

REGLAS DE OPERACIÓN DEL CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO DE DOS BOCAS, TABASCO.

APARTADO I CONSIDERACIONES.

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

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

El Puerto de Dos Bocas se encuentra ubicado en el municipio de Paraíso, estado de Tabasco, sobre la parte sur del Golfo de México, el puerto colinda al Este con el estado de Campeche y el país vecino de Guatemala, al Oeste con el estado de Veracruz y Oaxaca, al Norte con el Golfo de México y al Sur con el estado de Chiapas.

El Puerto se ubica en la situación geográfica Latitud 18° 20' Norte y Longitud 093° 11' Oeste, en el litoral del Golfo de México, en una zona estratégica por la cercanía a las zonas de producción de petróleo y sus derivados.

Por su ubicación geográfica el clima de dos bocas y en casi todo el estado de Tabasco, es cálido húmedo con temperatura media anual de 27° C, la temperatura máxima promedio es de 36° C que se presenta en el mes de mayo y mínima de 18. 5° C, hay presencia de lluvias casi todo el año. Los vientos en el Puerto de acuerdo a las estaciones del año son:

En primavera el viento predominante es del Noreste, en verano el viento predominante es del Sur y en otoño el viento predominante es del Norte, en invierno en el mes de enero el viento predominante es del Norte. Así mismo el Puerto de Dos Bocas Tabasco, sirve como resguardo para todas las embarcaciones cuando haya pronóstico de mal tiempo.

Dos Bocas ha sido un eslabón clave para el crecimiento y el desarrollo de los sectores más importantes de la región sureste del país: Industrial, Comercial, y Petrolero. Siendo el Puerto comercial más joven de México, cuenta con la capacidad de brindar servicios portuarios especializados a través de la infraestructura multipropósito y líneas de negocio que cubren los requerimientos de cada tipo de proyecto de corto, mediano y largo plazo.

Por lo que el 02 de enero de 2022 se hizo entrega a la ASIPONA Puerto Dos Bocas el equipamiento instalado y listo para ser operado conforme a los protocolos establecidos en las pruebas en sitio, mismos que quedaron registrados en la constancia de existencia de equipos y servicios parcial o totalmente prestados, Los referidos documentos, así como sus registros originales, obran en los expedientes de la ASIPONA Dos Bocas.

El CCTM Dos Bocas se encuentra ubicado en una torre a 6.60 metros de altura, dentro del Recinto Portuario en la siguiente posición Geografía:

Latitud: 18°25' 58".9 N

Longitud: 093°11' 47".9 W

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

- I. Carga Contenerizada.
- II. Granel mineral.
- III. Carga general.
- IV. Fluidos Petroleros.
- V. Otros Fluidos.
- VI. Granel agrícola.

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

I. Gestión de información.

Permite al operador del CCTM Dos Bocas, recibir y difundir la información disponible, con respecto al estado actual que guarden las operaciones marítimas y portuarias, así como de las ayudas a la navegación, el señalamiento marítimo y las condiciones meteorológicas en los puertos y área de cobertura.

II. Monitoreo.

Con base a la gestión de información, el operador del CCTM Dos Bocas efectúa el seguimiento operacional, a fin de determinar y evitar posibles situaciones de riesgo o peligro a la navegación y a la operación portuaria y/o costa afuera.

III. Registro y estadística.

Las que, con base en la información adquirida y almacenada en las bases de datos del sistema Puerto Inteligente Seguro de Dos Bocas en su módulo "buques", submódulo "arribos y zarpes", permitan el procesamiento, para realizar estudios y análisis diversos en beneficio del CCTM y la operación portuaria y/o costa afuera dentro de la zona de cobertura.

IV. Asistencia.

Las que, debido a la naturaleza de un suceso marítimo o portuario en proceso, el capitán de la embarcación, el Piloto de Puerto o tripulación, o por disposición de la Capitanía de Puerto de Dos Bocas, se encuentre en fase de incertidumbre, alerta o peligro, por lo que requieran el apoyo constante del CCTM Dos Bocas, hasta que se supere la fase de emergencia e incertidumbre.

V. Coadyuvar en las operaciones de búsqueda y rescate.

Las que, resultantes de un siniestro marítimo, a solicitud del capitán de la embarcación en estado de emergencia o por disposición de la Capitanía de Puerto de Dos Bocas, se lleven a cabo para la localización de embarcaciones o personas peligro, así como su rescate, prestación de auxilios médicos iniciales o de otro tipo y dirigir su traslado y transporte hasta un lugar seguro.

