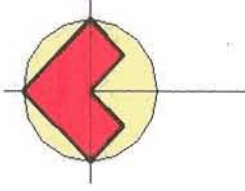
ÁREAS DE  
DESEMPEÑO DE  
SERVICIO PORTUARIO

ÁREAS DE  
DESEMPEÑO DE  
SERVICIO PORTUARIO

PUERTO  
CEIBA

PARAISO

A PLAYAS





## ANEXO VI

### Rutas de Vialidad de Acceso al Puerto

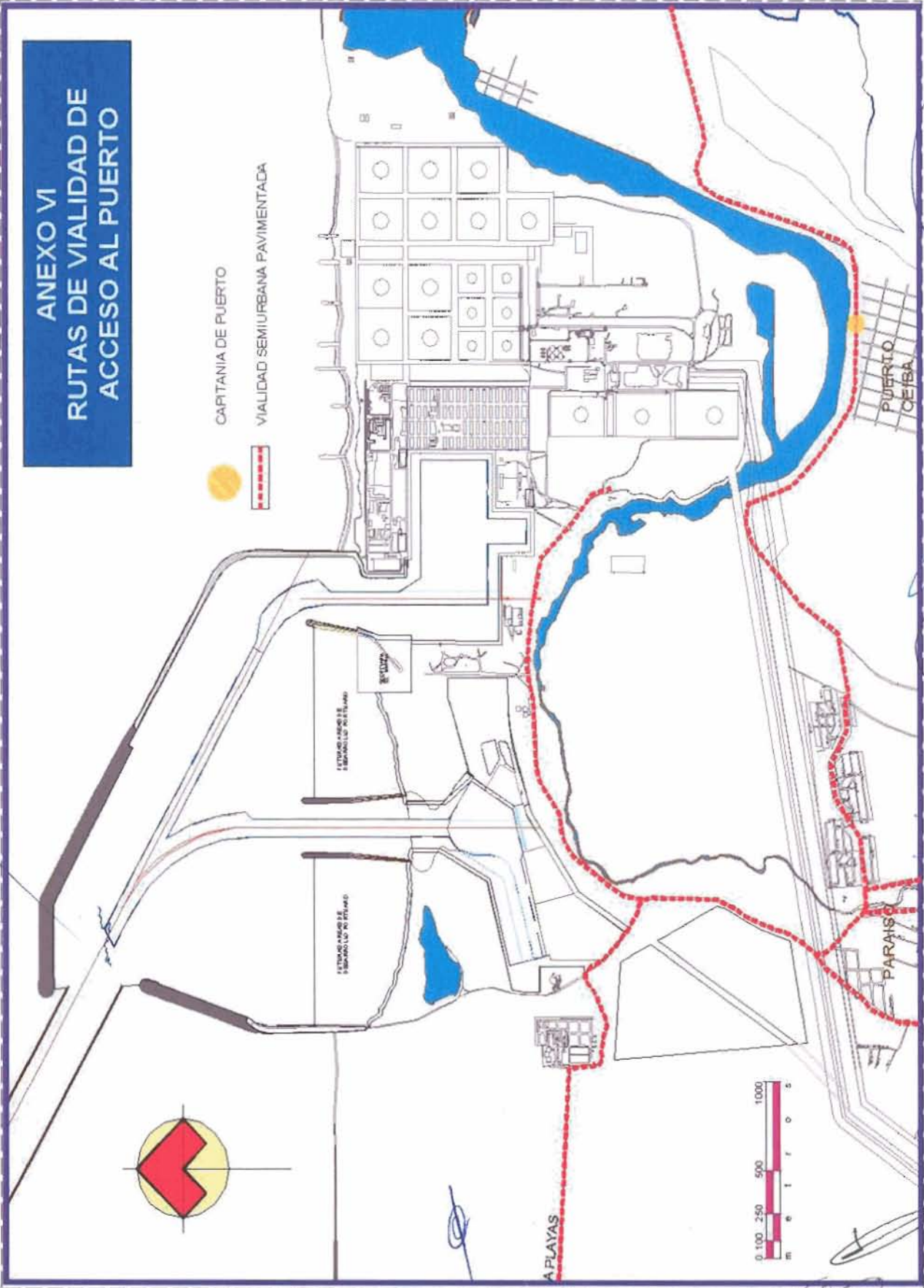
*[Handwritten signatures in blue ink, arranged vertically on the left side of the page.]*

*[Handwritten signature in blue ink, centered on the page.]*

*[Handwritten signatures in blue ink, arranged vertically on the right side of the page.]*

# ANEXO VI RUTAS DE VIALIDAD DE ACCESO AL PUERTO

-  CAPITANIA DE PUERTO
-  VIALIDAD SEMIURBANA PAVIMENTADA



*[Handwritten signatures and notes in blue ink, including a large signature and several smaller ones.]*



## ANEXO VII

### Reglamento Interno del Comité de Operación del Puerto

Handwritten signatures in blue ink are scattered across the page, including several large, stylized signatures on the left and right margins, and smaller ones near the bottom center.



**REGLAMENTO INTERNO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN  
DEL PUERTO DE DOS BOCAS, TABASCO.**

**CAPÍTULO I  
DEL COMITÉ Y SUS FUNCIONES**

**Artículo 1.-** Con fundamento a lo que establecen los artículos 57 y 58 de la Ley, el Comité, fue constituido mediante acuerdo de fecha 9 mayo de 2000, según consta en acta constitutiva que aparece al final del presente Anexo como Apéndice A, es un órgano de asesoría y consulta en materia portuaria, y tiene por objeto emitir recomendaciones relacionadas con:

- I. El funcionamiento, operación y horario del Puerto;
- II. El PMDP y sus modificaciones;
- III. La asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice la Administración;
- IV. La asignación de posiciones de atraque;
- V. Los precios y tarifas;
- VI. Los conflictos entre la Administración, Operadores, Prestadores de Servicios y Usuarios en el Recinto Portuario;
- VII. Las quejas de los Usuarios;
- VIII. La coordinación que debe darse en el Recinto Portuario para su eficiente funcionamiento, y
- IX. Emitir opiniones de las Reglas de Operación del Puerto.

**Artículo 2.-** El Comité, quedará integrado por los siguientes miembros permanentes:

- I. La Administración;
- II. La Capitania;
- III. El Administrador de la Aduana Marítima;
- IV. El representante en el puerto de la Secretaría de Gobernación;
- V. El representante en el puerto de la Secretaría de Marina;
- VI. El representante en el puerto de la Secretaría de Salud;
- VII. El representante en el puerto de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación;
- VIII. El representante en el puerto de la Secretaría de la Defensa Nacional;
- IX. El representante en el puerto del Sindicato Nacional de Pilotos.
- X. El representante en el puerto de los Pilotos Independientes.
- XI. El representante en el puerto de la Asociación de Agentes Navieros;
- XII. El representante en el puerto de la Asociación de Agentes Aduanales;
- XIII. El representante en el puerto de los Prestadores de Servicios;
- XIV. El representante en el puerto de PEMEX;
- XV. El representante en el puerto de los Operadores establecidos;
- XVI. El representante en el puerto de los Usuarios, y
- XVII. El representante en el puerto de Cesionarios del Puerto.

**Artículo 3.-** El Comité será presidido por el Director General de la Administración. Solo podrá asistir el representante en funciones de cada uno de los miembros permanentes. Para esos efectos, la Administración conservará, con base en la información que se le proporcione, un registro con los nombres de los representantes de cada uno de los miembros.

Solamente se admitirán en las sesiones del comité de operación aquellas personas que aparezcan en el registro respectivo. Los representantes permanentes tendrán calidad de miembros propietarios y con excepción de lo establecido en el artículo anterior, designarán a un suplente quien actuará con las mismas atribuciones, cuando asistan a las reuniones del Comité en representación de los miembros propietarios. Para cambiar a los representantes registrados, los integrantes deberán enviar aviso por escrito a la Administración.



**Artículo 4.-** Son funciones del Comité:

- I. Elaborar estudios en materia portuaria y proponer lineamientos que coadyuven al buen funcionamiento, uso, aprovechamiento, operación y explotación de las áreas e instalaciones del Puerto y la adecuada prestación de los servicios, así como sugerir procedimientos de coordinación e información entre autoridades, Operadores, Prestadores de Servicios, y Usuarios para los mismos efectos;
- II. Proponer lineamientos que contribuyan a que la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice la Administración, se ajuste al PMDP y responda a las necesidades operacionales del Puerto en el corto y mediano plazo;
- III. Opinar y sugerir modificaciones al PMDP y a las Reglas de Operación del Puerto;
- IV. Opinar y sugerir modificaciones al dimensionamiento de los buques que ingresen al Recinto Portuario, siempre y cuando la condiciones del Puerto lo permitan;
- V. Realizar estudios y consultas y emitir opinión sobre los precios y tarifas de los servicios portuarios, así como de sus modificaciones;
- VI. Solicitar a los Prestadores de Servicios, información y estadística sobre tráfico marítimo y manejo de carga y proponer medidas de programas de promoción del Puerto, así como de servicios de seguridad y vigilancia y prevención de accidentes;
- VII. Conocer de los conflictos y quejas entre la Administración, Capitanía, Operadores, Usuarios y Prestadores de Servicios y proponer medidas de solución;
- VIII. Proponer los lineamientos relacionados con el programa de adquisición y mantenimiento de maquinaria y equipo de los Prestadores de Servicios;
- IX. Establecer los subcomités y los grupos de trabajo que estimen pertinentes;
- X. Aprobar el nombramiento del Secretario Técnico que proponga el Presidente del Comité; y
- XI. Las demás que le otorguen este ordenamiento y las Leyes y Reglamentos aplicables.

**CAPÍTULO II  
DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ**

**Artículo 5.-** Corresponde al presidente del Comité:

- I. Representar al Comité y presidir las sesiones;
- II. Nombrar a un suplente cuando él no presida las sesiones del Comité.
- III. Nombrar el Secretario Técnico del Comité;
- IV. Convocar por conducto del Secretario Técnico a sesiones ordinarias y extraordinarias;
- V. Dirigir los debates en las sesiones del Comité, someter a votación los asuntos de las sesiones y autorizar las actas de las mismas;
- VI. Turnar a los subcomités los asuntos de la competencia de éstas, por conducto del Secretario Técnico;



- VII. Emitir voto de calidad para el caso de empate en las votaciones excepto cuando sea parte interesada en cuyo caso decidirá el miembro propietario que represente a la autoridad que regule la materia de que se trate, y
- VIII. Las demás que expresamente le asigne el presente Reglamento o el Comité.
- IX. Designar a un suplente en caso de no poder estar presente en las sesiones del Comité.

### CAPÍTULO III DEL SECRETARIO TÉCNICO DEL COMITÉ

**Artículo 6.-** El Comité contará con un Secretario Técnico que tendrá las siguientes funciones:

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

**Artículo 7.-** Para el debido cumplimiento de las funciones encomendadas al Secretario Técnico, éste deberá:

- I. Convocar a los miembros del Comité a petición del Presidente, a las sesiones ordinarias y extraordinarias y elaborar el proyecto del orden del día para cada sesión;
- II. Asistir a las sesiones y fungir como secretario de las mismas, levantando el acta respectiva;
- III. Presentar a la consideración del Presidente, el anteproyecto del programa anual de actividades, así como de las proposiciones específicas relacionadas con éste;
- IV. Someter el acuerdo del Presidente del Comité, el despacho de los asuntos de su competencias y desempeñar las funciones que éste le encomiende;
- V. Informar sobre el cumplimiento de los acuerdos tomados por el Comité;
- VI. Turnar a los subcomités, los asuntos que les hayan sido asignados;
- VII. Registrar los acuerdos del Comité y expedir copias de los documentos del archivo del Comité, cuando se le soliciten y proceda;
- VIII. Coordinar el despacho de los asuntos que correspondan al Secretario Técnico;
- IX. Elaborar un registro o directorio de los miembros que integran el Comité, el cual deberá actualizar en forma periódica, y
- X. Los demás que le otorgue al presidente.



#### CAPITULO IV DE LAS SESIONES

**Artículo 8.-** EL Comité celebrará por lo menos una sesión mensual ordinaria; sin embargo, el administrador portuario podrá convocar a sesiones extraordinarias cuando las circunstancias así lo justifiquen.

**Artículo 9.-** Se considerará que existe quórum cuando asista el Presidente del Comité y la mitad mas uno de sus miembros. En caso de que no pudiese llevarse a cabo la reunión ordinaria por falta de quórum, el Presidente convocará a una sesión extraordinaria en otra fecha, la que se realizará con los miembros que asistan, al igual que las demás sesiones extraordinarias. Las resoluciones en ambos casos serán tomadas por mayoría de votos.

**Artículo 10.-** Las sesiones ordinarias y extraordinarias, se convocarán mediante comunicación que se gire para tal efecto a sus miembros, con tres días hábiles de anticipación a la fecha de la sesión. Las convocatorias contendrán la fecha, lugar y el orden del día para la sesión.

**Artículo 11.-** Cada miembro del comité de operación tendrá derecho a un voto. Todas las votaciones serán económicas, a menos que la mayoría del comité resuelva que sean secretas y por escrito.

**Artículo 12.-** Para todas las resoluciones que se adopten en el seno del Comité deberá fijarse un plazo para su instrumentación y cumplimiento; una vez concluido éste, el Presidente informará al Comité de los resultados obtenidos.

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

#### CAPÍTULO V DE LAS OBLIGACIONES Y FUNCIONES DE LOS MIEMBROS DEL COMITÉ

**Artículo 13.-** Son obligaciones y funciones de los miembros del Comité:

- I. Asistir a las sesiones;
- II. Sugerir al Presidente los asuntos que deberán tratarse en las sesiones ordinarias del Comité;
- III. Intervenir en las discusiones del Comité;
- IV. Emitir su voto respecto a los asuntos tratados en las sesiones;
- V. Designar a petición del Comité el personal capacitado para la integración de los subcomités y grupos de trabajo;
- VI. Proponer al Presidente asuntos específicos para la celebración de sesiones del Comité, y
- VII. Designar a su suplente, en los términos del artículo 3° del presente Reglamento.
- VIII. Proveer información oportuna y veraz sobre sus actividades portuarias, ya sea a instancia propia o a petición del presidente del comité.





- IX. Informar lo relacionado al apartado VIII del presente artículo cuando el presidente lo solicite y deberá entregarse en un plazo máximo de cinco días hábiles de la fecha de la solicitud escrita, salvo que, por su naturaleza o por caso fortuito o fuerza mayor o por su confidencialidad no deba ser proporcionada, o no pueda entregarse dentro de dicho período. La parte responsable deberá informar al presidente de las razones por las cuales no la proporciona.

## CAPÍTULO VI DE LOS SUBCOMITÉS Y GRUPOS DE TRABAJO

**Artículo 14.-** El Comité para la atención de los asuntos de su competencia, podrá crear los subcomités y grupos de trabajo que estime necesarios.

**Artículo 15.-** En el acuerdo del Comité que establezca la creación de los subcomités o grupos de trabajo, deberá señalarse expresamente el o los asuntos en cuyo estudio y solución deberán abocarse, así como de los responsables de su coordinación y los lineamientos para su adecuado funcionamiento.

**Artículo 16.-** Los subcomités y los grupos de trabajo se integrarán con los elementos que se consideren pertinentes para el despacho de los asuntos de su competencia. Se hará del conocimiento del Comité el nombre de sus integrantes y el del coordinador respectivo.

**Artículo 17.-** Los subcomités y los grupos de trabajo deberán presentar al Comité, el programa de actividades respecto de los estudios que se encomienden, así como el informe del avance de los mismos, y en su oportunidad las ponencias y estudios realizados, para su discusión y aprobación.

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

## CAPÍTULO VII DE LA MODIFICACION AL REGLAMENTO INTERNO DEL COMITÉ DE OPERACION

**Artículo 18.-** Para modificar el reglamento interno se requerirá la asistencia de la Administración Portuaria, del Capitán de Puerto y del Administrador de la Aduana y se requerirá al menos la aprobación de dos tercios de los miembros del comité.

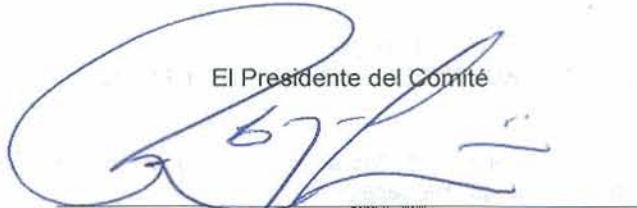


CAPITULO VIII  
DISPOSICIONES GENERALES

**Artículo 19-** Los cargos de los miembros propietarios y suplentes serán de carácter honorario.

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

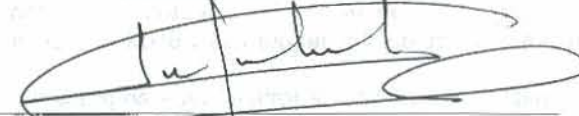
El Presidente del Comité



---

Lic. Roberto de la Garza Licón  
Director General de la Administración

El Secretario Técnico del Comité



---

Ing. Jorge Salas Cuevas  
Gerente de Operaciones de la Administración



## APÉNDICE A

### Acta Constitutiva del Comité de Operación

*[Handwritten signatures in blue ink, arranged vertically on the left side of the page.]*

*[Handwritten signatures and stamps in blue ink, arranged vertically on the right side of the page. One stamp includes the text 'Puerto de los Angeles'.]*



**ACTA CONSTITUTIVA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN  
PARA EL PUERTO DE DOS BOCAS, TABASCO**

EN EL MUNICIPIO DE PARAÍSO ESTADO DE TABASCO, SIENDO LAS DOCE HORAS DEL DIA NUEVE DE MAYO DEL AÑO EN CURSO, EN LA SALA DE JUNTAS DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE DOS BOCAS S.A. DE C.V., CITA EN BLVD. MANUEL ROMERO ZURITA NO. 57 COL. QUINTÍN ARAUZ, SE LLEVO A CABO LA REUNION DE INSTALACIÓN DEL COMITÉ DE OPERACIÓN, PRESIDIDA POR EL C.P. RAUL DIAZ OSUNA, DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE DOS BOCAS, S.A. DE C.V., LO ANTERIOR CON EL OBJETO DE ESTABLECER UN ORGANO PARA LA ASESORIA Y CONSULTA EN MATERIA PORTUARIA Y CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO EN LOS ARTICULOS 57 Y 58 DE LA LEY DE PUERTOS; 41, 42 43 Y 44 DEL REGLAMENTO DE LA CITADA LEY Y CONDICION DECIMO SÉPTIMA, SEGUNDO PARRAFO DEL TITULO DE CONCESIÓN, OTORGADO POR EL GOBIERNO FEDERAL A ESTA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE DOS BOCAS, S.A. DE C.V.

CABE CITAR QUE MEDIANTE ESCRITO S/N DE FECHA 3 DE MAYO DEL 2000, SE INVITO A LOS REPRESENTANTES DE LAS DEPENDENCIAS Y/O ORGANISMOS, CAPITAN DE PUERTO DE DOS BOCAS, REPRESENTANTE DE PEMEX EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN, ASI COMO CUERPO DE PILOTOS DELEGACIÓN DOS BOCAS, PRESTADORES DE SERVICIOS PORTUARIOS, REPRESENTANTES DE LAS AUTORIDADES ADUANERAS, DE MIGRACIÓN, DE SANIDAD, ASI COMO AGENTES CONSIGNATARIOS, PARA CONVOCARLOS A FORMAR PARTE DEL COMITÉ DE OPERACIÓN.



La reunión fue moderada por el C.P. Raúl Díaz Osuna, Director General de Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V., e inicio con lo siguiente:

ORDEN DEL DIA

- I. LISTA DE ASISTENCIA
- II. INSTALACION DEL COMITE DE OPERACIÓN
- III. PRESENTACIÓN DE AUTORIDADES, FUNCIONARIOS E INTEGRANTES DEL COMITÉ DE OPERACION
- IV. NOMBRAMIENTO DEL PRESIDENTE Y SECRETARIO TÉCNICO DEL COMITÉ DE OPERACION
- V. INTERVENCIÓN DEL C.P. RAUL DIAZ OSUNA, DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DOS BOCAS, S.A. DE C.V., A FIN DE DAR A CONOCER EL OBJETIVO, FUNDAMENTO Y ATRIBUCIONES DEL COMITÉ DE OPERACIÓN, ASI COMO LOS OBJETIVOS DE LA API DE DOS BOCAS Y LAS REGLAS DE OPERACION DEL PUERTO.
- VI. INTERVENCIÓN DEL ING. JAVIER GARCIA JURADO, GERENTE DE OPERACIONES DE API DOS BOCAS, A FIN DE DAR A CONOCER EL REGLAMENTO INTERIOR DEL COMITÉ DE OPERACIÓN.
- VII. INTERVENCIÓN DEL CAP. HERIBERTO SANTOS SALINAS, CAPITAN DE PUERTO DE DOS BOCAS.
- VIII. CONVOCATORIA PARA LA PROXIMA REUNION

Dado a conocer el orden del día, se procedió al desahogo del mismo.

- I. Instalación del Comité de Operación del Puerto de Dos Bocas. El C.P. Raúl Díaz Osuna Director General de Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V., se refirió a la invitación emitida por este y, en nombre de la empresa y del suyo propio dio la bienvenida a los asistentes e invitados a la reunión del Comité de Operación y lo declaró legalmente instalado.



II. Presentación de cada una de las autoridades, funcionarios e integrantes del Comité de Operación. El C.P. Raúl Díaz Osuna, solicitó a cada uno de los funcionarios y representantes del Comité de Operación que asistieron, se presentaran personalmente dando a conocer su representatividad.

III. El C.P. Raúl Díaz Osuna, dio a conocer que los nombramientos de Presidente y Secretario Técnico del Comité de Operación, recaen en el Director General de la Administración Portuaria, que en este caso es él mismo, y en el Ing. Javier García Jurado, Gerente de Operaciones de API DOS BOCAS, respectivamente.

IV. Intervención del C.P. Raúl Díaz Osuna, en su calidad de Presidente del Comité de Operación, manifestó que el objeto del Comité de Operación es el que se emitan recomendaciones relacionadas con el funcionamiento, operación y horario del puerto; el programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios que realice el administrador portuario; la asignación de posiciones de atraque; los precios y tarifas; los conflictos entre la administración y los usuarios y los prestadores de servicios en el puerto; las quejas de los usuarios y la coordinación que debe darse en el puerto para su eficiente funcionamiento. Asimismo manifestó que el fundamento legal para la constitución del Comité de Operación son los artículos 57 y 58 de la Ley de Puertos, y 41, 42, 43 y 44 del Reglamento de la citada Ley. Asimismo, en su intervención dio a conocer los antecedentes, objetivos y obligaciones de API DOS BOCAS, así como las Reglas de Operación del Puerto.

V. Intervención del Ing. Javier García Jurado y Secretario Técnico del Comité de Operación. Dio la bienvenida e inició la lectura al Proyecto del Reglamento del Comité de Operación, el cual consta de 17 artículos, documento que refirió se haría llegar a los asistentes del Comité de Operación.

**RECOMENDACIÓN CO-I-1 (9-V-00).** El Comité de Operación aprobó el Reglamento Interior que registró su organización.

VI. Intervención del Cap. Heriberto Santos Salinas, Capitán del Puerto de Dos Bocas.- Dio la bienvenida y agradeció el interés de las autoridades, funcionarios e integrantes del Comité.




## Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.

VII. Convocatoria para la próxima reunión. Se convoco a una próxima reunión del Comité para los primeros días del mes de junio del año en curso.

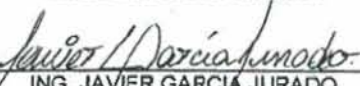
NO HABIENDO OTRO ASUNTO QUE TRATAR Y SIENDO LAS CATORCE TREINTA HORAS DEL DIA DE SU INICIO, SE CLAUSURA LA REUNION, AGRADECIENDO LA ASISTENCIA DE LOS INTEGRANTES DEL COMITÉ DE OPERACIÓN E INVITADOS.

LA PRESENTE ACTA SE FIRMA AL CALCE Y AL MARGEN POR QUIENES INTEGRAN EL COMITÉ DE OPERACIÓN PARA EL PUERTO DE DOS BOCAS.

EL PRESIDENTE

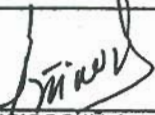

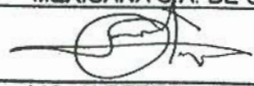
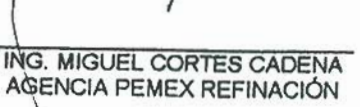

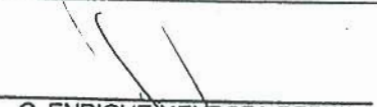



  
C.P. JOSÉ RAUL DÍAZ OSUNA  
DIRECTOR GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN  
PORTUARIA INTEGRAL DE DOS BOCAS, S.A. DE C.V.

EL SECRETARIO TÉCNICO

  
ING. JAVIER GARCÍA JURADO  
GTE. DE OPERACIONES API DOS BOCAS

 CAP. HERIBERTO SANTOS SALINAS CAPITAN DE PUERTO EN DOS BOCAS	 DR. ALBERTO GARCÍ CRÉSP ADMINISTRADOR DE ADUANAS EN PARAÍSO, TAB.
 DR. ALEXIS GASTRE OROPEZA DELEGADO REGIONAL DE SANIDAD INTERNACIONAL	 C. FRANCISCO MARTÍNEZ NUÑEZ DELEGADO REGIONAL DE SERVICIOS MIGRATORIOS
 ING. CARLOS DURAN CHAN REPRESENTANTE DE PEMEX EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN	 CAP. OTTO STILES SANDOVAL PILOTO DE PUERTO



 CAP. FRANCISCO INIGUEZ GONZALEZ LOGÍSTICA MARÍTIMA MEXICANA S.A. DE C.V.	 ING. ARTURO RAZO CENTRO COMERCIAL PLAZA PARAISO
 LIC. ALBERTO SANTOS GERENTE GENERAL DE MANIOBRAS Y GRUAS, S.A. DE C.V.	 ING. MIGUEL CORTES CADENA AGENCIA PEMEX REFINACIÓN
 MIGUEL ESPINOSA DE LA ROSA AGENCIA CANEGA	 C. ENRIQUE MENDOZA PEREZ PROVIBUQUES
 C. DANIEL DE LA CRUZ GARDUZA TOMAS RUIZ	 C. GERMAN DIAZ VICENTE AGENCIA DIVCO
 C. SERGIO MENDEZ AGUIRRE ERNESTO VARGAS OROZCO	





## APÉNDICE B

### Acuerdo del Comité de Operación mediante el cual se aprueban las Reglas de Operación



Acta del Comité de Operaciones del Puerto de Dos Bocas. Tab.  
Reunión Noviembre 2008

**ACTA DEL COMITÉ DE OPERACIONES**

En la ciudad de Paraiso, Tabasco, siendo las 12:30 horas del día viernes 28 de Noviembre de 2008, se reunieron en la sala de juntas de la Administración Portuaria Integral de Dos Bocas S.A. de C.V., representantes de las Agencias Consignatarias, Navieras, Prestadores de Servicios Portuarios, Autoridades de Migración, Sanidad, y de Capitanía de Puerto así como personal de PEMEX Exploración y Producción, Pilotos de Puerto y personal de la Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, para llevar a cabo la Reunión del Comité de Operación y de Protección Civil para el puerto de Dos Bocas, correspondiente al mes de Noviembre de acuerdo con la convocatoria remitida previamente a los integrantes del Comité e invitados de conformidad con el siguiente:

**Orden del día**

- Verificación del quórum
- Aceptación del orden del día
- Aprobación del acta de la reunión del mes de Octubre
- Información del Movimiento Portuario correspondiente al mes de Octubre.
- Asuntos Generales.

**Lista de asistencia e instalación de la Sesión**

Conforme llegan los integrantes del Comité al lugar donde se llevará a cabo la Reunión se van registrando en la lista de asistencia.

**1. Verificación de quórum.**

Estando presentes la gran mayoría de los integrantes del Comité se confirma la existencia de quórum.

**2. Aceptación del Orden del Día**

El Lic. Roberto De la Garza Licón, Presidente del Comité de Operación del Puerto da la bienvenida a los integrantes del Comité y por unanimidad se aprobó el Orden del Día consignada en la convocatoria.

**3. Aprobación del Acta de la sesión anterior**

Igualmente se pregunta si se tiene algún comentario sobre el acta de la Reunión Ordinaria del mes de Octubre que fue enviada con anterioridad, al no haber comentario alguno se dio por aprobada.

**4. Información relativa a las operaciones y arribos en el recinto Portuario.**

En la Terminal de Usos Múltiples (TUM) se recibieron 36 embarcaciones de las cuales 16 operaron carga superando por mas del doble al año pasado, las embarcaciones que operaron carga manejaron un total de mil 304 toneladas en este periodo.

En la Terminal de Abastecimiento arribaron 381 embarcaciones, superior al año anterior y lo programado; estas embarcaciones manejaron un total de 115 mil 269 toneladas, cifra inferior al año anterior y programado.

RECIBI  
Santibon Pérez

Quintero

Página 1 de 6



Acta del Comité de Operaciones del Puerto de Dos Bocas, Tab.  
Reunión Noviembre 2008

Respecto al área de monoboyas, se recibieron 12 buques – tanque superior al año anterior y poco inferior lo programado. En este periodo se exportaron un total de 6,135, 346 barriles de crudo.

Tocante al movimiento de embarcaciones por Agencias, en el área de monoboyas 6 arribos operó Tomas Ruiz, 1 Ernesto Vargas, Representaciones Marítimas 3, y Náutica Marina un buque – tanque; en la Terminal de Abastecimiento, Marinsa de México 334 arribos, Marinos del Carmen, Náutica Marina, TMM Agencias, entre otras; y en la Terminal de Usos Múltiples, Náutica Marina 17 embarcaciones, Canega y Neptuno, entre otras.

Referente a la Ocupación de Muelles, la TUM presentó un 100% de ocupación, la Terminal de Abastecimiento un 80% y las Monoboyas un 37%. En lo que respecta al rendimiento en el manejo de la carga general, durante el mes de octubre se operaron 37 toneladas por hora buque – operación. (THBO)

**5. Asuntos Generales**

**a. APROBACIÓN DE LAS MODIFICACIONES DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO**

Se envió vía correo electrónico las modificaciones a las Reglas de Operación que hizo llegar la Dirección General de Puertos, principalmente de forma y de algunas reglas que eran muy similares a otras.

Cap. Alt. Francisco Javier Elizalde Olguín Piloto de Puerto.- Comenta a cerca de la velocidad con la que entran los barcos, estipular en las Reglas 6 nudos, así como reglamentar los movimientos que se realizan dentro de la Terminal de Abastecimiento, ya que en ocasiones Logística de PEMEX mueve embarcaciones de un muelle a otro sin verificar que no se esté llevando a cabo algún otro movimiento dentro de la misma Terminal. También comenta que en las Reglas se estipula que si los movimientos son de más de una eslora se debe realizar con Piloto a bordo.

No habiendo otro comentario **SE APRUEBAN LAS MODIFICACIONES A LAS REGLAS DE OPERACIÓN PARA EL PUERTO DE DOS BOCAS, TAB.**

**b. PROPUESTA PARA INCREMENTAR EL DIMENSIONAMIENTO PORTUARIO DE LA TUM.**

Se proyectó a los participantes de la Sesión la batimetría de la dársena de ciaboga como del canal de navegación de la TUM.

En el canal de acceso se hizo una bocana para el ingreso de embarcaciones mayores a 180m de eslora y el diámetro de la dársena de ciaboga se incremento a 380m. Así mismo se incremento la profundidad en el canal de navegación a 11.5m y en la dársena a 11.2m. Lo anterior como resultado del estudio de maniobrabilidad que se llevó a cabo en RTM STAR CENTER de la ciudad de Miami, Florida, EUA, para la recepción de buques con una eslora de 300m. Toda vez que se terminen los trabajos de dragado, se hará llegar una impresión de la batimetría a la Capitanía de Puerto como a los Pilotos de Puerto.

El Capitán de Puerto comenta acerca de la frecuencia con que la ARI realiza las batimetrías del Puerto y sugiere que se realicen antes y al finalizar la temporada de Nortes.



## Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.

Acta del Comité de Operaciones del Puerto de Dos Bocas, Tab.  
Reunión Noviembre 2008

Así mismo se solicita a los Pilotos su opinión y sugerencia para la señalización con boyas en la boca de entrada a la TUM.

El Presidente del Comité pregunta si alguien tiene otro comentario y se somete a aprobación el siguiente dimensionamiento para la TUM:

Buques de 300m de eslora
32 pies de calado (9.75m)
35m de manga en buques de carga
36m de manga en cruceros

Se procedió a la votación en la que todos los presentes estuvieron de acuerdo, por lo que:  
**SE APRUEBA EL DIMENSIONAMIENTO PORTUARIO PARA LA TERMINAL DE USOS MÚLTIPLES DEL RECINTO PORTUARIO DE DOS BOCAS, TABASCO.**

c. **OPINIÓN SOBRE LA APERTURA DEL NÚMERO DE PRESTADORES DE SERVICIOS PORTUARIOS EN EL PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO.**

Constantemente se tiene la queja de que existen Prestadores de Servicios Portuarios (PSP) que entran a la Terminal de Abastecimiento a dar sus servicios sin tener el contrato respectivo con la API. Así mismo el número de PSP aprobado en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario ha quedado rebasado por lo que no es posible regularizar a dichos PSP. Por el interés que este asunto ha suscitado es necesario abrir el número de PSP ya que el Título de Concesión dice que todos podrán entrar libremente y queremos que quede igual como estábamos al principio que el mismo mercado sea el que regule esta parte. Se somete a su opinión que se deje libre acceso a todos los PSP siempre y cuando celebren un contrato con la API, la Ley así lo requiere "Recabar la opinión de los Prestadores de Servicios."

Representante de Sociedad Cooperativa Dos Bocas, comentó acerca de la cantidad de servicios que proporciona, son tres los maniobristas del Puerto, en estos momentos no hay mucho movimiento, cuando el trabajo los rebase sería natural que se le diera entrada a mas prestadores.

El Presidente comenta que cuando se elaboró el Programa Maestro de Desarrollo se determinó un número de PSP previendo a 5 años, el cual ya quedó rebasado, uno de ellos fue el de las maniobras que no se permitiría la entrada de mas maniobristas en tanto no se rebasaran las 30 mil toneladas en carga general en la TUM.

Con la apertura del número de PSP se tiene la posibilidad de regularizar a todos aquellos que ingresan a la Terminal de Abastecimiento de manera irregular y así todos competir en las mismas condiciones.

El Representante de Plaza Paraiso comenta acerca de la Verificación Sanitaria del Lugar de Origen de los Alimentos no le queda claro cual es ese documento y ante quién se debe tramitar.

Sanidad Internacional comenta que ese documento lo deben tener todos los establecimientos. Existe un departamento que se llama Control Contra Riesgos Sanitarios, que es quien verifica todos los alimentos y realiza pruebas de laboratorio en la



# Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.

Acta del Comité de Operaciones del Puerto de Dos Bocas, Tab.  
Reunión Noviembre 2006

ciudad de Villahermosa para comprobar que no exista contaminación y ante este departamento de la Secretaría de Salud se debe de tramitar la verificación.

Representante de Fumigaciones América comenta que si todos los PSP que se adhieran al padrón van a estar en las mismas condiciones de los actuales, él está de acuerdo por que así habría una competencia leal y justa pero que si sigue como actualmente se está llevando a cabo dentro de la Terminal de Abastecimiento les afectaría en gran proporción. Así mismo comenta que está de acuerdo solo si el representante de la Secretaría de Salud, daba parcialidad en lo que respecta a las certificaciones ya que el hasta el momento sigue dando certificados a empresas de fumigaciones que no están en el padrón.

El Presidente comenta que la finalidad principal de la apertura al número de PSP es precisamente terminar con la competencia desleal que todos los PSP del Puerto estén en las mismas condiciones, pagando contraprestación, fianzas, Plan de respuestas a emergencias, etc.

Todo esto es resultado de la situación que se ha tenido desde hace tiempo en la Terminal de Abastecimiento siempre hemos tratado con personal de PEMEX, de alguna forma vamos a hacerlo bien. En una ocasión en una reunión de este Comité del año 2007 ustedes vieron la demostración del nuevo procedimiento para el ingreso a esta Terminal y todo ha quedado en el olvido, muchos de los que aquí estamos somos servidores públicos entonces Ustedes tienen la garantía de que si esto sigue así pueden denunciar a los servidores Públicos encargados. Ustedes tienen el derecho de hacerlo porque hay una Ley, en toda parte hay buzones que van directamente al Órgano Interno de Control.

El Representante de Multiservicios en Comercio Exterior comenta ¿puedo solicitar cualquier Piloto? El Capitán de Puerto responde que Sí. El roll existe sólo como garantía para la Capitanía de que alguien está disponible para prestar el servicio.

Lic. Carlos Narváez, Jefe de Operaciones de Aduana comenta a las agencias consignatarias, que se les esta dando la facilidad de que después de las 5 de la tarde en días hábiles o en fines de semana presenten el aviso a la policía fiscal y al día siguiente hábil presenten ante al Administración los avisos, algunas agencias no lo están haciendo para que se pongan al corriente. El día de mañana no queremos que se emita una queja de que se les está negando el servicio después de las 5 o en fin de semana. Esto aplicará a partir del 1° de diciembre por lo que se les exhorta a que hoy antes de las 5 nos presenten esa documentación pendiente.

El Presidente comenta a las agencias que aprovechen estas facilidades que está dando la Aduana, para que no pierdan esta oportunidad porque entonces si nos metemos en problemas todos, las agencias, los buques, el Puerto, PSP, etc., pidió que no desperdiciaran esta buena oportunidad y una buena acción del Administrador de Aduanas.

El Capitán de Puerto habló de implementar un Plan de Manejo de Cargas Peligrosas para un futuro y prepararnos con tiempo y dar seguimiento a este tipo de cargas. Así mismo se tocó el tema de las Barreras para la Contención de Derrames, algo que se tiene que implementar en la TUM.

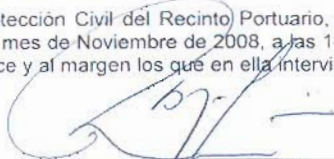
No habiendo otro asunto que tratar en nombre de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Presidente del Comité agradeció la presencia de todos los asistentes a la Reunión del Comité de Operación para el Puerto de Dos Bocas y de la Unidad Interna de

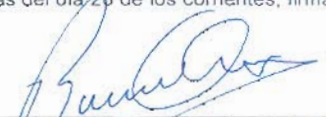


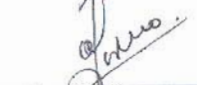
# Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.


Acta del Comité de Operaciones del Puerto de Dos Bocas, Tab.  
Reunión Noviembre 2008


Protección Civil del Recinto Portuario, dándose por concluida la sesión correspondiente del mes de Noviembre de 2008, a las 14:30 horas del día 26 de los corrientes, firmando al calce y al margen los que en ella intervinieron.


  
Lic. Roberto De la Garza Licón  
Presidente del Comité de Operación


  
Lic. Raúl Octavio Vizcaino Galindo  
Secretario Técnico del Comité de Operación

  
Ing. Oscar Ozorno Morales  
Ingeniería API Dos Bocas


  
Cap. Alt. Jorge Rojano Rodríguez  
Capitán de Puerto en Dos Bocas


  
Lic. Karim Rogelio Gómez Martínez  
Administrador de Aduanas Dos Bocas

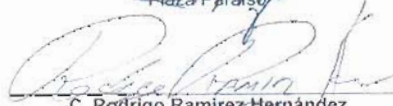
  
Dr. Alexis Gastre Oropeza  
Sanidad Internacional

  
C. Marcos Antonio García Ortiz  
Soc. Coop. de Dos Bocas S.A de C.V.

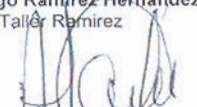
  
C. Jorge Hernández Zapata  
Maquinaria Intercontinental


  
C. Eleuterio Feria Pérez  
Plaza Paraiso


  
C. José De la Cruz Romero  
Taller El Delfin


  
C. Rodrigo Ramírez Hernández  
Taller Ramírez

  
C. José Juan Mendoza Rodríguez  
Extintores América

  
C. William Alamilla Cancio  
Vortex Comercializadora S.A de C.V.

  
C. Francisco Apech Suárez  
Abastecedora del Carmen

  
C. Luis Enrique Ramón  
Ecomarine S.A de C.V.

  
C. José Rodolfo Achach Guerra  
MESSISSA



# Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.

Acta del Comité de Operaciones del Puerto de Dos Bocas, Tab.  
Reunión Noviembre 2008


  
C. Pedro Gerardo Reyna Arreola  
Soluciones Industriales del Sur

  
C. Judith Estefania Vásquez  
Maya Marítima


Ing. Alejandro Sanchez Díaz  
Procesa Electrónica S.A de C.V.

  
C. Hilario Pazos Tellez  
Logística Marítima Mexicana


C. Jose Alberto Lara Reyes  
COSUGO, S.A de C.V.

  
C. Germán Domínguez Angulo  
Escudero Industrial S.A de C.V.

  
Cap. Alt. Francisco Vásquez Gutiérrez  
Sindicato Nat. de Pilotos Del. Dos Bocas


  
Cap. Alt. Francisco Javier Elizalde Olguin  
Piloto de Puerto

C. Ana Rojano Monroy  
Marinsa de México S.A de C.V.


  
Cap. Alt. Miguel Alcudia Winzig  
OPIP PEMEX


C. Germán Díaz Vicente  
Sergio Octavio Díaz Vicente

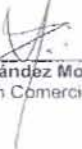
  
C. Ana Romero Carrasco  
Neptuno S.A de C.V.

  
C. Aleyda Arenas Cruz  
Marróns del Carmen S.A de C.V.

  
C. Lazaro Flores Rodriguez  
Náutica Marina S.A de C.V.

  
C. Natividad Aguilar González  
Marítima Internacional

  
C. Leonel Hernández Macías  
Offshore Solutions México S.A de C.V.

  
C. Gabriel Hernández Monterrubio  
Multiservicios en Comercio Exterior

Página 6 de 6



## ANEXO VIII

### Reglas de Operación para la Prestación del Servicio de Pilotaje en el Puerto de Dos Bocas, Tabasco.





REGLAS DE OPERACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE PILOTAJE EN EL  
PUERTO DE DOS BOCAS, TABASCO.

CAPITULO I

Disposiciones Generales

OBJETO

**Regla 1.-** Las presentes reglas tienen por objeto regular la prestación del Servicio de Pilotaje en el puerto de Dos Bocas, Tabasco y establecer las medidas específicas para garantizar el equilibrio ecológico, vidas humanas, la seguridad de los buques y de las instalaciones portuarias, durante las maniobras de entrada, conducción en los canales de navegación, ciabogas, salida, fondeo, enmiendas, atraque o desatraque en los muelles del puerto.

**Regla 2.-** Para los efectos de estas reglas, se entenderá por:

I. **Secretaría:** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

II. **Puerto:** El lugar de la costa del Golfo de México ubicado en las costas del municipio de Paraíso, en el Estado de Tabasco en la Región Centro Norte en coordenadas 18° 20' Latitud Norte y 93° 11' Longitud Oeste y habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario, zona de desarrollo, accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento, con servicios, terminales e instalaciones para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra o cualquier otro medio de transporte.

III. **Capitanía de Puerto:** La autoridad marítima designada con ese carácter en el Puerto de Dos Bocas, Tabasco, por designación de la Secretaría, encargada de ejercer la autoridad marítima con todas y cada una de las facultades y atribuciones que le confieren las diferentes disposiciones legales y normativas aplicables, entre las que se encuentran las de autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones; vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad.

IV. **API:** La Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V., es la titular de la concesión para la administración portuaria en el puerto de Dos Bocas, Tabasco, correspondiéndole la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios del puerto, que entre otras, tiene dentro de sus atribuciones y facultades la de prestar servicios portuarios y conexos por sí, o a través de terceros.

V. **Servicios Portuarios:** Son aquellos que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte.

VI. **Pilotaje:** Es el servicio público marítimo – portuario, que consiste en conducir una embarcación y efectuar maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque, similares o conexos, de acuerdo con las condiciones físicas, meteorológicas y topo hidrográficas del puerto, con el propósito de garantizar y preservar el equilibrio ecológico, vidas humanas, la seguridad de la embarcación e instalaciones portuarias, a través de la utilización de pilotos de puerto y que inicia desde el momento en que el piloto de puerto se presenta al puente de mando de la embarcación y concluye cuando lo deja.



**VII. Certificado de Competencia:** El documento expedido por la Secretaría, mediante el cual se acredita la capacidad para prestar el servicio de pilotaje en el Puerto de Dos Bocas, Tabasco.

**VIII. Piloto de Puerto:** La persona física de nacionalidad mexicana por nacimiento que no adquiera otra nacionalidad, en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles y políticos, que cuente con el título profesional de Capitán de Altura por una escuela náutica acreditada ante la Secretaría y con Certificado de Competencia o nombramiento para el puerto, expedido por la propia Secretaría y que haya celebrado el contrato respectivo con la API para prestar el servicio marítimo - portuario de pilotaje en el Puerto de Dos Bocas, Tabasco, con el propósito de prestar el servicio público marítimo - portuario de pilotaje.

**IX. Embarcación:** Toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables.

- a) **Buque o embarcación mayor, o artefacto naval mayor:** todo aquel de quinientas Unidades de Arqueo Bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar, y
- b) **Buque o embarcación menor o artefacto naval menor:** todo aquel de menos de quinientas Unidades de Arqueo Bruto, o menos de quince metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueo.

**X. Navegación:** Es la actividad que realiza una embarcación para trasladarse por agua de un punto a otro, con rumbo y fines determinados.

**XI. Ley:** Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

**XII. Reglamento:** Reglamento para la Operación del Servicio de Pilotaje.

## CAPÍTULO II.

### DEL SERVICIO DE PILOTAJE

**Regla 3.-** El Servicio de Pilotaje se prestará en el puerto observando las disposiciones contenidas en los Tratados Internacionales en que los Estados Unidos Mexicanos sean parte, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el Reglamento para la Operación del Servicio de Pilotaje, en estas reglas y en las de operación del puerto, así como en las demás disposiciones normativas y técnicas que resulten aplicables o regulen dicho servicio.