APARTADO II

OBJETIVO.

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

APARTADO III

FUNDAMENTO LEGAL.

- I. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- II. Convenio SOLAS. Por sus siglas en inglés, Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar;
- III. MARPOL. Por sus siglas en inglés, Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques;
- IV. COLREG Por sus siglas en inglés, Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes;
- V. CONVENIO SAR Por sus siglas en inglés, Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos;
- VI. Código ISPS. Por sus siglas en inglés, Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, PBIP;
- VII. Resolución A.1158[32] de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, Directrices relativas a los Servicios de Tráfico Marítimo;
- VIII. Resolución A.918[22] de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas;
- IX. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal;
- X. Ley Federal del Mar;
- XI. Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentables;
- XII. Ley de Navegación y Comercio Marítimos;
- XIII. Ley de Puertos;
- XIV. Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas;
- XV. Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos;
- XVI. Reglamento de la Ley de Puertos;
- XVII. Reglamento Interior de la Secretaría de Marina;
- XVIII. Reglas de Operación del Puerto en Dos Bocas;
- XIX. Cartas náuticas MX 832.3 PUERTO DOS BOCAS Y PROXIMIDAFES, y
- XX. Manual del servicio de tráfico marítimo de la Asociación Internacional de Autoridades en Faros y Ayudas a la Navegación.

APARTADO IV
DEFINICIONES.

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

- I. **Abordaje:**
La colisión entre dos o más embarcaciones ocasionando daños y dando como resultado un siniestro marítimo. Para efectos de la operación del CCTM también se considera como el término marinerío que señala el impacto accidental o imprevisto, de dos o más navíos en la mar, o bien de un buque contra un muelle, dique, malecón, etcétera, del cual pueden resultar o no averías, daños o un siniestro marítimo;
- II. **Administración del Sistema Portuario Nacional Dos Bocas:**
Empresa pública prioritaria, que se encarga de la planeación, programación, desarrollo, uso, aprovechamiento y explotación del puerto en concesión, además de que es la entidad encargada del CCTM;
- III. **AIS:**
Por sus siglas en inglés, Sistema de Identificación Automática;
- IV. **Arqueo bruto:**
La expresión del tamaño total de la embarcación o artefacto naval, de acuerdo al valor obtenido después de aplicar la fórmula correspondiente a su eslora;
- V. **Autoridad Marítima Nacional:**
La Secretaría de Marina por sí, o a través de las Capitanías de Puerto;
- VI. **Boya de recalada:**
Objeto flotante, sujeto a un cuerpo que se afirma al fondo del mar que marca el eje medio de un canal de navegación a la entrada a los puertos;
- VII. **Capitanía de Puerto:**
La unidad administrativa dependiente de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM), a la que corresponde ejercer la Autoridad Marítima en su jurisdicción, conforme a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos;
- VIII. **Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM):**
Conjunto de equipos y sistemas adaptados a las características del puerto y cuyo esquema operativo establece medidas preventivas, destinadas a evitar cualquier tipo de riesgo a toda embarcación que transite dentro de su área de influencia;
- IX. **Certificado de Competencia Especial como Operador de Tráfico Marítimo:**
Es el documento por el que se acredita el nivel de profesionalización alcanzado por el personal de la Marina Mercante para prestar sus servicios en un Centro de Control de Tráfico Marítimo, conforme a la capacitación y alcance de competencia, exigida por el Convenio STCW.
- X. **Convenio STCW:**
Por sus siglas en inglés, Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar;
- XI. **DIGACAP:**
Dirección General Adjunta de Capitanías de Puerto;
- XII. **Embarcaciones Mayores:**
Aquéllas que tienen un tonelaje igual o superior a quinientas Unidades de Arqueo Bruto;
- XIII. **Embarcaciones Menores:**
Aquéllas que tienen un tonelaje inferior a las quinientas Unidades de Arqueo Bruto;
- XIV. **Eslora total:**
La distancia medida paralelamente entre dos planos perpendiculares a la línea de crujía, uno de ellos que pase por la parte más saliente a popa y el otro por la parte más saliente a proa de la embarcación o artefacto naval.
- XV. **IALA:**

Por sus siglas en inglés, Asociación Internacional de Autoridades de Faros y Ayudas a la Navegación, es una Asociación Internacional sin fines de lucro que tiene por propósito armonizar internacionalmente las ayudas a la navegación

- XVI. Ley:**
La Ley de Navegación y Comercio Marítimos;
- XVII. Nudos:**
Unidad de velocidad equivalente a una milla náutica por hora, 1.852km/h;
- XVIII. OMI:**
Organización Marítima Internacional, es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques;
- XIX. Operación de búsqueda:**
Normalmente coordinada por un centro coordinador de salvamento o un subcentro de salvamento en la que se utilizan el personal y los medios disponibles para localizar a personas en peligro;
- XX. Operador del CCTM:**
Persona con título de Piloto, Capitán o Capitán de Altura de la Marina Mercante Nacional Mexicana, que desempeña la función de operar los equipos del CCTM;
- XXI. OPIP:**
Oficial de Protección de la Instalación Portuaria;
- XXII. Pasajero:**
Persona que viaja en una embarcación de pasaje y no forma parte de la tripulación;
- XXIII. Pilotaje o practicaje:**
Es la actividad que realiza una persona física de nacionalidad mexicana por nacimiento, llamado práctico o piloto de puerto, consistente en realizar maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque con las embarcaciones, a fin de preservar la vida humana en el mar, el medio ambiente marino, la seguridad de las embarcaciones y de las instalaciones portuarias en las zonas de pilotaje;
- XXIV. Protección Marítima:**
Conjunto de medidas y acciones destinadas a salvaguardar de toda amenaza que pueda afectar a las instalaciones portuarias y a las embarcaciones, así como a las personas, carga, unidades de transporte y provisiones, a bordo de las embarcaciones o en la instalación portuaria;
- XXV. SEMAR:**
Secretaría de Marina
- XXVI. Situaciones de emergencia:**
La existencia de un riesgo para la seguridad de la vida humana en el mar, la contaminación del medio marino y la protección de embarcaciones, artefactos navales e instalaciones portuarias, así como las personas y bienes vinculados a éstos;
- XXVII. STM:**
El Servicio de Tráfico Marítimo.
- XXVIII. Tiempo estimado de arribo:**
Por sus siglas en inglés ETA [estimated time of arrival], hora prevista de llegada de un determinado medio de transporte en las condiciones actuales;
- XXIX. UAB.**
Unidades de Arqueo Bruto;
- XXX. Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos [UNICAPAM]:**
Unidad administrativa dependiente de la SEMAR y encargada de ejercer la Autoridad Marítima Nacional.
- XXXI. Zona de cobertura:**
Zona de influencia del Centro de Control de Tráfico Marítimo.
- XXXII. Zona de fondeo:**

Área de agua cuyas condiciones de agitación, permiten el fondeo o anclaje de las embarcaciones, cuando tienen que esperar un lugar de atraque, el abordaje de tripulación y abastecimiento, la inspección de cuarentena o el aligeramiento de carga;

APARTADO V

ÁMBITO DE APLICACIÓN.

El cumplimiento de las presentes reglas de operación está dirigido a todas las Embarcaciones y Artefactos Navales Nacionales y Extranjeros que ingresen a la zona de cobertura del CCTM Dos Bocas.

Para la aplicación de las presentes Reglas, la zona de cobertura del CCTM Dos Bocas queda conformada por [ver ANEXO I]:

Boya de Recalada del Puerto de Dos Bocas, situación geográfica:

Latitud Norte 18° 27' 44"

Longitud Oeste 093° 12' 49".

Área de cobertura del CCTM DBO 20 M.N. de radio a partir de la boya de recalada del puerto de dos bocas.

El ámbito de aplicación será para todas las embarcaciones y artefactos navales nacionales y extranjeras de cien TRB que estén dentro de la zona de cobertura del CCTM del Puerto de Dos Bocas.

Por describir las áreas de prevención, precaución, a evitar y fondeo delimitadas en su situación geográfica.