**Regla 4.-** El servicio de pilotaje será obligatorio en el Puerto para todas las embarcaciones de porte igual o mayor a quinientas Unidades de Arqueo Bruto, así como para aquellas que transporten combustibles, sustancias o materiales peligrosos, pudiendo solicitar su prestación, aquellas embarcaciones que conforme a lo anterior, no se encuentren obligadas a su utilización.

La Capitanía de Puerto, por razones de seguridad portuaria y como una medida de protección al ambiente, podrá determinar en cualquier tiempo para embarcaciones menores, el uso obligatorio del servicio de pilotaje.

La autoridad marítima podrá exceptuar, cuando las condiciones del Puerto lo permitan, la obligación de utilizar el servicio pilotaje a las embarcaciones bajo el mando de un mismo capitán, que acredite capacidad mediante la experiencia de maniobras en el Puerto y que se dedique a:

- I. La realización de trabajos de construcción de infraestructura portuaria y dragado, en el mismo Puerto, durante el periodo en que ejecuten los trabajos; y



II. La navegación interior y de cabotaje, cuando se realice de manera regular en el mismo Puerto, y no transporte petróleo o sus derivados o mercancías peligrosas.

**Regla 5.-** El servicio de pilotaje se prestará en forma continua durante todo el año, las veinticuatro horas del día, y no se prestará en los casos siguientes:

- I. En los supuestos que así se determine en las Reglas de Operación del Puerto;
- II. Por determinación del Capitán de Puerto;
- III. Cuando las condiciones meteorológicas lo impidan;
- IV. Cuando las dimensiones de las embarcaciones excedan lo permitido conforme a las limitantes del Puerto; excepto previo acuerdo entre Agente Consignatario o Armador, Piloto de puerto, Autoridades y la Administración, observando todas las medidas de seguridad durante la maniobra especial.
- V. Cuando sea obligatorio el uso de remolcadores y éstos no se proporcionen o los disponibles no cuenten con la potencia suficiente de acuerdo con las Reglas de Operación del Puerto;
- VI. Cuando la embarcación se encuentre sobrecargada o las condiciones portuarias afecten la seguridad de la misma.

**Regla 6.-** Cuando el servicio de pilotaje en el puerto se solicite por el naviero, su representante o por el Capitán de la embarcación ante la Capitanía de Puerto, deberá hacerse mediante los formatos establecidos por la misma, que estarán a disposición de los interesados, en los que se precisará la fecha y hora, piloto a prestar el servicio y maniobras a efectuarse.

En caso de que no se especifique el nombre del Piloto en los formatos antes mencionados, la Capitanía de Puerto designará el piloto que prestará el servicio.

**Regla 7.-** La Capitanía de Puerto en las autorizaciones correspondientes, determinará la hora de la maniobra acorde a las Reglas de Operación de Puerto y la programación del día, considerando las condiciones de la embarcación, marea, vientos o cualquier otra circunstancia que pudieran incidir en la misma.

La Capitanía de Puerto comunicará de forma inmediata a la oficina del piloto designado, las autorizaciones que otorgue para la prestación del servicio, independientemente de que el interesado lo realice, cuando menos con tres horas de anticipación a la maniobra, debiendo el primero de los citados remitir a la API copia de la autorización mencionada.

Se consideran servicios diurnos los comprendidos de las 08:00 a 20:00 horas, nocturnos de las 20:01 a las 07:59 horas, para su prestación, las autorizaciones otorgadas deben entregarse con tres horas de anticipación de la maniobra, a excepción de los que se programen entre las 23:00 y las 8:00 horas, que deben ser entregadas antes de las 20:00 horas.

Los Pilotos no serán responsables por las demoras de las embarcaciones cuyos agentes no cumplan con la presente disposición.

Los documentos a que se refiere esta disposición no presentarán borraduras, tachaduras o enmendaduras, de contenerlas se considerarán nulos y no surtirán efecto alguno; los daños causados por esta circunstancia serán a cargo del responsable de las mismas.

**Regla 8.-** No se ejecutará ninguna maniobra sin la presentación de la solicitud del servicio de pilotaje que haya sido debidamente autorizada por la Capitanía de Puerto, excepto aquellas



necesarias para salvaguardar el equilibrio ecológico, vidas humanas, la seguridad de la embarcación y de las instalaciones portuarias y que sea evidente por su magnitud realizarla a la brevedad, debiendo el naviero dentro de las 24 horas siguientes justificar su realización ante la Capitanía de Puerto.

**Regla 9.-** La cancelación de servicios debe ser formulada por escrito ante la Capitanía de Puerto y por el interesado a la oficina de pilotos con tres horas de anticipación al momento fijado para la maniobra, en caso contrario, se considerará falsa maniobra efectuada.

**Regla 10.-** Las embarcaciones que se aproximan al puerto deberán confirmar su hora de arribo al Centro de Control de Tráfico Marítimo del puerto, cuando menos con dos horas de anticipación por radiocomunicación de alta frecuencia o por cualquier otro medio idóneo autorizada por las leyes o sus reglamentos.

**Regla 11.-** Los propietarios, naviero o empresa naviera, agentes navieros, armador o empresa armadora y operadores, según corresponda, proporcionarán los medios y elementos necesarios para la transferencia de los pilotos y para el desempeño de sus funciones, tales como remolcadores, lanchas motorizadas, personal y otros, siendo de su responsabilidad la puntual presentación de ellos.

Los propietarios, naviero o empresa naviera, agentes navieros armador o empresa armadora y operadores, según corresponda serán también responsables de la movilización del piloto entre la sede de la Capitanía de Puerto y el lugar de embarco.

**Regla 12.-** Antes de iniciarse la prestación del servicio de pilotaje, toda embarcación deberá estar provista de los equipos y elementos de ayuda a la navegación, de conformidad con las reglas exigibles y contenidas en el Convenio Internacional para la Seguridad de Vida Humana en el Mar y demás disposiciones normativas correspondientes, según sea el tipo y el tonelaje de la nave.

Además de las exigencias citadas, deberán:

- a) Tener en buen estado de funcionamiento todos los elementos de fondeo y su maniobra; la maquinaria principal, auxiliar y de emergencia.
- b) Mantener las maniobras de plumas o grúas trincadas en sus respectivos calzos para no interferir los campos visuales desde el puente de gobierno de la nave.
- c) En todo caso, la visibilidad desde el puente de navegación no será afectada por carga, equipo de manipulación de la carga u otras obstrucciones que impidan cumplir con las funciones de pilotaje.

Los pilotos deberán informar al Capitán de Puerto, el incumplimiento de cualquiera de las disposiciones antes señaladas, a efecto de que determine lo que corresponda con el propósito de resguardar la seguridad de la embarcación, de la tripulación y de las instalaciones portuarias.

**Regla 13.-** Al embarcar el piloto de puerto para el ejercicio de su cometido, solicitará al Capitán de la embarcación información acerca del gobierno de la misma, calado, velocidad, tipo de propulsión y demás datos necesarios para el ejercicio de su cometido y tendrá a la vista en el puente de mando gráficas de evolución, tacómetro, indicador del ángulo del timón, velocidad a diferentes números y revoluciones, eslora total, distancia del puente a la proa y del puente a la popa.

El Capitán que omitiera datos o los proporcione falsos o inexactos, será responsable de las consecuencias en caso de accidente, independientemente de las sanciones que le correspondan.



El Piloto de Puerto podrá efectuar las pruebas que estime convenientes en los sistemas de propulsión, gobierno y auxiliares que se usen en las maniobras. En caso de detectar fallas, suspenderá el servicio hasta que éstas sean corregidas.

Aceptado el plan de maniobras que indique el Piloto de Puerto, el Capitán de la embarcación tiene la obligación de apegarse a él, siempre que considere que no se expone la seguridad de la embarcación. En caso contrario, no se efectuará la maniobra y ambos darán aviso de ello a la Capitanía de Puerto.

El Capitán de la embarcación se encuentra obligado a proporcionar a los pilotos que le presten los servicios de pilotaje correspondientes, las facilidades necesarias para que mediante la radiocomunicación o cualquier otro medio de comunicación, transmitan las novedades que se presenten durante la ejecución de las maniobras y comuniquen toda otra información relacionada con la prestación del servicio, comunicaciones que tendrán un carácter gratuito.

El Capitán de la embarcación podrá ordenar suspender la maniobra, cuando a su juicio, el Piloto de Puerto estuviese realizándola con riesgo de la seguridad de la embarcación, caso en el cual dará aviso inmediato a la Capitanía de Puerto y presentará el acta de protesta respectiva dentro de las veinticuatro horas siguientes.

**Regla 14.-** Para seguridad de la maniobra sí el Piloto de Puerto lo considera necesario, podrá requerir los servicios de remolcadores existentes, aun cuando para la embarcación no fuera obligatoria su utilización, así como cualquier otro elemento de apoyo a la maniobra.

En los casos en que sea obligatorio el uso de remolcadores y el Piloto considere que no sean suficientes los asignados conforme al estudio de maniobrabilidad propuesto, podrá requerir la asistencia de los que determine como necesarios, de los disponibles en el puerto.

**Regla 15.-** Las embarcaciones para el transporte de los Pilotos de Puerto enarbolarán durante el día y exhibirán por la noche, las señales y luces que previene el Código Internacional de Señales y el Reglamento para Prevenir los Abordajes en el Mar.

**Regla 16.-** La escala de una embarcación para pilotos debe encontrarse en buen estado y lista para su uso, debiendo cumplir con las condiciones previstas por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional.

El Piloto de Puerto podrá abstenerse de utilizar la escala, debiendo reportar cualquier violación a la Capitanía de Puerto; por lo que un oficial de cubierta debidamente calificado supervisará la operación de colocación de la escala de piloto, asegurándose de su amarre, limpieza y alumbrado, así como el área de abordaje estén perfectamente limpias y no resbalosas.

El armador, agente consignatario y Capitán de la embarcación serán responsables de cualquier daño que sufra el Piloto de Puerto en el desempeño de sus funciones; los propios armadores, agentes consignatarios y capitanes de los buques, deberán pagar las maniobras, aunque las mismas no se hayan efectuado, porque la escala no reunía las condiciones a que este artículo se refiere.

**Regla 17.-** Cuando por cualquier maniobra indebida para embarcar o desembarcar al Piloto de Puerto, ocurra algún accidente, el Capitán de la embarcación será responsable de las indemnizaciones al piloto y en su caso a la tripulación de la embarcación que lo conduzca y al dueño de la misma si le resulta algún daño, independientemente de las responsabilidades penales o administrativas en las que incurra, las que se sancionarán de acuerdo con las leyes aplicables.

Serán solidarios del pago de las indemnizaciones y de las responsabilidades administrativas, el naviero o armador y el agente consignatario del buque.



**Regla 18.-** Siempre que el capitán de la embarcación o el agente consignatario lo soliciten, el piloto del Puerto permanecerá abordo con derecho a alojamiento, alimentación y consideraciones de capitán.

**Regla 19.-** Si por causas de fuerza mayor, el piloto del Puerto no puede desembarcar a la salida de un buque, continuará en el mismo hasta su destino o cualquier otro Puerto en el que sea factible efectuar su regreso, quedando obligado el Capitán, consignatarios o armador del buque a cubrir todos sus gastos que se incurra hasta el regreso al Puerto.

Si por disposición de cualquier autoridad compete el Piloto de Puerto no puede desembarcar, el capitán de la embarcación, el armador o naviero o el agente consignatario del buque quedarán obligados a cubrir solidariamente los emolumentos por todo el tiempo que permanezca a bordo en este caso se observará los supuesto en la regla anterior.

**Regla 20.-** El límite del servicio de pilotaje o estación del piloto deberá ubicarse más allá de todo obstáculo natural o artificial.

### CAPITULO III

### DE LOS PILOTOS

**Regla 21.-** El servicio público de pilotaje se atenderá en el Puerto cuando menos por dos pilotos, los que podrán aumentarse acorde a las necesidades del servicio, mismos que deberán acreditar ante la Capitanía de Puerto para prestar el servicio respectivo, la autorización para hacerlo mediante la presentación del certificado de competencia vigente expedido por la Secretaría y el contrato suscrito con la API.

El piloto que asumirá la ejecución de las maniobras será en el turno, en tanto que el segundo se desempeñará como piloto asistente, actuando de acuerdo con lo que le solicite el que ejecuta la maniobra.

La API no celebrará contrato alguno con pilotos que no comprueben ante ella, con la documentación certificada correspondiente, el contar con el certificado de competencia o aquellos documentos que lo autoricen para la prestación del servicio en el Puerto.

**Regla 22.-** Los pilotos de Puerto están facultados para ejecutar las maniobras en el Puerto que autorice su certificado de competencia, ya sea que las embarcaciones se muevan autopropulsadas, remolcadas o lleven remolque.

**Regla 23.-** Son obligaciones de los pilotos de Puerto, además de las contenidas en otras disposiciones normativas, las siguientes:

- I. En caso de varadas, abordaje o cualquier otro accidente, el piloto de Puerto que conduzca una embarcación no deberá separarse de ella, sino que hasta agotados todos los recursos de salvamento, se resuelva el abandono del buque por su Capitán. Mientras no se resuelva el abandono de la embarcación, el piloto de Puerto podrá ser relevado a su pedimento o por orden de la autoridad marítima.
- II. Desempeñar las funciones que les asigne la Capitanía de Puerto en casos de emergencia, y las relacionadas con el Código Protección a buques e Instalaciones Portuarias.
- III. Informar por escrito a la Capitanía de Puerto, con copia para la API, de las infracciones a las disposiciones de la legislación marítima y de las irregularidades que afecten el servicio, en cuanto tengan conocimiento de ellas.
- IV. Informar a la Capitanía de Puerto y al centro de control todas las maniobras que vayan a efectuar, las que se inician desde el momento de que el Piloto de Puerto se presenta al puente de mando de la embarcación y concluyen cuando lo deja.



- Así mismo deberá comunicar a la API los servicios efectuados y en su caso, las causas que hubieran motivado la abstención de los mismos;
- V. Solicitar a la API el plano de la batimetría para verificar e informar a la Capitanía y a la API la profanidad y condiciones que guardan el espacio marítimo de los recintos portuarios y de las áreas próximas al mismo.
  - VI. Verificar que el señalamiento marítimo que se utilice en las instalaciones portuarias funcione correctamente y reportar a la brevedad a la Capitanía y a la API, las anomalías que se encuentren para su corrección.
  - VII. Contar con un seguro vigente que cubra la responsabilidad civil que pudiera surgir con motivo de la prestación del servicio, cuyo monto será fijado por la autoridad competente.
  - VIII. Contar con una fianza vigente, para garantizar que el servicio se preste adecuadamente y sin interrumpirlo total o parcialmente, sin causa justificada, cuyo monto será fijado por la autoridad competente.
  - IX. Ejercer el mando sobre los tripulantes de las lanchas destinadas al servicio de pilotaje
  - X. Mantener actualizado su domicilio legal.

**Regla 24.-** Los pilotos de Puerto tomarán las medidas necesarias para tener disponibilidad. Los de turno las 24 horas, los demás de 8:00 a las 20:00 horas, para tal efecto deberán registrar ante la Capitanía de Puerto domicilio en que pueden ser localizables dentro del horario citado.

**Regla 25.-** Los pilotos de Puerto informarán de manera oportuna a la Capitanía de Puerto y a la API las ausencias que programen, los turnos, así como las emergencias que les impidan la prestación del servicio a fin de que se tomen las medidas necesarias para garantizar la prestación continua del mismo.

**Regla 26.-** Los pilotos de Puerto efectuarán solamente las maniobras que indique la autorización respectiva; el atraque se efectuara precisamente en el muelle y tramo que en la misma se señale; si durante las maniobra las cosas cambiaran, el piloto deberá encomendar dicha maniobra o llevar al buque al fondeadero en apego a las instrucciones de la autoridad marítima.

**Regla 27.-** Los pilotos del Puerto deben conocer, entender y utilizar las frases normalizadas de comunicación marina de la Organización Marítima Internacional (OMI) durante la radio-comunicación así como su intercambio en el Puente de mando, para hacer más fácil al capitán y a los oficiales el mejor entendimiento de sus funciones.

**Regla 28.-** Los pilotos de Puerto estarán impedidos de aceptar y realizar cualquier maniobra cuando se encuentren en estado de ebriedad o bajo el influjo de cualquier tipo de drogas o enervantes, la infracción a esta disposición será sancionada, con la inhabilitación, independientemente de las demás sanciones que conforme a las leyes correspondientes se hagan merecedores; así mismo serán responsables de los daños y perjuicios que lleguen a ocasionar por el incumplimiento a esta disposición, para tal efecto el Capitán de Puerto implementará en forma inmediata los procedimientos correspondientes.

La secretaría en todo momento, conservara el derecho de revocar el certificado de competencia a los pilotos, que cometan infracciones graves a las disposiciones marítimas o que comprometan con su actuar, la seguridad de las embarcaciones, tripulación e instalaciones portuarias, pudiendo suspender de manera preventiva al piloto respectivo, a efecto de garantizar las seguridad con que se debe de prestar el servicio marítimo portuario de pilotaje.

Será causa de rescisión sin responsabilidad alguna para la API, la renovación del certificado de competencia por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes al piloto correspondiente.

**Regla 29.-** La presencia del piloto a bordo de una embarcación, no releva al capitán de su responsabilidad para vigilar la seguridad de la misma, pues este conserva toda la autoridad de



mando, sin perjuicio de los derechos de repetición del capitán frente al piloto. El capitán tendrá la obligación de atender las indicaciones del piloto de Puerto si no exponen la seguridad de la embarcación en caso contrario, deberá relevar de su cometido al piloto de Puerto, quien queda autorizado para dejar el puente de mando de la embarcación, dando ambos cuenta de ello a la autoridad marítima correspondiente, para los efectos que procedan y deberá sustituirse por otro piloto de Puerto, si las condiciones de la maniobra lo permiten.

**Regla 30.-** El capitán u oficial de Guardia de la embarcación está obligado a proporcionar al Piloto de Puerto, la alimentación de acuerdo a su jerarquía, en el horario en que se sirvan los alimentos a bordo.

**Regla 31.-** Cuando a juicio del piloto, la maniobra a realizar sea peligrosa por las condiciones de viento, corriente, falta de equipo de remolque adecuado por la dimensiones, desplazamiento de las embarcaciones, o por cualquier otra causa, se negará a efectuarla, notificando al Capitán de Puerto, quien determinará lo conducente sobre la ejecución o no de la maniobra.

**Regla 32.-** Queda estrictamente prohibido a los pilotos de Puerto suspendidos, y a las personas que no estén debidamente autorizadas, pilotear cualquier clase de embarcación.

#### CAPITULO IV

#### DEL PUERTO

**Regla 33.-** Los límites para el servicio de pilotaje en el Puerto de Dos bocas, Tabasco, serán por el lado del mar, la semicircunferencia de 2.5 millas de diámetro cuyo centro es el punto medio del morro de la escollera oriente (de proyecto) del puerto y los polígonos determinados en el plano oficial Número APIDBO-RP-01-04 "Dos Bocas, Tabasco. Modificación de la Delimitación del Recinto Portuario", que incluyen 18,037.37 hectáreas de Agua.

Los límites para el servicio exterior de pilotaje serán en semicírculo de 5 millas de radio tomando como centro la distancia media de las monoboyas.

**Regla 34.-** las dimensiones actuales del canal de acceso, permiten el ingreso de embarcaciones de 300m de eslora, 36m de manga para cruceros y 35m para buques de carga y 32 pies de calado.

**Regla 35.-** Dadas las condiciones topográficas del Puerto y mientras éstas permanezcan sin cambios, los cruceros, buques petroleros, gaseros y mineraleros de gran porte, podrán ser pilotados las 24 horas, siempre y cuando exista adecuada señalización de las vías de navegación y condiciones climáticas adecuadas.

**Regla 36.-** Después de haber efectuado operaciones de carga o descarga especialmente de carbón, mineral, granos o productos derivados del petróleo, la embarcación deberá tener perfectamente lavada la zona de embarque y desembarque del piloto y la cubierta libre de aceites, así como el puente de mando, en caso contrario, el piloto podrá negarse a pilotear la embarcación.

**Regla 37.-** Dadas las dimensiones del canal de entrada y la corriente de través que existe fuera de las escolleras, los buques deberán tomar al piloto en la boya de recalada, asimismo será el lugar de desembarque del Piloto en las maniobras de salida, donde se tendrá por terminado el servicio.

**Regla 38.-** Los buques pesqueros, chalanes y embarcaciones menores en general no deberán fondear en los canales de navegación ni en las dársenas, excepto que las condiciones meteorológicas u otra causa no permitan su atraque.

**Regla 39.-** Todo buque que requiera servicio de pilotaje al momento de abordar deberá parar





máquinas y maniobrar a fin de brindar con la mayor protección posible al Piloto.

**Regla 40.-** Las grúas de pórtico y/o sistemas de descarga a granel, deberán permanecer levantadas cuando no estén haciendo operaciones de carga o descarga, para poder permitir las maniobras de atraque y desatraque, en caso de que se requiera hacer mantenimiento a las grúas y/o sistemas de descarga se avisará al Centro de Control de Tráfico Marítimo para que éste informe a la Capitanía de Puerto y a los Pilotos.

**Regla 41.-** Los buques nacionales que arriben en tráfico de cabotaje exclusivamente y que requieren el servicio de pilotaje por ley o porque su Capitán así lo solicite, serán conducidos directamente por el Piloto de Puerto previa autorización de la Capitanía de Puerto al muelle que designe el API

**Regla 42.-** Los buques que arriben en tráfico de altura, por si solos deberán conducirse al área de fondeo para recibir las visitas de autoridades correspondientes en términos de la normatividad respectiva y posteriormente a la estación de piloto para su abordaje.

### CAPITULO V

#### LOCALIZACIÓN Y ESPECIFICACIONES DEL PUERTO.

**Regla 43.- Límites del Puerto.-** Están comprendidos dentro de los polígonos determinados en el plano oficial Número APIDBO-RP-01-04 "Dos Bocas, Tabasco. Modificación de la Delimitación del Recinto Portuario", que incluyen 158.75 ha de tierra y 18,037.37 ha de agua.

Los polígonos se dividen en polígonos de áreas de tierra y polígonos de áreas de aguas, los cuales son:

Polígonos de áreas de tierra:

POLÍGONO	UBICACIÓN	NORTE	SUR	ESTE	OESTE
T1	Rompeolas Poniente	A1	T2	A1	Terrenos propiedad de PEMEX
T2	Áreas de desarrollo portuario comercial	A1, T1	A1	A1	Terrenos propiedad de PEMEX
T3	Espigón Poniente de Terminal de Abastecimiento	A1	T4	A1	A1
T4	Terminal de Abastecimiento	A1, T5, Golfo de México	Río Seco.	Zona de Almacenamiento de crudo de PEMEX.	T2
T5	Rompeolas Oriente	Golfo de México	A1	Golfo de México	A1
RP-02	Zona 1 para desarrollo industrial conexo	Terrenos propiedad de PEMEX, T2	RP-03	RP-03, T2	Terrenos propiedad de particulares
RP-03	Zona 2 para desarrollo industrial conexo	RP-02, T2	Terrenos propiedad de particulares	Terrenos propiedad de PEMEX	RP-02



## Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.

Polígonos de áreas de agua:

POLÍGONO	UBICACIÓN	NORTE	SUR	ESTE	OESTE
A1	Canales de Navegación y Dársenas	Golfo de México, T5	T2	T3, Golfo de México, T5, Zona de Almacenamiento de crudo de PEMEX	T1, Terrenos propiedad de PEMEX, Golfo de México
RP-04	Fondeadero para buques petroleros	Golfo de México	Golfo de México	Golfo de México	Golfo de México
RP-05	Área de operación de monoboya 1	Golfo de México	Golfo de México	RP-06	Golfo de México
RP-06	Área de operación de monoboya 2	Golfo de México	Golfo de México.	Golfo de México.	RP-05
RP-07	Fondeadero para embarcaciones comerciales mayores de 5,000 TRB	Golfo de México	RP-08, RP-09	A1, Golfo de México	Golfo de México
RP-08	Fondeadero para buques con mercancías peligrosas	RP-07	Golfo de México.	RP-09	Golfo de México
RP-09	Fondeadero para embarcaciones comerciales y menores de 5,000 TRB	RP-07	Golfo de México	A1	RP-08

- I. **Límite de Pilotaje.**- Los límites para el servicio de pilotaje en el Puerto de Dos bocas, Tabasco, serán por el lado del mar, la semicircunferencia de 2.5 millas de diámetro cuyo centro es el punto medio del morro de la escollera oriente (de proyecto) del puerto y los polígonos determinados en el plano oficial Número APIDBO-RP-01-04 "Dos Bocas, Tabasco. Modificación de la Delimitación del Recinto Portuario", que incluyen 18,037.37 hectáreas de Agua.
- II. **Zona de Fondeo.**- El Recinto Portuario cuenta con dos áreas para fondeo de embarcaciones: Una de 9,013.37 ha ubicada a 14 Km. aproximadamente al norte de la zona de monoboyas, para embarcaciones petroleras que llegan a cargar en estas instalaciones, y otra de 8,100 ha ubicada a 10 km. al noroeste de la Terminal de Usos Múltiples (TUM), dividida en las siguientes zonas: 6,300 ha para fondeo de embarcaciones mercantes mayores de 5,000 TRB, 1,200 ha para embarcaciones con cargas peligrosas y 600 ha para embarcaciones mercantes menores de 5,000 TRB. La ubicación de estas zonas están representadas el plano oficial Número APIDBO-RP-01-04 "Dos Bocas, Tabasco. Modificación de la Delimitación del Recinto Portuario"



POLÍGONO RP-04 DEL RECINTO PORTUARIO							
VERTICES		DISTANCIA (M)	RUMBO	COORDENADAS		LATITUD	LONGITUD
ESTACIÓN	P. V.			X	Y	Norte	Oeste
	RP 209			481,505.471	2,069,008.923	18° 42' 44.45132"	93° 10' 31.51460"
RP 209	RP 210	9,265.00	N 10 21 22 E	483,171.016	2,078,122.991	18° 47' 41.04118"	93° 09' 34.92190"
RP 210	RP 211	9,728.40	S 79 38 38 E	492,740.937	2,076,374.141	18° 46' 44.33999"	93° 04' 7.96570"
RP 211	RP 212	9,265.00	S 10 21 22 W	491,075.392	2,067,260.074	18° 41' 47.77634"	93° 05' 4.71200"
RP 212	RP 209	9,728.41	N 79 38 38 W	481,505.471	2,069,008.923	18° 42' 44.45132"	93° 10' 31.51460"
				ÁREA		90,133,691.047 M <sup>2</sup>	

POLÍGONO RP-07 FONDEADERO PARA EMBARCACIONES MAYORES DE 5,000 TRB							
VERTICES		DISTANCIA (M)	RUMBO	COORDENADAS		LATITUD	LONGITUD
ESTACIÓN	P. V.			X	Y	Norte	Oeste
	RP 213'			465,721.390	2,045,700.812	18° 30' 5.36699"	93° 19' 29.03400"
RP 213'	RP 214	9,000.00	E	474,721.390	2,045,700.812	18° 30' 5.82455"	93° 14' 22.10130"
RP 214	RP 215	7,000.00	N	474,721.390	2,052,700.812	18° 33' 53.58359"	93° 14' 22.41860"
RP 215	RP215'	9,000.00	W	465,721.390	2,052,700.812	18° 33' 53.12441"	93° 19' 29.46420"
RP 215'	RP 213'	7,000.00	S	465,721.390	2,045,700.812	18° 30' 5.36699"	93° 19' 29.03400"
				ÁREA		63,000,000.00 M <sup>2</sup>	

POLÍGONO RP-08 FONDEADERO PARA CARGA PELIGROSAS							
VERTICES		DISTANCIA (M)	RUMBO	COORDENADAS		LATITUD	LONGITUD
ESTACIÓN	P. V.			X	Y	Norte	Oeste
	RP 215'			465,721.390	2,045,700.812	18° 30' 5.36699"	93° 19' 29.03400"
RP 215'	RP 216	2,000.00	S	465,721.390	2,043,700.812	18° 29' 0.29321"	93° 19' 28.91140"
RP 216	RP 216'	6,000.00	E	471,721.390	2,043,700.812	18° 29' 0.61325"	93° 16' 4.31130"
RP 216'	RP216''	2,000.00	N	471,721.390	2,045,700.812	18° 30' 5.68739"	93° 16' 4.41250"
RP 216''	RP 215'	6,000.00	W	465,721.390	2,045,700.812	18° 30' 5.36699"	93° 19' 29.03400"
				ÁREA		120,000,000.00 M <sup>2</sup>	

POLÍGONO RP-09 FONDEADERO PARA EMBARCACIONES MENORES DE 5,000 TRB							
VERTICES		DISTANCIA (M)	RUMBO	COORDENADAS		LATITUD	LONGITUD
ESTACIÓN	P. V.			X	Y	Norte	Oeste
	RP 213			471,721.390	2,043,700.812	18° 29' 0.61325"	93° 16' 4.31130"
RP 213	RP 213'	2,000.00	N	474,721.390	2,043,700.812	18° 29' 0.75026"	93° 14' 22.01090"
RP 213'	RP 216''	3,000.00	W	474,721.390	2,045,700.812	18° 30' 5.82455"	93° 14' 22.10130"
RP 216''	RP216'	2,000.00	S	471,721.390	2,045,700.812	18° 30' 5.82455"	93° 14' 22.10130"
RP 216'	RP 213	3,000.00	E	471,721.390	2,043,700.812	18° 29' 0.61325"	93° 16' 4.31130"
				ÁREA		6,000,000.00 M <sup>2</sup>	

III. Zona Marítimo Portuaria.- Está integrada por 4 canales y 2 dársenas como sigue:

El canal de acceso a la Terminal de Usos Múltiples tiene una longitud de 2,340m, dividido en tres tramos: el primero con rumbo de entrada 36°38'51" SE con 580m de longitud y una plantilla de 100m, con profundidad de 11.5m al nivel de baja mar media (NBMM); el segundo tramo curva con 580m de longitud y una plantilla de 125m, con profundidad de 11.5m al NBMM y el tercer tramo con rumbo Sur Franco con 1,180m de longitud y una plantilla de 100m con profundidad de 11.5m al NBMM.



## Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.

**Canal de Acceso a la Terminal de Abastecimiento**, El canal de acceso a la Terminal de Abastecimiento tiene una longitud de 3,150m, dividido en cuatro tramos: el primero con rumbo de entrada 60°12'46" SE con 660m de longitud y una plantilla de 70m con profundidad de 10.5m al NBMM; el segundo tramo con rumbo 60°12'46" con 1,470m de longitud, una plantilla de 70m con profundidad de 8m al NBMM; el tercer tramo curva con 420m de longitud, una plantilla de 110m con profundidad de 8m al NBMM y el cuarto tramo con rumbo Sur Franco con 600m de longitud, plantilla de 70m con profundidad de 8m al NBMM.

**Canal Secundario Poniente**, que al NTE colinda con el área ocupada por la tarquina y terrenos propiedad de PEMEX (48 ha), al Este colinda con la dársena de ciaboga de la TUM, al Sur colinda con el muelle 2 de la TUM así como con el muelle destinado para la reparación y mantenimiento de embarcaciones y por último con el muelle destinado para la construcción y reparación de plataformas, al Oeste con terrenos de API aun sin asignación determinada.

El área marítima comprende en la actualidad una extensión de 18,037.369 Ha de agua, en las cuales las embarcaciones pueden fondearse y navegar de una manera segura.

Corresponde a la Administración y a los Operadores de conformidad con las áreas referidas en los contratos registrados ante la Secretaría, mantener el canal de navegación de acceso al Puerto y a sus instalaciones con las siguientes profundidades:

### Terminal de Usos Múltiples

Lugar	Profundidad en metros	Plantilla en metros
Canal de acceso Tramo 1.	11.50	100
Canal de acceso Tramo 2 Curva	11.50	125
Canal de acceso Tramo 3.	11.50	100
Dársena de ciaboga	11.10	380 Ø
Muelle 1 TUM	11.10	N/A
Muelle 2 TUM (De Proyecto)	11.10	N/A
Canal Secundario	7.00	60

### Terminal de Abastecimiento

Lugar	Profundidad en metros	Plantilla en metros
Canal de acceso Tramo 1.	10.50	70
Canal de acceso Tramo 2.	8.00	70
Canal de acceso Tramo 3 Curva	8.00	110
Canal de acceso Tramo 4.	8.00	70
Dársena de ciaboga	7.00	250
Muelle Norte	7.00	N/A
Muelle Oriente	7.00	N/A
Muelle Sur	7.00	N/A
Muelle Oriente 1	7.00	N/A
Muelle Sur 1	7.00	N/A
Muelle Oeste	7.00	N/A

### Monoboyas

Monoboya 1	30.00	N/A
Monoboya 2	30.00	N/A



## ANEXO IX

### Criterios Técnicos para la Prestación del Servicio Portuario de Remolque Maniobra en el Puerto de Dos Bocas, Tabasco.



**CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO DE REMOLQUE MANIOBRA EN EL PUERTO DE DOS BOCAS, TAB.**

Con fundamento con lo establecido en los artículos 44, fracción I de la Ley de Puertos y 59, fracción II de la Ley de Navegación y Comercios Marítimos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la autoridad marítima, emite los presentes criterios técnicos para la prestación del servicio de remolque, así como el número y tipo de remolcadores a utilizar en base a las reglas de operación del puerto, así como en los criterios de seguridad, economía y eficiencia.

**CONSIDERACIONES**

- I. **Emisión.** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto del Director General de Puertos y escuchando previamente la opinión del Comité de Operación, emite los presentes criterios técnicos de observancia general para la prestación del servicio portuario de remolque maniobra en el puerto de Dos Bocas, Tab., de conformidad con las atribuciones que a dicha dependencia confieren los artículos 36, fracciones XII, XIX y XX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 16, fracciones I y XIV, 17, fracciones II y III de la Ley de Puertos; 8, fracción VIII, 59, fracción II de la Ley de Navegación y Comercios Marítimos; 58 del Reglamento de la Ley de Puertos; 118 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercios Marítimos; 27, fracciones I, XV y XIX del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- II. **Consideraciones Operativas.** El establecimiento y aplicación de los criterios técnicos para la prestación del servicio portuario de remolque maniobra, tiene por objeto garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto de Dos Bocas, Tab., y de sus instalaciones, con base en consideraciones de seguridad, economía y eficiencia, precisando las embarcaciones, según su arqueo bruto o características, que requerirán del uso obligatorio de este servicio, el cual se prestará con el número y tipo de remolcadores, así como en la forma prescrita por la ley y las disposiciones administrativas aplicables.
- III. **Aplicación Obligatoria.** De conformidad con los artículos 59, fracción II de la Ley de Navegación y Comercios Marítimos y 57 del Reglamento de la Ley de Puertos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establece el uso obligatorio del servicio de remolque maniobra en el puerto de Dos Bocas, Tab..

En virtud de lo anterior, y con fundamento en los artículos 36, fracciones XII, XIX y XX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 16, fracciones I y XIV, 17, fracciones II y III, 44 fracción I, de la Ley de Puertos; 8°, fracción VIII, 59, de la Ley de Navegación y Comercios Marítimos; 24, 56 a 64, del Reglamento de la Ley de Puertos; 118 del Reglamento de la Ley de Navegación; 27 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ésta emite por conducto de la Dirección General de Puertos los siguientes:

**CRITERIOS TÉCNICOS**

**PRIMERO.** Independientemente de las definiciones contenidas en las leyes de Puertos y de Navegación y Comercios Marítimos, para los efectos de los presentes criterios técnicos, se entenderá por:

Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Capitán: El Capitán de Puerto de Dos Bocas, Tab..



## Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.

- Administración: Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.
- Piloto: El piloto de puerto o sea la persona física que presta el servicio de pilotaje a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación.
- Prestador (es): Persona física o moral que cuenta con contrato con la Administración, para prestar el servicio portuario de remolque maniobra.
- Puerto: El puerto de Dos Bocas, Tab., lugar habilitado por el Ejecutivo Federal, para navegación de altura y cabotaje, según publicación de 11 de julio de 1985 en el Diario Oficial de la Federación.
- Servicio: El servicio portuario de remolque maniobra.

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

**TERCERO.** Los criterios técnicos para proporcionar el Servicio en el Puerto, consideran:

- La posición geográfica del Puerto, en relación con los fenómenos meteorológicos de mareas y corrientes.
- La configuración y características físicas de la infraestructura existente en el Puerto, entre las que se incluyen las obras marítimas exteriores y el señalamiento marítimo, los canales de navegación, las dársenas de maniobras, las zonas de fondeo y las áreas de muelles.
- El tipo de embarcaciones y artefactos navales que hagan uso del Puerto.
- El número de Prestadores con los que cuente el Puerto, de acuerdo con las condiciones técnicas y operativas del mismo, entre ellas, las relativas a las dimensiones y características de los canales de navegación, de la localización y funcionamiento del señalamiento marítimo, de las áreas de atraque y maniobras y de las condiciones comerciales del propio Puerto, derivadas del asentamiento y saturación de terminales e instalaciones de uso público o particular, de su capacidad instalada y del movimiento portuario.
- El número y las características técnicas de los remolcadores con los que se debe proporcionar el Servicio, en condiciones de seguridad, oportunidad, calidad y eficiencia de acuerdo a los planes de crecimiento del puerto tanto en el ámbito comercial como el turístico.
- El número de remolcadores a utilizar, para situaciones especiales, de acuerdo con la recomendación del Piloto y la opinión del Capitán, tomando en cuenta las condiciones meteorológicas imperantes como son los Nortes, Huracanes, temporada de Turbonadas, así como para el apoyo de chalanés, barcazas y cualquier tipo de artefacto naval con o sin propulsión propia.

**CUARTO.** El Servicio será obligatorio para cualquier maniobra en el puerto y se prestará para todas las embarcaciones mayores de 2,000 toneladas de registro bruto y para los buques de cualquier tonelaje cuando éstos no tengan propulsión propia o sin gobierno, así como a aquellos que traigan desperfectos en su maquinaria de propulsión, sistema de gobierno, sistema eléctrico o que transporten mercancías peligrosas aun cuando éstas arriben a



terminales privadas; sin embargo, para embarcaciones menores deberá proporcionarse si el Capitán, el Piloto y el capitán del buque coinciden en la necesidad o conveniencia de utilizar uno o más remolcadores tomando en cuenta las posiciones de atraque, las condiciones técnicas del buque y las condiciones meteorológicas prevaecientes en el momento de las maniobras.

**QUINTO.** Será obligatorio el Servicio para las embarcaciones que transporten petróleo, productos petroquímicos, gases licuados a granel y, en general, mercancías peligrosas, independientemente de su tonelaje de registro que atraquen o desatraquen en el Puerto.

**SEXTO.** Para proporcionar el Servicio en los límites del Puerto, se requerirá el contrato respectivo que se celebre con la Administración o, en su defecto, el permiso de la Secretaría, en los términos de la Ley de Puertos.

**SÉPTIMO.** El número de Prestadores en el Puerto, estará dado por razones de seguridad en la navegación y eficiencia operativa, y conforme al programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones autorizados.

**OCTAVO.** Los remolcadores deberán contar con todos los dispositivos y medios apropiados para acoderarse y efectuar el trabajo de remolque a la tira de buques autopropulsados o sin propulsión, chalanes, gabarras, buques a remolque y cualquier artefacto naval de los considerados como tales por la Ley de Navegación, desde o hasta el lugar que indique la Administración, para que dichas maniobras se realicen en condiciones de seguridad y eficiencia, primordialmente en los eventos de Nortes, huracanes, (mal tiempo) y/o en casos de emergencia.

**NOVENO.** Los remolcadores deberán someterse regularmente a la prueba de tirón a punto fijo, por una sociedad clasificadora de buques reconocida internacionalmente o ante un técnico naval autorizado por la autoridad marítima mexicana, los cuales expedirán anualmente con la periodicidad de la entidad expedidora el certificado que acredite la potencia de los remolcadores.

El certificado vigente de las pruebas de tirón a punto fijo, deberá estar siempre a bordo de los remolcadores.

Será obligatorio realizar nuevas pruebas de tirón estático, cuando el remolcador haya sufrido reparaciones mayores o modificaciones en sus máquinas propulsoras, sistemas de gobierno, propelas y obras vivas.

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

Tipo de Remolcador	Tirón a punto fijo
Pequeño	11 a 19
Mediano	20 a 40
Grande	De 41 en adelante

**DECIMOPRIMERO.** En función de sus tonelajes de arqueo bruto, las embarcaciones que deban utilizar el servicio de remolque por unidad de arqueo bruto, de acuerdo a certificados del Convenio Internacional sobre arqueo de buques de 1969, deberán utilizar los remolcadores, como mínimo, en el número y tamaño que se indica en el cuadro.





Tonelaje de arqueo bruto de embarcaciones.	Número y tipo de remolcador.
De 2,000 a 5,000	1 Mediano
De 5,001 a 12,500	2 Medianos

Por lo que se refiere a las monoboyas de carga, se considerará de acuerdo a la siguiente tabla:

Tonelaje de arqueo bruto de embarcaciones.	Número y tipo de remolcador.
De 35,000 a 59,000	1 de 50 toneladas TPF
De 59,001 en adelante	1 de 70 toneladas TPF ó 2 de 50 toneladas de TPF

**DECIMOSEGUNDO.** Los criterios en función de las unidades de arqueo bruto de los buques y de la potencia de los remolcadores se aplicarán bajo condiciones normales de tiempo, condiciones técnicas apropiadas de la embarcación, calados, trimado, asiento y lugar de la maniobra.

Se entenderá por condiciones meteorológicas normales los siguientes límites máximos permisibles:

Viento	Hasta de 25 nudos.
Estado de la Mar	Olas de hasta 6 pies.
Corriente	De hasta 3 nudos.
Visibilidad	No menor de 1 milla.

Estas condiciones meteorológicas se refieren a la escala de Beauford.

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

- Condiciones meteorológicas desfavorables;
- Fallas técnicas del buque;
- Artefactos Navales
- Buque con marcada exposición al viento;
- Entradas o salidas de dique, maniobras en espacios reducidos o sin amplitud de maniobra, y;
- Toda clase de maniobras que se consideren riesgosas por el Piloto, el Capitán, o el capitán del buque.

**DECIMOCUARTO.** Para los casos anteriores, la potencia y número de remolcadores a utilizarse, será con la recomendación del Piloto que efectúe la maniobra y la opinión del Capitán, de acuerdo con la responsabilidad del capitán del buque.

**DECIMOQUINTO.** Los presentes criterios se deberán cumplir aún cuando los buques cuenten con propulsores (bow & stern thrusters) en proa o en popa.



En el caso de la Monoboyas, PEMEX podrá operar con sus propios remolcadores y respecto de los buques a su cargo, mediante el contrato de cesión parcial de derechos que celebre con la Administración.

En las terminales, PEMEX sólo podrá operar por razones plenamente justificadas y orden expresa de la aprobación de la Administración, lo anterior cuando se llegaran a presentar las situaciones siguientes:

- a) No haya remolcador disponible.
- b) Habiéndolo, no pueda, por causa técnica debidamente justificada ante la autoridad portuaria, o la Administración, prestar el Servicio requerido.
- c) Las características de los remolcadores no sean idóneas para operar.
- d) Cuando se presenten situaciones de emergencia por siniestros o problemas que pongan en riesgo la seguridad del Puerto.

**DECIMOSEXTO.** La tarifa de remolque, sus condiciones de pago y reglas de aplicación, se fijarán libremente entre los usuarios y los Prestadores, mediante un contrato de carácter mercantil que al efecto celebren las partes, salvo que la Secretaría establezca regulación tarifaria, en los términos del artículo 60 de la Ley de Puertos.

**DECIMOSÉPTIMO.** Los cruceros que arriben o zarpen del Recinto Portuario y cuenten con el equipamiento tecnológico necesario para sus operaciones de atraque y zarpe, podrán utilizar a solicitud expresa de la embarcación y considerando siempre las medidas de seguridad respectivas, el servicio portuario de remolque en el esquema Stand By (en espera), mismo que tendrá un costo máximo de hasta 40% de la tarifa vigente autorizada para este servicio.

**DECIMOCTAVO.** Si por alguna razón justificada, el Capitán de Puerto, el piloto de puerto que se encuentre realizando la maniobra, o en su caso, el Capitán de la embarcación solicita el uso de los remolcadores, se aplicará el 100% del nivel de cobro que establece la tarifa vigente para tales embarcaciones, o la que pacten las partes interesadas siempre que sea inferior a la autorizada por la Secretaría.

**DECIMONOVENO.** Cuando no estén en servicio, los remolcadores permanecerán atracados o fondeados en el lugar que señale la Administración, que lo hará del conocimiento del Capitán.

**VIGÉSIMO.** Los remolcadores en servicio, atracados o fondeados, tendrán siempre personal de guardia suficiente para operar el remolcador, en caso de emergencia y a solicitud de la autoridad portuaria.

**VIGÉSIMOPRIMERO.** El Prestador está obligado en casos de emergencia, a proporcionar servicios de contra incendio y de salvamento a petición de la autoridad portuaria y/o de la Administración. En caso de que no se pueda negociar previamente, la remuneración se fijará de acuerdo con lo que determinen las convenciones internacionales de que México sea parte o en su defecto, por los usos y costumbres.

**VIGÉSIMOSEGUNDO.** A falta de remolcadores, la autoridad portuaria y la Administración, determinarán lo procedente, tomando en cuenta la opinión del Piloto y las necesidades del servicio; en el caso de presentarse alguna avería o por tratarse de mantenimiento, el o los remolcadores que quedasen fuera de servicio, deberán ser sustituidos de inmediato por el Prestador, quien se compromete a sustituirlo por otro de características similares o superiores, en tanto son puestos nuevamente en servicio normal. Será obligación del Prestador entregar a la Administración su programa anual de mantenimiento preventivo de los remolcadores y comunicar los avances de dicho programa.

Los remolcadores deberán estar convenientemente protegidos a sus costados con defensas.

**VIGESIMOTERCERO.** Cuando los remolcadores se aproximen o abarloen al buque en



**Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.**

maniobra, cada remolcador deberá contar con un mínimo de 2 cabos de 2.5/8" de diámetro y 50 m de longitud cada uno, y 2 cabos de 4" de diámetro y 100 m de longitud cada uno con sus certificados de patente y con resistencia mínima a la ruptura de 200,000 libras para la codera y 400,000 libras para los cabos de proa, mismos que serán objeto de reconocimiento periódico de la autoridad portuaria.