1. Polígono de la Zona de Prevención [A]:

Vértices.	Coordenadas Geográficas.	
	Latitud Norte.	Longitud Oeste.
1	18° 33.9'	093° 19.5'
2	18° 33.9'	093° 15.7'
3	18° 29.0'	093° 15.7'
4	18° 29.0'	093° 19.5'

2. Polígono de la Zona a Evitar [B]:

Vértices.	Coordenadas Geográficas.	
	Latitud Norte.	Longitud Oeste.
1	18° 28.0'	093° 15.7'
2	18° 28.0'	093° 12.65'
3	18° 28.9'	093° 11.6'
4	18° 32.4'	093° 11.6'
5	18° 32.4'	093° 15.7'

Monoboyas de Refinería Olmeca.	Coordenadas Geográficas.	
	Latitud Norte.	Longitud Oeste.
1	18° 29.28'	093° 14.10'
2	18° 29.28'	093° 13.59'
3	18° 30.90'	093° 13.59'
Coordenadas Geográficas.		

Monoboyas de logística PEMEX.	Latitud Norte.	Longitud Oeste.
1	18° 36' 58.6"	093° 9' 15.9"
2	18° 37' 9.9"	093° 10' 21.2"

3. Polígono de la Zona de Precaución al Este de las Escolleras de Dos Bocas.

Vértices.	Coordenadas Geográficas.	
	Latitud Norte.	Longitud Oeste.
1	18° 28.0'	093° 14.9'
2	18° 27.5'	093° 14.9'
3	18° 27.5'	093° 08.4'
4	18° 29.5'	093° 08.4'
5	18° 32.1'	093° 09.9'
6	18° 32.4'	093° 11.6'

4. Polígono de la Zona de Precaución al Oeste de las Escolleras de Dos Bocas.

Vértices.	Coordenadas Geográficas.	
	Latitud Norte.	Longitud Oeste.
1	18° 26.7'	093° 15.9'
2	18° 26.7'	093° 23.0'
3	18° 35.7'	093° 30.0'
4	18° 37.7'	093° 30.0'
5	18° 33.9'	093° 19.5'

5. Polígono de la Zona de Fondeo [D]:

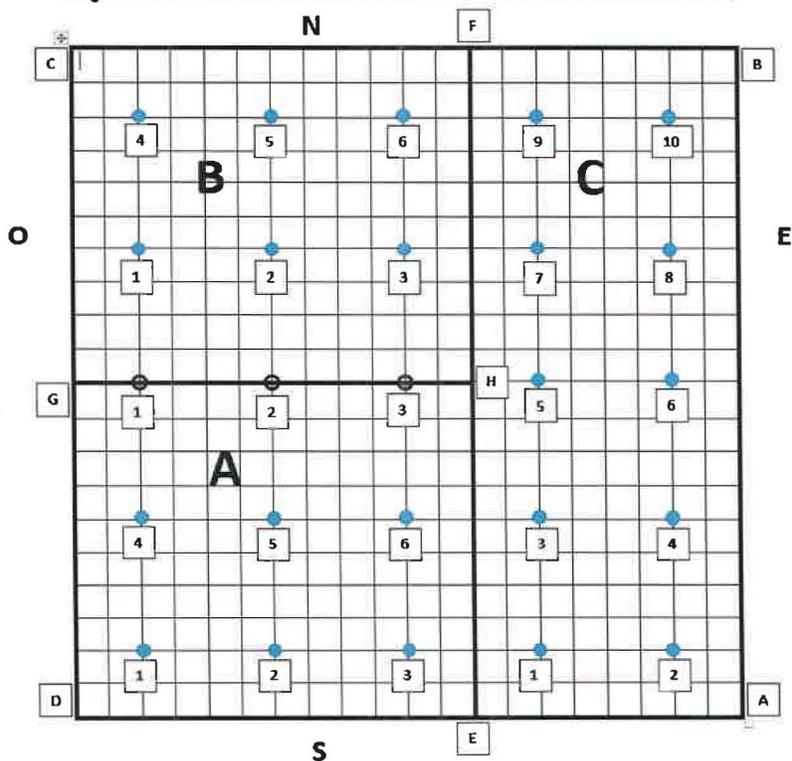
Vértices.	Coordenadas Geográficas.	
	Latitud Norte.	Longitud Oeste.
1	18° 42' 30"	093° 08' 00"
2	18° 47' 30"	093° 08' 00"
3	18° 47' 30"	093° 13' 15"
4	18° 42' 30"	093° 13' 15"