Los remolcadores deberán estar dotados con bombas, monitores, mangueras y equipo contra incendio y contar con chalecos salvavidas y anulares, en número igual al doble de sus tripulantes y con base a la norma respectiva. Cada unidad contará cuando menos con 2 equipos de radiocomunicaciones (VHF), además de un equipo portátil para emergencias, equipo de grabación, en caso de no contar con equipo de grabación se podrá solicitar a Control Marino que registre las órdenes que soliciten los pilotos y las que responda el capitán del remolcador, a fin de poder contar con los elementos de juicio en caso de presentarse incidentes o accidentes durante las maniobras, las cintas de grabación permanecerán a bordo del remolcador por 15 días naturales, contados a partir de la fecha de su grabación o bien podrán ser solicitados a Control Marino.

**VIGESIMOCUARTO.** Es requisito indispensable que los capitanes de los remolcadores hablen al menos el idioma español e inglés en forma fluida.

**VIGESIMOQUINTO.** Estos criterios técnicos podrán ser modificados en el momento en que las necesidades del Puerto así lo requieran, a solicitud de los pilotos y con la aprobación de la Capitania.

El Servicio se prestará en el orden que corresponda a las embarcaciones que lo requieran de conformidad con lo dispuesto en los artículos 84 y 85 del Reglamento de la Ley de Puertos.

**VIGESIMOSEXTO.** Los presentes criterios estarán vigentes a partir de que sean autorizadas las Reglas de Operación del Puerto de Dos Bocas, Tab.



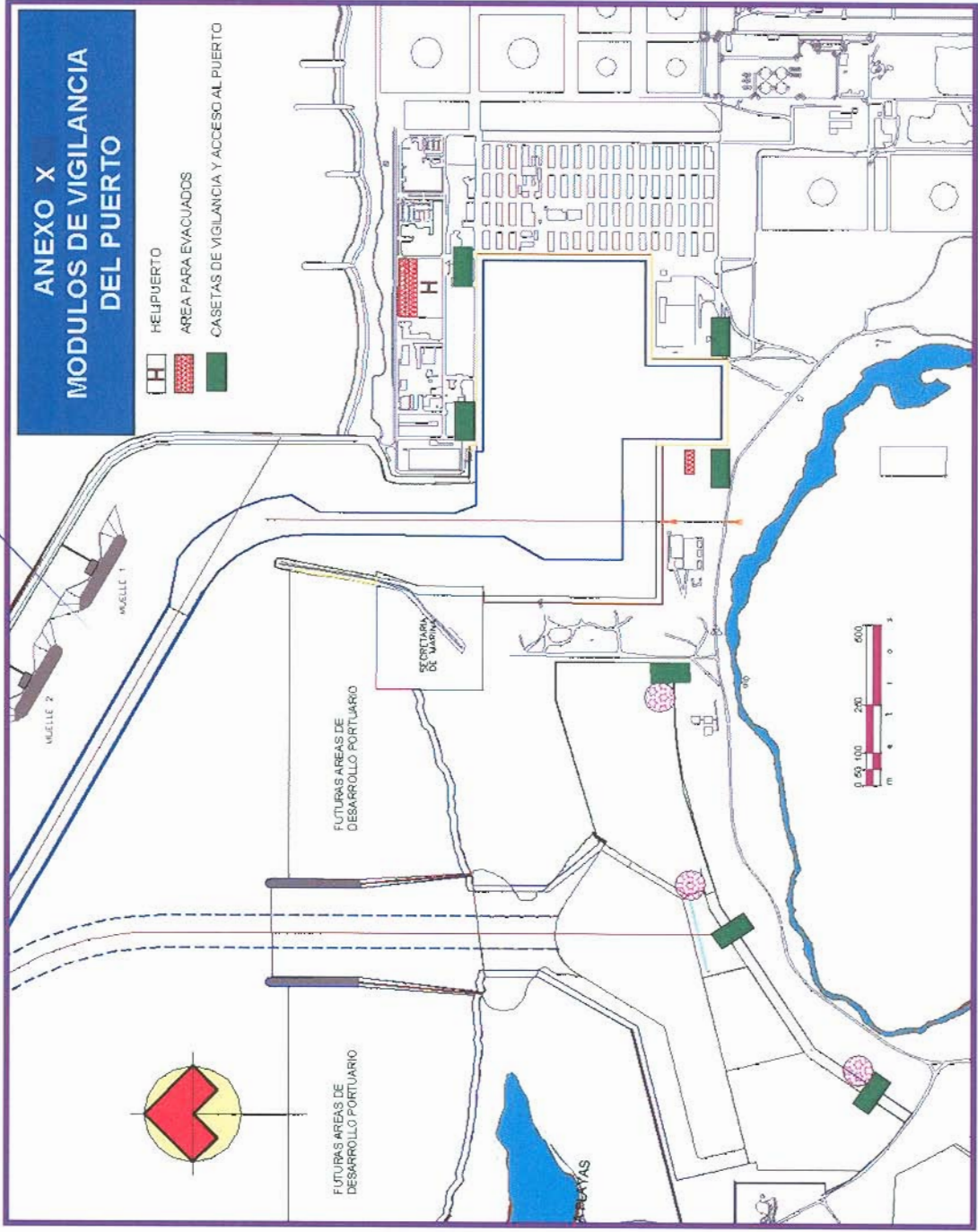
## ANEXO X

### Módulos de Vigilancia en el Puerto

Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.

# ANEXO X MODULOS DE VIGILANCIA DEL PUERTO

- HELIPUERTO
- AREA PARA EVACUADOS
- CASSETAS DE VIGILANCIA Y ACCESO AL PUERTO



*[Handwritten signatures and scribbles in blue and black ink, located on the left side of the page.]*

*[Handwritten signatures and scribbles in blue and black ink, located on the right side of the page.]*



## ANEXO XI

### Programa de Protección civil del Puerto de Dos Bocas, Tabasco.

*[Handwritten signatures in blue ink, arranged vertically on the left side of the page.]*

*[Handwritten signature in blue ink, centered on the page.]*

*[Handwritten signature in blue ink, located in the lower right quadrant.]*

*[Handwritten signatures in blue ink, arranged vertically on the right side of the page.]*



PROGRAMA DE PROTECCION CIVIL DEL PUERTO DE DOS BOCAS, TAB.

CAPÍTULO I  
DISPOSICIONES GENERALES

**ARTÍCULO 1.-** El Programa de Protección Civil del Puerto, en lo sucesivo el Programa, tiene por objeto proteger y conservar en el Puerto a las personas, así como a sus bienes ante una eventualidad de un desastre, mediante el establecimiento de medidas y acciones que permitan:

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

**ARTÍCULO 2.-** El Programa es de carácter permanente y obligatorio para las dependencias y Usuarios con oficinas en el Recinto Portuario, la Administración, los Operadores, Prestadores de Servicios, navieros, agentes navieros y aduanales, y en general para las personas físicas y morales que intervengan en las actividades portuarias.

**ARTÍCULO 3.-** Además de los términos que se precisan en las Reglas de Operación, para efectos del presente Reglamento se entenderá por:

Unidad de Protección:	La Unidad Interna de Protección Civil del Puerto de Dos Bocas, Tabasco.
Zonas de Seguridad:	Las áreas del Puerto a que se refiere el artículo 14 del presente y que se delimitan en el APENDICE E, que aparece al final del mismo, destinadas para la seguridad de las personas en caso de evacuación, y
Cuerpo de seguridad	Los recursos humanos y técnicos de los cuerpos de vigilancia y seguridad, tanto de la Capitanía como de la Administración.

**ARTÍCULO 4.-** La Unidad de Protección Civil, creada con fecha 19 de septiembre de 2001 mediante acta de la misma fecha que aparece al final del presente documento como APENDICE D, encargada establecer, operar y administrar el Programa, y tiene como objetivos específicos los siguientes:

- I. Identificar los recursos humanos, materiales y tecnológicos con que se cuenta y, a partir de dicha identificación, clasificarlos de tal manera que se cuente con una base de datos que permita su fácil ubicación y localización en cualquier momento;
- II. Identificar los riesgos a que está expuesto el Puerto y cada instalación, conformando catálogos de posibles incidencias por zona, de acuerdo con el entorno y factores que puedan afectarlos directamente;
- III. Definir las políticas y normas de seguridad en cada una de las zonas e instalaciones, de acuerdo con las características a las que se sujete el uso y operación de las mismas;
- IV. Diseñar los procedimientos de prevención, respuesta y retorno a la normalidad, especificados por tipo de riesgo a los que se encuentran expuestas las personas y sus instalaciones;
- V. Capacitar periódicamente a los elementos que intervienen en la organización a efecto de que apliquen correctamente los procedimientos respectivos;



- VI. Difundir en forma permanente las medidas de seguridad básicas en cada instalación al personal que labore en las mismas;
- VII. Promover la instalación y uso oportuno de alarmas de alta sonoridad en el Recinto Portuario y realizar ejercicios y simulacros a efecto de que los elementos que conforman las brigadas, aplique cada vez con mayor precisión los procedimientos y acciones programadas por tipo de emergencia; asimismo para que el personal de los diferentes centros de trabajo, reaccionen adecuadamente y se reduzcan significativamente los riesgos inherentes;
- VIII. Desarrollar un sistema de información en materia de protección civil que permita contar con información inmediata de los procedimientos y mecanismos de actuación para cada tipo de emergencia;
- IX. Instalar en sitios estratégicos y visibles de los centros de trabajo, planos en los que se identifiquen la distribución de las áreas, acceso, salidas de emergencia, rutas de evacuación y localización del equipo de combate a siniestros y realización de simulacros, y
- X. Instrumentar un subprograma de mantenimiento preventivo y correctivo de las instalaciones eléctricas, hidro sanitarias, de calefacción y aire acondicionado entre otras; incluyendo la detección de necesidades adicionales de cada zona y centro de trabajo, con el objeto de prevenir situaciones de emergencia.

**ARTÍCULO 5.-** Para el cumplimiento de los objetivos a que se refiere el Artículo anterior, la estructura organizacional de la Unidad de Protección comprende:

- I. Una Coordinación General a cargo de la Capitania;
- II. Un Secretario Técnico a cargo de la Administración;
- III. Una Coordinación Operativa a cargo de la Administración;
- IV. Un Staff Técnico, integrado por un representante de cada una de las estructuras de la Unidad de Protección, así como de un representante de cada uno de los cesionarios del Puerto.
- V. Jefes de Brigada, nombrado por la Unidad de Protección a propuesta del Coordinador Operativo.
- VI. Brigadas, seleccionadas en los términos del Artículo 13 del presente documento.

## CAPÍTULO II FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES DE LA UNIDAD INTERNA DE PROTECCION CIVIL

**ARTÍCULO 6.-** Son funciones del Coordinador General:

- I. Difundir, vigilar y supervisar el debido cumplimiento de las acciones que contempla el Programa, así como de los objetivos de la Unidad de Protección, e informar de ello al Comité en los términos y con la periodicidad que éste recomiende;
- II. Mantener y operar el Programa y dirigir los trabajos que en materia de protección civil se desarrollen en el Puerto;
- III. Disponer de los Cuerpos de Seguridad y coordinar la ejecución de los trabajos que se requieran para atender y mitigar una posible eventualidad que pudiera poner en riesgo





la seguridad del personal de los centros de trabajo y de las personas que se encuentren en la zona portuaria, así como la de sus bienes, esto se llevará al cabo con el apoyo de la Administración;

- IV. Garantizar, en caso de que ocurra una contingencia, el aprovisionamiento de los recursos humanos, materiales y tecnológicos con que se cuente, de manera rápida y oportuna, a efecto de atenderla eficientemente, con el apoyo de la Administración;
- V. Definir los apoyos que el Puerto se encuentre en posibilidad de otorgar al Sistema Nacional de Protección Civil o, en su caso, a aquella organización que lo solicite como consecuencia de una contingencia en el entorno de las instalaciones del Recinto Portuario; y
- VI. Convocar a reuniones ordinarias bimestrales y a las extraordinarias que se requieran, a los integrantes de la Unidad de Protección, a fin de evaluar el avance del Programa o tratar los asuntos a que se refieren las fracciones anteriores.

**ARTÍCULO 7.-** Son funciones del Secretario Técnico:

- I. Vigilar el establecimiento de las acciones de protección civil que contempla el Programa y de las que se acuerden en el seno de la Unidad de Protección;
- II. Recopilar la información inherente al proceso de formulación de inventarios, directorios y en general de toda aquella que se requiera para integrar el banco de datos de Protección Civil del Puerto;
- III. Diseñar los programas de capacitación especializada para el personal de Brigadas;
- IV. Difundir al personal, a través de campañas permanentes, las acciones especificadas de protección civil para cada zona y centros de trabajo;
- V. Promover reuniones de evaluación de aplicación del Programa, por zonas y centros de trabajo, y
- VI. Preparar informes ordinarios sobre las actividades de la Unidad de protección, así como en caso de presentarse alguna contingencia, preparar y entregar al Coordinador General un informe sobre el origen, desarrollo y medidas adoptadas para mitigarla y controlarla.

**ARTÍCULO 8.-** Son funciones del Coordinador Operativo

- I. Instrumentar las medidas y políticas que se dicten en materia de protección civil
- II. Coordinar la conformación de Brigadas que se establezcan en los diferentes centros de trabajo;
- III. Mantener actualizado el directorio con nombres, domicilios y teléfonos de los elementos que conforman la Unidad de protección y de las Brigadas;
- IV. Dado un evento de contingencia, establecer las medidas de prevención, auxilio y recuperación de la normalidad contempladas en el Programa, así como dirigir las acciones necesarias y establecer comunicación constante con los Jefes de Brigadas;
- V. Definir las rutas de evacuación para cada zona y centro de trabajo;
- VI. Preparar e instrumentar los ejercicios y simulacros de evacuación de zonas e instalaciones.



- VII. En caso de presentarse una contingencia en alguna zona o centro de trabajo, tomar las decisiones inmediatas que permitan controlarla y mitigarla, comunicándolo de inmediato al Coordinador General; y
- VIII. Establecer los turnos de trabajo cuando una situación de emergencia así lo amerite.

**ARTÍCULO 9.-** Son funciones del Staff Técnico:

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

**ARTÍCULO 10.-** Son funciones de los Jefes de Brigada:

- I. Identificar a los elementos que conforman su brigada para coordinar rápida, oportuna y eficientemente su actuación, antes, durante y después de una posible eventualidad;
- II. Dirigir las acciones que realicen los elementos que coordina, atendiendo a las funciones asignadas para la ejecución de los trabajos que realicen;
- III. Solicitar al Coordinador Operativo los elementos que requiera para atender una contingencia; y
- IV. Si la gravedad de la emergencia requiere del apoyo de su brigada, subordinar su actuación.

**ARTÍCULO 11.-** Son funciones de las Brigadas:

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

**CAPÍTULO III  
ORGANIZACIÓN DE BRIGADAS**

**ARTÍCULO 12.-** Por las labores que les sean encomendadas, las Brigadas pueden ser:

- I. **De prevención:** cuando se encarguen de verificar mediante inspecciones trimestrales por lo menos, que los sistemas de seguridad de la zonas e instalaciones funcionen adecuadamente; que las instalaciones de emergencias tales como pasillos y escaleras



no se encuentren obstruidas que al término de las labores se desconecten las posibles fuentes de incendio; asimismo, organicen recorridos por las instalaciones de emergencia y suspendan la energía eléctrica cuando se requiera;

- II. **De evacuación:** cuando se encarguen de dar la voz de alerta para realizar la evacuación hacia las Zonas de Seguridad, así como dirigirla y en su caso, prestar ayuda a las personas que por algún impedimento físico se retrasen;
- III. **De búsqueda:** cuando en casos de "amenaza de bomba", se encarguen de revisar en las zonas y centros de trabajos, la posible existencia de objetos extraños o sospechosos y de encontrarlos, abstenerse de tocarlos y dar aviso al Coordinador Operativo;
- IV. **De salvamento:** cuando su función consista en hacerse cargo de los elementos médicos y de primeros auxilios con que cuente su centro de trabajo y proporcionarlos a las personas heridas, así como colocarles gafetes de identificación;
- V. **De vigilancia y control:** cuando en caso de evacuación se encarguen de revisar que en su centro de trabajo no permanezcan personas, que se hayan desconectado las posibles fuentes de incendio y verifiquen las zonas de seguridad, la presencia del total de trabajadores y visitantes que se encontrasen en el mismo;
- VI. **De enlace:** cuando en casos de contingencias o emergencias su función consista en recabar información sobre acciones realizadas por las brigadas anteriores y sus necesidades y lo informe a los coordinadores, así como a los cuerpos de seguridad.

**ARTÍCULO 13.-** La integración de Brigadas se conformará bajo los siguientes criterios:

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



**CAPÍTULO IV  
ZONAS DE SEGURIDAD**

**ARTÍCULO 14.-** En caso de incendio, sismo o fugas de sustancias tóxicas, la evacuación del inmueble, instalaciones y de áreas de maniobras será dirigida por los jefes de brigada a las zonas de seguridad que como APENDICE E, se presenta al final de este documento.

**CAPÍTULO V  
DISPOSICIONES FINALES**

**ARTÍCULO 15.-** Los cargos y nombramientos que se confieran para la aplicación del Programa, serán de carácter honorario y los responsables de las zonas y centros de trabajo del Recinto Portuario, concederán las facilidades necesarias al personal que al efecto sea designado.

**ARTÍCULO 16.-** La primera reunión ordinaria de la Unidad de Protección deberá realizarse en plazo máximo de treinta días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de las Reglas de Operación del Puerto.

EL COORDINADOR GENERAL

Cap. Alt. Bernardo Crespo Silva

EL SECRETARIO TÉCNICO

Lic. Roberto de la Garza Licón



## APÉNDICE C

### Acta Constitutiva de la Unidad de Protección Civil del Puerto de Dos Bocas, Tab.

*[Handwritten signatures in blue ink, arranged vertically on the left side of the page.]*

*[Handwritten signatures in blue ink, arranged vertically on the right side of the page.]*



**ACTA CONSTITUTIVA DE LA UNIDAD INTERNA DE PROTECCION CIVIL  
DEL PUERTO DE DOS BOCAS, TABASCO.**

En la ciudad de Paraíso, Tabasco, siendo las 16:00 hrs., del día 19 del mes de septiembre de 2001, en el local que ocupa la sala de juntas de la Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V. sita en Blvd. Lic. Manuel Romero Zurita No. 57, Col. Quintín Arauz, se reunieron servidores públicos de la propia Administración Portuaria, representantes de las autoridades Federales instaladas en el puerto y vinculadas con las actividades del mismo, así como representantes de las empresas ubicadas en el interior del recinto portuario y prestadores de servicios portuarios, con el objeto de instalar formalmente la **Unidad Interna de Protección Civil del Puerto de Dos Bocas, Tab.**, cuya finalidad es la de establecer los lineamientos, mecanismos, normas y dispositivos de seguridad necesarios para instrumentar, operar y mantener el **Programa Interno de Protección Civil**, a efecto de responder de manera ordenada, ágil y oportuna ante la eventualidad de una contingencia que pudiera poner en riesgo la seguridad de los trabajadores y de las personas en el puerto así como de las instalaciones y bienes en el mismo, y recuperar la normalidad en caso de que ésta ocurra; lo anterior, con fundamento en las bases para el establecimiento del Sistema Nacional de Protección Civil.-----

Para tales efectos se procederá a la integración de brigadas de Protección Civil en cada centro de trabajo, apegando sus actividades al Programa de Protección Civil que al efecto se expida conjuntamente con las Reglas de Operación del Puerto de Dos Bocas, documento en el cual se establece la organización de respuesta, las funciones de sus miembros y las instrucciones para integrar las brigadas correspondientes.-----

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la presente acta constitutiva para dar constancia de la instalación de la Unidad Interna de Protección Civil del puerto de Dos Bocas, Tab., comprometiéndose los miembros de la misma, hoy reunidos en este acto, a efectuar en forma eficiente las actividades que sobre protección civil se desarrollen a partir de hoy, en el seno del grupo que la integra, firmando al calce a las 18:00 hrs., del día de la fecha. DAMOS FE.-----

**EL Coordinador General**

**Cap. Alt. Juan Gnt. García Barreda**  
Capitán de Puerto en Dos Bocas

**El Secretario Técnico**

**Ing. Arturo Romero Joaquín**  
Director General de API

**El Coordinador Operativo**

**Ing. Carlos Durán y Chan**  
Representante de la Subdirección,  
Región Marina Suroeste PEP.



STAFF TÉCNICO

*Javier García Jurado*  
Cap. Javier García Jurado A.  
Gerente de Operaciones API

*Joaquín Chama Barrientos*  
Lic. Joaquín Chama Barrientos  
Coordinador de enlace entre API Dos Bocas y PEMEX Exploración y Producción

*Alexis Oropeza Sastre*  
Dr. Alexis Oropeza Sastre  
Delegado de Sanidad Internacional.

*Mario Zentuche*  
Cap. P.A. Mario Zentuche LLamas  
Administrador de la Aduana de Dos Bocas. Tab.

*Francisco Martínez Núñez*  
C. Francisco Martínez Núñez  
Delegado de Servicios Migratorios.

*Miguel Cortés Cadena*  
Ing. Miguel Cortés Cadena  
Residente de Operaciones PEMEX Refinación en la Terminal Marítima Dos Bocas.



*Miguel Espinoza López*  
C. Miguel Espinoza López  
Representaciones Marítimas

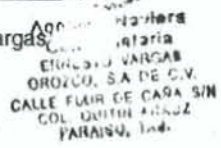
*Fernando Viche Palacios*  
C. Fernando Viche Palacios  
Agencia Consignataria Ramón Guzmán Veytia, S.A. de C.V.

*Julio César Trinidad Alejandro*  
C. Julio César Trinidad Alejandro  
Agencia Consignataria Marítima Mexicana S.A. de C.V.

*Daniel de la Cruz Garduza*  
C. Daniel de la Cruz Garduza  
Agencia Consignataria Tomas Ruiz, S.A. de C.V.


*Miguel Espinoza de la Rosa*  
C. Miguel Espinoza de la Rosa  
Agencia Consignataria Canega, S.A. de C.V.  
S. A. DE C. V.  
Miguel Espinoza de la Rosa

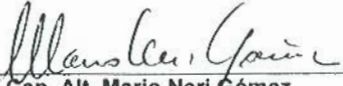
*Sergio Méndez Aguirre*  
C. Sergio Méndez Aguirre  
Agencia Consignataria Ernesto Vargas Orozco, S.A. de C.V.

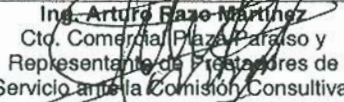


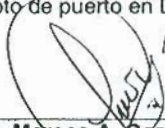



**Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.**

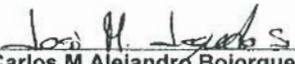
  
**C. German Díaz Vicente**  
Agencia Consignataria DIVCO S.A.  
de C.V.


  
**Cap. Alt. Mario Neri Gómez**  
Piloto de puerto en Dos Bocas


  
**Ing. Arturo Baez Martínez**  
Cto. Comercial Plaza Paraíso y  
Representante de Prestadores de  
Servicio ante la Comisión Consultiva.


  
**C. Marcos A. García Ortiz**  
Presidente de la Sociedad Cooperativa  
de Servicios de Dos Bocas, S.C.L.

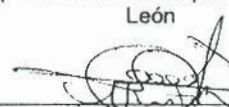
  
**Cap. Alt. Francisco Rínguez Glez.**  
Logística Marítima S.A. de C.V


  
**C. Carlos M Alejandro Bojorques**  
Súper Carnes de Paraíso


  
**C. Martha Hernández Izquierdo**  
Súper Mercado Fabián


  
**C. Ricardo López López**  
Representante de Raquel Huerta de  
León

  
**C. Ivonne Baeza Ocampo**  
Seayre


  
**Lic. Alberto Santos Morales**  
Representante de Maniobras y Grúas  
de C.V.

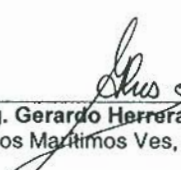
  
**Cap. Jorge Rodríguez Mora**  
Naviera Marítima Mexicana, S.A. de  
C.V.

  
**Ing. Sergio Mendoza Mendoza**  
Naviera Arriamex, S.A. de C.V.

  
**Ing. Arturo Baez Flores**  
Naviera Integral S.A. de C.V.

  
**Ing. Pedro Lara Méndez**  
Naviera Tamaulipas, S.A. de C.V.

  
**C. Guillermo Calderón Narváez**  
Naviera Oceanografía, S.A. de C.V.

  
**Ing. Gerardo Herrera Salazar**  
Servicios Marítimos Ves, S.A. de C.V.



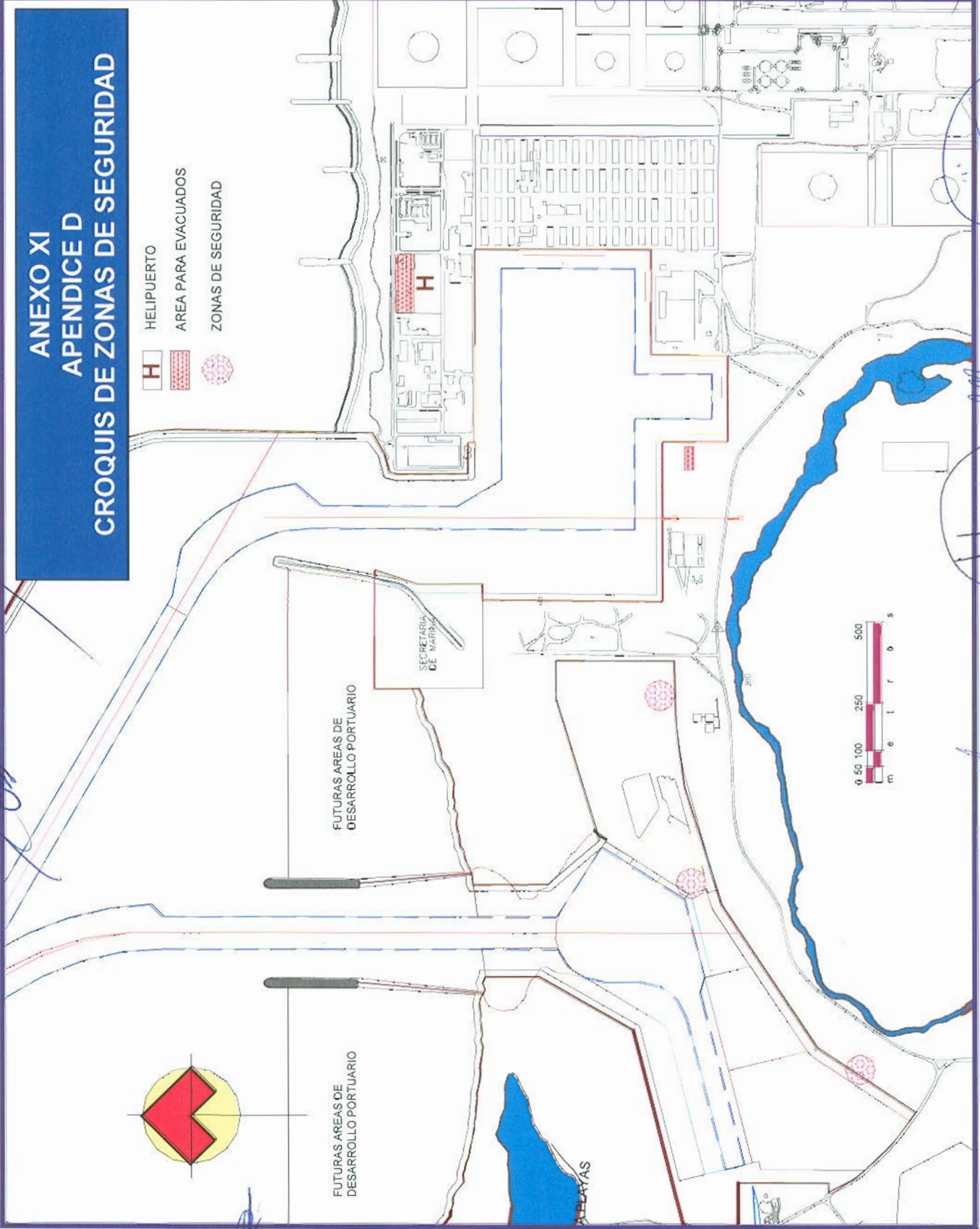


## APÉNDICE D

### Croquis de Zonas de Seguridad

# ANEXO XI APENDICE D CROQUIS DE ZONAS DE SEGURIDAD

- HELIPUERTO
- AREA PARA EVACUADOS
- ZONAS DE SEGURIDAD



*[Handwritten signatures and scribbles in blue ink on the left side of the page.]*

*[Handwritten signatures and scribbles in blue ink on the right side of the page, including a large signature that appears to read 'H. de la Cruz'.]*



## ANEXO XII

# Manual de Procedimientos del Plan de Emergencias del Puerto



## MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DEL PLAN DE EMERGENCIAS DEL PUERTO

### ACCIONES A IMPLEMENTAR EN CASOS DE SINIESTROS

Para afrontar las eventualidades más propensas en lo que respecta al Puerto, previendo el bienestar de la comunidad portuaria y de la población en general, así como de la salvaguarda de sus bienes patrimoniales, a continuación se enumeran las presentes acciones a seguir en caso de:

#### HURACÁN O CICLÓN

SUGERENCIAS GENERALES RECOMENDADAS ANTES, DURANTE Y DESPUÉS DEL HURACÁN.

##### Antes:

1. Conocer la posición y el rumbo del meteoro.
2. Asegurar puertas, ventanas y techos.
3. Revisar que todo dentro de la oficina este asegurado.
4. Asegurar el tanque de gas e instalaciones eléctricas.
5. Tener agua potable, radio de transistores y lámpara de mano de baterías, veladoras y cerillos.
6. Llenar el tanque de gasolina de los vehículos.
7. Botiquín de primeros auxilios.
8. Informarse de zonas de seguridad cerca de su comunidad.
9. Tener a la mano los teléfonos de emergencia y de las autoridades.

##### Durante:

1. Guardar la calma.
2. Retirarse de las puertas.
3. No salir hasta que alguna autoridad comunique que ya paso el peligro.

##### Después:

1. Informarse si ya paso el peligro.
2. Tener cuidado con el cableado eléctrico.
3. Verificar drenes, encharcamientos y habilitar brigadas para inspección de áreas y evaluación de daños.
4. Si es posible acudir a los puestos de auxilio a prestar ayuda.

#### Embarcaciones

1. Todas las embarcaciones mantendrán libre el paso en el canal de navegación y accesos navegables para que otros botes puedan navegar rápidamente y resguardarse del fenómeno.
2. A todas las embarcaciones surtas en puerto se le deberá dar a conocer estas medidas de seguridad por conducto de sus representantes o agencias consignatarias, recabando el correspondiente acuse de recibo, instándolos a acatar las reglas de seguridad reforzando sus cabos y cables de amarre, así como contar siempre con toda la tripulación a bordo para cualquier contingencia.
3. Los medios de amarre deberán de ser cabos o cables en buenas condiciones.
4. Todas las embarcaciones, deberán evitar acoderar a mas de tres embarcaciones,



reforzar sus cabos y medios de amarre. No dejar la embarcación sin personal, por lo que deberán prever que cuente con tripulación necesaria para afrontar una contingencia, permaneciendo a la escucha en canal 16 VHF y evitando el uso indiscriminado a fin de no saturar o bloquear el canal o frecuencia.

5. Los propietarios de lanchas de fibras de vidrio, pesqueras, deportivas y de recreo deberán de retirarlas del agua y no dejarlas cerca de las playas.
6. El personal de las embarcaciones que permanezcan a flote deberán colocar defensas para evitar que se golpeen entre sí o contra el muelle.
7. Todas las embarcaciones que permanezcan en el Recinto Portuario deberán contar con sus máquinas habilitadas.
8. La Capitanía transmitirá los boletines meteorológicos en su horario normal y dependiendo de la cercanía del fenómeno se emitirán boletines extraordinarios, así como se tendrán a disposición de la comunidad marítimo - portuaria las condiciones meteorológicas que se presenten en la localidad.
9. Para aquellas embarcaciones (pangas) que no les sea posible sacarlas del agua, desmontarán sus motores y las llenarán de agua para sobrecargarlas, amarrándolas firmemente a alguna construcción sólida.

**Antes del fenómeno (muelles e instalaciones portuarias)**

1. Vigilar que en los muelles no existan equipos ni unidades móviles que puedan ser arrastrados por el agua y que posteriormente obstruyan el canal de navegación de acceso al Recinto Portuario, muelles o pueda significar un obstáculo en la navegación interior.
2. Si por alguna razón no se pudieran movilizar las unidades referidas, la Administración realizará un censo de los equipos que se encuentran en el Recinto Portuario, marcando copia a la Capitanía para que posterior al evento se verifiquen contra listado. A las personas responsables de estos equipos que no puedan ser movidos se les exigirá que implementen mecanismos de sujeción para evitar su desplazamiento durante el fenómeno.
3. En su caso se prevea el corte oportuno de las líneas de combustible y se habiliten con un colchón de agua.
4. Evitar que se realicen operaciones de toma de combustible.
5. Coordinar la oportuna interrupción del corte de la energía eléctrica en las instalaciones, con el fin de evitar daños, dejando únicamente los servicios mínimos necesarios. De ser posible prever que el suministro de energía para los servicios básicos sea provisto por una planta de emergencia.
6. Evitar que las mercancías peligrosas que reaccionen con el agua permanezcan en el Recinto Portuario, para tal fin se deberá prever que las agencias aduanales de las embarcaciones que depositaron algún cargamento contaminante o dañino al medio o a las instalaciones, realicen su oportuno traslado a instalaciones localizadas fuera del Recinto Portuario a un lugar en donde queden a seguro resguardo.
7. Realizar una inspección en el Recinto Portuario a fin de retirar cualquier objeto que por las velocidades del viento pudiera convertirse en un proyectil.
8. Los letreros que existan dentro del Recinto Portuario deberán ser retirados o



asegurados con tiempo para evitar que si se llegaran a desprender representen algún peligro.

9. Verificar que las ramas de los árboles o los mismos no se encuentren cercanos a los cables de alimentación eléctrica, si es posible podarlos o derribarlos.
10. Limpiar y desazolver los drenes pluviales.
11. Asegurar puertas y ventanas de las áreas de oficinas y almacenes.
12. Disponer de suficientes lámparas de mano, evitando el uso de velas.
13. Disponer de suficiente agua en bidones, así como combustible para los vehículos.
14. Verificar que las instalaciones eléctricas y equipos de radiocomunicación estén conectados a tierra.
15. Cerrar perfectamente almacenes y bodegas, reponiendo y reparando con anticipación, puertas, techos y si existen, asegurar las láminas que puedan ser voladas por las condiciones adversas del fenómeno.
16. Verificar que los equipos fijos y móviles de extinción de incendios del Recinto Portuario así como el de las bodegas y almacenes cuenten con certificado vigente y estén en condiciones óptimas para su uso inmediato.
17. Segregar de las bodegas y almacenes todo tipo de cargamentos peligrosos o inflamables.
18. Revisar y asegurar los vientos de cables de sujeción de las antenas, si es posible desmontar las que no se prevea vayan a servir durante el fenómeno.
19. Asegurar las tapas de los tinacos de agua para evitar que se conviertan en proyectiles.
20. Contar con radio VHF, con cargadores o baterías suficientes para mantenerse en contacto y a la escucha de la información meteorológica que se genere, así como también disponer de radio de transistores con baterías suficientes.
21. Retirar oportunamente y poner bajo resguardo seguro todo tipo de tanques de gas (butano, oxígeno, acetileno, nitrógeno, etc.)

#### Durante el Fenómeno

1. La Capitanía conservará hasta donde sea posible la comunicación con la comunidad marítimo portuaria.
2. Se procurará permanecer a la escucha de las difusiones de la información meteorológica que se transmita, siguiendo la evolución y desarrollo del fenómeno.

#### Después del Fenómeno

1. Revisar y supervisar cada una de las partes de las instalaciones portuarias.
2. Realizar el reporte de los daños registrados durante el evento.
3. Reportar a las autoridades competentes y de protección civil cualquier peligro que se observe.



4. Iniciar las acciones consideradas para la reanudación de operaciones en condiciones normales y con seguridad.

## INCENDIO

### Antes:

1. Revise periódicamente la instalación eléctrica de las oficinas.
2. Recuerde que todo contacto o interruptor eléctrico debe tener su tapa debidamente aislada.
3. No sobrecargue enchufes con demasiadas clavijas, distribúyalas o solicite la instalación de circuitos adicionales.
4. Evite improvisar empalmes en las conexiones y cuide que los cables de los aparatos eléctricos se encuentren en buenas condiciones.
5. Encargue a un técnico las revisiones y composturas de instalaciones y aparatos eléctricos.
6. Antes de cualquier reparación de instalación eléctrica, desconecte el interruptor general y compruebe la ausencia de energía.
7. No conecte aparatos que se hayan humedecido y cuide que no se mojen las clavijas e instalación eléctrica.
8. Procure no usar ni tocar aparatos eléctricos si está descalzo, aun cuando el suelo esté seco.
9. En caso de fuga de gas no encienda ni apague luces, ventile al máximo todas las habitaciones.
10. Guarde los líquidos inflamables en recipientes irrompibles con una etiqueta que indique su contenido, colóquelos en áreas ventiladas. Nunca fume en estos lugares.
11. Utilice los líquidos inflamables y aerosoles sólo en lugares ventilados, lejos de fuentes de calor y energía eléctrica.
12. Apague perfectamente los cerillos y las colillas de cigarrros.
13. Coloque ceniceros en lugares visibles

### Durante:

1. Conserve la calma y procure tranquilizar a sus compañeros de trabajo.
2. Si detecta fuego, calor o humo anormales dé la voz de alarma inmediatamente.
3. Si el incendio es pequeño trate de apagarlo, de ser posible con un extintor. Si el fuego es de origen eléctrico no intente apagarlo con agua.
4. Corte los suministros de energía eléctrica y gas.
5. No abra puertas ni ventanas, porque con el aire el fuego se extiende.



6. En caso de evacuación; no corra, no grite, no empuje.
7. No pierda tiempo buscando objetos personales.
8. Dirijase a la puerta de salida que esté más alejada del fuego.
9. Si hay gases o humo desplácese "a gatas" y de ser posible tápese la nariz y boca con un trapo húmedo.
10. Ayude a salir a las personas que lo necesiten.
11. Antes de abrir una puerta, tóquela, si está caliente no la abra, el fuego debe estar tras ella.
12. Si se incendia su ropa no corra, tírese al piso y ruede lentamente, de ser necesario cúbrase con una manta para apagar el fuego.
13. En caso de que el fuego obstruya las salidas, no se desespere y aléjese lo más posible de las llamas, procure bloquear totalmente la entrada del humo, tapando las rendijas con trapos húmedos y llame la atención sobre su presencia para ser auxiliado lo más pronto posible.
14. Tenga presente que el pánico es su peor enemigo.
15. Una vez fuera del inmueble, aléjese lo más posible para no obstruir el trabajo de las brigadas de auxilio.
16. Evitar las acumulaciones de basura.
17. Conozca la ubicación de los extintores y aprenda a usarlos.
18. Identifique claramente las salidas de emergencia.
19. No obstaculice las salidas de emergencia ni los lugares donde se encuentra el equipo contra incendio.
20. Practique ejercicios y simulacros de evacuación y participe activa y responsablemente en ellos.
21. Antes de salir de su lugar de trabajo, cerciórese de que no haya colillas encendidas o de que las cafeteras, parrillas, ventiladores y otros aparatos eléctricos estén desconectados.

**Después:**

1. No pase al área del siniestro hasta que las autoridades lo autoricen.
2. Haga que un técnico revise las instalaciones eléctricas y de gas, antes de conectar nuevamente la corriente y de utilizar la estufa y el calentador.
3. Deseche alimentos, bebidas o medicinas que hayan estado expuestas al calor, al humo o al tizne del fuego.





## INUNDACIÓN

### Antes:

1. Mantenerse informado de una posible inundación.
2. Desconectar luz y gas, de ser necesario evacuar y dirigirse a un lugar más alto.
3. Auxiliar a niños, ancianos y discapacitados.
4. Almacenar agua potable, alimentos y ropa en lugares resguardados.
5. Tener disponible una lámpara, radio portátil y pilas.
6. Guardar sus documentos importantes en bolsas de plástico.

### Durante:

1. Conservar la calma, y respetar las indicaciones de la autoridad.
2. Prepararse para trasladarse a lugares más seguros.
3. Evitar caminar por zonas inundadas, y no acercarse a postes o cables de electricidad.
4. Si la construcción es de material frágil, buscar lugares más seguros.
5. Evitar cruzar causes de agua para no ser golpeados por objetos varios.
6. No utilizar su automóvil, solo en caso de ser necesario y si quedara atrapado, salirse de él y buscar lugares altos.

### Después:

1. No regresar a la zona afectada.
2. Alejarse de la zona de desastre para evitar entorpecer el auxilio.
3. Revisar las instalaciones para verificar que están en condiciones de ser ocupadas.
4. No pisar, ni tocar cables eléctricos y limpiar sustancias inflamables.
5. No mover heridos y reportarlos a las autoridades de auxilio.
6. No tomar agua, ni alimentos contaminados.

## SISMO

### Antes:

1. Solicitar el servicio de un ingeniero civil para detectar los riesgos que puede presentar en las instalaciones ante un sismo, e identificar los lugares más seguros en los que pueda protegerse.
2. Revisar y reparar periódicamente las instalaciones de gas y electricidad para que siempre se encuentren en buen estado.
3. Preparar, estudiar y practicar un plan para utilizarlo en caso de sismo.



4. Colocar los objetos grandes y pesados en el piso o en lugares bajos
5. Fijar en la pared, cuadros, espejos, roperos, armarios, libreros, evite colocar objetos pesados en la parte superior de éstos.
6. Asegurar firmemente al techo las lámparas y los candiles.
7. Periódicamente organice simulacros con el objeto de que cada miembro de la familia sepa que hacer durante el sismo, y solicite a la Unidad de Protección que también se realicen en su lugar de trabajo.
8. Localice lugares seguros en cada cuarto: bajo mesas sólidas, escritorios resistentes, paredes de soporte o marcos de puertas con travesaños, refuerce esta información haciendo que cada miembro de la familia elija uno de esos lugares para protegerse.
9. Identifique los lugares peligrosos de su vivienda para alejarse de ellos, tales como ventanas donde los vidrios pudieran estrellarse, libreros u otros muebles que puedan caer.

**Durante:**

1. Mantenga la calma y ubíquese en las zonas de seguridad del lugar en que usted se encuentre en el momento del sismo y procure protegerse lo mejor, permaneciendo donde está. La mayor parte de los heridos en un sismo se ha producido cuando las personas intentaron entrar o salir de las casas o edificios.
2. Párese bajo un marco de puerta con travesaño o de espaldas a una pared de carga.
3. Hágase "bolita", abrazándose usted mismo en un rincón, de ser posible, protéjase la cabeza con un cojín o con un cobertor.
4. Manténgase alejado de ventanas, espejos y artículos de vidrios que puedan quebrarse.
5. Evite estar bajo candiles y otros objetos colgantes.
6. Manténgase retirado de libreros, gabinetes o muebles pesados que pudieran caerse o dejar caer su contenido.
7. Retírese de estufas, braseros, cafeteras, radiadores o cualquier utensilio caliente.
8. Procure estar alejado de balcones, aleros, chimeneas y de lugares de los que puedan desprenderse ladrillos.
9. Conserve la calma.
10. Si se encuentra en el exterior, busque ahí un refugio, al aire libre es difícil que algo le caiga encima, sin embargo, asegúrese de estar a salvo de cables, postes, árboles y ramas, escaleras exteriores edificios con fachadas adornadas, balcones, aleros, chimeneas y de cualquier otro objeto que pudiera caer.
11. Si se encuentra en un vehículo, maneje serenamente hacia un lugar que quede lejos de puentes o vías y estacionese en un sitio fuera de peligro.
12. En lugares públicos y atestados de gente no grite, no corra, no empuje, salga serenamente si la salida no está congestionada, en caso contrario, permanezca en



su propio lugar, colocando los brazos sobre la cabeza y bajándola hacia las rodillas.

**Después:**

1. En caso de haber quedado atrapado, conserve la calma y trate de comunicarse al exterior golpeando con algún objeto.
2. Verifique si hay lesionados y de ser necesario busque ayuda médica.
3. Sea cauteloso con las escaleras, pudieron haberse resentido con los sismos.
4. Evite pisar o tocar cualquier cable caído o suelto.
5. Efectúe una cuidadosa revisión de los daños, si son graves no haga uso del inmueble.
6. No encienda cerillos, velas, aparatos de flama abierta, o eléctricos, hasta asegúrese de que no haya fugas de gas no problemas en la instalación eléctrica.
7. En caso de fuga de gas o agua, repórtela inmediatamente. Si hay incendios llame a los bomberos o a las brigadas de auxilio.
8. No consuma alimentos y bebidas que hayan estado en contacto con vidrios rotos, escombros, polvo o algún contaminante.
9. Limpie inmediatamente los líquidos derramados, tales como medicinas, materiales inflamables o tóxicos, etc.
10. Mantener encendido un radio (portátil) para estar informado y recibir orientación.
11. Cuando abra libreros, archiveros, hágalo cuidadosamente porque le pueden caer los objetos encima.

**Si es necesario evacuar:**

1. Empaque previamente y como medida de seguridad ante cualquier riesgo, guarde los documentos más importantes, dinero, contratos, escrituras, etc., en bolsas de plástico bien cerradas y en portafolios o maletas que se puedan cargar de tal forma que le dejen libres los brazos y las manos.
2. Al salir hágalo con cuidado y orden, siga las instrucciones de las autoridades o de las brigadas de auxilio.
3. Esté preparado para futuros sismos, llamados réplicas, generalmente son más débiles, pero pueden ocasionar daños adicionales.

**TOMA DE INSTALACIONES**

**Antes:**

1. Ante la inminente toma de instalaciones de algún grupo responsable se deberán cerrar todos los accesos.
2. Avisar a la Unidad de Protección y/o módulo de seguridad
3. Implementar un grupo especial de seguimiento de los sucesos



4. En caso de confirmarse la toma de instalaciones, dar aviso a la superioridad

**Durante:**

1. Recabar la mayor información posible de los sucesos
2. Alertar al cuerpo de brigadistas
3. Nombrar una Comisión para que se entreviste con los representantes del grupo
4. Informar los resultados del contacto, a la Unidad de Protección
5. Tranquilizar al personal, mientras la superioridad genera posibles soluciones
6. Informar de los sucesos a los grupos externos de apoyo

**Después:**

1. Asegurarse que la emergencia ha sido superada
2. Revisar de los daños humanos y materiales ocasionados
3. Reinstalar al personal en caso de que haya sido evacuado
4. Informar a los hechos a la superioridad así como a la Unidad de Protección Civil.