2. Polígono para fondear las embarcaciones de acuerdo a su TRB

VÉRTICE	LATITUD	LONGITUD
A	18° 42' 30" N	93° 08' 00" W
B	18° 47' 30" N	93° 08' 00" W
C	18° 47' 30" N	93° 13' 15" W
D	18° 42' 30" N	93° 13' 15" W
E	18° 42' 30" N	93° 10' 00" W
F	18° 47' 30" N	93° 10' 00" W
G	18° 45' 00" N	93° 13' 15" W
H	18° 45' 00" N	93° 10' 00" W

ZONA	VERTICE	LATITUD N	LONGITUD W
A MENORES DE 5,000 TRB	D	18° 42' 30" N	93° 13' 15" W
	E	18° 42' 30" N	93° 10' 00" W
	G	18° 45' 00" N	93° 13' 15" W
	H	18° 45' 00" N	93° 10' 00" W
B MAYORES DE 5,000 TRB	G	18° 45' 00" N	93° 13' 15" W
	H	18° 45' 00" N	93° 10' 00" W
	C	18° 47' 30" N	93° 13' 15" W
	F	18° 47' 30" N	93° 10' 00" W
C PETROLEROS CARGA PELI- GROSA	E	18° 42' 30" N	93° 10' 00" W
	A	18° 42' 30" N	93° 08' 00" W
	B	18° 47' 30" N	93° 08' 00" W
	F	18° 47' 30" N	93° 10' 00" W
MANIOBRAES- PECIAL	G	18° 45' 00" N	93° 13' 15" W
	H	18° 45' 00" N	93° 10' 00" W

ESQUEMA MODIFICADO DE LAS ZONAS DE FONDEO SEGURAS EN DOS BOCAS



7. Posiciones en el fondeadero de Dos Bocas.

ZONA	NUMERO	POSICIÓN	
		LATITUD NORTE	LONGITUD OESTE
A MENOR DE 5,000 TRB 6 POSICIONES	1	18° 43' 00"	093° 12' 30"
	2	18° 43' 00"	093° 11' 30"
	3	18° 43' 00"	093° 10' 30"
	4	18° 44' 00"	093° 12' 30"
	5	18° 44' 00"	093° 11' 30"
	6	18° 44' 00"	093° 10' 30"
B MAYOR DE 5,000 TRB 6 POSICIONES	1	18° 46' 00"	093° 12' 30"
	2	18° 46' 00"	093° 11' 30"
	3	18° 46' 00"	093° 10' 30"
	4	18° 47' 00"	093° 12' 30"
	5	18° 47' 00"	093° 11' 30"
	6	18° 47' 00"	093° 10' 30"
C PETROLEROS 10 POSICIONES	1	18° 43' 00"	093° 09' 30"
	2	18° 43' 00"	093° 08' 30"
	3	18° 44' 00"	093° 09' 30"
	4	18° 44' 00"	093° 08' 30"
	5	18° 45' 00"	093° 09' 30"
	6	18° 45' 00"	093° 08' 30"
	7	18° 46' 00"	093° 09' 30"
	8	18° 46' 00"	093° 08' 30"
	9	18° 47' 00"	093° 09' 30"
	10	18° 47' 00"	093° 08' 30"
LIMITE A B TENTATIVO 3 POSICIONES	1	18° 45' 00"	093° 12' 30"
	2	18° 45' 00"	093° 11' 30"
	3	18° 45' 00"	093° 10' 30"
TOTAL 22 POSICIONES	22/25		

APARTADO VI
VIGENCIA, REVISIÓN Y MODIFICACIÓN DE LAS REGLAS.

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

Las reglas de operación podrán contener dos tipos de modificaciones:

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

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

APARTADO VII
DISPOSICIONES GENERALES.

CAPÍTULO I
CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO.

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

Para su operación el CCTM contará con un titular y 5 operadores, los cuales tendrán que cumplir con el perfil profesional que establezca la Autoridad Marítima Nacional conforme a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y su Reglamento, con el objetivo de mantener los estándares de eficiencia, calidad y mejora continua de los servicios del CCTM.

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

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

La carta náutica de cobertura del puerto es la "S.M. 832.3 DOS BOCAS, TABASCO Y PROXIMIDADES", Ver Anexo I.

Toda embarcación o artefacto naval de cualquier tipo que navegue dentro del canal de navegación de acceso al puerto debe ajustar su velocidad máxima de navegación a 5 nudos.

Los operadores del CCTM brindarán la información y recomendación que se considere pertinentes para los navegantes conforme a lo que indica la carta náutica de influencia del puerto, verificando la obligatoriedad de identificación de las embarcaciones mediante el uso de AIS, así como la velocidad máxima permitida [5 nudos] dentro del canal de navegación de acceso al puerto.

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

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

Es obligación del CCTM grabar indistintamente todas las maniobras de embarcaciones que se efectúen en el puerto, tanto en voz como en video, durante períodos de tiempo determinados y conforme a las recomendaciones internacionales en la materia, establecidas en el manual de servicios de tráfico marítimo de la IALA o en el instrumento que determine la UNICAPAM.

A través de un plan técnico al efecto, se depurará en forma continua la memoria del sistema, manteniendo respaldados en memoria por el tiempo que determine la Capitanía de Puerto, sólo aquellos eventos que por su relevancia se requieran.

Regla 4. Uso obligatorio de sistemas de identificación automática.

Todas las embarcaciones, incluidas las menores, que se encuentren dentro de la zona de cobertura deberán contar con AIS que se transmita en todo momento. Los barcos pesqueros deberán contar con el Sistema de Localización y Monitoreo Satelital de Embarcaciones Pesqueras [SISMEP] monitoreadas por el centro de Localización y Monitoreo Satelital de Embarcaciones Pesqueras.

CAPÍTULO II

SERVICIO DE TRÁFICO MARÍTIMO.

Regla 5. De la prestación de servicios.

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

El cumplimiento del objetivo del CCTM se conseguirá mediante:

- I. La provisión oportuna de la debida información sobre los factores que puedan afectar a los desplazamientos del buque y asistir en la toma de decisiones a bordo. Esto puede incluir:
 - [a] la posición, identidad, intención y desplazamientos de los buques;
 - [b] la información sobre seguridad marítima;
 - [c] las limitaciones de los buques de la zona de STM que puedan restringir la navegación de otros buques (por ejemplo, su maniobrabilidad), o cualquier otro obstáculo posible;
 - [d] otra información, como los trámites relacionados con las notificaciones y los pormenores del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias [Código PBIP]; y
 - [e] el apoyo a los servicios conexos y la cooperación con estos;
- II. La supervisión y gestión del tráfico marítimo para garantizar la seguridad y eficiencia de los desplazamientos de los buques. Esto puede incluir:
 - [a] la planificación anticipada de los desplazamientos de los buques;
 - [b] la organización de los buques que están navegando;
 - [c] la organización del espacio asignado;
 - [d] el establecimiento de un sistema de permisos de circulación;
 - [e] el establecimiento de un sistema de planes de viaje o de travesía;
 - [f] el asesoramiento sobre las derrotas; y

- (g) la garantía del cumplimiento y la ejecución de las disposiciones reglamentarias respecto de las cuales tienen atribuciones;
- III. La respuesta a situaciones de riesgo cambiantes, entre las que cabe incluir:
- (a) la incertidumbre de un buque sobre su derrota o posición;
 - (b) el desvío de un buque de su derrota;
 - (c) la necesidad de orientaciones de un buque para llegar a su posición de fondeo;
 - (d) las averías o deficiencias de un buque, como fallos en el equipo de navegación o de maniobras;
 - (e) las condiciones meteorológicas desfavorables [por ejemplo, poca visibilidad, vientos fuertes];
 - (f) el peligro de encalladura o de abordaje de un buque; y
 - (g) la respuesta a una situación de emergencia o apoyo a los servicios de emergencia.

Regla 6. Responsabilidad del Capitán de la Embarcación.

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

Regla 7. Responsabilidad del Piloto de Puerto o Capitán de la Embarcación en Maniobra.

El Capitán de la Embarcación o el Piloto de Puerto, en maniobra podrán omitir el cumplimiento de las instrucciones emitidas por el CCTM siempre y cuando éstas pongan en riesgo la seguridad de la embarcación, de la vida humana y del medio ambiente marino. Las decisiones finales relativas a la navegación propiamente dicha y a las maniobras de la embarcación, serán de total competencia y responsabilidad del Capitán de la embarcación.

**CAPÍTULO III
COMUNICACIONES.**

Regla 8. Las Radiocomunicaciones del CCTM.