**AMENAZA DE BOMBA**

**Antes:**

1. Portar en lugares visibles su credencial de identificación
2. Cumplir con las normas de seguridad internas
3. Reportar a seguridad cualquier movimiento sospechoso
4. Notificar a seguridad de cualquier objeto extraño en su área de trabajo
5. Tener a la mano el directorio de teléfonos de emergencia
6. Tener el formato de información en caso de amenaza de bomba junto al teléfono

**Durante:**

1. Llenar el formato de información de amenaza de bomba y recabar la mayor información posible
2. Actuar con discreción y tacto, para no alarmar al resto del personal
3. Reportar de la amenaza a seguridad o a la Unidad Central de Protección
4. En caso de detectar un artefacto extraño, no lo toque, no se mueva, acordone el área y repórtelo de inmediato.
5. Proceder con las indicaciones de repliegue o de evacuación que hayan sido dictadas por la Unidad de Protección



6. Atender las indicaciones de los brigadistas de su área

Después:

Si hay explosión:

1. Si hay explosión mantenga la calma y aléjese de la zona siniestrada
2. Permita el paso del personal de búsqueda y rescate
3. Re ocupe las instalaciones sólo hasta que le sea permitido

Si no hay explosión:

1. Mantenga la calma y atienda las indicaciones de los brigadistas
2. Revise las áreas de trabajo para detectar posibles riesgos
3. Transcurrido un tiempo razonable, re ocupar las instalaciones



## ANEXO XIII

### Lista de Autoridades, Cesionarios y Prestadores de Servicios

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*



DIRECTORIO DE AUTORIDADES LOCALES Y REGIONALES

AUTORIDADES FEDERALES

Capitanía de Puerto de Dos Bocas, Tab.	(933)-333-08-88.
Capitanía de Puerto en Villahermosa, Tab.	(993) 312-12-86.
Aduana Marítima de Dos Bocas	(993)-310-82-90.
Delegación Regional de Sanidad Internacional	(933)-333-03-30.
Delegación de Servicios Migratorios	(933)-333-00-10.
Procuraduría General de Justicia del Estado	(993)-315-25-11.
Policía Federal Preventiva (Cárdenas, Tab.)	(937)-372-40-50.
Armada de México (Frontera, Tab.)	(913) 332-04-91.
Capitanía de Puerto en Frontera, Tab.	(937)-332-00-46.
SEMARNAT (Villahermosa, Tab.)	(993)-310-14-00.
Secretaría de Desarrollo Económico	(993)-310-97-50.
PROFEPA (Villahermosa, Tab.)	(993)-351-29-58.
SEDAFOP	(993)-316-35-24 al 27.

AUTORIDADES LOCALES

H. Ayuntamiento de Paraíso	(933) 333-02-80 y 333-10-26
Unidad de Protección Civil	(933) 333-30-19
Seguridad Pública	(933) 333-04-41
Ministerio Público Federal	(933) 333-23-83
Policía Municipal en Paraíso	(933) 333-04-41
Sapaet (Sistema De Agua Potable y Alcantarillado)	(933) 333-03-83
Delegación de Tránsito en Paraíso	(933) 333-00-91
Comisión Federal de Electricidad	(933) 333-00-14
PEMEX EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN RMSO	(933)33-3-51-00
• Subgerencia de Seguridad	Ext. 243-33 y 242-38
• Representante de la Subdirección RMSO	(933) 333-07-50
• Coordinador de enlace PEP y API	(933) 333-07-41 y 333-07-52
CONAFOR	(993)-351-73-59.
Incendios Forestales	01-800-46-23-63-46.
Cruz Roja en Comalcalco, Tab.	01 (933) 334-30-04 y 065 y 114 desde el celular.
Cruz Roja en Cárdenas, Tab.	(937)-372-22-00.
Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS)	333-04-57.

<b>Administración Portuaria Integral de Dos Bocas S.A. de C.V.</b>	Carretera Federal Puerto Ceiba-Paraíso No. 414 Col. Quintín Araúz, C.P. 86600 Paraíso, Tabasco, México. Teléfonos: (01-933) 333 27 44 (01-933) 333 16 89 (01-933) 333 32 10 (01-933) 333 35 78. Ext., de Fax: 108, 206, 303 y 306. <a href="http://www.puertodosbocas.com.mx">http://www.puertodosbocas.com.mx</a>
Lic. Roberto de la Garza Licón	Director General
Ing. Jorge Salas Cuevas	Gerente de Operaciones
Lic. Fausto Adbeel Camargo Parra	Subgerente de Protección Portuaria
T.A.P. Jorge Escalante Ulín	Subgerente de Operaciones y Ecología Jefe de Supervisión y Control Operativo



**CESIONARIOS PARCIALES DE DERECHOS Y OBLIGACIONES**

Nombre	Dirección	Teléfono y correo electrónico
PEMEX Exploración y Producción Ing. Manuel de Jesús Alegría Constantino. Subdirector de Coord. de Servicios Marítimos	Terminal Marítima de Dos Bocas s/n, en Ranchería El Limón, C.P. 86600 Paraíso, Tabasco.	01(933) 333-51-00 01(938) 382-67-16 801-2-20-89 Ext.801-5-14-00/ 5-14-01 <a href="mailto:hleyvat@pep.pemex.com">hleyvat@pep.pemex.com</a>
Representaciones y Distribuciones Evya, S.A. de C.V. Ing. Fco. Javier Camargo Salinas, Ing. José Manuel Salazar Roque, Representante Legal.	Calle 33-A No. 115 Fracc. Lomas de Holché C.P. 24169 Cd. Del Carmen, Campeche. Boulevard Manuel Antonio Romero Zurita s/n. Col. Centro, C.P. 86600 Paraíso, Tabasco.	01(938) 382-50-70 01(933)333-06-42 33-30-03, 333-17-20 333-06-87 Cel. 044-933-327-21-13 <a href="mailto:evya@gd.com.mx">evya@gd.com.mx</a> <a href="mailto:jmsalazarr@yahoo.com.mx">jmsalazarr@yahoo.com.mx</a> <a href="mailto:jmhdez65@yahoo.com.mx">jmhdez65@yahoo.com.mx</a> <a href="mailto:heriberto.hueda@evya.com.mx">heriberto.hueda@evya.com.mx</a>
Oceanografía, S.A. de C.V. Ing. Jaime López Zermeño  Lic. Guillermo Calderón Narváez Ing. Carlos A. Rodríguez Curiel	Av. Oriente, Mzna D, Lote 3 s/n, Pto Industrial Laguna Azul C.P. 24140 Cd. del Carmen, Campeche. Salvador Díaz Mirón No. 1012 altos, Col. María de la Piedad C.P. 96410, Cotas., Ver. Carr. Paraíso-Pto. Ceiba km.1 Col. Quintín Arauz Paraíso, Tabasco C.P. 86600	01(938) 381-25-70 Fax (933)-333-09-82 Cel. 044-93 3-327-52-12 <a href="mailto:calderonguillermo65@hotmail.com">calderonguillermo65@hotmail.com</a> <a href="mailto:karma_leon@hotmail.com">karma_leon@hotmail.com</a>
Combustibles y Suministros del Golfo, S.A. de C.V.  Ing. José Alberto Lara Reyes	Esteban Samberino No. 413, entre Cuahutemoc y Riva Palacio, Centlla, Frontera Tabasco,	(993)-354-65-39. Cel. (9933) 115366 <a href="mailto:marinelasmr@hotmail.com">marinelasmr@hotmail.com</a>
Escudero Industrial S.A. DE C.V. Ing. Benjamín Escudero Rivas	Antiguo Camino a Río Seco s/n, Col. Melchor Ocampo, 2ª. Sección H. Cárdenas, Tabasco.	01(937)37 20424 <a href="mailto:benjaminer@escudero.com.mx">benjaminer@escudero.com.mx</a>
BJ Services company Mexicana, S.A. DEC.V.  C.P. Gonzalo Hernández Veloza Dowell Schlumberger de México, S.A. de C.V.	Av. Ricardo Margain No. 575, Fraccionamiento Parque Corporativo Santa Engracia, San Pedro Garza García, Nuevo León C.P. 66267.	01(229) 775 34 02, Cel. 993 267 11 49 <a href="mailto:Gonzalo.Hernandez@biservice.com">Gonzalo.Hernandez@biservice.com</a>
C.P. Carlota Ramírez Alanís	Av. Periférica Norte s/n, Fraccionamiento Lomas de Holche, Ciudad del Carmen Campeche. C.P. 24,130.	(938)- 381-27-67; 381-27-91; 381-27-11

**AGENCIAS CONSIGNATARIAS**

Tomas Ruiz S.A. de C.V.	(933) 33-3-07-20; 33-3-00-60
Canega, S.A. de C.V	33-3-08-80, 33-3-25-16, 33-3-10-39
Nautica Marina, S.A. de C.V.	33-3-32-48
Marinos del Carmen SA de CV	(933) 333-1234 / 333-1772
Ernesto Vargas Orozco, S.A. de C.V	33-3-25-79
Representaciones Marítimas, S.A. de C.V	33-3-05-98, 33-3-11-20
Inchape Shipping Services	33-3-46-20; 33-3-32-28
Sergio Octavio Díaz Vicente, S.A. de C.V	33-3-20-08, 33-3-13-67
TMM Agencias, S.A. de C.V.	33-3-14-33; 33-3-30-55
Transportes Navieros y Terrestres, S. A. de C. V.	33-3-09-82
Marinsa de México, S.A. de C.V.	(938) 382-71-81; (933) 333-37-30
Moisés Santos Gaspar	33-3-36-07; 33-3-19-58
Enterprise Shipping	33-3-47-21
Maritima Internacional S.A. de C.V.	(938) 384-00-70
Offshore Solutions México	33-3-16-21





## Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.

### EMPRESAS NAVIERAS

Servicios Marítimos Ves, S de RL. De C.V	(933) 33-3-06-72; 333-07-73; 33-07-74
Marítima Mexicana, S.A. de C.V.	33-3-14-33, 33-3-29-19, 33-3-27-51
Naviera Tamaulipas, S.A. de C.V.	33-3-31-57, 33-3-31-68
Naviera Integral, S.A. de C.V.	33-3-22-46
Naviera Armamex, S.A. de C.V.	33-3-03-23

### PRESTADORES DE SERVICIOS

#### AVITUALLAMIENTO

Nombre	Dirección	Teléfono y correo electrónico
Sr. Carlos Manuel Alejandro Bojórquez "Súper Carnes"	Santos Degollado No. 614 Col. Centro C.P. 86600 Paraíso, Tab.	(933) 333-28-27 (933) 333-13-43 Banda Marina VHF Canal 16/80 <a href="mailto:cabojoorquez@prodigy.net.mx">cabojoorquez@prodigy.net.mx</a> <a href="mailto:cmab65@hotmail.com">cmab65@hotmail.com</a>
Centro Comercial Plaza Paraíso, S.A. de C.V. Sr. Arturo Razo Martínez	Gregorio Méndez No. 309, Col. Centro, C.P. 86600 Paraíso, Tab.	(933) 333-23-26 (933) 333-28-39 fax <a href="mailto:razoarturoplaza@hotmail.com">razoarturoplaza@hotmail.com</a>
Súper Mercado Fabián, S.A. de C.V. Sra. Martha Hernández Izquierdo.	Melchor Ocampo No.705 Norte Col. Centro C.P. 86600, Paraíso, Tab.	(933) 333-06-10
Mendoza Offshore Service, S.A. de C.V. Sr. Sergio Mendoza Mendoza	Calle Nacir Antonio Rajal No. Ext. 234 Int. 4 Col. Quintín Arauz, C.P. 86600, Paraíso, Tab.	(993) 333-43-68 (993) 333-43-69 <a href="mailto:mos356@hotmail.com">mos356@hotmail.com</a>
Abastecedora Del Carmen, S.A. de C.V. Sr. Emilio Garza Vargas, Administrador Unico.	Calle 35 No. 69 Col. Centro Planta Baja, Ciudad del Carmen, Campeche, C. P. 24100.	(938) 3821395, <a href="mailto:adrian.gomez@abacar.com.mx">adrian.gomez@abacar.com.mx</a> <a href="mailto:emilio.garza@abacar.com.mx">emilio.garza@abacar.com.mx</a>
Vortex Comercializadora, S.A. de C.V. Sr. William Fernando Alamilla Cancino	Calle Buenavista 113 A-1, Colonia Atasta de Serra. Villahermosa, Tab. C. P. 86100	(993) 3546539 <a href="mailto:walamilla1971@hotmail.com">walamilla1971@hotmail.com</a>
Proveedora de Barcos Avimar, S.A. de C.V. Sr. Adrián Santiago Barajas Representante Legal.	Calle Manuel Ávila Camacho No. 305, Coatzacoalcos, Ver., C. P. 96400,	(921) 2130659 <a href="mailto:avimar3@prodigy.net.mx">avimar3@prodigy.net.mx</a>
Sr. Luis Alfonso Bello Rodríguez "Abastecedora Bello"	Calle Buenos Aires No. 214, Colonia Centro, Paraíso Tabasco. C.P. 86605	(933) 333 64 67 <a href="mailto:bello955@hotmail.com">bello955@hotmail.com</a> <a href="mailto:abastecedora_bello@hotmail.com">abastecedora_bello@hotmail.com</a>
Servicios y Alimentos Bistro, S.A. de C.V. Chef. Isabel Karina Obrador Garrido Cuesta.	Calle 61 No. 1, Col. Revolución, Ciudad del Carmen, Campeche, C.P. 24120.	(938) 112-02-90; (933) 333-19-20 <a href="mailto:Karina.obrador@bistroalimentacion.com">Karina.obrador@bistroalimentacion.com</a> <a href="mailto:Ventas2bocas@bistroalimentacion.com">Ventas2bocas@bistroalimentacion.com</a>

#### REPARACIONES A FLOTE

Nombre	Dirección	Teléfono y correo electrónico
Ivonne Baeza Ocampo "SEAAYRE" Tec. Jorge Luis Gómez Aguilar	Manuel Doblado s/n Esquina Carretera a Dos Bocas Col. Centro C.P. 86600 Paraíso, Tabasco.	(933) 333-21-66 (933) 333-07-19 <a href="mailto:seaayre74@hotmail.com">seaayre74@hotmail.com</a> <a href="http://www.seaayre.net.mx">www.seaayre.net.mx</a>
Raquel Huerta de León "Rectificaciones Paraíso" Sr. Ricardo López López	Nicolás Bravo s/n casi esq. Carretera a Dos Bocas, Paraíso, Tab., C.P. 86600	(933) 333-05-45 <a href="mailto:rectificacionesparaíso@yahoo.com.mx">rectificacionesparaíso@yahoo.com.mx</a>



Taller de Soldadura Eléctrica y Autógena El Delfin, S.A. de C.V. Sr. Rodrigo Ramírez Hdez.	Prolong. Santos Degollado s/n Col. El Limoncito C.P. 86600, Paraíso, Tab.	(933) 333-11-68 fax 933 115 80 64 <a href="mailto:tallereldelfinparaisodosbocas@hotmail.com">tallereldelfinparaisodosbocas@hotmail.com</a>
Soluciones Industriales del Sur, S.A. de C.V. Sra. Rocío Guadalupe López Huerta Administrador Único	Morelos No. 315, col Centro, Paraíso, Tabasco, C.P. 86600. Carret. Federal Paraíso Dos Bocas km. 1, col el Limón (pasando la Y).	(933) 3334523. Cels 933 1057407 933 4065470. <a href="mailto:sol.i.sur@hotmail.com">sol.i.sur@hotmail.com</a> , <a href="mailto:ma.aracely@hotmail.com">ma.aracely@hotmail.com</a>
Proesa Electrónica, S.A. de C.V.	Av. 4 Ote X 2 sur parque Ind. Laguna Azul C.P 24140, Cd. del Carmen, Campeche.	(938) 384-46-32, 384-46-33, 382-51-21, 382-59-32 <a href="mailto:servicio@proesaelectronica.com.mx">servicio@proesaelectronica.com.mx</a> <a href="mailto:alejasand@gmail.com">alejasand@gmail.com</a>
Sr. Felipe Ramírez Hernández "Taller Ramírez".	Carretera Dos Bocas, entrada al Escribano, a 50 metros antes del Hotel Mago, Ranchería El Escribano, Paraíso, Tab., C. P. 86600.	(933)110 8910 (933) 1232853.
Reparaciones Navales Zavala, S.A. de C.V. (RENAZA). C.P. Angélica Linares Villalpando	Calle 47 No.2, Colonia Pallas, Ciudad del Carmen, Campeche, C.P. 21140	(938) 382-89-14 <a href="mailto:contacto@renaza.com.mx">contacto@renaza.com.mx</a>

**MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE AIRE ACONDICIONADO A EMBARCACIONES**

Nombre	Dirección	Teléfono y correo electrónico
Carlos Mario González Pérez. (Auto Climas Carrizal)	Calle los Pescadores s/n del Ejido Puerto Ceiba, Paraíso, Tabasco, C.P. 86610.	(933) 33 77142. <a href="mailto:climas_carrizal@hotmail.com">climas_carrizal@hotmail.com</a>
Miguel Ángel Jiménez Santos (Multiservicio Dos Bocas)	Calle Ignacio Zaragoza # 609, col. Centro Paraíso, Tabasco, CP. 86600.	(933) 333-07-48, cel (933) 101-79-72 <a href="mailto:migueljs_64@hotmail.com">migueljs_64@hotmail.com</a>

**REPARACIÓN DE FIBRA DE VIDRIO Y CARPINTERÍA A EMBARCACIONES**

Nombre	Dirección	Teléfono y correo electrónico
Sr. Vicente Castro Chávez (Vitro Resinas del Golfo).	Calle 12 de octubre # 221 Col Centro, Villa Puerto Ceiba, Paraíso, Tab., C. P. 86610.	(933) 333-11-73. <a href="mailto:vicentecastro_vrg@hotmail.com">vicentecastro_vrg@hotmail.com</a>

**SUMINISTRO DE AGUA POTABLE**

Nombre	Dirección	Teléfono y correo electrónico
Sr. Jorge de la Cruz Guerrero Agua Purificada "Paraíso"	Manuel Doblado No.102 Col. Centro, C.P. 86600 Paraíso, Tab.	(933) 333-02-30 (933) 333-24-41(casa) (044) 933-327-22-63
Mendoza Offshore Service. S.A. de C.V. Sr. Sergio Mendoza Mendoza	Calle Nacir Antonio Rajal No. Ext. 234 Int. 4 Col. Quintín Arauz, C.P. 86600, Paraíso, Tab.	(993) 333-43-68 (993) 333-43-69 <a href="mailto:mos356@hotmail.com">mos356@hotmail.com</a>



SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE

Nombre	Dirección	Teléfono y correo electrónico
Tagal, S.A. de C.V. Sr. Antonio Quintero Canedo Ing. Thor Robledo Lic. Elvira Paulina Cadenas Ing. José M. González Padrón	Av. Cobre No. 103, entre Acero y Antimonio Cd. Industrial, C.P. 6010 Villahermosa, Centro Tab.	(993) 353-33-90 (993) 312-88-57 (993) 354-43-76 (Ing. Thor R) <a href="mailto:trobledo@tagal.com.mx">trobledo@tagal.com.mx</a> <a href="mailto:elvira@tagal.com.mx">elvira@tagal.com.mx</a> <a href="mailto:jmgonzalez@tagal.com.mx">jmgonzalez@tagal.com.mx</a>
Combustibles y Suministros del Golfo, S.A. de C.V. C. José Alberto Lara Reyes	Calle Esteban Samberino No. 413, entre Cuauhtémoc y Riva Palacio, Centla, Frontera Tab.,	(993)-354-65-39. CEL. (9933) 115366 <a href="mailto:marinelasmr@hotmail.com">marinelasmr@hotmail.com</a>
Navalmex Combustibles, S.A. de C.V. Lic. Víctor Juárez Planas	Av. Río Mixcoac, No, 36, piso 1, interior 106, colonia Actipan, C.P. 03230, México, D.F.	01 55 5524 5792, 01 55 5534 9799 <a href="mailto:viarez@navalmexicana.com.mx">viarez@navalmexicana.com.mx</a>

INSPECCIÓN MARÍTIMA A BARCOS

Nombre	Dirección	Teléfono y correo electrónico
Inspectorate de México, S.A. de C.V. C. Armando Rodríguez Zepeda	Av. Del Puente No. 145-A Coatzacoalcos, Veracruz C.P. 96480	OF: (921) 2 14 76 00 FAX: (921) 2 14 53 49 <a href="mailto:inspectorate@inspectorate.com.mx">inspectorate@inspectorate.com.mx</a> <a href="mailto:rcastillo@inspectorate.com.mx">rcastillo@inspectorate.com.mx</a>

LANCHAJE

Nombre	Dirección	Teléfono y correo electrónico
Logística Marítima Mexicana S.A. de CV. Ing. Hilario Pascual Pasos Téllez	Calle 2 de Abril No. 107, Col. Centro C.P. 86600, Paraíso, Tabasco.	01 800 718-27-91 (933) 333-00-39 <a href="mailto:lommsa@hotmail.com">lommsa@hotmail.com</a>
Sistemas Inteligentes de Puebla, S.A. de C.V. Sra. Elba Balderas Rodríguez	Manzana 14, casa 39-A, colonia Lázaro Cárdenas, Paraíso, Tabasco; C. P. 86606.	(933) 128 13 07 (nextel), 01(933) 333-44-16 <a href="mailto:sipsadecv@yahoo.com.mx">sipsadecv@yahoo.com.mx</a>
Marinsa México, S.A. de C.V	Calle 26 No. 179 Col. PIP. Laguna Azul, C.P. 24140, Cd. del Carmen, Camp.	(938) 382-71-81 Ext. 146 333-37-30 <a href="mailto:ventas@marinsa.com.mx">ventas@marinsa.com.mx</a> <a href="mailto:ana.rojano@marinsa.com.mx">ana.rojano@marinsa.com.mx</a>
Maya Maritima del Sureste, S.A. de C.V. C. Judith Stefania Vázquez Gómez	Calle 5 de Mayo No. 304 Col. Centro C.P.86600 Paraíso, Tab.	(933) 333-45-44, 333-49-45 <a href="mailto:mayamaritima@yahoo.com.mx">mayamaritima@yahoo.com.mx</a>

PILOTAJE

Nombre	Dirección	Teléfono y correo electrónico
Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto Delegación Dos Bocas	Calle 2 de abril No. 105 Pte. Paraíso, Tabasco. C.P.86600	(933)-333-1449. <a href="mailto:snppdosb1@hotmail.com">snppdosb1@hotmail.com</a> <a href="mailto:snppdosbocas@prodigy.net.mx">snppdosbocas@prodigy.net.mx</a>
Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto	Calle Ignacio Ramos Santos s/n Int. B Col. Lázaro Cárdenas, Paraíso, Tab.	(933) 333 37 65 <a href="mailto:captfvazquez@yahoo.com">captfvazquez@yahoo.com</a> <a href="mailto:captfvazquez@hotmail.com">captfvazquez@hotmail.com</a>



## Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V.

Piloto Independiente	Manzana 14 casa 39 Col. Lázaro Cárdenas, Paraíso, Tabasco; C.P. 86606	(933) 333 44 80 <a href="mailto:capelizaldeo@yahoo.com.mx">capelizaldeo@yahoo.com.mx</a>
----------------------	---	---

### AMARRE DE CABOS

Nombre	Dirección	Teléfono y correo electrónico
Sociedad Cooperativa de Servicios Dos Bocas, S.C. de R. L. Sr. Marcos A. García Ortiz	Calle 5 de Febrero s/n Villa Puerto Ceiba C.P. 86610 Paraíso, Tab.	(933) 333-03-52 Cel 9331041359 <a href="mailto:sociedadcopdb@hotmail.com">sociedadcopdb@hotmail.com</a>
Servicios y Amarradores del Puerto, S.C. de R.L. de C.V. Sr. Arturo León Osorio	calle 5 de mayo s/n, Puerto Ceiba, Paraíso, Tabasco, C. P. 86610 teléfono, correo electrónico	044 (933) 337 73 96 <a href="mailto:scservyamarres07@hotmail.com">scservyamarres07@hotmail.com</a>

### REMOLQUE

Nombre	Dirección	Teléfono y correo electrónico
Administración Portuaria Integral de Dos Bocas, S.A. de C.V. Gerencia de Operaciones	Car. Fed.I Pto Ceiba-Paraíso 414, Col. Quintín Arauz C.P. 86600. Paraíso, Tab.	(993) 3 2744 ext. 201 <a href="mailto:goperaciones@apidosbocas.com">goperaciones@apidosbocas.com</a>

### FUMIGACIÓN

Nombre	Dirección	Teléfono y correo electrónico
Martha Guadalupe Mendoza Rodríguez "Fumigaciones América"	Morelos No. 1019 Col. Vicente Guerrero C.P. 86350 Comalcalco, Tabasco.	(933) 334-15-63 (933) 334-11-10 fax (933) 107- 06-05 <a href="mailto:Kanino4@hotmail.com">Kanino4@hotmail.com</a> <a href="mailto:fumigaciones.america@hotmail.com">fumigaciones.america@hotmail.com</a>
Mexicana de Servicios y Suministros Integrales, S.A. de C.V.(MESSISA) Jesús Mario Huerta Medina	Carretera Dos Bocas No 100, Col. El Limón, C. P. 86600 Paraíso, Tab.	(933) 333241, <a href="mailto:magmarfri@hotmail.com">magmarfri@hotmail.com</a> <a href="mailto:serv_int7@hotmail.com">serv_int7@hotmail.com</a> <a href="mailto:henry_messisa@hotmail.com">henry_messisa@hotmail.com</a> <a href="mailto:Sandra_messisa@hotmail.com">Sandra_messisa@hotmail.com</a>

### MANIOBRAS

Nombre	Dirección	Teléfono y correo electrónico
Soc. Coop. de Servicios Dos Bocas, S.C. de R. L. Marcos A. García Ortiz Eliécer León Ortiz	Calle 5 de Febrero s/n Villa Puerto Ceiba C.P. 86610 Paraíso, Tabasco.	(933) 333-03-52 Cel 9331041359 <a href="mailto:sociedadcopdb@hotmail.com">sociedadcopdb@hotmail.com</a>
Acción Logística Integral S.C. Ing. Alejandro Velásquez Segura Ing. Felipe Islas Ochoa	Carr. Samarkanda No. 19-B, Col. José Ma. Pino Suárez, C.P. 86029, Vhsa Centro, Tab.  Carr. Dos Bocas- Paraíso. Km. 1, casa No. 19, Col. El Escribano C.P. 86600 Paraíso, Tab.	(993) 357-39-20; 357-39-21 (993) 357-39-19 * (993) 396-49-25; (cel) (993)59-98-36 (cel)** (933) 333-29-29 ** (993)160-05-28 <a href="mailto:enrique.ordonez@ali.com.mx">enrique.ordonez@ali.com.mx</a> <a href="mailto:alejandro.velazquez@ali.com.mx">alejandro.velazquez@ali.com.mx</a> <a href="mailto:felipe.islas@ali.com.mx">felipe.islas@ali.com.mx</a>



Servicios y Amarradores del Puerto, S.C. de R.L. de C.V. Sr. Arturo León Osorio	calle 5 de mayo s/n, Puerto Ceiba, Paraíso, Tabasco, C. P. 86610 teléfono, correo electrónico	044 (933) 337 73 96 <a href="mailto:scservyamarres07@hotmail.com">scservyamarres07@hotmail.com</a>
Terminal Marítima Dos Bocas, S.A. de C.V. Ing. Alejandro García Baduy	Plaza Las Américas, calle Argentina, Local 1, colonia Atasta de Serra, Villahermosa Tab.	01 933 316 72 04, 01 800 024 7204 <a href="mailto:alejandrogarciabaduy@hotmail.com">alejandrogarciabaduy@hotmail.com</a> <a href="mailto:comerciosursadecv@hotmail.com">comerciosursadecv@hotmail.com</a>

**RENTA DE EQUIPO ESPECIALIZADO**

Nombre	Dirección	Teléfono y correo electrónico
Maquinaria Intercontinental, S.A. de C.V. Ing. José Pascual Parga Ibarra. Ing. Carlos Trigueros López	Carretera Federal Villahermosa - Escárcega kilómetro 12, poblado dos Montes, Municipio de Centro, Tab.	(01(993) 356-07-00 01(993) 356-00-29 <a href="mailto:pparga@maquintertab.com.mx">pparga@maquintertab.com.mx</a> <a href="mailto:maquintr@prodigy.net.mx">maquintr@prodigy.net.mx</a> <a href="mailto:trigueros@maquintertab.com.mx">trigueros@maquintertab.com.mx</a>

**RECOLECCIÓN DE BASURA, DESECHOS Y ELIMINACION DE AGUAS RESIDUALES, ETC.**

Nombre	Dirección	Teléfono y correo electrónico
Servicios Ambientales y Reciclados del Sureste, S.A. de C.V. (Sanisur) MVZ Sergio Arturo Domínguez Baeza LAE Jesús A. Domínguez Baeza	Carr. Villahermosa-Cárdenas s/n, colonia Anacleto Canabal Segunda Sección Centro, Tabasco; C.P. 86280.	(993) 337 97 72, 337 97 75 <a href="mailto:domaga@gmail.com">domaga@gmail.com</a> <a href="mailto:ventas1@domaga.com.mx">ventas1@domaga.com.mx</a>
Sergio Octavio Díaz Vicente, S.A. de C.V. DIVCO Sr. Germán Alejandro Díaz Vicente	5 de Mayo No. 905 Colonia centro C.P. 86600 Paraíso, Tabasco.	(933) 333-20-08; 333-13-67 (933) 327-60-87 Frecuencia 4545.0; VHF canal 16 <a href="mailto:divco@hotmail.com">divco@hotmail.com</a>
Tratamiento Ecológico de Residuos, S.A. de C.V. (TRAER) Lic. Guillermo Trillo R. Ing. Alfredo Castro Betancourt Biol. África Ángeles Padilla	Av. Álvaro Obregón No. 15-C, Col. Roma Norte, CP 06700, México, DF. Pijije No. 101 L-4 Fracc. La Choca Tabasco 2000 CP 86035 Vhsa, Tab.	(55) 5361-7778 (55) 5562-0676 fax. (993) 316-66-62 (993) 316-66-63 fax <a href="mailto:alejandro@traer.com.mx">alejandro@traer.com.mx</a> <a href="mailto:info@corsa.com.mx">info@corsa.com.mx</a> <a href="mailto:africa@corsa.com.mx">africa@corsa.com.mx</a>
Lidia Nelly Solís Herrera Servicios Anticontaminación de Tabasco SATAB C. Miguel Ángel Pérez Ruiz	Av. Adolfo Ruiz Cortinez No. 1705 altos, Col. Lindavista C.P. 86050 VH, Tabasco.	Tel. y fax. 01 (993) 315 76 28 y 315 76 40 01 800 77 SATAB. <a href="mailto:satab@avantel.net">satab@avantel.net</a>
Ecomarine, S.A. de C.V. C. José Omar Mendoza Araujo	Calle Nacir Antonio Rajal No. 234-4, Col. Quintin Arauz. 86600, Paraíso, Tabasco.	Tel. 01(933) 333-43-69. Cel. (933) 327-61-55 <a href="mailto:ecomarinedosbocas@hotmail.com">ecomarinedosbocas@hotmail.com</a>
RIK Soluciones, S.A. de C.V. C. Víctor Alberto Urrutia Madrigal	Av. Gregorio Mendez No. 1405, 4-A, Col. Nueva Villahermosa, C.P. 86070, Villahermosa, 9Tabasco.	01 (993) 314 33 69 <a href="mailto:riksoluciones@hotmail.com">riksoluciones@hotmail.com</a>



**ANEXO XIV**  
**Código PBIP**

*[Handwritten signatures and marks in blue ink, including a large stylized signature, a circular mark, and several scribbles.]*

*[Handwritten signatures and marks in blue ink, including a circular stamp with a grid, a signature, a scribble, a large circular mark, a signature, and several other scribbles.]*



ANEXO 1

RESOLUCIÓN 2 DE LA CONFERENCIA  
(adoptada el 12 de diciembre de 2002)

ADOPTACIÓN DEL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN  
DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

LA CONFERENCIA,

HABIENDO ADOPTADO las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado (en adelante "el Convenio"), relativas a las medidas especiales para incrementar la seguridad y la protección marítimas,

CONSIDERANDO que el nuevo capítulo XI-2 del Convenio hace referencia al Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) y exige que los buques, las compañías y las instalaciones portuarias cumplan las prescripciones pertinentes de la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), especificadas en dicha parte A del Código PBIP.

ESTIMANDO que la implantación de dicho capítulo por los Gobiernos Contratantes contribuirá en gran medida a incrementar la seguridad y la protección marítimas y a salvaguardar a quienes se encuentren a bordo y en tierra,

HABIENDO EXAMINADO un proyecto de código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias preparado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (en adelante la "Organización") en sus periodos de sesiones 75° y 76°, para su examen y adopción por la Conferencia,

1. ADOPTA el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (en adelante "el Código"), cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;
2. INVITA a los Gobiernos Contratantes del Convenio a que tomen nota de que el Código entrará en vigor el 1 de julio de 2004 al entrar en vigor el nuevo capítulo XI-2 del Convenio;
3. PIDE al Comité de Seguridad Marítima que mantenga el Código sometido a examen y lo enmiende, según proceda;
4. PIDE al Secretario General de la Organización que remita copias certificadas de la presente resolución y del texto del Código que figura en el anexo a todos los Gobiernos Contratantes del Convenio;
5. PIDE TAMBIÉN al Secretario General que remita copias de la presente resolución y de su anexo a todos los Miembros de la Organización que no son Gobiernos Contratantes del Convenio.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 2

ANEXO

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS  
BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

PREÁMBULO

1 La Conferencia diplomática sobre protección marítima celebrada en Londres en diciembre de 2002 adoptó nuevas disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, así como el presente Código\*, para incrementar la protección marítima. Estas nuevas prescripciones constituyen el ordenamiento internacional que permitirá que los buques y las instalaciones portuarias puedan cooperar para detectar y prevenir actos que supongan una amenaza para la protección del sector del transporte marítimo.

2 Tras los trágicos acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, la vigésima segunda Asamblea de la Organización Marítima Internacional (la Organización), celebrada en noviembre de 2001, acordó por unanimidad que debían elaborarse nuevas medidas en relación con la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, las cuales se adoptarían en una Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (denominada Conferencia diplomática sobre protección marítima), en diciembre de 2002. Los preparativos para la Conferencia diplomática se encomendaron al Comité de Seguridad Marítima de la Organización (MSC), cuya labor se basó en los documentos presentados por Gobiernos Miembros, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo ante la Organización.

3 En su primer periodo de sesiones extraordinario, también celebrado en noviembre de 2001, el MSC, con el fin de acelerar el desarrollo y adopción de las correspondientes medidas de protección, constituyó un grupo de trabajo interperiodos sobre protección marítima. La primera reunión del Grupo de trabajo interperiodos del MSC sobre protección marítima se celebró en febrero de 2002, y los resultados de sus deliberaciones se presentaron y examinaron en mayo de 2002, en el 75º periodo de sesiones del Comité, en el que se constituyó un grupo especial de trabajo a fin de seguir perfeccionando las propuestas. El MSC examinó en su 75º periodo de sesiones el informe de dicho Grupo de trabajo y recomendó avanzar en los preparativos mediante una nueva reunión del Grupo de trabajo interperiodos del MSC, que se celebró en septiembre de 2002. En su 76º periodo de sesiones, el MSC examinó los resultados de la reunión del Grupo de trabajo interperiodos celebrada en septiembre de 2002 y la labor ulterior del Grupo de trabajo, que se reunió durante el 76º periodo de sesiones del Comité, en diciembre de 2002, inmediatamente antes de la Conferencia diplomática, y aprobó la versión definitiva de los textos propuestos que habría de examinar la Conferencia.

4 La Conferencia diplomática (9 a 13 de diciembre de 2002) también adoptó enmiendas a las disposiciones existentes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974) para acelerar la implantación de las prescripciones relativas a la instalación de sistemas de identificación automática, y adoptó nuevas reglas del capítulo XI-1 del Convenio SOLAS 1974, relativas al marcado del número de identificación del

\* El nombre completo del Código es *Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias* y el abreviado, *Código PBIP*.





buque y a la obligación de llevar un registro sinóptico continuo en los buques. La Conferencia diplomática aprobó asimismo varias resoluciones, incluidas las relativas a la implantación y revisión del presente Código, la cooperación técnica y la colaboración con la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de Aduanas. Se reconoció que quizá sea preciso revisar y enmendar algunas de las nuevas disposiciones sobre protección marítima una vez que esas dos organizaciones hayan ultimado su labor.

5 Las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974 y del presente Código son aplicables a los buques y a las instalaciones portuarias. La ampliación del Convenio SOLAS 1974 a las instalaciones portuarias se acordó partiendo de la base de que ese Convenio ofrece el medio más rápido para conseguir que las medidas necesarias relativas a la protección marítima entren en vigor y se apliquen prontamente. No obstante, se acordó asimismo que las disposiciones relativas a las instalaciones portuarias se aplicaran únicamente a la interfaz buque-puerto. La Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo seguirán colaborando para profundizar en la cuestión más amplia de la protección de las zonas portuarias. También se acordó que las disposiciones no se harían extensivas a la respuesta concreta a un ataque o a las actividades de limpieza que pudieran resultar necesarias después de un ataque de este tipo.

6 Las disposiciones están redactadas de modo que se garantice su compatibilidad con las del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado, el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) y el sistema armonizado de reconocimientos y certificación.

7 Las disposiciones representan un cambio significativo del enfoque en el sector marítimo internacional de la cuestión de la protección del transporte marítimo internacional. Hay que admitir que pueden suponer una considerable carga adicional para algunos Gobiernos Contratantes. Por ello, se reconoce plenamente la importancia de la cooperación técnica para ayudar a los Gobiernos Contratantes a que implanten estas disposiciones.

8 La implantación de las disposiciones requerirá una continua y eficaz cooperación y entendimiento entre todos los que tienen que ver con los buques y las instalaciones portuarias, o los utilizan, incluido el personal del buque, el personal portuario, los pasajeros, los intereses de la carga, los gestores navales, los administradores de puertos y las autoridades nacionales y locales que tengan responsabilidades en el ámbito de la protección. Las prácticas y procedimientos existentes tendrán que someterse a revisión y modificarse si no ofrecen un nivel adecuado de protección. En interés de una mayor protección marítima, tanto los sectores naviero y portuario como las autoridades nacionales y locales tendrán que asumir responsabilidades adicionales.

9 Las orientaciones recogidas en la parte B del presente Código deberán tenerse en cuenta al implantar las disposiciones sobre protección que figuran en el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974 y en la parte A del presente Código. Sin embargo, esas orientaciones serán aplicables en mayor o menor medida según la naturaleza de la instalación portuaria y del buque, del servicio de que se trate y/o de la carga.



SOLAS/CONF.5/34

ANEXO 1

Página 4

10 Nada de lo dispuesto en el presente Código se interpretará o aplicará de manera contraria al debido respeto de los derechos y libertades fundamentales consagrados en los instrumentos internacionales, particularmente los aplicables a los trabajadores del sector marítimo y a los refugiados, incluidas la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y las normas internacionales que amparan a los trabajadores de los sectores marítimo y portuario.

11 Reconociendo que el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado, estipula que las autoridades públicas permitirán que los tripulantes extranjeros desembarquen mientras permanezca en puerto el buque en el que hayan llegado, siempre que se hayan cumplido los trámites pertinentes a la llegada del buque y las autoridades públicas no tengan motivos para negarse a conceder el permiso de desembarco por razones de higiene, seguridad u orden públicos, cuando los Gobiernos Contratantes aprueben los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias deben prestar la debida atención al hecho de que el personal del buque vive y trabaja a bordo de éste y necesita permiso en tierra y acceso a los servicios de bienestar para la gente de mar en tierra, incluida la asistencia médica.

I:\CONF\SOLAS\5\34.doc



PARTE A

**PRESCRIPCIONES OBLIGATORIAS RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES DEL  
CAPÍTULO XI-2 DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD  
DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO**

**1 GENERALIDADES**

**1.1 Introducción**

Esta parte del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias contiene las disposiciones obligatorias a las cuales se hace referencia en el capítulo XI-2 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.

**1.2 Objetivos**

Los objetivos del presente Código son:

- .1 establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional;
- .2 definir las funciones y responsabilidades respectivas de los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con objeto de garantizar la protección marítima;
- .3 garantizar que se recopila e intercambia con prontitud y eficacia información relacionada con la protección;
- .4 ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección; y
- .5 garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.



SOLAS/CONF.5/34

ANEXO 1

Página 6

### 1.3 Prescripciones funcionales

Con objeto de alcanzar los objetivos del presente Código, se incluyen en él varias prescripciones funcionales, entre las que se encuentran, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

- .1 recopilar y evaluar información sobre las amenazas a la protección marítima e intercambiar dicha información con los Gobiernos Contratantes interesados;
- .2 exigir el mantenimiento de protocolos de comunicación para los buques y las instalaciones portuarias;
- .3 evitar el acceso no autorizado a los buques e instalaciones portuarias y a sus zonas restringidas;
- .4 evitar la introducción en los buques e instalaciones portuarias de armas no autorizadas, artefactos incendiarios o explosivos;
- .5 facilitar los medios para dar la alarma cuando se produzca una amenaza para la protección marítima o un suceso que afecte a dicha protección;
- .6 exigir planes de protección para el buque y para las instalaciones portuarias basados en evaluaciones de la protección; y
- .7 exigir formación, ejercicios y prácticas para garantizar que el personal se familiariza con los planes y procedimientos de protección.

### 2 DEFINICIONES

2.1 Salvo disposición expresa en otro sentido, a los efectos de la presente parte regirán las siguientes definiciones:

- .1 "Convenio": el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
- .2 "Regla": una regla del Convenio.
- .3 "Capítulo": un capítulo del Convenio.
- .4 "Plan de protección del buque": un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

IACONF\SOLAS\5\34...doc



5. "Plan de protección de la instalación portuaria": un plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.
6. "Oficial de protección del buque": la persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidos la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque, y para la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.
7. "Oficial de la compañía para la protección marítima": la persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolla, se presenta para su aprobación, y posteriormente se implanta y mantiene, y para la coordinación con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y con el oficial de protección del buque.
8. "Oficial de protección de la instalación portuaria": la persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria, y para la coordinación con los oficiales de protección de los buques y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.
9. "Nivel de protección 1": el nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.
10. "Nivel de protección 2": el nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.
11. "Nivel de protección 3": el nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

2.2 Cuando se emplea en el presente Código el término "buque", éste incluye también las unidades móviles de perforación mar adentro y las naves de gran velocidad, tal como se definen en la regla XI-2/1.

2.3 La expresión "Gobierno Contratante" en relación con cualquier referencia a una instalación portuaria, al usarse en las secciones 14 a 18, incluye una referencia a la "autoridad designada".

2.4 A menos que se definan expresamente de otra manera en la presente parte, los términos y expresiones utilizados tendrán el mismo sentido que en los capítulos I y XI-2.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 8

### 3 ÁMBITO DE APLICACIÓN

3.1 El presente Código se aplica a:

- .1 los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales:
  - .1 buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad;
  - .2 buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500; y
  - .3 unidades móviles de perforación mar adentro; y
- .2 las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales.

3.2 Sin perjuicio de las disposiciones de la sección 3.1.2, los Gobiernos Contratantes decidirán el ámbito de aplicación de la presente parte del Código por lo que respecta a las instalaciones portuarias de su territorio que, aunque sean utilizadas fundamentalmente por buques que no estén dedicados a viajes internacionales, en ocasiones tengan que prestar servicio a buques que lleguen a ellas o zarpen desde ellas en un viaje internacional.

3.2.1 Los Gobiernos Contratantes basarán las decisiones que adopten con respecto a lo indicado en la sección 3.2 en una evaluación de la protección de la instalación portuaria llevada a cabo de conformidad con la presente parte del Código.

3.2.2 Toda decisión adoptada por un Gobierno Contratante con respecto a lo indicado en la sección 3.2 no comprometerá el nivel de protección que se pretende alcanzar mediante las disposiciones del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código.

3.3 El presente Código no es aplicable a los buques de guerra, ni a las unidades navales auxiliares, ni a otros buques que, siendo propiedad de un Gobierno Contratante o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

3.4 Las secciones 5 a 13 y 19 de la presente parte se aplican a las compañías y los buques que se especifican en la regla XI-2/4.

3.5 Las secciones 5 y 14 a 18 de la presente parte se aplican a las instalaciones portuarias que se especifican en la regla XI-2/10.

3.6 Ninguna disposición del presente Código irá en perjuicio de los derechos u obligaciones de los Estados en virtud del derecho internacional.

E:\CONF\SOLAS\5\34..doc



#### 4 RESPONSABILIDADES DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES

4.1 A reserva de lo dispuesto en las reglas XI-2/3 y XI-2/7, el Gobierno Contratante establecerá los niveles de protección y dará orientaciones sobre la forma de protegerse contra los sucesos que afecten a la protección marítima. Niveles más altos de protección indican un mayor riesgo de que ocurran tales sucesos. Entre los factores que han de tenerse en cuenta para establecer el nivel de protección adecuado se encuentran los siguientes:

- .1 en qué medida es creíble la información sobre la amenaza;
- .2 en qué medida hay corroboración de la información sobre la amenaza;
- .3 en qué medida la información sobre la amenaza es específica o inminente; y
- .4 las posibles consecuencias del suceso que afecte a la protección marítima.

4.2 Cuando establezcan un nivel de protección 3, los Gobiernos Contratantes impartirán, según sea necesario, las instrucciones oportunas y facilitarán información sobre los aspectos de protección a los buques y las instalaciones portuarias que puedan verse afectados.

4.3 Los Gobiernos Contratantes pueden delegar en una organización de seguridad reconocida algunas de sus tareas en materia de protección en virtud del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código, a excepción de las siguientes:

- .1 determinación del nivel de protección aplicable;
- .2 aprobación de una evaluación de la protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a una evaluación aprobada;
- .3 determinación de las instalaciones portuarias que tendrán que designar a un oficial de protección de la instalación portuaria;
- .4 aprobación de un plan de protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a un plan aprobado;
- .5 ejecución de las medidas de control y cumplimiento de conformidad con lo prescrito en la regla XI-2/9; y
- .6 definición de los casos en que es necesaria una declaración de protección marítima.

4.4 Los Gobiernos Contratantes deberán someter a prueba, en la medida que lo estimen oportuno, la eficacia de los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias que hayan aprobado o, en el caso de los buques, que hayan sido aprobados en su nombre, y de las enmiendas a esos planes.



SOLAS/CONF.5/34

ANEXO 1

Página 10

## 5 DECLARACIÓN DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

5.1 Los Gobiernos Contratantes determinarán cuándo se requiere una declaración de protección marítima mediante la evaluación del riesgo que una operación de interfaz buque-puerto o una actividad de buque a buque suponga para las personas, los bienes o el medio ambiente.

5.2 Un buque podrá solicitar que se cumplimente una declaración de protección marítima cuando:

- .1 el buque funcione a un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria u otro buque con el que esté realizando una operación de interfaz;
- .2 exista un acuerdo sobre la declaración de protección marítima entre Gobiernos Contratantes que regule determinados viajes internacionales o buques específicos en dichos viajes;
- .3 se haya producido una amenaza o un suceso que afecte a la protección marítima en relación con el buque o en relación con la instalación portuaria, según sea el caso;
- .4 el buque se encuentre en un puerto que no esté obligado a tener e implantar un plan de protección de la instalación portuaria aprobado; o
- .5 el buque esté realizando actividades de buque a buque con otro buque que no esté obligado a tener e implantar un plan de protección del buque aprobado.

5.3 Las solicitudes de declaración de protección marítima presentadas en virtud de lo dispuesto en la presente sección tendrán el acuse de recibo de la correspondiente instalación portuaria o buque.

5.4 Incumbirá cumplimentar la declaración de protección marítima:

- .1 en el caso de los buques, al capitán o al oficial de protección del buque; y, si procede,
- .2 en el caso de las instalaciones portuarias, al oficial de protección de la instalación portuaria o, si el Gobierno Contratante determina otra cosa, a cualquier otro organismo responsable de la protección en tierra.

5.5 La declaración de protección marítima recogerá las medidas de protección necesarias que podrían repartirse entre el buque y la instalación portuaria (o entre los buques) y establecerá las responsabilidades de cada parte.

5.6 Los Gobiernos Contratantes especificarán, teniendo en cuenta las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3, el periodo mínimo por el que las instalaciones portuarias situadas dentro de su territorio deberán conservar las declaraciones de protección marítima.

IACONF\SOLAS\5\34.doc





5.7 Las Administraciones especificarán, teniendo en cuenta las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3, el periodo mínimo por el que los buques con derecho a enarbolar su pabellón deberán conservar las declaraciones de protección marítima.

## 6 OBLIGACIONES DE LA COMPAÑÍA

6.1 La compañía se asegurará de que el plan de protección del buque contiene una declaración en la que se destaca claramente la autoridad del capitán. La compañía establecerá en el plan de protección del buque que el capitán ostenta la máxima autoridad y la responsabilidad de adoptar decisiones en relación con la seguridad y la protección del buque y de pedir ayuda a la compañía o a un Gobierno Contratante, según sea necesario.

6.2 La compañía garantizará que el oficial de la compañía para la protección marítima, el capitán y el oficial de protección del buque cuentan con el apoyo necesario para desempeñar sus tareas y responsabilidades de conformidad con el capítulo XI-2 y con la presente parte del Código.

## 7 PROTECCIÓN DEL BUQUE

7.1 Los buques están obligados a actuar con arreglo a los niveles de protección establecidos por los Gobiernos Contratantes, como se indica más adelante.

7.2 En el nivel de protección 1, se llevarán a cabo las siguientes actividades, mediante las medidas adecuadas, en todos los buques, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, con objeto de determinar y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección marítima:

- .1 garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque;
- .2 controlar el acceso al buque;
- .3 controlar el embarco de las personas y sus efectos;
- .4 vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;
- .5 vigilar las zonas de cubierta y las zonas que rodean el buque;
- .6 supervisar la manipulación de la carga y las provisiones del buque; y
- .7 garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.

7.3 En el nivel de protección 2, se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el plan de protección del buque para cada una de las actividades señaladas en la sección 7.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 12

7.4 En el nivel de protección 3, se aplicarán otras medidas concretas de protección especificadas en el plan de protección del buque para cada una de las actividades señaladas en la sección 7.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

7.5 Cuando la Administración establezca un nivel de protección 2 ó 3, el buque acusará recibo de las instrucciones sobre el cambio del nivel de protección.

7.6 Antes de entrar en un puerto situado dentro del territorio de un Gobierno Contratante que haya establecido un nivel de protección 2 ó 3, o durante su permanencia en él, el buque acusará recibo de la instrucción y confirmará al oficial de protección de la instalación portuaria que se ha iniciado la aplicación de los procedimientos y medidas adecuados señalados en el plan de protección del buque y, en el caso del nivel de protección 3, en las instrucciones impartidas por el Gobierno Contratante que haya establecido dicho nivel de protección. El buque informará de cualesquiera dificultades que encuentre para su puesta en práctica. En estos casos, el oficial de protección de la instalación portuaria se mantendrá en contacto con el oficial de protección del buque a fin de coordinar las medidas oportunas.

7.7 Si la Administración exige a un buque que establezca un nivel de protección más elevado que el del puerto en el que tenga intención de entrar o en el que ya se encuentre, o si el buque ya opera a ese nivel, el buque comunicará inmediatamente este hecho a la autoridad competente del Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria y al oficial de protección de la instalación portuaria.

7.7.1 En tales casos, el oficial de protección del buque deberá mantenerse en contacto con el oficial de protección de la instalación portuaria y coordinar las medidas oportunas, si es necesario.

7.8 La Administración que exija a los buques con derecho a enarbolar su pabellón que establezcan un nivel de protección 2 ó 3 en un puerto de otro Gobierno Contratante, informará inmediatamente de ello a ese Gobierno Contratante.

7.9 Cuando los Gobiernos Contratantes establezcan niveles de protección y garanticen el suministro de información sobre los niveles de protección a los buques que operen en su mar territorial o que hayan comunicado su intención de entrar en su mar territorial, se aconsejará a tales buques que mantengan la vigilancia y notifiquen inmediatamente a su Administración y a cualquier Estado ribereño cercano toda información que llegue a su conocimiento y que pueda afectar a la protección marítima en la zona.

7.9.1 Al comunicar a tales buques el nivel de protección aplicable, el Gobierno Contratante también les comunicará, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, cualquier medida de protección que deban adoptar y, si resulta procedente, las medidas que haya adoptado él mismo para dar protección contra la amenaza.

## 8 EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE

8.1 La evaluación de la protección del buque es parte integrante y esencial del proceso de elaboración y actualización del plan de protección del buque.

E:\CONF\SOLAS\5\34.doc



8.2 El oficial de la compañía para la protección marítima garantizará que las personas que realicen la evaluación de la protección del buque tengan los conocimientos necesarios para llevar a cabo esa labor, de conformidad con lo dispuesto en la presente sección y teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

8.3 A reserva de lo dispuesto en la sección 9.2.1, una organización de protección reconocida podrá llevar a cabo la evaluación de la protección de un determinado buque.

8.4 La evaluación de la protección del buque incluirá un reconocimiento sobre el terreno de los aspectos de protección, y abarcará, como mínimo, los siguientes elementos:

- .1 identificación de las medidas, procedimientos y actividades existentes en relación con la protección;
- .2 identificación y evaluación de las actividades esenciales a bordo del buque que es importante proteger;
- .3 identificación de las posibles amenazas para las actividades esenciales a bordo del buque y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas; y
- .4 identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.

8.5 La compañía documentará, examinará, aceptará y conservará la evaluación de la protección del buque.

## 9 PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

9.1 Todo buque llevará a bordo un plan de protección del buque aprobado por la Administración. El plan comprenderá los tres niveles de protección que se definen en la presente parte del Código.

9.1.1 A reserva de lo dispuesto en la sección 9.2.1, una organización de protección reconocida puede preparar el plan de protección para un determinado buque.

9.2 La Administración podrá delegar el examen y la aprobación de los planes de protección de los buques, o de enmiendas a un plan previamente aprobado, en organizaciones de protección reconocidas.

9.2.1 En tales casos, la organización de protección reconocida encargada del examen y aprobación del plan de protección para un buque en particular, o de las enmiendas al mismo, no habrá participado en la preparación de la evaluación de la protección del buque ni del plan de protección del buque ni de las enmiendas que se estén sometiendo a examen.

9.3 Cuando se presente para aprobación un plan de protección del buque o enmiendas a un plan previamente aprobado, se acompañará la evaluación de la protección que haya servido de base para la elaboración del plan o de las enmiendas.



SOLAS/CONF.5/34

ANEXO 1

Página 14

9.4 Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, y estará redactado en el idioma o idiomas de trabajo del buque. Si el idioma o idiomas utilizados no son el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de estos idiomas. El plan se ocupará, como mínimo, de lo siguiente:

- .1 medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo del buque armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado;
- .2 identificación de las zonas restringidas y medidas para prevenir el acceso no autorizado a ellas;
- .3 medidas para prevenir el acceso no autorizado al buque;
- .4 procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales del buque o de la interfaz buque-puerto;
- .5 procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que den los Gobiernos Contratantes para el nivel de protección 3;
- .6 procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección;
- .7 tareas del personal de a bordo al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de a bordo en relación con la protección;
- .8 procedimientos para verificar las actividades de protección;
- .9 procedimientos para la formación, los ejercicios y las prácticas relacionados con el plan;
- .10 procedimientos para la interfaz con las actividades de protección de las instalaciones portuarias;
- .11 procedimientos para el examen periódico del plan y su actualización;
- .12 procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima;
- .13 identificación del oficial de protección del buque;
- .14 identificación del oficial de la compañía para la protección marítima, con sus datos de contacto para las 24 horas del día;
- .15 procedimientos para garantizar que se llevan a cabo las inspecciones, pruebas, calibrado y mantenimiento del equipo de protección de a bordo;
- .16 la frecuencia con que se deberá someter a prueba o calibrar el equipo de protección de a bordo;

E:\CONF\SOLAS\5\34..doc



- .17 identificación de los lugares donde encuentren los dispositivos para activar el sistema de alerta de protección del buque;<sup>1</sup> y
- .18 procedimientos, instrucciones y orientaciones para la utilización del sistema de alerta de protección del buque, así como para su prueba, activación, desactivación y reactivación, y para limitar el número de falsos alertas.<sup>1</sup>

9.4.1 El personal que lleve a cabo las auditorías internas de las actividades de protección especificadas en el plan o que evalúe su implantación será independiente de las actividades objeto de verificación, a menos que esto no sea factible por el tamaño y la naturaleza de la compañía o del buque.

9.5 La Administración determinará qué cambios de un plan de protección del buque aprobado o del equipo de protección especificado en un plan aprobado no se implantarán sin que ella haya aprobado las correspondientes enmiendas a ese plan. Estos cambios serán por lo menos tan eficaces como las medidas prescritas en el capítulo XI-2 y en la presente parte del Código.

9.5.1 La naturaleza de los cambios del plan de protección del buque o del equipo de protección que hayan sido específicamente aprobados por la Administración de conformidad con lo dispuesto en la sección 9.5 estará documentada de forma que quede clara tal aprobación. Esa aprobación estará disponible a bordo y se presentará junto con el certificado internacional de protección del buque (o el certificado internacional de protección del buque provisional). Si estos cambios son provisionales, no será necesario conservar dicha documentación a bordo una vez que se vuelva a las medidas o el equipo originales aprobados.

9.6 El plan podrá mantenerse en formato electrónico. En tal caso, estará protegido mediante procedimientos destinados a evitar que se borre, destruya o altere sin autorización.

9.7 El plan estará protegido contra el acceso o divulgación no autorizados.

9.8 Los planes de protección de los buques no están sujetos a la inspección de los oficiales debidamente autorizados por un Gobierno Contratante para tomar las medidas de control y cumplimiento estipuladas en la regla XI-2/9, salvo en las circunstancias especificadas en la sección 9.8.1.

9.8.1 Si los oficiales debidamente autorizados por un Gobierno Contratante tienen motivos fundados para creer que el buque no cumple las prescripciones del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código y el único medio de verificar o rectificar el incumplimiento es examinar las prescripciones pertinentes del plan de protección del buque, se permitirá con carácter excepcional un acceso limitado a las secciones específicas del plan relativas al incumplimiento, pero sólo con el consentimiento del Gobierno Contratante del buque pertinente, o del capitán. No obstante, las disposiciones del plan relacionadas con la sección 9.4, subsecciones .2, .4, .5, .7, .15, .17 y .18,

<sup>1</sup> A fin de evitar que se comprometa en modo alguno el objetivo de llevar a bordo un sistema de alerta de protección del buque, las Administraciones podrán permitir que esta información se mantenga en otro lugar del buque, en un documento que conozcan el capitán, el oficial de protección del buque y otros oficiales superiores de a bordo, según decida la compañía.



SOLAS/CONF.5/34

ANEXO 1

Página 16

de la presente parte del Código se consideran información confidencial y no se pueden someter a inspección a menos que dispongan otra cosa los Gobiernos Contratantes pertinentes.

## 10 REGISTROS

10.1 Se mantendrán a bordo, por lo menos durante el periodo mínimo que especifique la Administración, registros de las siguientes actividades que abarca el plan de protección del buque, teniendo presentes las disposiciones de la regla XI-2/9.2.3:

- .1 formación, ejercicios y prácticas;
- .2 amenazas para la protección marítima y sucesos que afectan a la protección marítima;
- .3 fallos en la protección;
- .4 cambios en el nivel de protección;
- .5 comunicaciones relacionadas directamente con la protección del buque tales como amenazas específicas respecto del buque o de las instalaciones portuarias donde esté, o haya estado, el buque;
- .6 auditorías internas y revisiones de las actividades de protección;
- .7 revisión periódica de la evaluación de la protección del buque;
- .8 revisión periódica del plan de protección del buque;
- .9 implantación de las enmiendas al plan; y
- .10 mantenimiento, calibrado y prueba del equipo de protección que haya a bordo, incluidas las pruebas del sistema de alerta de protección del buque.

10.2 Los registros se mantendrán en el idioma o idiomas de trabajo del buque. Si el idioma o idiomas utilizados no son el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

10.3 Los registros podrán mantenerse en formato electrónico. En tal caso, estarán protegidos mediante procedimientos destinados a evitar que se borren, destruyan o alteren sin autorización.

10.4 Los registros se protegerán contra el acceso o divulgación no autorizados.

## 11 OFICIAL DE LA COMPAÑÍA PARA LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

11.1 La compañía designará a un oficial de la compañía para la protección marítima. La persona designada como oficial de la compañía para la protección marítima podrá desempeñar este cargo respecto de uno o más buques, según el número o el tipo de buques que explote la compañía, siempre que se indique claramente de qué buques es responsable dicha persona. En función del número o el tipo de buques que explote, la compañía podrá designar varias personas

E:\CONF\SOLAS\5\34..doc



como oficiales de la compañía para la protección marítima, siempre que se indique claramente de qué buques es responsable cada persona.

11.2 Además de las que se estipulan en otras secciones de la presente parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de la compañía para la protección marítima serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

- .1 informar del grado de amenaza al que posiblemente tenga que enfrentarse el buque, sirviéndose para ello de las pertinentes evaluaciones de la protección y de otra información adecuada;
- .2 asegurarse de que se realizan evaluaciones de la protección del buque;
- .3 garantizar la elaboración, presentación para aprobación y posterior implantación y mantenimiento del plan de protección del buque;
- .4 asegurarse de que el plan de protección del buque se modifique según proceda, a fin de subsanar deficiencias y de satisfacer las necesidades de protección de cada buque;
- .5 organizar las auditorías internas y las revisiones de las actividades de protección;
- .6 organizar las verificaciones inicial y siguientes del buque por la Administración o la organización de protección reconocida;
- .7 cerciorarse de que las deficiencias e incumplimientos descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento se tratan y solucionan prontamente;
- .8 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia;
- .9 garantizar una formación adecuada para el personal responsable de la protección del buque;
- .10 asegurarse de que existe una comunicación y una colaboración efectivas entre el oficial de protección del buque y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias pertinentes;
- .11 garantizar la compatibilidad entre las prescripciones de protección y las de seguridad;
- .12 asegurarse de que, si se utilizan planes de protección de la flota o de buques gemelos, el plan de cada buque recoge con exactitud la información que es específica de ese buque; y
- .13 garantizar la implantación y el mantenimiento de todo medio alternativo o equivalente aprobado para un buque determinado o para un grupo de buques.



SOLAS/CONF.5/34

ANEXO 1

Página 18

## 12 OFICIAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

12.1 En cada buque se designará un oficial de protección del buque.

12.2 Además de las que se estipulan en otras secciones de la presente parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de protección del buque serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

- .1 realizar inspecciones periódicas de la protección del buque para asegurarse de que se mantienen las medidas de protección que corresponda;
- .2 mantener y supervisar la implantación del plan de protección del buque, incluidas cualesquiera enmiendas del mismo;
- .3 coordinar los aspectos de protección de la manipulación de la carga y de las provisiones del buque con otro personal del buque y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias pertinentes;
- .4 proponer modificaciones al plan de protección del buque;
- .5 informar al oficial de la compañía para la protección marítima de toda deficiencia e incumplimiento descubiertos durante las auditorías internas, revisiones periódicas, inspecciones de protección y verificaciones del cumplimiento y ejecución de cualquier medida correctiva;
- .6 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia a bordo;
- .7 garantizar que se ha impartido formación adecuada al personal de a bordo, según convenga;
- .8 notificar todos los sucesos que afecten a la protección;
- .9 coordinar la implantación del plan de protección del buque con el oficial de la compañía para la protección marítima y el oficial de protección de la instalación portuaria pertinente; y
- .10 garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay.

## 13 FORMACIÓN, EJERCICIOS Y PRÁCTICAS EN RELACIÓN CON LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES

13.1 El oficial de la compañía para la protección marítima y el personal competente en tierra deberán tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

13.2 El oficial de protección del buque deberá tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

IA:CONF\SOLAS.5\34..doc





13.3 El personal de a bordo al cual se hayan asignado tareas y responsabilidades específicas de protección deberá comprender sus responsabilidades respecto de la protección del buque, según se describen en el plan de protección del buque, y deberá tener conocimientos y capacidad suficientes para desempeñar las tareas que se le asignen, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

13.4 Para garantizar la implantación eficaz del plan de protección del buque, se llevarán a cabo ejercicios a intervalos adecuados teniendo en cuenta el tipo de buque, los cambios en el personal del buque, las instalaciones portuarias que se van a visitar y otras circunstancias del caso, así como las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

13.5 El oficial de la compañía para la protección marítima garantizará la coordinación e implantación eficaces de los planes de protección de los buques mediante su participación en prácticas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

#### 14 PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

14.1 La instalación portuaria deberá actuar con arreglo a los niveles de protección establecidos por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada. Las medidas y procedimientos de protección se aplicarán en las instalaciones portuarias de modo que se reduzcan al mínimo los inconvenientes o demoras para los pasajeros, los buques, el personal y los visitantes de los buques, las mercancías y los servicios.

14.2 En el nivel de protección 1, todas las instalaciones portuarias llevarán a cabo las actividades que se indican a continuación, aplicando las medidas adecuadas y teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, a fin de identificar y tomar las medidas preventivas necesarias contra los sucesos que afecten a la protección:

- .1 garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección de la instalación portuaria;
- .2 controlar el acceso a la instalación portuaria;
- .3 vigilar la instalación portuaria, incluidas las zonas de fondeo y atraque;
- .4 vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;
- .5 supervisar la manipulación de la carga;
- .6 supervisar la manipulación de las provisiones del buque; y
- .7 garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 20

14.3 En el nivel de protección 2, se aplicarán las medidas de protección adicionales especificadas en el plan de protección de la instalación portuaria para cada una de las actividades señaladas en la sección 14.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

14.4 En el nivel de protección 3, se aplicarán otras medidas concretas de protección especificadas en el plan de protección de la instalación portuaria para cada una de las actividades señaladas en la sección 14.2, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

14.4.1 Asimismo, en el nivel de protección 3, las instalaciones portuarias deberán atender y dar cumplimiento a toda instrucción de protección impartida por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria.

14.5 Cuando se comunique a un oficial de protección de la instalación portuaria que un buque tiene dificultades para cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 o de la presente parte, o para implantar las medidas y procedimientos señalados en el plan de protección del buque, y, en el caso del nivel de protección 3, para atender a las instrucciones de protección impartidas por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria, el oficial de protección de la instalación portuaria y el oficial de protección del buque deberán mantenerse en contacto y coordinar las medidas oportunas.

14.6 Cuando se comunique a un oficial de protección de una instalación portuaria que un buque se encuentra en un nivel de protección más alto que el de la instalación portuaria, dicho oficial deberá informar de ello a la autoridad competente y deberá mantenerse en contacto con el oficial de protección del buque y coordinar las medidas oportunas, si es necesario.

## 15 EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

15.1 La evaluación de la protección de la instalación portuaria es parte integrante y esencial del proceso de elaboración y actualización del plan de protección de la instalación portuaria.

15.2 La evaluación de la protección de la instalación portuaria será realizada por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria. Un Gobierno Contratante podrá autorizar a una organización de protección reconocida para que realice la evaluación de la protección de una determinada instalación portuaria situada en su territorio.

15.2.1 Si la evaluación de la protección de la instalación portuaria ha sido realizada por una organización de protección reconocida, el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria examinará dicha evaluación y la aprobará si cumple lo dispuesto en la presente sección.

15.3 Las personas que lleven a cabo la evaluación deberán tener los conocimientos necesarios para evaluar la protección de la instalación portuaria de conformidad con la presente sección, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

I:\CONF\SOLAS\5\34..doc



15.4 Las evaluaciones de la protección de la instalación portuaria se revisarán y actualizarán periódicamente, teniendo en cuenta los posibles cambios de las amenazas y/o los cambios menores en la instalación portuaria y, en todos los casos, se revisarán y actualizarán cuando se registren cambios importantes en la instalación portuaria.

15.5 La evaluación de la protección de la instalación portuaria deberá incluir, como mínimo, los siguientes elementos:

- .1 identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger;
- .2 identificación de las posibles amenazas para esos bienes e infraestructuras y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas;
- .3 identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas para contrarrestar las amenazas y de los cambios de procedimientos y su grado de eficacia para reducir la vulnerabilidad; y
- .4 identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.

15.6 El Gobierno Contratante podrá autorizar que la evaluación de la protección de la instalación portuaria abarque más de una instalación portuaria cuando el explotador, la ubicación, el funcionamiento, el equipo y el proyecto de tales instalaciones sean semejantes. Todo Gobierno Contratante que conceda una autorización tal comunicará a la Organización los pormenores de la misma.

15.7 Una vez ultimada la evaluación de la protección de la instalación portuaria, se elaborará un informe que consistirá en un resumen de la manera en la que se llevó a cabo la evaluación, una descripción de cada punto vulnerable detectado durante la evaluación y una descripción de las medidas que podrían aplicarse para contrarrestar cada uno de esos puntos vulnerables. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.

## 16 PLAN DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

16.1 Para cada instalación portuaria se elaborará y mantendrá, basándose en la evaluación de la protección de la instalación portuaria, un plan de protección de la instalación portuaria adecuado para la interfaz buque-puerto. El plan comprenderá los tres niveles de protección que se definen en la presente parte del Código.

16.1.1 A reserva de lo dispuesto en la sección 16.2, una organización de protección reconocida puede preparar el plan de protección de una determinada instalación portuaria.

16.2 El plan de protección de la instalación portuaria deberá ser aprobado por el Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria.



SOLAS/CONF.5/34

ANEXO 1

Página 22

16.3 Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las orientaciones se dan en la parte B del presente Código, y estará redactado en el idioma de trabajo de la instalación portuaria. El plan se ocupará, como mínimo, de lo siguiente:

- .1 medidas previstas para evitar que se introduzcan a bordo de un buque o en la instalación portuaria armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no esté autorizado;
- .2 medidas destinadas a prevenir el acceso no autorizado a la instalación portuaria, a los buques amarrados en ella y a las zonas restringidas de la instalación portuaria;
- .3 procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de las medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales de la instalación portuaria o de la interfaz buque-puerto;
- .4 procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que dé, en el nivel de protección 3, el Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria;
- .5 procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección;
- .6 tareas del personal de la instalación portuaria al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de la instalación portuaria en relación con la protección;
- .7 procedimientos para la interfaz con las actividades de protección del buque;
- .8 procedimientos para la revisión periódica del plan y su actualización;
- .9 procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima;
- .10 identificación del oficial de protección de la instalación portuaria, con sus datos de contacto para las 24 horas del día;
- .11 medidas para garantizar la protección de la información contenida en el plan;
- .12 medidas para garantizar la protección eficaz de la carga y del equipo para la manipulación de la carga en la instalación portuaria;
- .13 procedimientos para verificar el plan de protección de la instalación portuaria;
- .14 procedimientos para la respuesta en caso de activación del sistema de alerta de protección de un buque en la instalación portuaria; y
- .15 procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los



representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos.

16.3.1 El personal que realice las auditorías internas de las actividades de protección especificadas en el plan o que evalúe su implantación, será independiente de las actividades objeto de verificación, a menos que esto no sea factible por el tamaño y la naturaleza de la instalación portuaria.

16.4 El plan de protección de la instalación portuaria podrá combinarse con el plan de protección del puerto o cualquier otro plan del puerto para situaciones de emergencia, o formar parte de ellos.

16.5 El Gobierno Contratante en cuyo territorio esté situada la instalación portuaria determinará qué cambios del plan de protección de la instalación portuaria no se implantarán sin que él haya aprobado las correspondientes enmiendas a ese plan.

16.6 El plan podrá mantenerse en formato electrónico. En tal caso estará protegido mediante procedimientos destinados a evitar que se borre, destruya o altere sin autorización.

16.7 El plan se protegerá contra el acceso o divulgación no autorizados.

16.8 El Gobierno Contratante podrá autorizar que el plan de protección de una instalación portuaria abarque más de una instalación portuaria cuando el explotador, la ubicación, el funcionamiento, el equipo y el proyecto de tales instalaciones sean semejantes. Todo Gobierno Contratante que autorice estas disposiciones alternativas comunicará sus pormenores a la Organización.

## 17 OFICIAL DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

17.1 Se designará un oficial de protección de la instalación portuaria para cada instalación portuaria. Una misma persona podrá ser designada oficial de protección de más de una instalación portuaria.

17.2 Además de las que se estipulan en otras secciones de la presente parte del Código, las tareas y responsabilidades del oficial de protección de la instalación portuaria serán, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

- .1 llevar a cabo una evaluación inicial completa de la instalación portuaria, tomando en consideración la oportuna evaluación de la protección de la instalación portuaria;
- .2 garantizar la elaboración y el mantenimiento del plan de protección de la instalación portuaria;
- .3 implantar el plan de protección de la instalación portuaria y realizar prácticas con él;
- .4 realizar periódicamente inspecciones de protección de la instalación portuaria para asegurarse de que las medidas de protección siguen siendo adecuadas;



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 24

- .5 recomendar e incluir, según proceda, modificaciones en el plan de protección de la instalación portuaria a fin de subsanar deficiencias y actualizar el plan en función de los cambios que haya en la instalación portuaria;
- .6 acrecentar la toma de conciencia de la protección y la vigilancia entre el personal de la instalación portuaria;
- .7 asegurarse de que se ha impartido la formación adecuada al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;
- .8 informar a las autoridades pertinentes de los sucesos que supongan una amenaza para la protección de la instalación portuaria y llevar un registro de los mismos;
- .9 coordinar la implantación del plan de protección de la instalación portuaria con los pertinentes oficiales de protección de los buques y oficiales de las compañías para la protección marítima;
- .10 coordinarse con los servicios de protección necesarios;
- .11 asegurarse de que se cumplen las normas relativas al personal responsable de la protección de la instalación portuaria;
- .12 garantizar el funcionamiento, prueba, calibrado y mantenimiento adecuados del equipo de protección, si lo hay; y
- .13 ayudar a los oficiales de protección de los buques a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se les pida.

17.3 El oficial de protección de la instalación portuaria deberá recibir el apoyo necesario para desempeñar las tareas y responsabilidades que se le imponen en el capítulo XI-2 y en la presente parte del Código.

## 18 FORMACIÓN, EJERCICIOS Y PRÁCTICAS EN RELACIÓN CON LA PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

18.1 El oficial de protección de la instalación portuaria y el personal de protección de la instalación portuaria competente deberán tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

18.2 El personal de la instalación portuaria que cumpla tareas específicas de protección deberá conocer sus funciones y responsabilidades en la esfera de la protección de la instalación portuaria, según figuren en el plan de protección de la instalación portuaria, y deberá tener conocimientos y capacidad suficientes para desempeñar las tareas que se le asignen, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

18.3 Para garantizar la implantación eficaz del plan de protección de la instalación portuaria, se llevarán a cabo ejercicios a intervalos adecuados, teniendo en cuenta el tipo de operaciones de la instalación portuaria, los cambios en el personal de la instalación portuaria, el tipo de buque al

I:\CONF\SOLAS\5\34.doc



que presta servicio la instalación portuaria y otras circunstancias del caso, así como las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

18.4 El oficial de protección de la instalación portuaria garantizará la coordinación e implantación eficaces del plan de protección de la instalación portuaria mediante su participación en prácticas a intervalos adecuados, teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código.

## 19 VERIFICACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES

### 19.1 Verificaciones

19.1.1 Todo buque al que se aplique la presente parte del Código estará sujeto a las verificaciones que se especifican a continuación:

- 1 una verificación inicial antes de que el buque entre en servicio o antes de que se expida por primera vez el certificado que se exige en la sección 19.2, que incluirá una verificación completa del sistema de protección del buque y de todo equipo de protección conexo al que sean aplicables las disposiciones pertinentes del capítulo XI-2, de la presente parte del Código y del plan aprobado de protección del buque. Mediante esta verificación se garantizará que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo se ajustan plenamente a los requisitos aplicables del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código, se encuentran en un estado satisfactorio y responden a las necesidades del servicio a que está destinado el buque;
- 2 una verificación de renovación a intervalos especificados por la Administración, pero que no excedan de cinco años, excepto cuando sea aplicable la sección 19.3. Mediante esta verificación se garantizará que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo se ajustan plenamente a los requisitos aplicables del capítulo XI-2, de la presente parte del Código y del plan de protección del buque aprobado, se encuentran en un estado satisfactorio y responden a las necesidades del servicio a que está destinado el buque;
- 3 al menos una verificación intermedia. Si sólo se lleva a cabo una verificación intermedia, ésta tendrá lugar entre la segunda y la tercera fecha de vencimiento anual del certificado, según se define en la regla I/2 n). Esta verificación intermedia incluirá una inspección del sistema de protección del buque y de todo equipo de protección conexo, a fin de garantizar que siguen siendo satisfactorios para el servicio a que está destinado el buque. Esta verificación intermedia deberá refrendarse en el certificado;
- 4 las verificaciones adicionales que la Administración decida.

19.1.2 Las verificaciones de los buques son competencia de los funcionarios de la Administración. No obstante, la Administración podrá delegar las verificaciones en una de las organizaciones de protección reconocidas a que se hace referencia en la regla XI-2/1.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 26

19.1.3 En todos los casos, la Administración deberá garantizar plenamente que la verificación realizada es completa y eficaz y deberá comprometerse a tomar las medidas necesarias para cumplir esta obligación.

19.1.4 Después de la verificación, el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo se mantendrán en condiciones que se ajusten a lo dispuesto en las reglas XI-2/4.2 y XI-2/6, en la presente parte del Código y en el plan de protección del buque aprobado. Una vez efectuada una verificación en virtud de lo dispuesto en la sección 19.1.1, no se introducirá ningún cambio en el sistema de protección del buque, en el equipo de protección conexo ni en el plan de protección del buque aprobado, sin la autorización de la Administración.

## 19.2 Expedición o refrendo del certificado

19.2.1 Se expedirá un certificado internacional de protección del buque después de que se haya llevado a cabo una verificación inicial o de renovación de conformidad con las disposiciones de la sección 19.1.

19.2.2 Dicho certificado será expedido o refrendado por la Administración o por una organización de protección reconocida que actúe en nombre de la Administración.

19.2.3 Un Gobierno Contratante podrá, a petición de la Administración, hacer que el buque sea sometido a una verificación y, si a su juicio se cumplen las disposiciones de la sección 19.1.1, expedirá o autorizará la expedición de un certificado internacional de protección del buque y, cuando proceda, refrendará o autorizará el refrendo de dicho certificado para el buque, de conformidad con el presente Código.

19.2.3.1 Se remitirá lo antes posible una copia del certificado y del informe de la verificación a la Administración solicitante.

19.2.3.2 El certificado así expedido incluirá una declaración de que se ha expedido a petición de la Administración y tendrá la misma validez y gozará del mismo reconocimiento que el expedido en virtud de la sección 19.2.2.

19.2.4 El certificado internacional de protección del buque se ajustará al modelo que figura en el apéndice del presente Código. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el texto incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

## 19.3 Duración y validez del certificado

19.3.1 El certificado internacional de protección del buque se expedirá para el periodo que especifique la Administración, que no excederá de cinco años.

19.3.2 Cuando la verificación de renovación se concluya dentro de los tres meses anteriores a la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se concluya la verificación de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha de expiración del certificado existente.

19.3.2.1 Cuando la verificación de renovación se concluya después de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se concluya la

E:\CONF\SOLAS\5\34..doc





verificación de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha de expiración del certificado existente.

19.3.2.2 Cuando la verificación de renovación se concluya más de tres meses antes de la fecha de expiración del certificado existente, el nuevo certificado será válido desde la fecha en que se concluya la verificación de renovación hasta una fecha que no sea posterior en más de cinco años a la fecha en que se haya concluido dicha verificación de renovación.

19.3.3 Si se expide un certificado para un periodo inferior a cinco años, la Administración podrá prorrogar la validez del certificado más allá de la fecha de expiración hasta cubrir el periodo máximo especificado en la sección 19.3.1, a condición de que se lleven a cabo, según corresponda, las verificaciones a que se hace referencia en la sección 19.1.1, aplicables en los casos en que un certificado se expide por un periodo de cinco años.

19.3.4 Si se ha concluido una verificación de renovación y no se puede expedir o depositar a bordo del buque el nuevo certificado antes de la fecha de expiración del certificado existente, la Administración o la organización de seguridad reconocida que actúe en nombre de la Administración podrá refrendar el certificado existente y dicho certificado se aceptará como válido durante un periodo adicional que no excederá de cinco meses, contados a partir de la fecha de expiración.

19.3.5 Si en la fecha de expiración de un certificado un buque no se encuentra en el puerto en que haya de ser objeto de verificación, la Administración podrá prorrogar el periodo de validez del certificado, pero esta prórroga sólo se concederá con el fin de que el buque pueda proseguir su viaje hasta el puerto en que haya de ser objeto de verificación, y aun así únicamente en los casos en que se estime oportuno y razonable hacerlo. No se prorrogará ningún certificado por un periodo superior a tres meses, y el buque al que se le haya concedido tal prórroga no quedará autorizado en virtud de ésta, cuando llegue al puerto en que haya de ser objeto de verificación, a salir de dicho puerto sin haber obtenido previamente un nuevo certificado. Cuando se haya concluido la verificación de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años, contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

19.3.6 Todo certificado expedido a un buque dedicado a viajes cortos que no haya sido prorrogado en virtud de las precedentes disposiciones de la presente sección podrá ser prorrogado por la Administración por un periodo de gracia no superior a un mes a partir de la fecha de expiración indicada en el mismo. Cuando haya concluido la verificación de renovación, el nuevo certificado será válido por un periodo que no excederá de cinco años, contados a partir de la fecha de expiración del certificado existente antes de que se concediera la prórroga.

19.3.7 Si se concluye una verificación intermedia antes del periodo especificado en la sección 19.1.1:

- 1 la fecha de expiración indicada en el certificado se sustituirá mediante un refrendo por una fecha que no sea posterior en más de tres años a la fecha en que se concluyó la verificación intermedia;



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 28

- 2 la fecha de expiración podrá permanecer inalterada, a condición de que se lleven a cabo una o más verificaciones adicionales, de modo que no se excedan los intervalos máximos entre verificaciones prescritos en la sección 19.1.1.

19.3.8 Todo certificado expedido en virtud de lo prescrito en la sección 19.2 dejará de ser válido en cualquiera de los casos siguientes:

- 1 si no se concluyen las verificaciones pertinentes dentro de los plazos especificados en la sección 19.1.1;
- 2 si el certificado no se refrenda de conformidad con lo prescrito en las secciones 19.1.1.3 y 19.3.7.1, en caso de que sean aplicables;
- 3 cuando una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya sido explotado por esa compañía anteriormente; y
- 4 cuando el buque cambie su pabellón por el de otro Estado.

19.3.9 En caso de que:

- 1 el buque cambie su pabellón por el de otro Gobierno Contratante, el Gobierno Contratante cuyo pabellón tenía anteriormente derecho a enarbolar el buque transmitirá lo antes posible a la nueva Administración copias del certificado internacional de protección del buque que llevara el buque antes del cambio, o toda la información relativa al mismo, y copias de los informes de verificación disponibles, o
- 2 una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya explotado anteriormente, la antigua compañía transmitirá lo antes posible a la nueva copias de toda información relativa al certificado internacional de protección del buque o que pueda facilitar las verificaciones descritas en la sección 19.4.2.

#### 19.4 Certificación provisional

19.4.1 Los certificados especificados en la sección 19.2 se expedirán únicamente cuando la Administración que expida el certificado esté plenamente convencida de que el buque cumple lo prescrito en la sección 19.1. No obstante, después del 1 de julio de 2004, hasta que se expida el certificado a que se hace referencia en la sección 19.1, la Administración podrá hacer que se expida un certificado internacional de protección del buque provisional, que deberá ajustarse al modelo que figura en el apéndice de la presente parte del Código, en los siguientes casos:

- 1 cuando el buque carezca de certificado en su fecha de entrega o antes de su entrada en servicio o de su reincorporación al servicio;
- 2 cuando el buque cambie el pabellón de un Gobierno Contratante por el de otro Gobierno Contratante;



- .3 cuando el buque cambie el pabellón de un Estado que no sea un Gobierno Contratante por el de un Gobierno Contratante; o
- .4 cuando una compañía asuma la responsabilidad de la explotación de un buque que no haya explotado anteriormente.

19.4.2 Sólo se expedirá un certificado internacional de protección del buque provisional cuando la Administración, o una organización de protección reconocida que actúe en su nombre, haya verificado que:

- .1 se ha llevado a cabo la evaluación de la protección del buque prescrita en la presente parte del Código;
- .2 el buque lleva a bordo copia de un plan de protección del buque que cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, que se ha sometido a examen y aprobación y que se está implantando a bordo;
- .3 se dispone a bordo de un sistema de alerta de protección del buque que cumple lo prescrito en la regla XI-2/6, si procede;
- .4 el oficial de la compañía para la protección marítima:
  - .1 se ha asegurado de que:
    - .1 el plan de protección del buque ha sido examinado para verificar que cumple lo prescrito en la presente parte del Código;
    - .2 el plan se ha sometido a aprobación; y
    - .3 el plan se está implantando a bordo; y
  - .2 ha habilitado los medios necesarios, incluidos los relativos a los ejercicios, prácticas y auditorías internas, para cerciorarse de que el buque superará con éxito la verificación prescrita en la sección 19.1.1.1 en el plazo de seis meses;
- .5 se han tomado las disposiciones necesarias para llevar a cabo las verificaciones prescritas en la sección 19.1.1.1;
- .6 el capitán, el oficial de protección del buque y el resto del personal del buque con funciones específicas de protección están familiarizados con sus tareas y responsabilidades, según se indican en la presente parte del Código, y con las disposiciones del plan de protección del buque que se lleva a bordo, y que esta información se les ha facilitado en el idioma de trabajo del personal del buque o en un idioma que entienden; y
- .7 el oficial de protección del buque cumple los requisitos estipulados en la presente parte del Código.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 30

19.4.3 La Administración, o una organización de protección reconocida autorizada a actuar en su nombre, podrá expedir un certificado internacional de protección del buque provisional.

19.4.4 El certificado internacional de protección del buque provisional será válido por un periodo de seis meses, o hasta que se expida el certificado prescrito en la sección 19.2, si esta última fecha es anterior, y no podrá prorrogarse.

19.4.5 Ningún Gobierno Contratante hará que se expida consecutivamente un segundo certificado internacional de protección del buque provisional a un buque si, en opinión de la Administración o de la organización de protección reconocida, uno de los objetivos del buque o de la compañía que solicite tal certificado es eludir el pleno cumplimiento del capítulo XI-2 y de la presente parte del Código, transcurrido el periodo de validez del certificado provisional inicial especificado en la sección 19.4.4.

19.4.6 A los efectos de la regla XI-2/9, los Gobiernos Contratantes podrán asegurarse, antes de aceptar la validez de un certificado internacional de protección del buque provisional, de que se cumple lo prescrito en las secciones 19.4.2.4 a 19.4.2.6.

I:\CONF\SOLAS\5\34..doc



APÉNDICE DE LA PARTE A

APÉNDICE 1

Modelo de certificado internacional de protección del buque

**CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE**

(Sello oficial)

(Estado)

Nº del Certificado

Expedido en virtud de las disposiciones del

**CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS  
INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)**

Bajo la autoridad del Gobierno de \_\_\_\_\_  
(nombre del Estado)

por \_\_\_\_\_  
(persona u organización autorizada)

Nombre del buque: .....  
Número o letras distintivos: .....  
Puerto de matrícula: .....  
Tipo de buque: .....  
Arqueo bruto: .....  
Número IMO: .....  
Nombre y dirección de la compañía: .....

SE CERTIFICA:

- 1 Que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo han sido objeto de verificación de conformidad con la sección 19.1 de la parte A del Código PBIP.
- 2 Que la verificación ha demostrado que el sistema de protección del buque y todo equipo de protección conexo son satisfactorios en todos los sentidos y que el buque cumple las prescripciones aplicables del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.
- 3 Que el buque cuenta con un plan de protección del buque aprobado.

Fecha de la verificación inicial/de renovación en que se basa el presente Certificado .....

El presente Certificado es válido hasta el .....  
a reserva de las verificaciones prescritas en la sección 19.1.1 de la parte A del Código PBIP.

Expedido en .....  
(lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición .....  
(firma del funcionario debidamente autorizado  
que expide el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

Handwritten signatures and marks on the left side of the page.

Handwritten signatures and marks on the right side of the page, including a large signature at the top right and several others below.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 32

**REFRENDO DE LA VERIFICACIÓN INTERMEDIA**

SE CERTIFICA que en una verificación intermedia efectuada de conformidad con lo prescrito en la sección 19.1.1 de la parte A del Código PBIP se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

Verificación intermedia

Firmado.....  
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar .....

Fecha .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

**REFRENDO DE VERIFICACIONES ADICIONALES\***

Verificación adicional

Firmado .....

Lugar .....

Fecha .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Verificación adicional

Firmado.....  
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar .....

Fecha .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

Verificación adicional

Firmado.....  
*(firma del funcionario autorizado)*

Lugar .....

Fecha .....

*(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)*

La Administración debe adaptar este apartado del certificado para indicar si ha estipulado verificaciones adicionales conforme a lo dispuesto en la sección 19.1.1.4.

E:\CONF\SOLAS\5\34..doc



**VERIFICACIÓN ADICIONAL DE CONFORMIDAD CON LO DISPUESTO  
EN LA SECCIÓN A/19.3.7.2 DEL CÓDIGO PBIP**

SE CERTIFICA que en una verificación adicional efectuada de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.7.2 de la parte A del Código PBIP se ha comprobado que el buque cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

**REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO,  
SI ÉSTA ES INFERIOR A CINCO AÑOS, CUANDO SEA APLICABLE  
LA SECCIÓN A/19.3.3 DEL CÓDIGO PBIP**

El buque cumple las prescripciones pertinentes de la parte A del Código PBIP, y se aceptará el presente Certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.3 de la parte A del Código PBIP, hasta el .....

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

**REFRENDO CUANDO SE HAYA LLEVADO A CABO LA VERIFICACIÓN DE  
RENOVACIÓN Y SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.4 DEL CÓDIGO PBIP**

El buque cumple las prescripciones pertinentes de la parte A del Código PBIP, y se aceptará el presente Certificado como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.4 de la parte A del Código PBIP, hasta el .....

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 34

**REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA AL PUERTO EN QUE HA DE HACERSE LA VERIFICACIÓN CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.5 DEL CÓDIGO PBIP, O POR UN PERIODO DE GRACIA CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.6 DEL CÓDIGO PBIP**

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.5/19.3.6\* de la parte A del Código PBIP, hasta el .....

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

**REFRENDO PARA ADELANTAR LA FECHA DE EXPIRACIÓN CUANDO SEA APLICABLE LA SECCIÓN A/19.3.7.1 DEL CÓDIGO PBIP**

De conformidad con lo prescrito en la sección 19.3.7.1 de la parte A del Código PBIP, la nueva fecha de expiración\*\* es: .....

Firmado: .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar: .....

Fecha: .....

(Sello o estampilla de la autoridad, según proceda)

\* Táchese según proceda.

\*\* Si se utiliza esta parte del certificado, la fecha de expiración indicada al principio del certificado habrá de modificarse también en consecuencia.





APÉNDICE 2

Modelo de certificado internacional de protección del buque provisional

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE PROVISIONAL

(Sello oficial)

(Estado)

Nº del Certificado

Expedido en virtud de las disposiciones del

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES  
Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)

Bajo la autoridad del Gobierno de \_\_\_\_\_  
(nombre del Estado)

por \_\_\_\_\_  
(persona u organización autorizada)

Nombre del buque: .....

Número o letras distintivos: .....

Puerto de matrícula: .....

Tipo de buque: .....

Arqueo bruto: .....

Número IMO: .....

Nombre y dirección de la compañía: .....

Indíquese si el presente es un segundo certificado provisional

expedido consecutivamente al inicial ..... Si/No\*

En caso afirmativo, indíquese la fecha de expedición del certificado provisional inicial .....

SE CERTIFICA QUE se han cumplido las prescripciones de la sección A/19.4.2 de la parte A del Código PBIP.

Se expide el presente Certificado de conformidad con la sección A/19.4 del Código PBIP.

El presente Certificado es válido hasta el .....

Expedido en .....  
(lugar de expedición del certificado)

Fecha de expedición .....  
(firma del funcionario debidamente autorizado  
que expide el certificado)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

Táchese según proceda.

E:\CONF\SOLAS\534.doc



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 36

PARTE B

ORIENTACIONES RELATIVAS A LAS DISPOSICIONES DEL CAPÍTULO XI-2 DEL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974, ENMENDADO, Y A LA PARTE A DEL PRESENTE CÓDIGO

1 INTRODUCCIÓN

Generalidades

1.1 En el preámbulo del presente Código se señala que el capítulo XI-2 y la parte A del Código constituyen el nuevo sistema internacional de medidas destinadas a incrementar la protección marítima que permite que los buques y las instalaciones portuarias cooperen para detectar y prevenir los actos que supongan una amenaza para la protección en el sector del transporte marítimo.

1.2 En esta introducción se describen de manera concisa los procesos previstos para el establecimiento y la implantación de las medidas y los medios necesarios para lograr y mantener el cumplimiento de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código y se identifican los principales elementos respecto de los cuales se ofrece orientación. Dicha orientación se facilita en los párrafos 2 a 19. Se hacen asimismo algunas consideraciones esenciales que deben tenerse en cuenta en relación con la aplicación de las orientaciones relativas a los buques y las instalaciones portuarias.

1.3 Incluso si el interés del lector se refiere únicamente a los buques, se recomienda vivamente que se lea la presente parte del Código en su conjunto, y especialmente los párrafos relativos a las instalaciones portuarias. Lo mismo cabe decir que quienes se interesen principalmente por las instalaciones portuarias; también deben leer los párrafo relativos a los buques.

1.4 Las orientaciones facilitadas en los párrafos que figuran a continuación se refieren fundamentalmente a la protección del buque cuando éste se encuentra en una instalación portuaria. Pueden darse casos en los que un buque suponga una amenaza para la instalación portuaria; por ejemplo, porque, una vez que se encuentre dentro de ella, pueda utilizarse como base para lanzar un ataque. Cuando se examinen las medidas de protección necesarias para hacer frente a amenazas a la protección que surjan de un buque, los encargados de efectuar una evaluación de la protección de la instalación portuaria o de preparar el plan de protección de la instalación portuaria deben ver cómo se puede adaptar a cada caso las orientaciones que figuran en los párrafos siguientes.

1.5 Se informa al lector de que nada de lo dispuesto en la presente parte del Código debe leerse o interpretarse de forma que entre en conflicto con ninguna de las disposiciones del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código, las cuales siempre prevalecerán sobre toda incongruencia involuntaria con ellas que pueda haberse formulado por descuido en la presente parte del Código, invalidándola. Las orientaciones que se brindan en la presente parte del Código siempre deben leerse, interpretarse y aplicarse de manera coherente con el propósito, los objetivos y los principios establecidos en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código.

I:\CONF\SOLAS\5\34.doc



### Responsabilidades de los Gobiernos Contratantes

1.6 Los Gobiernos Contratantes tienen diversas responsabilidades en virtud de lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, algunas de las cuales se indican a continuación:

- determinar el nivel de protección aplicable;
- aprobar el plan de protección del buque y las correspondientes enmiendas a un plan previamente aprobado;
- verificar el cumplimiento por los buques de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código y expedir el certificado internacional de protección del buque;
- determinar qué instalaciones portuarias situadas en su territorio deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria, que será el responsable de la preparación del plan de protección de la instalación portuaria;
- asegurarse de que se realiza y aprueba la evaluación de la protección de la instalación portuaria y toda enmienda posterior a una evaluación previamente aprobada;
- aprobar el plan de protección de la instalación portuaria y toda enmienda posterior a un plan previamente aprobado;
- ejecutar las medidas de control y cumplimiento;
- someter a prueba los planes aprobados; y
- comunicar la información a la Organización Marítima Internacional y a los sectores naviero y portuario.

1.7 Los Gobiernos Contratantes pueden nombrar o establecer autoridades designadas dentro del propio Gobierno para realizar, con respecto a las instalaciones portuarias, las tareas de protección estipuladas en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código y autorizar a las organizaciones de protección reconocidas a que realicen cierta labor con respecto a las instalaciones portuarias, si bien la decisión final acerca de la aceptación y aprobación de dicha labor deberá ser adoptada por el Gobierno Contratante o la autoridad designada. Las Administraciones podrán también delegar la realización de ciertas tareas de protección relativas a los buques en las organizaciones de protección reconocidas. No podrán delegarse en una organización de protección reconocida las siguientes tareas o actividades:

- determinar el nivel de protección aplicable;
- determinar qué instalaciones portuarias situadas en el territorio de un Gobierno Contratante deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria y preparar un plan de protección de la instalación portuaria



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 38

- aprobar una evaluación de la protección de la instalación portuaria o las enmiendas ulteriores a una evaluación previamente aprobada;
- aprobar un plan de protección de la instalación portuaria o las enmiendas ulteriores a un plan previamente aprobado
- ejecutar las medidas de control y cumplimiento; y
- definir los casos en que es necesaria una declaración de protección marítima.

#### Determinación del nivel de protección

1.8 Los Gobiernos Contratantes son responsables de determinar el nivel de protección que se aplica en un momento determinado a los buques e instalaciones portuarias. La parte A del presente Código define tres niveles de protección para uso internacional. Son los siguientes:

- Nivel de protección 1 (normal): el nivel al que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias;
- Nivel de protección 2 (reforzado): el nivel que se aplicará si hay un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección;
- Nivel de protección 3 (excepcional): el nivel que se aplicará durante el periodo de tiempo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección.

#### La compañía y el buque

1.9 Toda compañía que explote buques a los que se apliquen el capítulo XI-2 y la parte A del presente Código deberá designar un oficial de la compañía para la protección marítima, para la compañía, y un oficial de protección del buque para cada uno de sus buques. En la parte A del presente Código se definen las funciones, responsabilidades y requisitos de formación de estos oficiales, y los requisitos para los ejercicios y las prácticas que se deben realizar.

1.10 Entre otras, las responsabilidades del oficial de la compañía para la protección marítima son, de forma resumida, cerciorarse de que se realiza correctamente una evaluación de la protección del buque, se prepara un plan de protección del buque y se somete a aprobación, por una Administración o por una entidad en su nombre, y posteriormente se lleva a bordo de cada buque al que se aplica la parte A del presente Código y respecto del cual dicha persona haya sido nombrada oficial de la compañía para la protección marítima.

1.11 En el plan de protección del buque deben indicarse las medidas de protección, tanto físicas como operativas, que debe tomar el buque para poder funcionar siempre en el nivel de protección 1. El plan debe indicar asimismo las medidas de protección adicionales o intensificadas que el buque puede adoptar para pasar al nivel de protección 2 y poder operar en dicho nivel, cuando así se le ordene. Además, el plan debe indicar las posibles medidas preparatorias que el buque tendría que tomar para responder con prontitud a las instrucciones que podría recibir de los encargados de hacer frente, en el nivel de protección 3, a un suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste.

E:\CONF\SOLAS\5\34.doc



1.12 Los buques a los que se aplican las prescripciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código deben disponer de un plan de protección del buque aprobado por la Administración, o en nombre de ésta, y operar con arreglo a dicho plan. El oficial de protección del buque y el oficial de la compañía para la protección marítima comprobarán que el plan es correcto y eficaz en todo momento, y para ello podrán realizar auditorías internas. Si se modifica alguno de los elementos del plan aprobado para los que la Administración haya decidido que se necesita aprobación, tal modificación tendrá que someterse a examen y aprobación antes de incorporarse al plan aprobado e implantarse en el buque.

1.13 El buque debe llevar un certificado internacional de protección del buque en el que se indique que el buque cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código. La parte A del presente Código incluye las disposiciones relativas a la verificación y certificación del cumplimiento de las prescripciones sobre las verificaciones iniciales, de renovación e intermedias por parte del buque.

1.14 Cuando el buque se encuentre en un puerto o se dirija a un puerto de un Gobierno Contratante, el Gobierno Contratante tiene el derecho, de conformidad con lo dispuesto en la regla XI-2/9, de ejecutar diversas medidas de control y cumplimiento con respecto a ese buque. El buque está sujeto a las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto, aunque esas inspecciones no incluirán normalmente el examen del propio plan de protección del buque, salvo en circunstancias muy concretas. El buque también puede ser objeto de medidas de control adicionales si el Gobierno Contratante que ejecuta las medidas de control y cumplimiento tiene motivos para pensar que se ha comprometido la protección del buque, o la de las instalaciones portuarias que éste ha utilizado.

1.15 También se exige al buque que lleve a bordo información que, previa solicitud, deberá poner a disposición de los Gobiernos Contratantes, y en la que se indicará quién es el responsable de las decisiones relativas al empleo del personal del buque y otros aspectos relacionados con el uso del buque.

#### La instalación portuaria

1.16 Cada Gobierno Contratante tiene que asegurarse de que se realiza una evaluación de la protección de la instalación portuaria para cada una de las instalaciones portuarias situadas en su territorio que presten servicio a buques dedicados a viajes internacionales. Esas evaluaciones puede realizarlas el Gobierno Contratante, una autoridad designada o una organización de protección reconocida. Una vez ultimada, la evaluación de la protección de la instalación portuaria debe ser aprobada por el Gobierno Contratante o la autoridad designada correspondiente. Esta aprobación no podrá delegarse. Conviene revisar periódicamente estas evaluaciones.

1.17 La evaluación de la protección de la instalación portuaria es fundamentalmente un análisis de riesgos de todos los aspectos de las operaciones de la instalación portuaria para determinar qué elemento o elementos de éstas son más susceptibles, y/o tienen más probabilidad, de sufrir un ataque. En este contexto, el riesgo es función de la amenaza de que se produzca un ataque, unida a la vulnerabilidad del blanco y a las consecuencias de tal ataque.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 40

La evaluación incluirá lo siguiente:

- determinar la amenaza percibida para las instalaciones portuarias y la infraestructura;
- identificar los posibles puntos vulnerables; y
- calcular las consecuencias de los sucesos.

Una vez llevado a cabo el análisis, será posible realizar una evaluación general del nivel de riesgo. La evaluación de la protección de la instalación portuaria ayudará a determinar qué instalaciones deben designar un oficial de protección de la instalación portuaria y preparar un plan de protección de la instalación portuaria.

1.18 Las instalaciones portuarias que tengan que cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código han de designar un oficial de protección de la instalación portuaria. En la parte A del presente Código se definen las tareas, responsabilidades y requisitos de formación de tales oficiales, así como los requisitos para los ejercicios y prácticas que han de realizarse.

1.19 En el plan de protección de la instalación portuaria deben indicarse las medidas de protección, tanto físicas como operativas, que debe tomar la instalación portuaria para poder funcionar siempre en el nivel de protección 1. El plan debe indicar asimismo las medidas de protección adicionales o intensificadas que la instalación portuaria puede adoptar para pasar al nivel de protección 2 y poder operar en dicho nivel cuando así se le ordene. Además, el plan debe indicar las posibles medidas preparatorias que la instalación portuaria tendría que tomar para responder con prontitud a las instrucciones que podría recibir de los encargados de hacer frente, en el nivel de protección 3, a un suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste.

1.20 Las instalaciones portuarias que tengan que cumplir las prescripciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código han de disponer de un plan de protección de la instalación portuaria aprobado por el Gobierno Contratante o por la autoridad designada correspondiente, y operar con arreglo a dicho plan. El oficial de protección de la instalación portuaria debe implantar las disposiciones del plan y vigilar que éste siga siendo correcto y eficaz en todo momento, ocupándose, entre otras cosas, de encargar auditorías internas de la aplicación del plan. Las enmiendas a elementos del plan aprobado que el Gobierno Contratante o la autoridad designada pertinente hayan decidido que requieren aprobación, tendrán que someterse a examen y aprobación antes de su incorporación al plan aprobado y de su implantación en la instalación portuaria. El Gobierno Contratante o la autoridad designada pertinente pueden someter a prueba la eficacia del plan. La evaluación de la protección de la instalación portuaria que abarque la instalación portuaria o en la que se haya basado la elaboración del plan debe revisarse periódicamente. Todas estas actividades pueden exigir la enmienda del plan aprobado. Toda enmienda de los elementos especificados de un plan aprobado tendrá que someterse a la aprobación del Gobierno Contratante o de la autoridad designada pertinente.



1.21 Los buques que utilicen instalaciones portuarias pueden ser objeto de inspección en el ámbito de la supervisión por el Estado rector del puerto y de las medidas de control adicionales indicadas en la regla XI-2/9. Las autoridades pertinentes pueden exigir que se facilite información sobre el buque, la carga, los pasajeros y el personal del buque antes de la entrada del buque en puerto. En algunas circunstancias se podría denegar la entrada a puerto.

#### Información y comunicación

1.22 El capítulo XI-2 y la parte A del presente Código exigen que los Gobiernos Contratantes faciliten cierta información a la Organización Marítima Internacional y que la información esté disponible para permitir una comunicación eficaz entre los Gobiernos Contratantes y entre los oficiales de protección de los buques o los oficiales de las compañías para la protección marítima y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

## 2 DEFINICIONES

2.1 No se facilita orientación respecto de las definiciones que figuran en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código.

2.2 A los efectos de la presente parte del Código regirán las siguientes definiciones:

- .1 por "sección" se entiende una sección de la parte A del Código, que se indica como "sección A/<seguido del número de la sección>";
- .2 por "párrafo" se entiende un párrafo de la presente parte del Código, que se indica como "párrafo<seguido del número del párrafo>"; y
- .3 por "Gobierno Contratante", cuando se utiliza en los párrafos 14 a 18, se entiende "Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria", y es expresión que incluye una referencia a la "autoridad designada".

## 3 ÁMBITO DE APLICACIÓN

### Generalidades

3.1 Se deben tener en cuenta las orientaciones recogidas en la presente parte al implantar las prescripciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código.

3.2 No obstante, hay que reconocer que las orientaciones sobre los buques serán aplicables en mayor o menor medida según el tipo de buque, su carga y/o pasajeros, el servicio que preste y las características de las instalaciones portuarias que utilice.

3.3 De igual modo, en relación con las orientaciones relativas a las instalaciones portuarias, el grado de aplicación de dichas orientaciones dependerá de las instalaciones portuarias, del tipo de buques que utilicen esas instalaciones, del tipo de carga y/o pasajeros y de los servicios que presten los buques que las utilicen.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 42

3.4 Las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código no están previstas para ser aplicadas a las instalaciones portuarias proyectadas y utilizadas principalmente para fines militares.

#### 4 RESPONSABILIDADES DE LOS GOBIERNOS CONTRATANTES

##### Protección de las evaluaciones y los planes

4.1 Los Gobiernos Contratantes deben asegurarse de que se han tomado las medidas necesarias para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre protección referente a las evaluaciones de la protección de los buques, planes de protección de los buques, evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias y planes de protección de las instalaciones portuarias, o a evaluaciones o planes concretos, así como el acceso no autorizado a dicho material.

##### Autoridades designadas

4.2 Los Gobiernos Contratantes podrán nombrar a una autoridad designada, dentro del propio Gobierno, para que desempeñe sus funciones de protección en relación con las instalaciones portuarias, indicadas en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código.

##### Organizaciones de protección reconocidas

4.3 Los Gobiernos Contratantes podrán autorizar a una organización de protección reconocida (OPR) para que realice ciertas actividades relacionadas con la protección, entre las que se incluyen las siguientes:

- 1 la aprobación de los planes de protección de los buques, o de enmiendas a estos planes, en nombre de la Administración;
- 2 la verificación y certificación de que el buque cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, en nombre de la Administración; y
- 3 la realización de las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias exigidas por el Gobierno Contratante.

4.4 Una OPR podrá también asesorar a las compañías o instalaciones portuarias en materia de protección, incluidas las evaluaciones de la protección de los buques, los planes de protección de los buques, las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias y los planes de protección de las instalaciones portuarias. Esto puede incluir la realización de la evaluación o el plan de protección de un buque o la evaluación o el plan de protección de una instalación portuaria. Si una OPR ha realizado la evaluación o el plan de protección de un buque, no deberá autorizarse a esa OPR a aprobar el plan de protección de ese buque.

4.5 Cuando den autorización a una OPR, los Gobiernos Contratantes tendrán en cuenta la competencia de tal organización. Una OPR debe poder demostrar lo siguiente:

- 1 un conocimiento especializado de los aspectos de protección pertinentes;

I:\CONF\SOLAS\5\34.doc





- 2 un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y los puertos, que incluirá un conocimiento del proyecto y la construcción de buques, si ofrece servicios a los buques, y del proyecto y la construcción de puertos, si ofrece servicios a las instalaciones portuarias;
- 3 su capacidad para evaluar los riesgos más comunes en relación con la protección de las operaciones de los buques y las instalaciones portuarias, incluida la interfaz buque-puerto, y la forma de reducir al mínimo tales riesgos;
- 4 su capacidad para actualizar y perfeccionar los conocimientos especializados de su personal;
- 5 su capacidad para controlar que su personal sea en todo momento de confianza;
- 6 su capacidad para mantener las medidas apropiadas para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre protección, o el acceso no autorizado al mismo;
- 7 su conocimiento de lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código, así como de la legislación nacional e internacional pertinente y de las prescripciones sobre protección;
- 8 su conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;
- 9 sus conocimientos sobre el reconocimiento y la detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
- 10 sus conocimientos sobre el reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;
- 11 su conocimiento de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección; y
- 12 su conocimiento de los equipos y sistemas de protección y vigilancia, y de sus limitaciones operacionales.

Al delegar tareas específicas en una OPR, los Gobiernos Contratantes, incluidas las Administraciones, se asegurarán de que la OPR cuenta con la capacidad necesaria para realizar la tarea.

4.6 Una organización reconocida, según se define en el regla I/6, que cumpla lo prescrito en la regla XI-1/1, puede ser designada OPR si posee los conocimientos pertinentes en materia de protección indicados en el párrafo 4.5.

4.7 Podrá designarse como OPR a un puerto, a una autoridad portuaria o al explotador de una instalación portuaria si poseen los conocimientos pertinentes en materia de protección, indicados en el párrafo 4.5.

IACONF\SOLAS.5\34.doc



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 44

#### Determinación del nivel de protección

4.8 Al determinar el nivel de protección, los Gobiernos Contratantes deben tener en cuenta la información, tanto general como específica, sobre las amenazas. Los Gobiernos Contratantes deben determinar cuál es el nivel de protección aplicable a sus buques e instalaciones portuarias con arreglo a la siguiente escala de tres niveles:

- nivel de protección 1 (normal): el nivel al que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias;
- nivel de protección 2 (reforzado): el nivel que se aplicará si hay un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección; y
- nivel de protección 3 (excepcional): el nivel que se aplicará durante el periodo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección.

4.9 El nivel de protección 3 sólo se establecerá como medida excepcional si hay información creíble de que es probable o inminente un suceso que afecte a la protección. El nivel de protección 3 sólo se mantendrá el tiempo que dure la amenaza identificada o el suceso real que afecte a la protección marítima. Aunque el nivel de protección puede pasar del nivel 1 al nivel 2 y, de ahí, al 3, también cabe la posibilidad de que el nivel de protección pase directamente del 1 al 3.

4.10 En todo momento, el capitán del buque es el responsable máximo de la seguridad y la protección del buque. Incluso en el nivel de protección 3, un capitán puede pedir que se aclaren o modifiquen las instrucciones impartidas por los responsables de hacer frente a un suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste, si tiene motivos para pensar que el cumplimiento de tales instrucciones puede poner en peligro la seguridad del buque.

4.11 El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) o el oficial de protección del buque (OPB) deben ponerse en contacto lo antes posible con el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) responsable de la instalación portuaria que el buque tenga previsto utilizar para determinar el nivel de protección aplicable a ese buque en la instalación portuaria. Una vez establecido el contacto con un buque, el OPIP notificará a éste cualquier cambio posterior en el nivel de protección de la instalación portuaria, y le facilitará toda la información sobre protección pertinente.

4.12 Aunque puede haber circunstancias en las que un buque funcione a un nivel de protección más alto que el de la instalación portuaria que esté utilizando, no debe darse nunca el caso de que un buque tenga un nivel de protección inferior al de la instalación portuaria que esté utilizando. Si un buque tiene un nivel de protección superior al de la instalación portuaria que desea utilizar, el OCPM o el OPB lo notificarán sin demora al OPIP. El OPIP llevará a cabo una evaluación del caso concreto, en colaboración con el OCPM o el OPB, y llegará a un acuerdo con el buque sobre las medidas de protección adecuadas, entre las que puede figurar el cumplimentar y firmar una declaración de protección marítima.

I:\CONF\SOLAS.5\34.doc



4.13 Los Gobiernos Contratantes deben estudiar la mejor manera de divulgar rápidamente la información sobre cambios en los niveles de protección. Las Administraciones pueden utilizar mensajes NAVTEX o avisos a los navegantes para notificar dichos cambios a los buques y a los OCPM y OPB. También pueden utilizar otros medios de comunicación que ofrezcan una velocidad y una cobertura iguales o superiores. Los Gobiernos Contratantes deben habilitar los medios para notificar a los OPIP los cambios en los niveles de protección. También deben recoger y actualizar los datos de contacto para la lista de personas a las que haya que informar de los cambios en los niveles de protección. Así como la información sobre el nivel de protección no tiene por qué considerarse particularmente confidencial, la información sobre la amenaza subyacente sí puede ser muy confidencial. Los Gobiernos Contratantes deben estudiar cuidadosamente el tipo y el grado de detalle de la información que se transmite y el método que se utiliza para transmitirla a los oficiales de protección de los buques, oficiales de las compañías para la protección marítima y oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

**Puntos de contacto e información sobre los planes de protección de las instalaciones portuarias**

4.14 Cuando una instalación portuaria disponga de un plan de protección de la instalación portuaria, deberá informarse de ello a la Organización, y esa información también se pondrá en conocimiento de los OCPM y OPB. Sólo se comunicará que existe dicho plan, no debiéndose publicar ningún otro pormenor sobre el mismo. Los Gobiernos Contratantes deben examinar la posibilidad de establecer puntos de contacto centrales o regionales, o bien otros medios para facilitar información actualizada sobre los lugares en los que existen planes de protección de instalaciones portuarias, junto con los datos de contacto del OPIP pertinente. La existencia de dichos puntos de contacto debe divulgarse. También podrían facilitar información sobre las organizaciones de protección reconocidas que se hayan designado para actuar en nombre del Gobierno Contratante, con los pormenores de las responsabilidades concretas delegadas en dichas organizaciones de protección reconocidas y las condiciones de dicha delegación.

4.15 En el caso de los puertos que no tengan un plan de protección de la instalación portuaria (ni dispongan, por tanto, de un OPIP), el punto de contacto central o regional debe poder designar a una persona competente en tierra que pueda organizar, si es necesario, las medidas de protección adecuadas para el tiempo que dure la escala del buque.

4.16 Los Gobiernos Contratantes deben facilitar también los datos de contacto de los funcionarios a los que el OPB, el OCPM o el OPIP pueden notificar los aspectos de protección preocupantes. Estos funcionarios del Gobierno deben evaluar las notificaciones recibidas antes de tomar las medidas oportunas. Los problemas notificados pueden guardar relación con medidas de protección que caigan bajo la jurisdicción de otro Gobierno Contratante. En tal caso, los Gobiernos Contratantes deben examinar la posibilidad de ponerse en contacto con sus homólogos del otro Gobierno Contratante para analizar si se necesitan medidas correctivas. A tal efecto, deberían comunicarse a la Organización Marítima Internacional los datos de contacto de los funcionarios gubernamentales.

4.17 Los Gobiernos Contratantes también deben poner a disposición de los otros Gobiernos Contratantes que lo soliciten la información indicada en los párrafos 4.14 a 4.16.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 46

**Documentos de identidad**

4.18 Se recomienda a los Gobiernos Contratantes que expidan documentos de identidad adecuados a los funcionarios que tengan derecho a subir a bordo de los buques o a entrar en las instalaciones portuarias en el desempeño de sus funciones y a que habiliteu procedimientos para verificar la autenticidad de tales documentos.

**Plataformas fijas y flotantes y unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas**

4.19 Los Gobiernos Contratantes deben examinar la posibilidad de establecer medidas de protección adecuadas para las plataformas fijas y flotantes y las unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas, a fin de hacer posible que interactúen con los buques que deben cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 y la parte A del presente Código.<sup>1</sup>

**Buques que no tiene que cumplir la parte A del presente Código**

4.20 Los Gobiernos Contratantes deben examinar la posibilidad de establecer medidas de protección adecuadas para incrementar la protección de los buques a los que no se aplica el capítulo XI-2 ni la parte A del presente Código, y para garantizar que toda disposición sobre protección aplicable a tales buques permite la interacción de éstos con los buques a los que se aplica la parte A del Código.

**Amenazas a los buques y otros sucesos en el mar**

4.21 Los Gobiernos Contratantes deben ofrecer orientaciones generales sobre las medidas que estimen oportunas para reducir los riesgos para la protección de los buques que enarbolen su pabellón cuando se encuentren en el mar. Deben ofrecer orientaciones específicas sobre las medidas que procede adoptar en función de los niveles de protección 1 a 3, si:

- .1 hay un cambio en el nivel de protección aplicable al buque mientras éste se encuentre en el mar, por ejemplo, debido a la zona geográfica en la que navegue o relacionado con el propio buque; y
- .2 el buque se ve envuelto en un suceso, o amenaza, que afecta a la protección marítima mientras se encuentra en el mar.

Los Gobiernos Contratantes deben definir los mejores métodos y procedimientos para estos casos. En caso de que sea inminente un ataque, el buque debe intentar establecer una comunicación directa con los responsables de hacer frente a los sucesos que afectan a la protección marítima en el Estado de abanderamiento.

<sup>1</sup> Véase la Adopción de medidas adecuadas para incrementar la protección de los buques, las instalaciones portuarias, las unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas y las plataformas fijas y flotantes excluidos del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974, aprobada por la Conferencia sobre protección marítima mediante la resolución 7.



4.22 Los Gobiernos Contratantes deben establecer también un punto de contacto que ofrezca asesoramiento en materia de protección a todo buque:

- .1 que tenga derecho a enarbolar su pabellón; o
- .2 que esté operando en su mar territorial o haya comunicado la intención de entrar en su mar territorial.

4.23 Los Gobiernos Contratantes deben ofrecer asesoramiento a los buques que operen en su mar territorial o hayan comunicado la intención de entrar en su mar territorial, lo cual puede incluir las siguientes recomendaciones:

- .1 modificar o retrasar el paso previsto;
- .2 seguir un rumbo determinado o dirigirse a un lugar específico;
- .3 informar de la disponibilidad de personal o equipo que pueda embarcarse en el buque;
- .4 coordinar el paso, la llegada a puerto o la salida de éste, de modo que quepa la posibilidad de una escolta de naves o aeronaves (aviones o helicópteros) de patrulla.

Los Gobiernos Contratantes deben recordar a los buques que operen en su mar territorial o hayan comunicado la intención de entrar en su mar territorial la existencia de cualquier zona restringida temporal que hayan publicado.

4.24 Los Gobiernos Contratantes deben recomendar que los buques que operen en su mar territorial o hayan comunicado la intención de entrar en su mar territorial implanten diligentemente, para la protección del propio buque y la de otros buques que naveguen en sus inmediaciones, cualquier medida de protección que el Gobierno Contratante haya recomendado.

4.25 Los planes preparados por los Gobiernos Contratantes a los efectos indicados en el párrafo 4.22 deben incluir información sobre un punto de contacto del Gobierno Contratante, incluida la Administración, que se encuentre disponible las 24 horas del día. Estos planes deben incluir también información sobre las circunstancias en las que la Administración considera que debe pedirse asistencia a los Estados ribereños vecinos y un procedimiento de coordinación entre los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y los oficiales de protección de los buques.

#### Acuerdos alternativos sobre protección

4.26 Al determinar cómo implantar el capítulo XI-2 y la parte A del presente Código, los Gobiernos Contratantes podrán firmar uno o varios acuerdos con uno o varios Gobiernos Contratantes. El ámbito de aplicación de un acuerdo estará limitado a viajes internacionales cortos en rutas fijas entre instalaciones portuarias situadas en el territorio de las partes en el acuerdo. Al firmar un acuerdo, y posteriormente, los Gobiernos Contratantes deben celebrar consultas con otros Gobiernos Contratantes y Administraciones que tengan interés en el acuerdo. Los buques que enarbolen el pabellón de un Estado que no sea parte en el acuerdo sólo podrán



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 48

navegar en las rutas fijas cubiertas por el acuerdo si su Administración admite que el buque debe cumplir las disposiciones del acuerdo y le exige que lo haga. Estos acuerdos no deben en ningún caso comprometer el nivel de protección de otros buques e instalaciones portuarias que no estén cubiertos por el acuerdo en cuestión, y, en concreto, ningún buque cubierto por un acuerdo de este tipo podrá realizar actividades de buque a buque con buques que no estén cubiertos por ese acuerdo. Toda operación de interfaz realizada por los buques a los que se aplique el acuerdo debe estar cubierta por éste. Se supervisará continuamente el funcionamiento de cada acuerdo, que se modificará en función de las circunstancias y que, en todo caso, se revisará cada cinco años.

#### Medidas equivalentes para las instalaciones portuarias

4.27 En el caso de determinadas instalaciones portuarias, en las que se realizan operaciones limitadas o especiales, pero que reciben un tráfico que no es sólo ocasional, podría ser adecuado garantizar el cumplimiento mediante medidas de protección equivalentes a las prescritas en el capítulo XI-2 y en la Parte A del presente Código. Éste puede ser el caso, en especial, de terminales como los anexos a fábricas, o de muelles poco utilizados.

#### Dotación

4.28 Al establecer la dotación mínima de seguridad de un buque, la Administración debe tener en cuenta<sup>2</sup> que las disposiciones relativas a la dotación mínima de seguridad de la regla V/14<sup>3</sup> sólo se refieren a la seguridad de la navegación del buque. La Administración debe tener en cuenta asimismo la carga de trabajo adicional que pueda derivarse de la implantación del plan de protección del buque y garantizar que la dotación del buque es suficiente y eficaz. Al hacerlo, la Administración debe verificar que los buques pueden respetar las horas de descanso y otras medidas prescritas por la legislación nacional para abordar el problema de la fatiga, habida cuenta de todas las tareas de a bordo asignadas a los distintos miembros del personal del buque.

#### Medidas de control y cumplimiento<sup>4</sup>

##### Generalidades

4.29 En la regla XI-2/9 se describen las medidas de control y cumplimiento aplicables a los buques en virtud del capítulo XI-2, que se subdividen en tres secciones distintas: el control de los buques que se encuentran ya en un puerto, el control de los buques que tienen intención de entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante y las disposiciones adicionales aplicables en ambos casos.

<sup>2</sup> Véase la Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima, aprobada por la Conferencia sobre protección marítima mediante la resolución 3, en la que se invita a la Organización a que, entre otras, examine la resolución A.890(21) de la Asamblea sobre los Principios relativos a la dotación de seguridad. Este examen puede comportar enmiendas a la regla V/14.

<sup>3</sup> La versión en vigor en la fecha de adopción del presente Código.

<sup>4</sup> Véase la Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima, aprobada por la Conferencia sobre protección marítima mediante la resolución 3, en la que se invita a la Organización a que, entre otras, examine las resoluciones A.787(19) y A.882(21) de la Asamblea, sobre los Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto.



4.30 La regla XI-2/9.1, control de los buques en puerto, habilita un sistema para el control de los buques mientras se encuentren en un puerto de un país extranjero, mediante el cual los funcionarios debidamente autorizados del Gobierno Contratante (funcionarios debidamente autorizados) tienen derecho a subir a bordo del buque y verificar que los certificados prescritos están en regla. Si hay motivos fundados para pensar que el buque incumple lo prescrito, se podrán adoptar medidas de control, tales como inspecciones adicionales o la detención del buque. Esto es lo que dictan los sistemas de control actuales<sup>5</sup>. La regla XI-2/9.1 desarrolla estos sistemas y permite la adopción de medidas adicionales (incluida la expulsión de un buque de un puerto, como medida de control) cuando los funcionarios debidamente autorizados tengan motivos fundados para pensar que un buque no cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código. La regla XI-2/9.3 describe las salvaguardias para una implantación justa y proporcionada de estas medidas adicionales.

4.31 La regla XI-2/9.2 establece medidas de control para garantizar el cumplimiento de los buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante e introduce un concepto de control muy distinto en el capítulo XI-2, que se refiere únicamente a cuestiones de protección. En virtud de esta regla, se pueden tomar medidas antes de la entrada del buque en puerto, para garantizar mejor la protección. Como en el caso de la regla XI-2/9.1, este sistema de control adicional está basado en el concepto de la existencia de motivos fundados para pensar que el buque no cumple lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código, e incluye salvaguardias importantes en las reglas XI-2/9.2.2 y XI-2/9.2.5, así como en la regla XI-2/9.3.

4.32 Por "motivos fundados para pensar que el buque no cumple" se entiende pruebas o información fiable de que el buque no se ajusta a lo prescrito en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código, teniendo en cuenta las orientaciones que figuran en la presente parte del Código. Tales pruebas o información fiable pueden derivarse del criterio profesional de un funcionario debidamente autorizado, de observaciones hechas al verificar el certificado internacional de protección del buque o el certificado internacional de protección del buque provisional expedido de conformidad con lo dispuesto en la Parte A del presente Código (certificado), o de otras fuentes. Incluso si el buque lleva a bordo un certificado válido, los funcionarios debidamente autorizados pueden tener motivos fundados para pensar que el buque no cumple las disposiciones, basándose en su criterio profesional.

4.33 Entre los ejemplos de posibles motivos fundados en relación con las reglas XI-2/9.1 y XI-2/9.2 se incluyen los siguientes:

1. el examen de un certificado demuestra que éste no es válido o ha expirado;
2. pruebas o información fiable de la existencia de deficiencias graves del equipo, los documentos o los medios de protección prescritos en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código;

<sup>5</sup> Véanse las reglas I/19 y IX/6.2 del Convenio SOLAS 1974, enmendado; el artículo 21 del Convenio de Líneas de Carga, 1966, modificado por su Protocolo de 1988; los artículos 5 y 6, la regla 8A del Anexo I y la regla 15 del Anexo II del Convenio MARPOL 73/78, enmendado; el artículo X del Convenio de Formación, 1978, enmendado, y las resoluciones A.787(19) y A.882(21) de la Asamblea de la OMI.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 50

3. recepción de un informe o queja que, según el criterio profesional del funcionario debidamente autorizado, contiene información fiable que indica claramente que el buque no cumple las disposiciones del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código;
4. prueba u observación hecha por un funcionario debidamente autorizado, haciendo uso de su criterio profesional de que el capitán o el personal del buque no están familiarizados con procedimientos de protección esenciales a bordo o de que no se pueden llevar a cabo los ejercicios relacionados con la protección del buque o de que no se han observado tales procedimientos o no se han realizado tales ejercicios;
5. prueba u observación hecha por un funcionario debidamente autorizado, haciendo uso de su criterio profesional, de que personal clave del buque no puede establecer una comunicación correcta con ningún otro miembro clave del personal del buque que tenga responsabilidades de protección a bordo;
6. prueba o información fiable de que el buque ha embarcado personas o ha cargado provisiones o mercancías en una instalación portuaria, o desde otro buque, en los casos en que la instalación portuaria o el otro buque incumplan lo dispuesto en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código y el buque no haya cumplimentado una declaración de protección marítima, ni adoptado medidas de protección especiales o adicionales adecuadas, o no haya observado los procedimientos de protección del buque pertinentes;
7. prueba o información fiable de que el buque ha embarcado personas o ha cargado provisiones o mercancías en una instalación portuaria, o desde otra fuente (por ejemplo, otro buque o un helicóptero), en los casos en que la instalación portuaria o esa otra fuente no tengan que cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 o en la parte A del presente Código, y el buque no haya adoptado medidas de protección especiales o adicionales adecuadas, o no haya observado los procedimientos de protección pertinentes; y
8. si el buque lleva un segundo certificado internacional de protección del buque provisional expedido consecutivamente al inicial, tal como se describe en la sección A/19.4, y si, según el criterio profesional de un funcionario debidamente autorizado, uno de los objetivos del buque o de la compañía al solicitar tal certificado ha sido eludir el pleno cumplimiento del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código, transcurrido el periodo de validez del certificado provisional inicial especificado en la sección A/19.4.4.

4.34 Puesto que las implicaciones de la regla XI-2/9 son particularmente importantes en el ámbito del derecho internacional, dicha regla debe implantarse teniendo presente la regla XI-2/2.4, ya que pueden darse situaciones en las que se adopten medidas que estén fuera del ámbito de aplicación del capítulo XI-2 o en las que deban tenerse en cuenta los derechos de los buques afectados fuera del ámbito del capítulo XI-2. Por ello, la regla XI-2/9 no impide que el Gobierno Contratante adopte medidas que estén basadas en el derecho internacional y en consonancia con éste, para garantizar la seguridad o la protección de personas, buques, instalaciones portuarias y otros bienes en los casos en los que el buque se considere un riesgo

E:\CONF\SOLAS\5\34..doc





para la protección aunque cumpla lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código.

4.35 Cuando un Gobierno Contratante imponga medidas de control a un buque, se pondrá sin demora en contacto con la Administración para facilitarle información que permita a dicha Administración colaborar plenamente con el Gobierno Contratante.

#### Control de los buques en puerto

4.36 Cuando el incumplimiento consista en un aparato defectuoso o documentación incorrecta que lleve a la detención del buque, y el incumplimiento no pueda subsanarse en el puerto en que se efectúe la inspección, el Gobierno Contratante puede permitir que el buque se dirija hacia otro puerto, siempre que se satisfaga toda condición acordada entre los Estados rectores de los puertos y la Administración o el capitán.

#### Buques que deseen entrar en un puerto de otro Gobierno Contratante

4.37 En la regla XI-2/9.2.1 se indica la información que los Gobiernos Contratantes pueden pedir al buque como condición para su entrada en puerto. Uno de los datos que se pueden pedir es la confirmación de cualquier medida especial o adicional que haya adoptado el buque en las últimas 10 instalaciones portuarias que haya visitado. Entre los posibles ejemplos se incluyen los siguientes:

- .1 los registros de las medidas adoptadas al visitar una instalación portuaria situada en el territorio de un Estado que no sea un Gobierno Contratante, especialmente de las medidas que normalmente habría adoptado una instalación portuaria situada en el territorio de un Gobierno Contratante; y
- .2 las declaraciones de protección marítima firmadas con instalaciones portuarias o con otros buques.

4.38 Otro dato que se indica como posible condición para la entrada a puerto es la confirmación de que se observaron los procedimientos de protección del buque apropiados en las actividades de buque a buque realizadas en las últimas 10 instalaciones portuarias visitadas. Normalmente no será necesario incluir constancia de los movimientos de prácticos, funcionarios de aduanas e inmigración y oficiales de protección, ni de las operaciones de toma de combustible, alijo, embarco de provisiones y descarga de desechos por el buque dentro de las instalaciones portuarias, puesto que estos aspectos formarán parte, habitualmente, del plan de protección de la instalación portuaria. Entre los ejemplos de la información que podría facilitarse se incluyen los siguientes:

- .1 los registros de las medidas adoptadas durante una actividad de buque a buque con un buque que enarbole el pabellón de un Estado que no sea Gobierno Contratante, especialmente de las medidas que normalmente habría tomado un buque que enarbolase el pabellón de un Gobierno Contratante;
- .2 los registros de las medidas adoptadas durante una actividad de buque a buque con un buque que enarbole el pabellón de un Gobierno Contratante, pero que no tenga que cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 52

tales como una copia de cualquier certificado de protección que se haya expedido a ese buque en virtud de otras disposiciones; y

- .3 en el caso de que haya a bordo personas o mercancías rescatadas en el mar, todos los pormenores que se conozcan sobre tales personas o mercancías, incluida su identidad, si se conoce, y los resultados de cualquier comprobación que se haya llevado a cabo en nombre del buque para determinar su situación desde el punto de vista de la protección. No es la intención del capítulo XI-2 o de la parte A del presente Código retrasar o impedir el traslado de las personas en peligro a un lugar seguro. La única intención del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código es la de proporcionar a los Estados la información suficiente para que mantengan la integridad de su protección.

4.39 A continuación figuran otros ejemplos de información práctica relacionada con la protección que puede solicitarse como condición para la entrada en un puerto, a fin de contribuir a garantizar la seguridad y la protección de las personas, las instalaciones portuarias, los buques y otros bienes:

- .1 información recogida en el registro sinóptico continuo;
- .2 ubicación del buque en el momento de efectuar la notificación;
- .3 hora prevista de llegada del buque al puerto;
- .4 lista de tripulantes;
- .5 descripción general de la carga a bordo del buque;
- .6 lista de pasajeros; y
- .7 información que ha de llevarse en virtud de la regla XI-2/5.

4.40 La regla XI-2/9.2.5 permite que el capitán de un buque, al ser informado de que el Estado ribereño o el Estado rector del puerto van a imponer medidas de control en virtud de la regla XI-2/9.2, altere su decisión de entrar en el puerto. Si el capitán altera esa decisión, la regla XI-2/9 ya no será aplicable, y cualquier otra medida que se adopte debe estar basada en el derecho internacional y en consonancia con éste.

#### Disposiciones adicionales

4.41 En todos los casos en que se deniegue la entrada a puerto a un buque o se expulse a un buque de un puerto, se deben comunicar todos los hechos conocidos a las autoridades de los Estados interesados. Esta comunicación incluirá la siguiente información, si se conoce:

- .1 nombre del buque, pabellón, número de identificación, distintivo de llamada, tipo de buque y carga;
- .2 motivo de la denegación de la entrada al puerto o a las zonas portuarias, o de la expulsión de éstos;

I:\CONF\SOLAS.5\34.doc



- .3 si procede, la naturaleza de cualquier incumplimiento relacionado con la protección;
- .4 si procede, pormenores de cualquier intento de rectificación de un incumplimiento, incluidas las condiciones impuestas al buque para efectuar el viaje;
- .5 último o últimos puertos de escala y próximo puerto de escala declarado;
- .6 hora de salida y hora probable de llegada a esos puertos;
- .7 cualquier instrucción que se haya dado al buque, por ejemplo, sobre notificación durante el viaje;
- .8 información disponible sobre el nivel de protección en el que opera el buque en ese momento;
- .9 información relativa a cualquier comunicación que el Estado rector del puerto haya mantenido con la Administración;
- .10 punto de contacto del Estado rector del puerto que efectúe la notificación, a los efectos de obtener más información;
- .11 lista de tripulantes; y
- .12 toda otra información pertinente.

4.42 Entre los Estados interesados con los que procede ponerse en contacto deben figurar los situados a lo largo de la derrota que el buque tenga previsto seguir hasta su próximo puerto, particularmente si desea entrar en el mar territorial de un determinado Estado ribereño. Otros Estados interesados pueden ser los de los puertos de escala anteriores, para obtener más información y resolver las cuestiones de protección relacionadas con los puertos anteriores.

4.43 Al ejecutar las medidas de control y cumplimiento, los funcionarios debidamente autorizados deben asegurarse de que las medidas o disposiciones impuestas sean proporcionadas. Tales medidas o disposiciones deben ser razonables y lo menos severas y más breves que sea posible para rectificar o mitigar el incumplimiento.

4.44 En la regla XI-2/9.3.3.1, el término "demora" utilizado también se refiere a situaciones en las que, como resultado de las medidas que se adopten en virtud de dicha regla, se deniegue indebidamente la entrada a puerto a un buque o se expulse indebidamente a un buque de un puerto.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 54

**Buques de Estados que no sean Partes y buques de dimensiones inferiores a las determinadas en el Convenio**

4.45 A los buques que enarbolen el pabellón de un Estado que no sea un Gobierno Contratante del Convenio ni Parte en el Protocolo de 1988 relativo al Convenio<sup>6</sup> los Gobiernos Contratantes no deben darles un trato más favorable. En consecuencia, las prescripciones de la regla XI-2/9 y las orientaciones que figuran en la presente parte del Código deben aplicarse a dichos buques.

4.46 Los buques de dimensiones inferiores a las determinadas en el Convenio están sujetos a las medidas que los Estados adopten para mantener la protección. Tales medidas deben adoptarse teniendo en cuenta las prescripciones del capítulo XI-2 y las orientaciones que se dan en la presente parte del Código.

**5 DECLARACIÓN DE PROTECCIÓN MARÍTIMA**

**Generalidades**

5.1 Se cumplimentará una declaración de protección marítima (DPM) cuando lo estimen necesario el Gobierno Contratante de la instalación portuaria o un buque.

5.1.1 La necesidad de una DPM puede desprenderse de los resultados de una evaluación de la protección de la instalación portuaria, y en el plan de protección de la instalación portuaria deben indicarse las razones y las circunstancias en las que se requiere una DPM.

5.1.2 La necesidad de una DPM puede ser establecida por una Administración respecto de los buques con derecho a enarbolar su pabellón, o puede desprenderse de los resultados de una evaluación de la protección del buque, y debe indicarse en el plan de protección del buque.

5.2 Es probable que se solicite una DPM en los niveles de protección altos, cuando el buque tenga un nivel de protección más elevado que la instalación portuaria, u otro buque con el que realice una operación de interfaz, y para la interfaz buque-puerto o las actividades de buque a buque que entrañen mayor riesgo para las personas, los bienes o el medio ambiente, por razones propias del buque de que se trate, incluidos sus pasajeros o carga o por las circunstancias que se den en la instalación portuaria, o por una combinación de estos factores.

5.2.1 En el caso de que un buque o una Administración, en representación de los buques con derecho a enarbolar su pabellón, soliciten una DPM, el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) o el oficial de protección del buque (OPB) deben acusar recibo de la solicitud y examinar las medidas de protección oportunas.

5.3 Un OPIP puede solicitar también una DPM antes de que se realicen operaciones de interfaz buque-puerto cuyo interés especial se haya mencionado expresamente en la evaluación de la protección de la instalación portuaria. Como ejemplos cabe citar el embarco o desembarco de pasajeros y el transbordo, carga o descarga de mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas. En la evaluación de la protección de la instalación portuaria pueden identificarse asimismo instalaciones situadas en zonas densamente pobladas, o en sus

<sup>6</sup> Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974.



alrededores, u operaciones importantes desde el punto de vista económico, que justifiquen una DPM.

5.4 El objetivo principal de la DPM es garantizar que el buque y la instalación portuaria, u otros buques con los que realice operaciones de interfaz, llegan a un acuerdo sobre las medidas de protección que cada uno de ellos va a adoptar, de conformidad con las disposiciones de sus respectivos planes de protección aprobados.

5.4.1 La DPM acordada debe ir firmada y fechada tanto por la instalación portuaria como por el buque o los buques, según sea el caso, y en ella debe quedar constancia del cumplimiento de lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código. Se debe especificar el periodo de vigencia de la DPM y el nivel o niveles de protección pertinentes, así como los datos de contacto correspondientes.

5.4.2 Si cambia el nivel de protección, puede ser necesario revisar la DPM o elaborar una nueva.

5.5 La DPM se debe redactar en español, francés o inglés, o en un idioma común a la instalación portuaria y al buque o buques, según sea el caso.

5.6 En el apéndice 1 de la presente parte del Código se incluye un modelo de DPM. Dicho modelo corresponde a una DPM entre un buque y una instalación portuaria, y deberá adaptarse cuando la DPM sea entre dos buques.

## 6 OBLIGACIONES DE LA COMPAÑÍA

### Generalidades

6.1 La regla XI-2/5 exige a la compañía facilitar información al capitán del buque para satisfacer sus obligaciones en virtud de lo dispuesto en esa regla. Esa información debe incluir aspectos tales como:

- 1 las partes responsables del nombramiento del personal de a bordo, como compañías de gestión naviera, agencias de contratación de personal, contratistas y concesionarios (por ejemplo, comercios, casinos, etc.);
- 2 las partes responsables de decidir el empleo que se da al buque, incluidos el fletador o fletadores por tiempo o a casco desnudo y cualquier otra entidad que desempeñe tal función; y
- 3 si el buque opera con arreglo a un contrato de fletamento, los datos de contacto de esas partes, incluidos los fletadores por tiempo o por viaje.

6.2 De conformidad con la regla XI-2/5, la compañía está obligada a actualizar esta información cuando se produzcan cambios.

6.3 Esta información debe estar en español, francés o inglés.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 56

6.4 Con respecto a los buques construidos antes del 1 de julio de 2004, esta información debe reflejar la situación real en esa fecha.

6.5 Con respecto a los buques construidos el 1 de julio de 2004 o posteriormente y los buques construidos antes del 1 de julio de 2004 que no estén en servicio el 1 de julio de 2004, la información debe facilitarse a partir de la fecha de entrada en servicio del buque y debe reflejar la situación real en esa fecha.

6.6 Después del 1 de julio de 2004, cuando se retire del servicio a un buque, la información deberá facilitarse a partir de la fecha de reincorporación del buque al servicio y debe reflejar la situación real en esa fecha.

6.7 No será necesario conservar a bordo la información previamente proporcionada que no esté relacionada con la situación real en esa fecha.

6.8 Cuando otra compañía asume la responsabilidad de la explotación del buque, no es necesario dejar a bordo la información relacionada con la compañía que explotaba el buque anteriormente.

*Además, en las secciones 8, 9 y 13 figuran otras orientaciones pertinentes.*

## 7 PROTECCIÓN DEL BUQUE

*Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 8, 9 y 13.*

## 8 EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE

### Evaluación de la protección

8.1 El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) tiene la responsabilidad de garantizar que se lleva a cabo una evaluación de la protección del buque (EPB) para cada buque de la flota de la compañía que tenga que cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del presente Código y que esté bajo su responsabilidad. Aunque no es necesario que el OCPM lleve a cabo personalmente todas las tareas que corresponden a ese puesto, siempre será en última instancia el responsable de que dichas tareas se realicen adecuadamente.

8.2 Antes de iniciar una evaluación de la protección del buque, el oficial de la compañía para la protección marítima debe asegurarse de que se aprovecha la información disponible sobre la evaluación de la amenaza en los puertos en los que el buque tiene previsto hacer escala o en los que embarcarán o desembarcarán pasajeros, y sobre las instalaciones portuarias y sus medidas de protección. El OCPM debe estudiar informes anteriores sobre requisitos de protección equiparables. Cuando sea posible, el OCPM se reunirá con las personas pertinentes del buque y de las instalaciones portuarias para acordar los objetivos y la metodología de la evaluación. El OCPM debe observar las orientaciones específicas que puedan ofrecer los Gobiernos Contratantes.

E:\CONF\SOLAS.5.34..doc



8.3 En toda evaluación de la protección del buque deben considerarse los siguientes aspectos a bordo o dentro del buque:

- .1 protección física;
- .2 integridad estructural;
- .3 sistemas de protección del personal;
- .4 normas y procedimientos;
- .5 sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos; y
- .6 otras zonas que, al sufrir daños o, ser utilizadas como punto de observación para fines ilícitos, podrían poner en peligro a las personas, los bienes o las operaciones realizadas a bordo del buque o dentro de una instalación portuaria.

8.4 Los encargados de la EPB deben tener la posibilidad de recabar la asistencia de expertos en los siguientes campos:

- .1 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;
- .2 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
- .3 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;
- .4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;
- .5 métodos utilizados para provocar sucesos que afecten a la protección;
- .6 efectos de los explosivos sobre las estructuras y el equipo del buque;
- .7 protección del buque;
- .8 prácticas comerciales de la interfaz buque-puerto;
- .9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;
- .10 protección física;
- .11 sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos;
- .12 ingeniería naval; y
- .13 operaciones del puerto y del buque.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 58

8.5 El OCPM debe obtener y registrar la información necesaria para llevar a cabo una evaluación, que incluye lo siguiente:

- .1 la disposición general del buque;
- .2 el emplazamiento de las zonas a las que debe restringirse el acceso, tales como el puente, los espacios de categoría A para máquinas y otros puestos de control definidos en el capítulo II-2;
- .3 la ubicación y función de todo punto de acceso, real o posible, al buque;
- .4 cambios de la marea que puedan afectar a la vulnerabilidad del buque o a la protección de éste;
- .5 los espacios de carga y los dispositivos de estiba;
- .6 los lugares en los que se almacenan las provisiones del buque y el equipo de mantenimiento esencial;
- .7 los lugares donde se almacenan los equipajes no acompañados;
- .8 el equipo de emergencia o de reserva disponible para garantizar los servicios esenciales;
- .9 el número de tripulantes del buque, las funciones de protección existentes y las prácticas de la compañía existentes respecto de los requisitos de formación;
- .10 el equipo de protección y de seguridad existente para los pasajeros y la tripulación;
- .11 las vías de evacuación y los puestos de reunión necesarios para garantizar la evacuación ordenada y sin riesgos del buque en caso de emergencia;
- .12 los acuerdos existentes con compañías privadas que ofrezcan servicios de protección a los buques o en las aguas del puerto; y
- .13 las medidas y procedimientos de protección existentes que se apliquen, incluidos los procedimientos de control e inspección, los sistemas de identificación, el equipo de observación y vigilancia, los documentos de identidad del personal y las comunicaciones, alarmas, alumbrado, control de accesos y otros sistemas pertinentes.

8.6 En la EPB se deben examinar todos los puntos de acceso que se identifiquen, incluidas las cubiertas de intemperie, y evaluar su posible uso por personas que intenten violar las medidas de protección. Esto incluirá los puntos de acceso que puedan utilizar tanto las personas que tengan acceso legítimo como las que intenten entrar sin autorización.

E:\CONF\SOLAS.5\34.doc





8.7 En la EPB se deben examinar y evaluar las medidas, orientaciones, procedimientos y operaciones de protección existentes, tanto en condiciones de emergencia como en las habituales, y elaborar orientaciones sobre protección, entre las que se incluyen las relativas a:

- .1 las zonas restringidas;
- .2 los procedimientos de respuesta ante incendios y otras situaciones de emergencia;
- .3 el grado de supervisión de la tripulación del buque, pasajeros, visitantes, vendedores, técnicos de reparación, trabajadores de los muelles, etc.;
- .4 la frecuencia y eficacia de las patrullas de protección;
- .5 los sistemas de control del acceso, incluidos los sistemas de identificación;
- .6 los sistemas y procedimientos para las comunicaciones relacionadas con la protección;
- .7 las puertas, barreras y alumbrado de seguridad; y
- .8 el equipo y los sistemas de protección y vigilancia, si los hay.

8.8 En la EPB se deben examinar las personas, actividades, operaciones y servicios que es importante proteger. Entre éstos pueden encontrarse los siguientes:

- .1 la tripulación del buque;
- .2 los pasajeros, visitantes, vendedores, técnicos de reparación, personal de las instalaciones portuarias, etc.;
- .3 la capacidad para navegar sin riesgos y responder ante una emergencia;
- .4 la carga, especialmente las mercancías peligrosas y las sustancias potencialmente peligrosas;
- .5 las provisiones del buque;
- .6 los equipos y sistemas para las comunicaciones relacionadas con la protección del buque, si los hay; y
- .7 los equipos y sistemas de vigilancia para la protección del buque, si los hay.

8.9 En la EPB se deben examinar todas las posibles amenazas, entre las que cabe mencionar los siguientes tipos de sucesos que afectan a la protección marítima:

- .1 daños o destrucción del buque o de una instalación portuaria mediante artefactos explosivos, incendios provocados, sabotaje o vandalismo;
- .2 secuestro o captura de un buque o de las personas a bordo;



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 60

- .3 manipulación indebida de la carga, del equipo o sistemas esenciales del buque o de las provisiones del buque;
- .4 acceso o usos no autorizados, lo que incluye la presencia de polizones;
- .5 contrabando de armas o de equipo, incluidas las armas de destrucción masiva;
- .6 utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de provocar un suceso que afecte a la protección marítima o de su equipo;
- .7 utilización del propio buque como arma o como medio destructivo o para causar daños;
- .8 ataques desde el lado del mar mientras el buque esté atracado o fondeado; y
- .9 ataques mientras el buque esté en el mar.

8.10 En la EPB se deben tener en cuenta todos los puntos vulnerables posibles, entre los que pueden encontrarse los siguientes:

- .1 incompatibilidad entre las medidas de seguridad y las medidas de protección;
- .2 incompatibilidad entre las tareas de a bordo y las tareas especiales de protección;
- .3 tareas de guardia y dotación del buque, teniendo en cuenta, en particular, las repercusiones sobre la fatiga de la tripulación, su grado de vigilancia y rendimiento;
- .4 cualquiera deficiencia de la formación sobre protección que se haya detectado; y
- .5 el equipo y los sistemas de protección, incluidos los sistemas de comunicación.

8.11 El OCPM y el OPB deben tener en cuenta en todo momento los posibles efectos de las medidas de protección sobre el personal del buque que vaya a permanecer a bordo durante periodos prolongados. Al elaborar las medidas de protección deben tenerse especialmente presentes la conveniencia, la comodidad y la intimidad del personal del buque y la capacidad de éste para mantener un rendimiento eficaz durante periodos prolongados.

8.12 Una vez ultimada la EPB, se elaborará un informe que consistirá en un resumen de la manera en la que se llevó a cabo la evaluación, una descripción de cada punto vulnerable detectado durante la evaluación, y una descripción de las medidas correctivas que podrían aplicarse para cada punto vulnerable. Este informe se protegerá contra el acceso o la divulgación no autorizados.

8.13 Si la compañía no ha realizado la EPB, el informe de la evaluación será revisado y aceptado por el OCPM.

I:\CONF\SOLAS\5\34.doc



### Reconocimiento de la protección sobre el terreno

8.14 El reconocimiento de la protección sobre el terreno es parte integrante de toda EPB. En dicho reconocimiento deben examinarse y evaluarse las medidas, procedimientos y operaciones de protección existentes a bordo para:

- .1 garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección del buque;
- .2 vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;
- .3 controlar el acceso al buque, lo que incluye cualquier sistema de identificación;
- .4 vigilar las zonas de cubierta y los alrededores del buque;
- .5 controlar el embarco de las personas y sus efectos (equipajes acompañados y no acompañados y efectos personales del personal del buque);
- .6 supervisar la manipulación de la carga y la entrega de las provisiones del buque; y
- .7 garantizar la disponibilidad inmediata de los medios de comunicación, el equipo y la información sobre protección.

### 9 PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

#### Generalidades

9.1 El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) es el responsable de garantizar que se elabore y someta a aprobación un plan de protección del buque (PPB). El contenido de cada PPB variará en función del buque al que se aplique. En la EPB se habrán determinado las características especiales del buque y las posibles amenazas y puntos vulnerables. Al preparar el PPB se deben tener plenamente en cuenta estas características. Las Administraciones pueden elaborar orientaciones sobre la preparación y el contenido de los PPB.

9.2 Todo PPB debe:

- .1 exponer detalladamente la organización de la protección del buque;
- .2 exponer detalladamente las relaciones del buque con la compañía, las instalaciones portuarias, otros buques y las autoridades competentes con responsabilidades en la esfera de la protección;
- .3 exponer detalladamente la configuración de los sistemas de comunicación necesarios para el funcionamiento eficaz en todo momento de las comunicaciones en el buque y de éste con otras entidades, como las instalaciones portuarias;



SOLAS/CONF.5/34

ANEXO 1

Página 62

- .4 exponer detalladamente las medidas básicas de protección, tanto físicas como operativas, que se han adoptado para el nivel de protección 1, y que tendrán carácter permanente;
- .5 exponer detalladamente las medidas adicionales que harán posible que el buque pase sin demora al nivel de protección 2 y, si es necesario, al nivel de protección 3;
- .6 prever revisiones o auditorías periódicas del PPB, y su posible enmienda en función de la experiencia adquirida o de un cambio de circunstancias; y
- .7 exponer detalladamente los procedimientos de notificación a los pertinentes puntos de contacto de los Gobiernos Contratantes.

9.3 La preparación de un PPB eficaz se basa en una evaluación detenida de todos los aspectos relacionados con la protección del buque, que debe incluir, en particular, un análisis detallado de las características físicas y operativas de ese buque, incluidas sus travesías habituales.

9.4 Todo PPB debe ser aprobado por la Administración, o en nombre de ésta. Si una Administración delega el examen o la aprobación de un PPB en una organización de protección reconocida (OPR), dicha OPR no debe tener ningún vínculo con cualquier otra OPR que haya preparado el plan o haya participado en esa preparación.

9.5 Los OCPM y los OPB deben elaborar procedimientos que permitan:

- .1 evaluar si los PPB siguen siendo eficaces en todo momento; y
- .2 preparar enmiendas a los PPB después de su aprobación.

9.6 Las medidas de protección previstas en el PPB deben haberse implantado ya cuando se lleve a cabo la verificación inicial del cumplimiento de lo prescrito en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código. De lo contrario, no podrá expedirse el certificado internacional de protección del buque prescrito. Si posteriormente hay algún fallo del equipo o los sistemas de protección, o una medida de protección queda en suspenso por algún motivo, deben adoptarse otras medidas de protección temporales equivalentes, previa notificación a la Administración, y con el consenso de ésta.

#### Organización y ejecución de las tareas de protección del buque

9.7 Además de las orientaciones que figuran en el párrafo 9.2, el PPB debe incluir los siguientes elementos, comunes a todos los niveles de protección:

- .1 las tareas y las responsabilidades de todo el personal de a bordo con funciones de protección marítima;
- .2 los procedimientos y salvaguardias necesarios para que estas comunicaciones continuas estén garantizadas en todo momento;

I:\CONF\SOLAS\5\34.doc



- .3 los procedimientos necesarios para evaluar la eficacia en todo momento de los procedimientos de protección y de todo equipo y sistema de protección y vigilancia, incluidos los procedimientos para identificar y subsanar cualquier fallo o funcionamiento defectuoso del equipo o los sistemas;
- .4 los procedimientos y prácticas para salvaguardar la información confidencial sobre protección disponible en papel o en formato electrónico;
- .5 las características, y las necesidades de mantenimiento, del equipo y los sistemas de protección y vigilancia, si los hay;
- .6 los procedimientos para presentar y evaluar oportunamente informes sobre posibles fallos o aspectos de protección preocupantes; y
- .7 los procedimientos para elaborar, mantener y actualizar un inventario de las mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas que haya a bordo, y la ubicación de éstas.

9.8 El resto de esta sección se refiere específicamente a las medidas que pueden adoptarse para cada nivel de protección en relación con los siguientes aspectos:

- .1 acceso al buque del personal, los pasajeros, visitantes, etc.;
- .2 zonas restringidas a bordo;
- .3 manipulación de la carga;
- .4 entrega de las provisiones del buque;
- .5 equipajes no acompañados; y
- .6 vigilancia de la protección del buque.

#### Acceso al buque

9.9 El PPB debe contener medidas de protección aplicables a todos los medios de acceso al buque señalados en la EPB. Entre éstos deben incluirse los siguientes:

- .1 escalas de acceso;
- .2 planchas de desembarco;
- .3 rampas de acceso;
- .4 puertas de acceso, portas, portillos, ventanas y portales;
- .5 amarras y cadenas de ancla; y
- .6 grúas y maquinaria elevadora.



SOLAS/CONF.5/34

ANEXO 1

Página 64

9.10 Para cada uno de ellos, el PPB debe indicar los lugares en que se restringirá o prohibirá el acceso en cada nivel de protección. Para cada nivel de protección, el PPB debe especificar el tipo de restricción o prohibición que se impondrá y los medios para garantizar su observancia.

9.11 Para cada nivel de protección, el PPB debe indicar los medios de identificación necesarios para acceder al buque y para que las personas permanezcan a bordo sin ser interpelladas, lo que puede requerir el establecimiento de un sistema adecuado de identificación permanente o temporal para el personal y los visitantes, respectivamente. Cualquier sistema de identificación que se implante a bordo debe coordinarse, en la medida de lo posible, con el que utilice la instalación portuaria. Los pasajeros deben poder demostrar su identidad mediante su tarjeta de embarco, billete etc., pero no se les permitirá acceder a las zonas restringidas a menos que estén supervisados. El PPB debe incluir disposiciones para que los sistemas de identificación se actualicen con regularidad, y para que los abusos sean objeto de una sanción disciplinaria.

9.12 Se denegará el acceso al buque a las personas que no deseen o no puedan demostrar su identidad o confirmar el propósito de su visita cuando se les solicite, y se notificará, según corresponda, al OPB, OCPM, oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) y a las autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección que tales personas han intentado obtener acceso.

9.13 El PPB debe indicar la frecuencia con que se aplicarán los controles de acceso, y especialmente si se aplicarán al azar, o de vez en cuando.

#### Nivel de protección 1

9.14 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección para controlar el acceso al buque, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 comprobar la identidad de todas las personas que deseen subir a bordo del buque y confirmar los motivos que tienen para hacerlo, mediante la comprobación de, por ejemplo, las instrucciones de embarco, los billetes de los pasajeros, las tarjetas de embarco, las órdenes de trabajo, etc.;
- .2 en colaboración con la instalación portuaria, el buque debe cerciorarse de que se designan zonas seguras en las que puedan realizarse inspecciones y registros de personas, equipajes (incluidos los de mano), efectos personales y vehículos, con su contenido;
- .3 en colaboración con la instalación portuaria, el buque debe cerciorarse de que se registren, con la frecuencia exigida en el PPB, los vehículos que vayan a cargarse en buques para el transporte de automóviles, buques de transbordo rodado y otros buques de pasaje antes del embarque;
- .4 separar a las personas y efectos personales que hayan pasado los controles de protección de las personas y efectos personales que aún no hayan sido sometidos a ellos;
- .5 separar a los pasajeros que están embarcando de los que están desembarcando;

I:\CONF\SOLAS.5\34..doc



- .6 identificar los puntos de acceso que deben estar protegidos o atendidos para evitar el acceso no autorizado;
- .7 proteger, mediante dispositivos de cierre o por otros medios, el acceso a los espacios sin dotación permanente adyacentes a zonas a las que tengan acceso los pasajeros y visitantes; y
- .8 informar a todo el personal del buque sobre aspectos de protección tales como las posibles amenazas, los procedimientos para notificar la presencia de personas u objetos sospechosos y las actividades sospechosas, y la necesidad de estar atentos.

9.15 En el nivel de protección 1, todas las personas que deseen subir a un buque podrán ser sometidas a un registro. La frecuencia de tales registros, incluso de los que se efectúen al azar, quedará especificada en el PPB aprobado, y la Administración debe aprobarla expresamente. Lo más práctico sería que los registros los realizara la instalación portuaria, en estrecha colaboración con el buque y muy cerca de éste. A menos que haya motivos fundados para hacerlo, relacionados con la protección, no se debe pedir a los miembros del personal del buque que registren a sus compañeros de trabajo o sus efectos personales. Todo registro de este tipo se llevará a cabo de una manera tal que se respeten plenamente los derechos humanos y la dignidad de la persona.

#### Nivel de protección 2

9.16 Para el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas que habrán de tomarse para protegerse frente a un riesgo más elevado de que se produzca un suceso que afecte a la protección marítima mediante una mayor vigilancia y controles más estrictos, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 destinar más personal a la vigilancia de las zonas de cubierta durante las horas de inactividad para evitar el acceso no autorizado;
- .2 limitar el número de puntos de acceso al buque, identificando los que conviene cerrar y habilitando medios para protegerlos adecuadamente;
- .3 disuadir cualquier intento de acceder al buque por el costado que dé al mar, por ejemplo, apostando lanchas patrulleras en colaboración con la instalación portuaria;
- .4 establecer una zona restringida alrededor del costado del buque que dé a tierra en estrecha colaboración con la instalación portuaria;
- .5 aumentar la frecuencia y la intensidad de los registros de personas, efectos personales y vehículos que estén embarcando o se estén cargando en el buque;
- .6 acompañar a los visitantes en el buque;
- .7 informar a todo el personal del buque sobre aspectos de protección más específicos tales como las amenazas detectadas, hacer hincapié en los



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 66

procedimientos para notificar la presencia de personas u objetos sospechosos y las actividades sospechosas, y subrayar la necesidad de estar muy atentos; y

- .8 efectuar un registro total o parcial del buque.

*Nivel de protección 3*

9.17 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 limitar el acceso a un solo punto controlado;
- .2 autorizar el acceso únicamente de los encargados de hacer frente al suceso o a la amenaza de éste;
- .3 dar instrucciones a las personas a bordo;
- .4 suspender el embarco o el desembarco;
- .5 suspender las operaciones de manipulación de la carga, entregas, etc.;
- .6 evacuar el buque;
- .7 trasladar el buque; y
- .8 prepararse para un registro total o parcial del buque.

**Zonas restringidas a bordo**

9.18 En el PPB deben indicarse las zonas restringidas que se designarán a bordo, especificando su extensión, los periodos en que será válida la restricción y las medidas que habrán de adoptarse para controlar, por un lado, el acceso a esas zonas y, por otro, las actividades que se realicen en ellas. Las zonas restringidas tienen por objeto:

- .1 impedir el acceso no autorizado;
- .2 proteger a los pasajeros, el personal del buque y el personal de las instalaciones portuarias u otras entidades cuya presencia a bordo esté autorizada;
- .3 proteger las zonas importantes para la protección dentro del buque; y
- .4 evitar la manipulación indebida de la carga y de las provisiones del buque.

9.19 El PPB debe garantizar la existencia de principios y prácticas claramente definidos para controlar el acceso a todas las zonas restringidas.

I:\CONF\SOLAS\5\34.doc





9.20 En el PPB se debe establecer que todas las zonas restringidas estarán claramente marcadas, indicándose que el acceso a la zona queda restringido y que la presencia no autorizada dentro de la zona constituye una violación de las normas de protección.

9.21 Las zonas restringidas pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 el puente de navegación, los espacios de categoría A para máquinas y otros puestos de control definidos en el capítulo II-2;
- .2 los espacios que contengan equipo o sistemas de protección y vigilancia, o sus mandos, y los mandos del sistema de alumbrado;
- .3 los espacios de los sistemas de ventilación y aire acondicionado y otros espacios similares;
- .4 los espacios con acceso a los tanques de agua potable, a las bombas o a los colectores;
- .5 los espacios que contengan mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas;
- .6 los espacios de las bombas de carga y sus mandos;
- .7 los espacios de carga y los que contengan las provisiones del buque;
- .8 los alojamientos de la tripulación; y
- .9 toda otra zona a la que el OCPM, habida cuenta de la evaluación de la protección del buque, estime necesario restringir el acceso con el fin de garantizar la protección del buque.

*Nivel de protección 1*

9.22 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables a las zonas restringidas, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 cerrar o proteger los puntos de acceso;
- .2 utilizar equipo de vigilancia para supervisar las zonas;
- .3 utilizar guardias o patrullas; y
- .4 utilizar dispositivos automáticos de detección de intrusos para poner sobre aviso al personal del buque de cualquier acceso no autorizado.

*Nivel de protección 2*

9.23 En el nivel de protección 2 se debe incrementar la frecuencia y la intensidad de la vigilancia y el control del acceso a las zonas restringidas para que sólo puedan acceder a ellas las



SOLAS/CONF.5/34

ANEXO 1

Página 68

personas autorizadas. En el PPB deben especificarse las medidas de protección adicionales que habría que tomar, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 establecer zonas restringidas contiguas a los puntos de acceso;
- .2 supervisar continuamente el equipo de vigilancia; y
- .3 dedicar más personal a la guardia y el patrullaje de las zonas restringidas.

*Nivel de protección 3*

9.24 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 establecer más zonas restringidas a bordo, en las proximidades del suceso que afecte a la protección o del lugar en el que se sospecha que está la amenaza para la protección, a las que estará prohibido el acceso; y
- .2 registrar las zonas restringidas al efectuar un registro del buque.

**Manipulación de la carga**

9.25 Las medidas de protección relativas a la manipulación de la carga deben tener por objeto:

- .1 evitar la manipulación indebida; y
- .2 evitar que se reciban y almacenen a bordo cargas que no estén destinadas a ser transportadas.

9.26 Las medidas de protección, algunas de las cuales tal vez tengan que aplicarse en colaboración con la instalación portuaria, deben incluir procedimientos para efectuar un control de inventario en los puntos de acceso al buque. Una vez a bordo, la carga deberá poder identificarse como aceptada para embarque en el buque. Además, se deben tomar medidas de protección para evitar la manipulación indebida de la carga una vez que ésta esté a bordo.

*Nivel de protección 1*

9.27 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables a la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 inspeccionar sistemáticamente la carga, las unidades de transporte y los espacios de carga antes y durante las operaciones de manipulación de la carga;
- .2 efectuar comprobaciones para asegurarse de que la carga que se embarca coincide con lo indicado en la documentación correspondiente;

I:\CONF\SOLAS\534.doc



- .3 asegurarse, en colaboración con la instalación portuaria, de que los vehículos que se van a cargar en buques para el transporte de automóviles, buques de transbordo rodado y buques de pasaje se registran antes de su embarque con la frecuencia estipulada en el PPB; y
- .4 comprobar los precintos u otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida.

9.28 Las inspecciones de la carga pueden realizarse mediante:

- .1 examen visual y físico; y
- .2 equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros.

9.29 Cuando haya un movimiento de carga regular, o repetido, el OCPM o el OPB, tras consultarlo a la instalación portuaria, podrán llegar a un acuerdo con el expedidor o con otras partes responsables de la carga sobre la inspección de ésta fuera de las instalaciones, el precintado, la programación de los movimientos, los comprobantes, etc. Estos acuerdos deben notificarse al OPIP interesado, para obtener su conformidad.

#### Nivel de protección 2

9.30 En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 efectuar inspecciones pomenorizadas de la carga, los espacios de carga y las unidades de transporte;
- .2 intensificar las comprobaciones para garantizar que sólo se embarca la carga prevista;
- .3 intensificar los registros de los vehículos que vayan a embarcarse en los buques para el transporte de automóviles, buques de transbordo rodado y buques de pasaje; y
- .4 aumentar la frecuencia y la minuciosidad de las comprobaciones de los precintos y otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida.

9.31 Una inspección pomenorizada de la carga puede lograrse por los siguientes medios:

- .1 aumentar la frecuencia y minuciosidad de los exámenes visuales y físicos;
- .2 usar con más frecuencia equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros; y
- .3 coordinar las medidas de protección reforzadas con el expedidor u otras partes responsables, de conformidad con los acuerdos y procedimientos ya concertados.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 70

*Nivel de protección 3*

9.32 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 suspender el embarque y desembarque de carga; y
- .2 verificar el inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas que se transportan a bordo, si las hay, y comprobar su ubicación.

**Entrega de las provisiones del buque**

9.33 Las medidas de protección relativas a la entrega de las provisiones del buque deben tener por objeto:

- .1 garantizar que se comprueba la integridad del embalaje y de las provisiones del buque;
- .2 evitar que se acepten provisiones para el buque sin inspección previa;
- .3 evitar la manipulación indebida; y
- .4 evitar que se acepten provisiones para el buque que no se hayan pedido.

9.34 En el caso de los buques que utilicen la instalación portuaria con regularidad podría ser conveniente acordar procedimientos para el buque, sus proveedores y la instalación portuaria con respecto a la notificación y el momento de entrega de las provisiones y la documentación correspondiente. Siempre debe ser posible confirmar que las provisiones que se entregan van acompañadas de alguna prueba de que han sido pedidas por el buque.

*Nivel de protección 1*

9.35 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables a la entrega de las provisiones del buque, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 comprobar que las provisiones coinciden con los pedidos antes de que suban a bordo; y
- .2 asegurarse de que las provisiones del buque se estiban de forma segura inmediatamente.



*Nivel de protección 2*

9.36 En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a la entrega de las provisiones del buque, que se traducirán en comprobaciones previas a la recepción de las provisiones a bordo y en una intensificación de las inspecciones.

*Nivel de protección 3*

9.37 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 inspeccionar más extensamente las provisiones del buque;
- .2 preparar la restricción o suspensión de la entrega de provisiones para el buque; y
- .3 negarse a aceptar provisiones del buque a bordo.

**Equipajes no acompañados**

9.38 El PPB debe establecer las medidas de protección aplicables para asegurarse de que los equipajes no acompañados (es decir, todo equipaje, incluidos los efectos personales, que no esté con el pasajero o el miembro del personal del buque en el lugar de la inspección o el registro) se identifican y se someten a un examen adecuado, que puede incluir un registro, antes de aceptarlos a bordo. No se prevé que tanto la instalación portuaria como el buque tengan que examinar estos equipajes, y en los casos en que ambos cuenten con el equipo adecuado, la instalación portuaria debe ser responsable de examinarlos. Es esencial colaborar estrechamente con la instalación portuaria y hay que tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los equipajes no acompañados después de su examen.

*Nivel de protección 1*

9.39 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables a los equipajes no acompañados para garantizar que hasta el 100% de dichos equipajes se somete a un examen o registro, lo que puede incluir la utilización de equipo de rayos X.

*Nivel de protección 2*

9.40 En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a los equipajes no acompañados, las cuales deben prever que se someta a un examen con equipo de rayos X el 100% de los equipajes.

*Nivel de protección 3*

9.41 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con



SOLAS/CONF.5/34

ANEXO 1

Página 72

los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 someter los equipajes a un examen más extenso, por ejemplo, viéndolos por rayos X desde al menos dos ángulos distintos;
- .2 preparar la restricción o suspensión del tratamiento de equipajes no acompañados; y
- .3 negarse a aceptar equipajes no acompañados en el buque.

#### Vigilancia de la protección del buque

9.42 Desde el propio buque se debe poder vigilar en todo momento y en cualquier circunstancia el buque y sus alrededores. Para tal vigilancia podrá utilizarse:

- .1 alumbrado;
- .2 guardias, vigilantes y personal de guardia en cubierta, incluidas patullas; y
- .3 dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia.

9.43 Cuando se utilicen dispositivos automáticos de detección de intrusos, éstos deben activar una alarma visual y/o audible en un espacio con dotación o vigilancia permanente.

9.44 En el PPB deben especificarse los procedimientos y el equipo necesario para cada nivel de protección, así como los medios para garantizar que tal equipo de vigilancia funcione continuamente, teniendo en cuenta los posibles efectos de las condiciones meteorológicas o de las interrupciones del suministro eléctrico.

#### Nivel de protección 1

9.45 En el nivel de protección 1, el PPB debe establecer las medidas de protección aplicables, que pueden incluir una combinación de alumbrado, guardias y vigilantes de seguridad y equipo de vigilancia que funcione de manera continua y permita que el personal encargado de la protección del buque observe el buque en general, y las barreras y zonas restringidas en particular.

9.46 La cubierta del buque y los accesos a éste deben estar iluminados durante las horas de oscuridad y los periodos de poca visibilidad mientras se realizan actividades de interfaz buque-puerto o cuando el buque esté fondeado o en una instalación portuaria, según sea necesario. Cuando estén navegando, los buques deben utilizar, según sea necesario, el máximo alumbrado compatible con la seguridad de la navegación, teniendo en cuenta lo dispuesto en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes que esté en vigor. Para determinar la intensidad y la ubicación adecuadas del alumbrado de un buque, se deben tener en cuenta los siguientes factores:

- .1 el personal del buque debe poder ver más allá del buque, tanto hacia tierra como hacia el mar;

\\CONF\SOLAS.5.34..doc



- .2 la cobertura debe incluir la superficie del buque y los alrededores de éste;
- .3 la cobertura debe facilitar la identificación del personal en los puntos de acceso; y
- .4 la cobertura necesaria puede obtenerse mediante la coordinación con la instalación portuaria.

*Nivel de protección 2*

9.47 En el nivel de protección 2, el PPB debe establecer las medidas de protección adicionales necesarias para incrementar la capacidad de observación, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 aumentar de la frecuencia y detenimiento de las patrullas de protección;
- .2 aumentar la cobertura e intensidad del alumbrado o el uso de equipo de protección y vigilancia;
- .3 asignar más personal a las guardias de protección; y
- .4 garantizar la coordinación de las lanchas patrulleras con las patrullas motorizadas o de a pie en tierra, si las hay.

9.48 Puede ser necesario instalar más alumbrado para hacer frente al incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección. Si es preciso, el alumbrado podrá reforzarse coordinándose con la instalación portuaria para instalar más alumbrado en tierra.

*Nivel de protección 3*

9.49 En el nivel de protección 3, el buque debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPB debe especificar las medidas de protección que puede adoptar el buque, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con la instalación portuaria, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 encender todo el alumbrado del buque y el que ilumine sus inmediaciones;
- .2 encender todo el equipo de vigilancia de a bordo que pueda grabar las actividades en el buque y en sus inmediaciones;
- .3 prolongar al máximo el periodo de tiempo que pueda grabar el equipo de vigilancia;
- .4 preparar una posible inspección submarina del casco del buque; y
- .5 tomar medidas, tales como hacer girar lentamente las hélices del buque, si es posible, para evitar cualquier intento de acceso submarino al casco del buque.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 74

#### Niveles de protección diferentes

9.50 El PPB debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que puede aplicar el buque si su nivel de protección es superior al de una instalación portuaria.

#### Actividades no reguladas por el Código

9.51 El PPB debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que debe aplicar el buque cuando:

- .1 se encuentre en un puerto de un Estado que no sea un Gobierno Contratante;
- .2 realice una operación de interfaz con un buque al que no se aplique el presente Código<sup>7</sup>;
- .3 realice una operación de interfaz con una plataforma fija o flotante o una unidad móvil de perforación emplazada; o
- .4 realice una operación de interfaz con un puerto o instalación portuaria que no tenga que cumplir lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del presente Código.

#### Declaraciones de protección marítima

9.52 El PPB debe especificar cómo se responderá a las solicitudes de declaración de protección marítima de una instalación portuaria y las circunstancias en las que el propio buque deba solicitar tal declaración.

#### Auditorías y revisiones

9.53 En el PPB se debe indicar el método de auditoría que tienen previsto utilizar el OCPM y el OPB para verificar que el plan sigue siendo eficaz, y el procedimiento que habrá de seguirse para la revisión, actualización o enmienda del plan.

## 10 REGISTROS

#### Generalidades

10.1 Los registros deben estar a disposición de los oficiales debidamente autorizados de los Gobiernos Contratantes para verificar que se aplican las disposiciones de los planes de protección de los buques.

10.2 Los registros pueden mantenerse en cualquier formato pero deben protegerse contra el acceso o la divulgación no autorizados.

<sup>7</sup> Véase la Labor futura de la Organización Marítima Internacional para incrementar la protección marítima y la Adopción de medidas adecuadas para incrementar la protección de los buques, las instalaciones portuarias, las unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas y las plataformas fijas y flotantes excluidos el ámbito de aplicación del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 1974, aprobadas por la Conferencia sobre protección marítima mediante las resoluciones 3 y 7, respectivamente.





**11 OFICIAL DE LA COMPAÑÍA PARA LA PROTECCIÓN MARÍTIMA**

*Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 8, 9 y 13.*

**12 OFICIAL DE PROTECCIÓN DEL BUQUE**

*Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 8, 9 y 13.*

**13 FORMACIÓN, EJERCICIOS Y PRÁCTICAS EN RELACIÓN CON LA PROTECCIÓN DEL BUQUE**

**Formación**

13.1 El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM), el personal de la compañía competente en tierra y el oficial de protección del buque (OPB) deben tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos:

- .1 administración de la protección marítima;
- .2 convenios, códigos y recomendaciones internacionales pertinentes;
- .3 legislación y normativa gubernamental pertinente;
- .4 responsabilidades y funciones de otras organizaciones de protección;
- .5 metodología de la evaluación de la protección del buque;
- .6 métodos de reconocimiento e inspección de la protección del buque;
- .7 operaciones y condiciones del buque y del puerto;
- .8 medidas de protección del buque y de la instalación portuaria;
- .9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;
- .10 técnicas pedagógicas para la formación y la instrucción en protección marítima, incluidas las medidas y procedimientos de protección;
- .11 tramitación de la información confidencial sobre protección y encauzamiento de las comunicaciones relacionadas con la protección;
- .12 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;
- .13 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;



SOLAS/CONF.5/34

ANEXO 1

Página 76

- .14 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y las pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;
- .15 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;
- .16 equipo y sistemas de protección, y sus limitaciones operacionales;
- .17 métodos de auditoría, inspección, control y observación;
- .18 métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras;
- .19 ejercicios y prácticas de protección, incluidos los ejercicios y prácticas coordinados con las instalaciones portuarias; y
- .20 evaluación de los ejercicios y prácticas de protección.

13.2 Además, el OPB debe tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos:

- .1 disposición del buque;
- .2 plan de protección del buque y procedimientos conexos (incluida la formación sobre cómo hacer frente a distintas situaciones posibles);
- .3 técnicas de gestión y control de multitudes;
- .4 funcionamiento del equipo y los sistemas de protección; y
- .5 prueba, calibrado y mantenimiento en el mar del equipo y los sistemas de protección.

13.3 Todo el personal de a bordo que tenga asignadas tareas específicas de protección debe tener suficientes conocimientos y capacidad para desempeñar adecuadamente dichas tareas, lo que puede requerir, por ejemplo:

- .1 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;
- .2 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
- .3 reconocimiento de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;
- .4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;
- .5 técnicas de gestión y control de multitudes;
- .6 comunicaciones relacionadas con la protección;

I:\CONFASOLAS\5\34.doc



- .7 conocimiento de los procedimientos de emergencia y los planes para contingencias;
- .8 funcionamiento del equipo y los sistemas de protección;
- .9 prueba, calibrado y mantenimiento en el mar del equipo y los sistemas de protección;
- .10 técnicas de inspección, control y observación; y
- .11 métodos para efectuar registros físicos de las personas, los efectos personales, los equipajes, la carga y las provisiones del buque.

13.4 Todo el personal de a bordo restante debe tener suficiente conocimiento de las disposiciones pertinentes del PPB y estar familiarizado con las mismas, por ejemplo:

- .1 el significado de cada uno de los niveles de protección y las exigencias consiguientes;
- .2 conocimiento de los procedimientos de emergencia y los planes para contingencias;
- .3 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
- .4 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y las pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección; y
- .5 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.

#### Ejercicios y prácticas

13.5 La finalidad de los ejercicios y prácticas es verificar que el personal del buque domina todas las tareas que se le han asignado en todos los niveles de protección, e identificar cualquier deficiencia de protección que sea preciso subsanar.

13.6 Con objeto de garantizar la aplicación eficaz de las disposiciones del plan de protección del buque, deben realizarse ejercicios como mínimo cada tres meses. Además, en los casos en que, en un momento dado, más del 25% del personal del buque haya sido reemplazado por personal que no haya participado previamente en un ejercicio a bordo de dicho buque en los tres últimos meses, se realizará un ejercicio en el plazo de una semana, después de haberse producido el reemplazo. En dichos ejercicios debe someterse a prueba distintos elementos del plan, tales como las amenazas para la protección enumeradas en el párrafo 8.9.

13.7 Como mínimo una vez al año, pero sin que transcurran entre unas y otras más de 18 meses, deben efectuarse diversos tipos de prácticas, en las que podrán participar los oficiales de las compañías para la protección marítima, los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, las autoridades pertinentes de los Gobiernos Contratantes, así como los oficiales de protección de los buques, si están disponibles. En dichas prácticas deben someterse a



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 78

prueba las comunicaciones, la coordinación, la disponibilidad de recursos y la forma de hacer frente a un suceso. Las prácticas pueden:

- .1 hacerse a escala natural o en vivo;
- .2 consistir en una simulación teórica o seminario; o
- .3 combinarse con otras prácticas que se realicen, como por ejemplo las de búsqueda y salvamento o las de respuesta ante una emergencia.

13.8 La participación de la compañía en una práctica con otro Gobierno Contratante debe tener el reconocimiento de la Administración.

#### 14 PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

*Las orientaciones pertinentes figuran en las secciones 15, 16 y 18.*

#### 15 EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

##### Generalidades

15.1 La evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) podrá ser realizada por una organización de protección reconocida (OPR). No obstante, sólo el Gobierno Contratante correspondiente debe poder aprobar una EPIP así realizada.

15.2 Si un Gobierno Contratante delega en una OPR la revisión o la verificación del cumplimiento de una EPIP, dicha organización no debe tener ningún vínculo con cualquier otra OPR que haya preparado tal evaluación o haya participado en esa preparación.

15.3 En toda EPIP deben considerarse los siguientes aspectos de la instalación portuaria:

- .1 protección física;
- .2 integridad estructural;
- .3 sistemas de protección del personal;
- .4 normas y procedimientos;
- .5 sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos;
- .6 infraestructura de transporte;
- .7 servicios públicos; y
- .8 otras zonas que, al sufrir daños, o ser utilizadas como punto de observación para fines ilícitos, podrían poner en peligro a las personas, los bienes o las operaciones que se realicen dentro de la instalación portuaria.

I:\CONF\SOLAS\5\34..doc



15.4 Los encargados de la EPIP deben tener la posibilidad de recabar la asistencia de expertos en los siguientes campos:

- .1 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;
- .2 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
- .3 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y el comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección del buque;
- .4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;
- .5 métodos utilizados para provocar sucesos que afectan a la protección marítima;
- .6 efectos de los explosivos sobre las estructuras y los servicios de la instalación portuaria;
- .7 protección de la instalación portuaria;
- .8 prácticas comerciales del puerto;
- .9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;
- .10 medios de protección física, por ejemplo vallas;
- .11 sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos;
- .12 transporte e ingeniería civil; y
- .13 operaciones del puerto y del buque.

**Identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger**

15.5 La identificación y evaluación de los bienes e infraestructuras que es importante proteger es un proceso mediante el cual se establece la importancia relativa de las distintas estructuras e instalaciones para el funcionamiento de la instalación portuaria. Este proceso de identificación y evaluación es crucial, ya que sienta las bases para centrar las estrategias de atenuación de riesgos en los bienes y estructuras que más importa proteger ante un posible suceso que afecte a la protección. Este proceso tendrá en cuenta la posible pérdida de vidas, la importancia económica del puerto, su valor simbólico y la presencia de instalaciones gubernamentales.

15.6 Hay que establecer un orden de prioridades de protección basado en la identificación y evaluación de la importancia relativa de los bienes e infraestructuras. La preocupación esencial es evitar muertes y lesiones. También es importante determinar si la instalación portuaria, la estructura o las instalaciones pueden seguir funcionando sin el bien que se esté evaluando, y en qué medida podría reestablecerse rápidamente el funcionamiento normal.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 80

15.7 Los bienes e infraestructuras que debe considerarse importante proteger pueden ser, entre otros, los siguientes:

- .1 accesos, entradas, vías de acercamiento, fondeaderos y zonas de maniobra y atraque;
- .2 instalaciones para carga, terminales, zonas de almacenamiento y equipo de manipulación de la carga;
- .3 sistemas tales como redes de distribución eléctrica, sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones y sistemas y redes informáticos;
- .4 sistemas de gestión del tráfico de buques en el puerto y ayudas a la navegación;
- .5 plantas eléctricas, conductos para el trasvase de carga y suministro de agua;
- .6 puentes, vías férreas, carreteras;
- .7 embarcaciones de servicio del puerto, como embarcaciones de práctico, remolcadores, gabarras etc.;
- .8 equipo y sistemas de protección y vigilancia; y
- .9 aguas adyacentes a la instalación portuaria.

15.8 Una identificación clara de los bienes e infraestructuras es esencial para la evaluación de las necesidades de la instalación portuaria en materia de protección, el orden de prioridad de las medidas de protección y las decisiones relativas a la asignación de recursos para proteger mejor la instalación. Este proceso puede requerir la celebración de consultas con las autoridades pertinentes en relación con las estructuras adyacentes a la instalación portuaria que pudieran causar daños dentro de la instalación o utilizarse para causar daños a ésta o para observarla con fines ilícitos o desviar la atención.

**Identificación de las posibles amenazas para los bienes e infraestructuras y cálculo de la probabilidad de que dichas amenazas se materialicen, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas**

15.9 Deben identificarse los posibles actos que puedan suponer una amenaza para la protección de los bienes e infraestructuras, así como los métodos para llevarlos a cabo, a fin de evaluar la vulnerabilidad de un determinado bien o lugar ante un suceso que afecte a la protección marítima y definir las necesidades en materia de protección, con arreglo a un orden de prioridad, para hacer posible la planificación y la asignación de recursos. La identificación y la evaluación de todo posible acto y del método por el que se pueda llevar a cabo estarán basadas en diversos factores, entre los que se incluirán las evaluaciones de la amenaza que hagan los organismos gubernamentales. La identificación y evaluación de las amenazas permite no tener que partir de la hipótesis del peor caso posible al planificar y asignar recursos.



15.10 La EPIP debe incluir una evaluación, realizada en colaboración con las organizaciones nacionales de seguridad pertinentes, que tenga por objeto determinar:

- .1 toda característica particular de la instalación portuaria, incluido el tipo de tráfico marítimo que la utiliza, que pueda convertirla en blanco probable de un ataque;
- .2 las consecuencias probables de un ataque a la instalación portuaria, o dentro de ella, en lo que se refiere a la pérdida de vidas humanas, daños en los bienes y trastornos económicos, por ejemplo los derivados de la interrupción de los sistemas de transporte;
- .3 la capacidad y el propósito de quienes puedan organizar un ataque de este tipo; y
- .4 el tipo o tipos de ataque probables,

y llegar a una conclusión general sobre el nivel de riesgo para el que deben concebirse las medidas de protección.

15.11 En la EPIP deben examinarse todas las posibles amenazas, entre las que pueden encontrarse los siguientes tipos de sucesos que afectan a la protección marítima:

- .1 daños o destrucción de una instalación portuaria o de un buque; por ejemplo, mediante artefactos explosivos, incendio provocado, sabotaje o vandalismo;
- .2 secuestro o captura de un buque o de las personas a bordo;
- .3 manipulación indebida de la carga, del equipo o sistemas esenciales del buque o de las provisiones del buque;
- .4 acceso o usos no autorizados, lo que incluye la presencia de polizones;
- .5 contrabando de armas o de equipo, incluidas las armas de destrucción masiva;
- .6 utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de causar un suceso que afecte a la protección marítima y su equipo;
- .7 utilización del propio buque como arma o como medio destructivo o para causar daños;
- .8 bloqueo de entradas al puerto, esclusas, accesos etc.; y
- .9 ataque químico, biológico o nuclear.

15.12 Este proceso debe incluir la celebración de consultas con las autoridades pertinentes en relación con las estructuras adyacentes a la instalación portuaria que pudieran causar daños dentro de la instalación o utilizarse para causar daños a ésta o para observarla con fines ilícitos o desviar la atención.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 82

**Identificación, selección y clasificación por orden de prioridad de las medidas correctivas y de los cambios en los procedimientos y su eficacia para reducir la vulnerabilidad**

15.13 La identificación de las medidas correctivas y el establecimiento de un orden de prioridad para las mismas tienen por objeto garantizar que se utilizan las medidas más eficaces para reducir la vulnerabilidad de la instalación portuaria o de la interfaz buque-puerto ante las posibles amenazas.

15.14 Las medidas de protección deben elegirse en función de factores tales como su eficacia para reducir la probabilidad de que se produzca un ataque, y deben evaluarse basándose, entre otros, en los datos de:

- .1 los reconocimientos, inspecciones y auditorías de protección;
- .2 las consultas con los propietarios y gestores de la instalación portuaria y, si procede, de las estructuras adyacentes;
- .3 los antecedentes que haya de sucesos que hayan afectado a la protección marítima; y
- .4 las operaciones que se realicen en la instalación portuaria.

**Identificación de los puntos vulnerables**

15.15 La identificación de los puntos vulnerables de las estructuras físicas, los sistemas de protección del personal, los procesos u otras esferas que puedan dar lugar a sucesos que afecten a la protección marítima sirve para determinar las opciones posibles para eliminar o atenuar el riesgo que entrañan. Por ejemplo, el análisis puede revelar los puntos vulnerables en los sistemas de protección de una instalación portuaria o en las infraestructuras carentes de protección, tales como la red de suministro de agua, puentes etc., que podrían eliminarse mediante medidas de carácter físico, tales como barreras permanentes, alarmas, equipo de vigilancia, etc.

15.16 En la identificación de los puntos vulnerables se deben tener en cuenta los siguientes aspectos:

- .1 accesos por mar y tierra a la instalación portuaria y a los buques que estén atracados en ella;
- .2 integridad estructural de los muelles, las instalaciones y las estructuras conexas;
- .3 procedimientos y medidas de protección existentes, incluidos los sistemas de identificación;
- .4 procedimientos y medidas de protección existentes relativos a la infraestructura y los servicios portuarios;
- .5 medidas para proteger el equipo radioeléctrico y de telecomunicaciones, la infraestructura y los servicios portuarios, incluidos los sistemas y redes informáticos;

I:\CONF\SOLAS\5\34.doc





- .6 zonas adyacentes que puedan utilizarse durante un ataque o para lanzarlo;
- .7 acuerdos existentes con compañías privadas de seguridad que ofrezcan servicios de protección marítima en tierra y en las aguas del puerto;
- .8 incompatibilidades entre los procedimientos y medidas de seguridad y los de protección;
- .9 incompatibilidades entre las tareas asignadas en la instalación portuaria y las tareas de protección;
- .10 limitaciones de personal o de ejecución;
- .11 deficiencias detectadas al impartir la formación o durante los ejercicios; y
- .12 deficiencias detectadas durante las operaciones diarias, después de un suceso o alerta, en los informes sobre aspectos de protección preocupantes, al ejercer las medidas de control, al realizar una auditoría, etc.

## 16 PLAN DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

### Generalidades

16.1 La preparación del plan de protección de la instalación portuaria (PIIP) es responsabilidad del oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP). Aunque no es necesario que el OPIP lleve a cabo personalmente todas las tareas que corresponden a ese puesto, siempre será en última instancia el responsable de que dichas tareas se realicen adecuadamente.

16.2 El contenido de cada PIIP variará en función de las circunstancias especiales de la instalación o instalaciones portuarias a que se aplique. En la evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) se habrán identificado las características especiales de la instalación portuaria y los posibles riesgos para su protección que han hecho necesario nombrar un OPIP y preparar un PIIP. Al preparar el PIIP, es preciso tener en cuenta estas características y otras consideraciones de protección locales o nacionales, a fin de tomar las medidas de protección necesarias para reducir al mínimo el riesgo de que haya un fallo de protección y las consecuencias de los posibles riesgos. Los Estados Contratantes pueden elaborar orientaciones sobre la preparación y el contenido de los planes de protección de las instalaciones portuarias.

16.3 Todo PIIP debe:

- .1 exponer detalladamente la organización de la protección de la instalación portuaria;
- .2 exponer detalladamente los enlaces de la organización con otras autoridades competentes y la configuración de los sistemas de comunicación necesarios para el funcionamiento eficaz en todo momento de la organización y de sus enlaces con otras partes, incluidos los buques que se hallen en el puerto;



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 84

- .3 exponer detalladamente las medidas básicas de protección, tanto físicas como operativas, que se han adoptado para el nivel de protección 1;
- .4 exponer detalladamente las medidas adicionales que harán posible que la instalación portuaria pase sin demora al nivel de protección 2 y, si es necesario, al nivel de protección 3;
- .5 prever revisiones o auditorías periódicas del PPIP, y su posible enmienda en función de la experiencia adquirida o de un cambio de circunstancias; y
- .6 exponer detalladamente los procedimientos de notificación a los pertinentes puntos de contacto de los Gobiernos Contratantes.

16.4 La preparación de un PPIP eficaz se basa en una evaluación detenida de todos los aspectos relacionados con la protección de la instalación portuaria, que debe incluir, en particular, un análisis detallado de las características físicas y operativas de esa instalación.

16.5 Todos los PPIP deben ser aprobados por el Gobierno Contratante bajo cuya jurisdicción esté la instalación portuaria. Los Gobiernos Contratantes deben elaborar procedimientos para evaluar la eficacia de cada PPIP en todo momento, y pueden exigir que se enmiende el plan antes de su aprobación inicial o una vez que se haya aprobado. En el PPIP deben contemplarse medidas para conservar los registros de todo suceso o amenaza para la protección, así como de las revisiones y auditorías, la formación, los ejercicios y las prácticas, como prueba del cumplimiento de las prescripciones.

16.6 Las medidas de protección incluidas en el PPIP deben estar implantadas dentro de un plazo razonable tras la aprobación del plan, y en éste debe indicarse en qué momento ha de implantarse cada medida. Si es probable que se produzca algún retraso en esa implantación, debe informarse de ello al Gobierno Contratante responsable de la aprobación del plan, a fin de acordar otras medidas de protección temporales satisfactorias que ofrezcan un nivel de protección equivalente en el interin.

16.7 El uso de armas de fuego a bordo de los buques, o en sus proximidades, y en las instalaciones portuarias puede representar riesgos especiales e importantes para la seguridad, en particular con respecto a determinadas sustancias peligrosas o potencialmente peligrosas, y debe considerarse con sumo cuidado. En caso de que un Gobierno Contratante decida que es necesario contar con personal armado en esas zonas, ese Gobierno Contratante debe asegurarse de que dicho personal está debidamente autorizado y ha recibido la pertinente formación para utilizar sus armas, y es consciente de los riesgos específicos para la seguridad que existen en tales zonas. Si un Gobierno Contratante autoriza el uso de armas de fuego, debe dar directrices específicas de seguridad sobre su uso. El PPIP debe contener orientaciones específicas acerca de esta cuestión, especialmente con respecto a su aplicación a los buques que transporten mercancías peligrosas o sustancias potencialmente peligrosas.

I:\CONF\SOLAS\5\34..doc



**Organización y ejecución de las tareas de protección de la instalación portuaria**

16.8 Además de las orientaciones que figuran en el párrafo 16.3, el PPIP debe incluir los siguientes elementos, comunes a todos los niveles de protección:

- .1 la función y la estructura de la organización de la protección de la instalación portuaria;
- .2 las tareas, responsabilidades y requisitos de formación de todo el personal de la instalación portuaria que tenga funciones de protección marítima y las medidas de control del rendimiento necesarias para evaluar la eficacia de cada persona;
- .3 los enlaces de la organización de protección de la instalación portuaria con otras autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección;
- .4 los sistemas de comunicaciones de los que se dispone para mantener unas comunicaciones continuas y eficaces entre el personal de protección de la instalación portuaria, los buques que se hallen en el puerto y, cuando proceda, las autoridades nacionales y locales con responsabilidades en la esfera de la protección;
- .5 los procedimientos y salvaguardias necesarios para que estas comunicaciones continuas estén garantizadas en todo momento;
- .6 los procedimientos y prácticas para salvaguardar la información confidencial sobre protección disponible en papel o en formato electrónico;
- .7 los procedimientos necesarios para evaluar la eficacia en todo momento las medidas, procedimientos y equipo de protección, incluidos los procedimientos para identificar y subsanar cualquier fallo o funcionamiento defectuoso del equipo;
- .8 los procedimientos para presentar y evaluar informes relativos a posibles fallos o aspectos de protección preocupantes;
- .9 los procedimientos relativos a la manipulación de la carga;
- .10 los procedimientos relativos a la entrega de las provisiones del buque;
- .11 los procedimientos para mantener, y actualizar, un inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas, y su ubicación en la instalación portuaria;
- .12 los medios para alertar a las patrullas marítimas y equipos de búsqueda especializados, incluidos los expertos en búsqueda de bombas y búsquedas submarinas, y obtener sus servicios;



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 86

- .13 los procedimientos para ayudar a los oficiales de protección del buque a confirmar la identidad de las personas que deseen subir a bordo, cuando se solicite; y
- .14 los procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente de mar y los sindicatos.

16.9 El resto de esta sección se refiere específicamente a las medidas que pueden adoptarse para cada nivel de protección en relación con los siguientes aspectos:

- .1 acceso a la instalación portuaria;
- .2 zonas restringidas de la instalación portuaria;
- .3 manipulación de la carga;
- .4 entrega de las provisiones del buque;
- .5 equipajes no acompañados; y
- .6 vigilancia de la protección de la instalación portuaria.

#### Acceso a la instalación portuaria

16.10 El PPIP debe contener las medidas de protección aplicables a todos los medios de acceso a la instalación portuaria indicados en el mismo.

16.11 Para cada uno de ellos, el PPIP debe indicar los lugares en que se restringirá o prohibirá el acceso en cada nivel de protección. Para cada nivel de protección, el PPIP debe especificar el tipo de restricción o prohibición que se impondrá y los medios para garantizar su observancia.

16.12 Para cada nivel de protección, el PPIP debe indicar los medios de identificación necesarios para acceder a la instalación portuaria y para que las personas permanezcan en ella sin ser interpelladas, lo que puede requerir el establecimiento de un sistema adecuado de identificación permanente o temporal para el personal de la instalación portuaria y los visitantes, respectivamente. Cualquier sistema de identificación que se implante en la instalación debe coordinarse, en la medida de lo posible, con el que se aplique en los buques que utilicen habitualmente la instalación portuaria. Los pasajeros deben poder demostrar su identidad mediante su tarjeta de embarco, billete, etc., pero no se les permitirá acceder a las zonas restringidas a menos que estén supervisados. El PPIP debe incluir disposiciones para que los sistemas de identificación se actualicen con regularidad, y para que los abusos sean objeto de una sanción disciplinaria.

16.13 Se denegará el acceso a la instalación portuaria a las personas que no deseen o no puedan demostrar su identidad o confirmar el propósito de su visita cuando se les solicite, y se notificará al OPIP y a las autoridades nacionales o locales con responsabilidades en la esfera de la protección que tales personas han intentado obtener acceso.

I:\CONF\SOLAS.5.34..doc



16.14 El PPIP debe indicar los lugares en los que se realizarán los registros de personas, efectos personales y vehículos. Tales lugares deben estar cubiertos para poder funcionar de manera continua, independientemente de las condiciones meteorológicas, con la frecuencia especificada en el PPIP. Una vez que hayan sido sometidos a un registro, las personas, sus efectos personales y los vehículos deben ir directamente a las zonas restringidas de espera, embarco o carga de vehículos.

16.15 El PPIP debe establecer zonas separadas para las personas que ya hayan pasado un control con sus efectos y las personas, con sus efectos personales, que todavía no lo hayan hecho, y, si es posible, zonas separadas para el embarco y desembarco de pasajeros, personal del buque y sus efectos, a fin de que las personas sin registrar no puedan entrar en contacto con las que ya han sido registradas.

16.16 El PPIP debe indicar la frecuencia con que se aplicarán los controles de acceso, y especialmente si se aplicarán al azar, o de vez en cuando.

*Nivel de protección 1*

16.17 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer los puntos de control en los que podrán aplicarse las siguientes medidas:

- .1 delimitar las zonas restringidas mediante vallas u otras barreras que el Gobierno Contratante debe aprobar;
- .2 comprobar la identidad de todas las personas que deseen entrar en la instalación portuaria para acceder a un buque, incluidos los pasajeros, el personal del buque y los visitantes, y confirmar los motivos que tienen para hacerlo, mediante la comprobación, por ejemplo, de las instrucciones de embarco, los billetes de los pasajeros, las tarjetas de embarco, las órdenes de trabajo, etc.;
- .3 controlar los vehículos utilizados por quienes deseen entrar en la instalación portuaria para acceder a un buque;
- .4 verificar la identidad del personal de la instalación portuaria y de las personas que trabajan dentro de la instalación portuaria, así como de sus vehículos;
- .5 limitar el acceso para excluir a las personas que no trabajen para la instalación portuaria o dentro de ella si no pueden identificarse debidamente;
- .6 registrar a las personas, sus efectos personales, los vehículos y el contenido de éstos; y
- .7 identificar todo punto de acceso que no se utilice regularmente y que convendría cerrar de forma permanente.

16.18 En el nivel de protección 1, todas las personas que deseen entrar en la instalación portuaria podrán ser sometidas a un registro. La frecuencia de tales registros, incluso de los que se efectúen al azar, quedará especificada en el PPIP aprobado, y el Gobierno Contratante debe aprobarla expresamente. A menos que haya motivos fundados para hacerlo, relacionados con la



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 88

protección, no se debe pedir a los miembros del personal del buque que registren a sus compañeros de trabajo o sus efectos personales. Todo registro de este tipo se llevará a cabo de manera tal que se respeten plenamente los derechos humanos y la dignidad de la persona.

*Nivel de protección 2*

16.19 En el nivel de protección 2, el PPIP debe especificar las medidas de protección adicionales que habrá que tomar, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 destinar más personal a la vigilancia de los puntos de acceso y el patrullaje de las barreras del perímetro de la instalación;
- .2 limitar el número de puntos de acceso a la instalación portuaria e identificar los que conviene cerrar, habilitando medios para protegerlos adecuadamente;
- .3 habilitar medios para obstaculizar el movimiento por los demás puntos de acceso, por ejemplo, instalando barreras de seguridad;
- .4 aumentar la frecuencia de los registros de personas, efectos personales y vehículos;
- .5 denegar el acceso a los visitantes que no puedan aportar una justificación verificable de la razón por la que desean acceder a la instalación portuaria; y
- .6 utilizar buques de patrulla para incrementar la protección en las aguas del puerto.

*Nivel de protección 3*

16.20 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 suspender el acceso a la instalación portuaria, o a partes de ella;
- .2 autorizar únicamente el acceso de los encargados de hacer frente al suceso que afecta a la protección o a la amenaza de éste;
- .3 suspender los movimientos de personas o vehículos en la instalación portuaria o en partes de ella;
- .4 incrementar las patrullas de protección en la instalación portuaria;
- .5 suspender las operaciones portuarias en toda la instalación o en algunas de sus partes;



- .6 dirigir los movimientos de los buques en toda la instalación portuaria o en algunas de sus partes; y
- .7 evacuar total o parcialmente la instalación portuaria.

**Zonas restringidas dentro de la instalación portuaria**

16.21 En el PPIP deben indicarse las zonas restringidas que se designarán dentro de la instalación portuaria, especificando su extensión, los periodos en que será válida la restricción, y las medidas que habrán de adoptarse para controlar, por un lado, el acceso a esas zonas y, por otro, las actividades que se realicen en ellas. El plan también debe incluir, en las circunstancias apropiadas, medidas para garantizar que las zonas temporalmente restringidas son sometidas a una inspección de protección tanto antes como después de quedar establecidas. Las zonas restringidas tienen por objeto:

- .1 proteger a los pasajeros, el personal del buque, el personal de la instalación portuaria y los visitantes, incluidos los que se encuentren en ella en relación con un buque;
- .2 proteger la instalación portuaria;
- .3 proteger a los buques que utilicen la instalación portuaria o presten servicios en ella;
- .4 proteger los lugares y zonas vulnerables de la instalación portuaria.
- .5 proteger el equipo y los sistemas de protección y vigilancia; y
- .6 evitar la manipulación indebida de la carga y de las provisiones de los buques.

16.22 El PPIP debe garantizar que en todas las zonas restringidas se apliquen medidas de protección claramente definidas para controlar:

- .1 el acceso de personas;
- .2 la entrada, estacionamiento, carga y descarga de vehículos;
- .3 el movimiento y almacenamiento, de la carga y las provisiones de los buques; y
- .4 los equipajes o efectos personales no acompañados.

16.23 En el PPIP se debe establecer que todas las zonas restringidas estarán claramente marcadas, indicándose que el acceso a la zona queda restringido y que la presencia no autorizada dentro de la zona constituye una violación de las normas de protección.

16.24 Si se utilizan dispositivos automáticos de detección de intrusos, dichos dispositivos alertarán a un centro de control que pueda responder cuando se active una alarma.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 90

16.25 Las zonas restringidas pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 las zonas de tierra y las aguas contiguas al buque;
- .2 las zonas de embarco y desembarco y las zonas de espera y tramitación para los pasajeros y el personal de los buques, incluidos los puntos de registro;
- .3 las zonas de embarque, desembarque y almacenamiento de la carga y las provisiones de los buques;
- .4 los lugares en los que se guarde información importante desde el punto de vista de la protección, como la relativa a la carga;
- .5 las zonas en las que se guarden mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas;
- .6 las salas de control de los sistemas de ordenación del tráfico marítimo, las ayudas a la navegación y los edificios de control del puerto, incluidas las salas de control de los sistemas de protección y vigilancia;
- .7 las zonas en las que se almacene o está situado el equipo de protección y vigilancia;
- .8 las instalaciones esenciales radioeléctricas, de telecomunicaciones, de electricidad, de agua y de otros servicios públicos; y
- .9 otros lugares de la instalación portuaria a los que deba restringirse el acceso de buques, vehículos y personas.

16.26 Las medidas de protección podrán ampliarse, con el consentimiento de las autoridades competentes, para imponer restricciones al acceso no autorizado a estructuras desde las que se pueda observar la instalación portuaria.

*Nivel de protección 1*

16.27 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a las zonas restringidas, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 instalar barreras permanentes o temporales que rodeen la zona restringida, teniendo en cuenta que el Gobierno Contratante debe aprobar los medios que se utilicen;
- .2 establecer puntos de acceso que puedan estar controlados por guardias de seguridad cuando se utilicen, y que puedan cerrarse o bloquearse eficazmente si no se utilizan;
- .3 expedir pases que deberán llevar visibles quienes tengan derecho a encontrarse dentro de la zona restringida;

I:\CONF\SOLAS\5\34..doc





- .4 marcar claramente los vehículos autorizados a entrar en las zonas restringidas;
- .5 organizar patrullas y guardias;
- .6 instalar sistemas automáticos de detección de intrusos, o equipo o sistemas de vigilancia, para detectar el acceso no autorizado a las zonas restringidas y los movimientos en éstas; y
- .7 controlar el movimiento de naves en las proximidades de los buques que utilicen la instalación portuaria.

*Nivel de protección 2*

16.28 Para el nivel de protección 2, el PPIP debe indicar cómo se va a incrementar la frecuencia e intensidad de la vigilancia y el control del acceso a las zonas restringidas. En el plan deben especificarse las medidas de protección adicionales que habrá que tomar, y que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 reforzar la eficacia de las barreras o vallas que delimiten las zonas restringidas, utilizando, por ejemplo, sistemas automáticos de detección de intrusos o patrullas;
- .2 reducir el número de puntos de acceso a las zonas restringidas y reforzar los controles aplicables en los demás accesos;
- .3 restringir el estacionamiento en las zonas adyacentes a los buques amarrados;
- .4 limitar aún más el acceso a las zonas restringidas, así como los movimientos y el almacenamiento en esas zonas;
- .5 utilizar equipo de vigilancia supervisado de forma continua y con grabación;
- .6 reforzar el número y la frecuencia de las patrullas, incluidas las patrullas marítimas, en los límites de las zonas restringidas y dentro de dichas zonas;
- .7 controlar y restringir el acceso a las zonas adyacentes a las zonas restringidas; y
- .8 impedir el acceso de naves no autorizadas a las aguas adyacentes a los buques que se encuentren en la instalación portuaria.

*Nivel de protección 3*

16.29 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 92

- .1 establecer zonas restringidas adicionales, dentro de la instalación, en las proximidades del suceso que afecte a la protección marítima o del lugar en el que se sospecha que está la amenaza para la protección, en las que se prohibirá el acceso; y
- .2 preparar el registro de las zonas restringidas como parte del registro total o parcial de la instalación portuaria.

#### Manipulación de la carga

16.30 Las medidas de protección relativas a la manipulación de la carga deben tener por objeto:

- .1 evitar la manipulación indebida; y
- .2 evitar que se reciban y almacenen en la instalación portuaria cargas que no estén destinadas a ser transportadas.

16.31 Las medidas de protección deben incluir procedimientos para efectuar un control de inventario en los puntos de acceso a la instalación portuaria. Una vez en la instalación portuaria, la carga debe poder identificarse como carga que ha pasado los controles pertinentes y ha sido aceptada para su embarque en un buque o para almacenamiento temporal en una zona restringida antes de ser embarcada. Puede ser conveniente restringir la entrada a la instalación portuaria de carga que no tenga una fecha de embarque confirmada.

#### Nivel de protección 1

16.32 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 inspeccionar la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga dentro de la instalación portuaria antes y durante las operaciones de manipulación de la carga;
- .2 efectuar comprobaciones para asegurarse de que la carga que se embarca coincide con lo indicado en la nota de entrega o equivalente;
- .3 registrar los vehículos; y
- .4 comprobar el estado de los precintos u otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida de la carga a la entrada de ésta en la instalación portuaria, y en el momento de proceder a su almacenamiento en la instalación.

16.33 Las inspecciones de la carga pueden realizarse mediante:

- .1 examen visual y físico; y
- .2 equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros.

E:\CONF\SOLAS\5\34..doc



16.34 Cuando haya un movimiento de carga regular, o repetido, el OCPM o el OPB, tras consultar a la instalación portuaria, podrán llegar a un acuerdo con el expedidor o con otras partes responsables de la carga sobre la inspección de ésta fuera de las instalaciones, el precintado, la programación de los movimientos, los comprobantes, etc. Estos acuerdos deben notificarse al OPIP interesado, para obtener su conformidad.

*Nivel de protección 2*

16.35 En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables para la manipulación de la carga, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 efectuar inspecciones pormenorizadas de la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga dentro de la instalación portuaria;
- .2 intensificar las comprobaciones para garantizar que sólo entra en la instalación portuaria carga debidamente documentada para su almacenamiento temporal y posterior embarque en un buque;
- .3 intensificar los registros de vehículos; y
- .4 aumentar la frecuencia y la minuciosidad de las comprobaciones de los precintos y otros medios utilizados para evitar la manipulación indebida.

16.36 Una inspección pormenorizada de la carga puede lograrse por los siguientes medios:

- .1 aumentar la frecuencia y la minuciosidad de las inspecciones de la carga, las unidades de transporte y las zonas para almacenar la carga dentro de la instalación portuaria (exámenes visuales y físicos);
- .2 usar con más frecuencia equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros; y
- .3 coordinar las medidas de protección reforzadas con el expedidor u otras partes responsables, además de los acuerdos y procedimientos ya concertados.

*Nivel de protección 3*

16.37 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 limitar o suspender los movimientos u operaciones de carga en toda la instalación portuaria o en partes de ella, o en determinados buques; y
- .2 verificar el inventario de mercancías peligrosas y sustancias potencialmente peligrosas que se encuentren en la instalación portuaria, y comprobar su ubicación.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 94

**Entrega de las provisiones del buque**

16.38 Las medidas de protección relativas a la entrega de las provisiones del buque deben tener por objeto:

- .1 garantizar que se comprueba la integridad del embalaje y de las provisiones del buque;
- .2 evitar que se acepten provisiones para los buques sin inspección previa;
- .3 evitar la manipulación indebida;
- .4 evitar que se acepten provisiones para los buques que no se hayan pedido;
- .5 garantizar que se registra el vehículo utilizado para la entrega; y
- .6 garantizar que los vehículos utilizados para las entregas van acompañados dentro de la instalación portuaria.

16.39 En el caso de los buques que utilicen la instalación portuaria con regularidad podría ser conveniente acordar procedimientos para el buque, sus proveedores y la instalación portuaria con respecto a la notificación y el momento de entrega de las provisiones y la documentación correspondiente. Siempre debe ser posible confirmar que las provisiones que se entregan van acompañadas de alguna prueba de que han sido pedidas por el buque.

**Nivel de protección 1**

16.40 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a la entrega de las provisiones del buque, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 inspeccionar las provisiones;
- .2 notificar por adelantado la composición de la remesa, los datos del conductor y la matrícula del vehículo; y
- .3 registrar el vehículo utilizado para la entrega.

16.41 Las inspecciones de las provisiones de los buques pueden realizarse mediante:

- .1 examen visual y físico; y
- .2 equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros.

E:\CONF\SOLAS\5\34..doc



*Nivel de protección 2*

16.42 En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a la entrega de las provisiones de los buques, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 efectuar inspecciones pormenorizadas de las provisiones de los buques;
- .2 efectuar registros pormenorizados de los vehículos utilizados para las entregas;
- .3 coordinarse con el personal de los buques para comprobar que la remesa coincide con la nota de entrega antes de autorizar su entrada en la instalación portuaria; y
- .4 acompañar al vehículo utilizado para la entrega dentro de la instalación portuaria.

16.43 Una inspección pormenorizada de las provisiones de los buques puede lograrse por los siguientes medios:

- .1 aumentar la frecuencia y la minuciosidad de los registros de los vehículos utilizados para las entregas;
- .2 usar con más frecuencia equipos de exploración/detección, dispositivos mecánicos o perros; y
- .3 restringir o prohibir la entrada de provisiones que no vayan a salir de la instalación portuaria en un determinado plazo.

*Nivel de protección 3*

16.44 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden incluir preparar la restricción o suspensión de la entrega de provisiones para los buques en toda la instalación portuaria, o en partes de ella.

**Equipajes no acompañados**

16.45 El PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables para asegurarse de que los equipajes no acompañados (es decir, todo equipaje, incluidos los efectos personales, que no esté con el pasajero o el miembro del personal del buque en el lugar de la inspección o el registro) se identifican y se someten a un examen adecuado, que puede incluir un registro, antes de autorizar su entrada en la instalación portuaria y, en función de cómo esté organizado el almacenamiento, antes de su traslado de la instalación al buque. No se prevé que tanto la instalación portuaria como el buque tengan que examinar estos equipajes, y en los casos en que ambos cuenten con el equipo adecuado, la instalación portuaria debe ser la responsable de examinarlos. Es esencial colaborar estrechamente con el buque y hay que tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los equipajes no acompañados después de su examen.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 96

*Nivel de protección 1*

16.46 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables a los equipajes no acompañados para garantizar que hasta el 100% de dichos equipajes se somete a un examen o registro, lo que puede incluir la utilización de equipo de rayos X.

*Nivel de protección 2*

16.47 En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales aplicables a los equipajes no acompañados, los cuales deben prever que se someta a un examen con equipo de rayos X el 100% de los equipajes.

*Nivel de protección 3*

16.48 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 someter los equipajes a un examen más extenso, por ejemplo, viéndolos por rayos X desde al menos dos ángulos distintos;
- .2 preparar la restricción o suspensión del tratamiento de equipajes no acompañados; y
- .3 negarse a aceptar la entrada de equipajes no acompañados en la instalación portuaria.

**Vigilancia de la protección de la instalación portuaria**

16.49 Desde la propia instalación se debe poder vigilar en todo momento, incluso en la oscuridad y con visibilidad limitada, toda la instalación portuaria, los accesos por mar y tierra, las zonas restringidas dentro de la instalación, los buques que se encuentren en ella y los alrededores de esos buques. Para tal vigilancia podrá utilizarse:

- .1 alumbrado;
- .2 guardias, incluidas patrullas de a pie, motorizadas y en embarcaciones; y
- .3 dispositivos automáticos de detección de intrusos y equipo de vigilancia.

16.50 Cuando se utilicen dispositivos automáticos de detección de intrusos, éstos deben dar una alarma visual y/o audible en un espacio con dotación o vigilancia permanente.

16.51 En el PPIP deben especificarse los procedimientos y el equipo necesario para cada nivel de protección, así como los medios para garantizar que tal equipo de vigilancia funcione continuamente, teniendo en cuenta los posibles efectos de las condiciones meteorológicas o de las interrupciones del suministro eléctrico.

I:\CONF\SOLAS\5\34..doc



*Nivel de protección 1*

16.52 En el nivel de protección 1, el PPIP debe establecer las medidas de protección aplicables, que pueden incluir una combinación de alumbrado, guardias y vigilantes de seguridad y equipo de vigilancia que funcione de manera continua y permita que el personal encargado de la protección de la instalación portuaria:

- .1 observe la zona de la instalación portuaria en general, incluidos los accesos por mar y tierra;
- .2 observe los puntos de acceso, las barreras y las zonas restringidas; y
- .3 vigile las zonas y movimientos próximos a los buques que se encuentren en la instalación portuaria, lo que puede requerir la intensificación del alumbrado de los propios buques.

*Nivel de protección 2*

16.53 En el nivel de protección 2, el PPIP debe establecer las medidas de protección adicionales necesarias para incrementar la capacidad de observación y vigilancia, que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 aumentar la intensidad del alumbrado y la cobertura del equipo de vigilancia, incluida la instalación de alumbrado y equipo de vigilancia adicional;
- .2 aumentar la frecuencia de las patrullas de a pie, motorizadas o en embarcaciones; y
- .3 destinar más personal de protección a las tareas de observación y patrullaje.

*Nivel de protección 3*

16.54 En el nivel de protección 3, la instalación portuaria debe cumplir las instrucciones de los encargados de hacer frente al suceso que afecte a la protección marítima o a la amenaza de éste. El PPIP debe especificar las medidas de protección que puede adoptar la instalación portuaria, en estrecha colaboración con los encargados de hacer frente al suceso y con los buques que se encuentren en ella, medidas que pueden ser, entre otras, las siguientes:

- .1 encender todo el alumbrado de la instalación portuaria y el que ilumine sus inmediaciones;
- .2 encender todo el equipo de vigilancia de la instalación portuaria que pueda grabar las actividades en la instalación y en sus inmediaciones; y



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 98

- .3 prolongar al máximo el periodo de tiempo que pueda grabar el equipo de vigilancia.

#### Niveles de protección diferentes

16.55 El PPIP debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que puede aplicar la instalación portuaria si su nivel de protección es inferior al de un buque.

#### Actividades no reguladas por el Código

16.56 El PPIP debe establecer los procedimientos y las medidas de protección que debe aplicar la instalación portuaria cuando:

- .1 realice una operación de interfaz con un buque que haya hecho escala en un puerto de un Estado que no sea un Gobierno Contratante;
- .2 realice una operación de interfaz con un buque al que no se aplique el presente Código; y
- .3 realice una operación de interfaz con una plataforma fija o flotante o con unidades móviles de perforación mar adentro emplazadas.

#### Declaraciones de protección marítima

16.57 El PPIP debe indicar los procedimientos que habrán de seguirse cuando el OPIP, atendiendo a las instrucciones del Gobierno Contratante, solicite una declaración de protección marítima, o cuando tal declaración la solicite un buque.

#### Auditorías, revisiones y enmiendas

16.58 En el PPIP se debe indicar el método de auditoría que tiene previsto utilizar el OPIP para verificar que el plan sigue siendo eficaz y el procedimiento que habrá de seguirse para la revisión, actualización o enmienda del plan.

16.59 El PPIP debe revisarse a discreción del OPIP. Además, debe revisarse en los casos siguientes:

- .1 si se modifica la evaluación de la instalación portuaria;
- .2 si una auditoría independiente del PPIP o las pruebas que realice el Gobierno Contratante de la organización de la protección de la instalación portuaria ponen de manifiesto fallos organizativos o plantean la duda de que ciertos elementos importantes del PPIP aprobado sigan siendo válidos;
- .3 después de haberse producido un suceso que afecte a la protección marítima o una amenaza para ésta relacionados con la instalación portuaria; y
- .4 cuando se produzca un cambio en la propiedad de la instalación portuaria o en el control de su explotación.

I:\CONF\SOLAS\5\34.doc





16.60 El OPIP puede recomendar las enmiendas oportunas al plan aprobado tras una revisión de éste. Se deben presentar al Gobierno Contratante que aprobó inicialmente el plan, para su examen y aprobación, las enmiendas al PPIP que supongan:

- .1 cambios que puedan alterar fundamentalmente el enfoque adoptado para mantener la protección de la instalación portuaria; y
- .2 la eliminación, alteración o sustitución de barreras permanentes, equipo y sistemas de protección y vigilancia u otros elementos que se consideraban anteriormente esenciales para garantizar la protección de la instalación portuaria.

El Gobierno Contratante, o quien dé la aprobación en su nombre, podrá aprobar las enmiendas propuestas, con o sin cambios. Al aprobarse el PPIP, el Gobierno Contratante debe indicar los cambios físicos o de procedimiento que requerirán su aprobación.

#### Aprobación de los planes de protección de las instalaciones portuarias

16.61 Los PPIP tienen que ser aprobados por el Gobierno Contratante correspondiente, que debe establecer los procedimientos oportunos para:

- .1 la presentación de los PPIP al Gobierno;
- .2 el examen de los PPIP;
- .3 la aprobación de los PPIP, con o sin enmiendas;
- .4 el examen de las enmiendas que se presenten después de la aprobación; y
- .5 la inspección o la auditoría que permita verificar que el PPIP aprobado sigue siendo válido.

En todas las etapas se deben tomar las medidas oportunas para garantizar la confidencialidad del contenido de un PPIP.

#### Declaración de cumplimiento de una instalación portuaria

16.62 El Gobierno Contratante en cuyo territorio se encuentre una instalación portuaria puede expedir una declaración de cumplimiento de la instalación portuaria (DCIP) en la que se indique:

- .1 la instalación portuaria de que se trata;
- .2 que la instalación portuaria cumple lo dispuesto en el capítulo XI-2 y en la parte A del Código;
- .3 el periodo de validez de la DCIP, el cual deben especificarlo los Gobiernos Contratantes, pero que no debe exceder de cinco años; y



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 100

- 4 las disposiciones de las verificaciones subsiguientes establecidas por el Gobierno Contratante y una confirmación cuando éstas se lleven a cabo.

16.63 La declaración de cumplimiento de una instalación portuaria debe ajustarse al modelo que figura en el apéndice de la presente parte del Código. Si el idioma utilizado no es el español, el francés ni el inglés, el Gobierno Contratante también puede incluir una traducción a uno de esos idiomas, si lo estima oportuno.

## 17 OFICIAL DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

### Generalidades

17.1 En los casos excepcionales en que el oficial de protección del buque tenga dudas sobre la validez de los documentos de identidad de las personas que deseen subir a bordo con fines oficiales, el oficial de protección de la instalación portuaria debe ayudarle.

17.2 El oficial de protección de la instalación portuaria no debe ser responsable de la confirmación habitual de la identidad de las personas que deseen subir a bordo de los buques.

*Además, en las secciones 15, 16 y 18 figuran otras orientaciones pertinentes.*

## 18 FORMACIÓN, EJERCICIOS Y PRÁCTICAS EN RELACIÓN CON LA PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

### Formación

18.1 El oficial de protección de la instalación portuaria debe tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos, según proceda:

- 1 administración de la protección marítima;
- 2 convenios, códigos y recomendaciones internacionales pertinentes;
- 3 legislación y normativa gubernamental pertinente;
- 4 responsabilidades y funciones de otras organizaciones de protección;
- 5 metodología de la evaluación de la protección de la instalación portuaria;
- 6 métodos de reconocimiento e inspección de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias;
- 7 operaciones y condiciones del buque y del puerto;
- 8 medidas de protección del buque y de la instalación portuaria;
- 9 preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;

I:\CONF\SOLAS\5\34.doc



- .10 técnicas pedagógicas para la formación y la instrucción en protección marítima, incluidas las medidas y procedimientos de protección;
- .11 tramitación de la información confidencial sobre protección y encauzamiento de las comunicaciones sobre protección;
- .12 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;
- .13 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
- .14 reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y las pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;
- .15 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;
- .16 equipo y sistemas de protección, y sus limitaciones operacionales;
- .17 métodos de auditoría, inspección, control y observación;
- .18 métodos para efectuar registros físicos e inspecciones no invasoras;
- .19 ejercicios y prácticas de protección, incluidos los ejercicios y prácticas coordinados con los buques; y
- .20 evaluación de los ejercicios y prácticas de protección.

18:2 Todo el personal de la instalación portuaria que tenga asignadas tareas específicas de protección debe tener los conocimientos necesarios y recibir formación en relación con todos o algunos de los siguientes aspectos, según proceda:

- .1 conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;
- .2 reconocimiento y detección de armas y otras sustancias o dispositivos peligrosos;
- .3 reconocimiento de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;
- .4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;
- .5 técnicas de gestión y control de multitudes;
- .6 comunicaciones relacionadas con la protección;
- .7 funcionamiento del equipo y los sistemas de protección;
- .8 prueba, calibrado y mantenimiento del equipo y los sistemas de protección;
- .9 técnicas de inspección, control y observación; y



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 102

- .10 métodos para efectuar registros físicos de las personas, los efectos personales, los equipajes, la carga y las provisiones del buque.

18.3 El resto del personal de la instalación portuaria debe tener suficiente conocimiento de las disposiciones pertinentes del PPIP y estar familiarizado con ellas, respecto de todos o algunos de los siguientes aspectos, según proceda:

- .1 significado de cada uno de los niveles de protección y exigencias consiguientes;  
.2 reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;  
.3 reconocimiento de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección; y  
.4 técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.

#### Ejercicios y prácticas

18.4 La finalidad de los ejercicios y prácticas es verificar que el personal de la instalación portuaria domina todas las tareas de protección que se le han asignado en todos los niveles de protección, e identificar cualquier deficiencia de protección que sea preciso subsanar.

18.5 Con objeto de garantizar la aplicación eficaz de las disposiciones del plan de protección de la instalación portuaria, deben realizarse ejercicios como mínimo cada tres meses, a menos que las circunstancias exijan otra cosa. En estos ejercicios deben someterse a prueba distintos elementos del plan, tales como las amenazas para la protección enumeradas en el párrafo 15.11.

18.6 Como mínimo una vez al año, pero sin que transcurran entre unas y otras más de 18 meses, deben efectuarse diversos tipos de prácticas, en las que podrán participar los oficiales de protección de las instalaciones portuarias, junto con las autoridades pertinentes de los Gobiernos Contratantes, los oficiales de las compañías para la protección marítima y los oficiales de protección de los buques, si están disponibles. Las solicitudes para la participación de los oficiales de las compañías para la protección marítima o de los oficiales de protección de los buques en prácticas conjuntas se cursarán teniendo en cuenta sus repercusiones para la protección y el funcionamiento de los buques. En dichas prácticas deben someterse a prueba las comunicaciones, la coordinación, la disponibilidad de recursos y la forma de hacer frente a un suceso. Las prácticas pueden:

- .1 hacerse a escala natural o en vivo;  
.2 consistir en una simulación teórica o un seminario; o  
.3 combinarse con otras prácticas que se realicen, como por ejemplo las de respuesta ante una emergencia u otras prácticas relacionadas con la autoridad del Estado rector del puerto.

#### 19 VERIFICACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES

*No hay orientaciones adicionales.*

I:\CONF\SOLAS\5\34.doc



APÉNDICE DE LA PARTE B

APÉNDICE 1

Modelo de declaración de protección marítima entre un buque y una instalación portuaria

DECLARACIÓN DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

Nombre del buque:	
Puerto de matrícula:	
Número IMO:	
Nombre de la instalación portuaria:	

La presente declaración de protección marítima es válida del ... al ..., para las siguientes actividades:

.....  
(enumerar las actividades, con los datos pertinentes)

con arreglo a los siguientes niveles de protección

Nivel o niveles de protección del buque:	
Nivel o niveles de protección de la instalación portuaria:	

La instalación portuaria y el buque acuerdan las siguientes medidas y responsabilidades en la esfera de la protección marítima con el fin de garantizar el cumplimiento de lo prescrito en la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

La inclusión de las iniciales del OPB o del OPIP en estas columnas indica que la actividad será realizada, de conformidad con el pertinente plan aprobado, por:

Actividad	La instalación portuaria	El buque
Aseguramiento de que se realizan todas las tareas de protección		
Vigilancia de las zonas restringidas para garantizar que sólo tiene acceso a ellas el personal autorizado		
Control de los accesos a la instalación portuaria		

Este modelo de declaración de protección marítima es para las declaraciones entre un buque y una instalación portuaria. Cuando la declaración de protección marítima sea para dos buques, el modelo deberá adaptarse en consecuencia.



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 104

Control de los accesos al buque		
Vigilancia de la instalación portuaria, incluidas las zonas de atraque y los alrededores del buque		
Vigilancia del buque, incluidas las zonas de atraque y los alrededores del buque		
Manipulación de la carga		
Entrega de las provisiones del buque		
Tratamiento de equipajes no acompañados		
Control del embarco de personas y sus efectos		
Aseguramiento de que se pueden establecer con facilidad comunicaciones de protección entre el buque y la instalación portuaria		

Los firmantes del presente acuerdo certifican que las medidas de protección de la instalación portuaria y del buque durante las actividades indicadas se ajustan a las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código que se implantarán de conformidad con las disposiciones ya estipuladas en sus planes aprobados o con las disposiciones específicas acordadas que figuran en el anexo.

Hecho en: ..... el día .....

Firmado en nombre de	
la instalación portuaria:	el buque:

*(Firma del oficial de protección de la instalación portuaria)*

*(Firma del capitán o del oficial de protección del buque)*

Nombre y cargo de los firmantes	
Nombre:	Nombre:
Cargo:	Cargo:

Datos de contacto <i>(cumplimentese según corresponda)</i> <i>(indíquense los números de teléfono o los canales o frecuencias que se deben utilizar)</i>	
Instalación portuaria:	Buque:

Instalación portuaria  
Oficial de protección de la instalación portuaria

Capitán  
Oficial de protección del buque

Compañía  
Oficial de la compañía para la protección marítima



APÉNDICE 2

Modelo de declaración de cumplimiento de la instalación portuaria

DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO  
DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA

(Sello oficial)

Nº de la declaración

(Estado)

Expedida en virtud de las disposiciones de la parte B del  
CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES  
Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP)

El Gobierno de \_\_\_\_\_  
(nombre del Estado)

Nombre de la instalación portuaria: .....  
Dirección de la instalación portuaria: .....

SE CERTIFICA que se ha efectuado la verificación del cumplimiento por parte de esta instalación portuaria de las disposiciones del capítulo XI-2 y de la parte A del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP) y que esta instalación portuaria observa el plan de protección de la instalación portuaria aprobado. Este plan ha sido aprobado para lo siguiente <indíquense los tipos de operaciones, tipos de buques o actividades u otra información pertinente> (táchese según proceda):

- Buque de pasaje
- Nave de pasaje de gran velocidad
- Nave de carga de gran velocidad
- Granelero
- Petrolero
- Quimiquero
- Gasero
- Unidades móviles de perforación mar adentro
- Buques de carga distintos de los anteriores

La presente declaración de cumplimiento es válida hasta .....  
a reserva de las pertinentes verificaciones (indicadas al dorso)

Expedida en .....  
(lugar de expedición de la declaración)

Fecha de expedición .....  
(firma del funcionario debidamente autorizado que expide el documento)

(Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda)

IA\CONF\SOLAS\5\34.doc



SOLAS/CONF.5/34  
ANEXO 1  
Página 106

REFRENDO DE LAS VERIFICACIONES

El Gobierno de <insértese el nombre del Estado> ha establecido que la validez de la presente declaración de cumplimiento esté sujeta a <insértese los datos pertinentes de las verificaciones (por ejemplo, una verificación obligatoria anual o una verificación no programada)>.

SE CERTIFICA que durante una verificación efectuada de conformidad con el párrafo B/16.62.4 del Código PBIP se ha comprobado que la instalación portuaria cumple las prescripciones pertinentes del capítulo XI-2 del Convenio y de la parte A del Código PBIP.

1ª VERIFICACIÓN

Firmado .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....  
Fecha .....

2ª VERIFICACIÓN

Firmado .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....  
Fecha .....

3ª VERIFICACIÓN

Firmado .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....  
Fecha .....

4ª VERIFICACIÓN

Firmado .....  
(firma del funcionario autorizado)

Lugar .....  
Fecha .....

\*\*\*

E:\CONF\SOLAS.5\34.doc