Las comunicaciones del CCTM con los capitanes de las embarcaciones serán previo y al ingreso de la zona de cobertura, siendo el primer contacto vía VHF CH 16, para cambiar al canal de trabajo del CCTM Dos Bocas VHF CH 13 y solicitar su ETA a la boya de recalada, así como a la estación piloto y demás información que se requiera.

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

Los procesos de comunicaciones deben ser oportunos, claros, concisos e inequívocos mediante equipos VHF a los canales de radiocomunicación en el puerto, los cuales están establecidos en el ANEXO II de estas reglas de operación.

El CCTM emitirá avisos de seguridad vía VHF CH 13 durante los intervalos de:

1 hora, 30 minutos y 10 minutos.

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

Una vez que el piloto se encuentra a bordo de la embarcación programada para la maniobra segura de la misma ya sea de atraque, desatraque, enmienda o fondeo, le informara al operador del CCTM, el operador emitirá el aviso de seguridad vía VHF CH 13 correspondiente a la suspensión de entradas y salidas del puerto, lo anterior se llevará a cabo antes de iniciar la maniobra que corresponda.

Regla 9. Comunicaciones con tierra en casos de emergencia.

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

Regla 10. Instrucciones al capitán de la embarcación a través del CCTM DBO.

EL CCTM DBO podrá dar instrucciones a las embarcaciones; solo y únicamente bajo las siguientes circunstancias:

- I. Cuando así los disponga y autorice la Capitanía de Puerto;
- II. Cuando el CCTM lo considere necesario por existir una situación de peligro, aproximación peligrosa y riesgo de colisión.
- III. Cuando lo solicite expresamente el Capitán de la embarcación o el Piloto de Puerto en maniobra.
- IV. Cuando así lo solicite el Piloto de Puerto a bordo de una embarcación, para propósito de la maniobra que asiste o para que se giren instrucciones a otra embarcación en proximidades, en la zona de fondeo o en el área de espera del Piloto de Puerto.

Regla 11. Alcance de las instrucciones del CCTM al capitán de la embarcación.

Las instrucciones que por sí o bajo autorización de la Capitanía de Puerto, gire el CCTM a las embarcaciones y bajo circunstancias indicadas en la regla anterior, estarán destinadas únicamente a la organización del tráfico Marítimo dentro de la zona de cobertura y a la obtención de un resultado para evitar condiciones como:

- I. Una situación de aproximación peligrosa.
- II. Obstáculo para una maniobra de embarcación.
- III. Recalada y fondeo.
- IV. Arribada forzosa o aproximación para embarque del Piloto de Puerto, prevención de contaminación al medio marino y cualquier otra que ponga en riesgo la seguridad de la navegación y de la vida humana en el Mar.

Regla 12. Comunicación por radio en el CCTM.

El Operador del CCTM tiene que estar constantemente a la escucha de todos los medios de comunicación, radio VHF, HF y MF en los canales de trabajo VHF 16,13,14,12 y en radio HF/MF 2182 KHZ.

Así mismo las comunicaciones deben ser oportunas, claras, concisas e inequívocas a los canales de radiocomunicación que se tengan en el puerto. Ver anexo II de la lista de canales de VHF banda marina.

Regla 13. Comunicación por radio en las embarcaciones.

Todo buque que arribe al Puerto de Dos Bocas y durante su permanencia en éste hasta su zarpe, deberán mantener permanente un radio de comunicación VHF a la escucha en canal 13 y 16, a menos que el CCTM le asigne un canal apropiado.

Regla 14. Comunicación en los límites de la zona de influencia.

Toda embarcación al cruce del límite de la zona de influencia ya sea de entrada o salida, tiene la obligación de comunicarse con el CCTM DBO.

Toda comunicación que se desarrolle en la zona de cobertura del CCTM DBO debe efectuarse a través de radio marítimo VHF en los canales que se muestran en la siguiente tabla.

Sector	Descripción del sector	Canal VHF	Nombre del llamado
Sector CCTM	20 M.N. desde la boya de recalada hasta la zona de fondeo y muelles.	Canal 13 y 16.	Tráfico Marítimo Dos Bocas.
Sector Pilotos de Puerto.	3 M.N. desde la boya de recalada hasta la zona de fondeo y muelles.	Canal 16 y 12.	Pilotos de Dos Bocas.

Regla 15. Las embarcaciones deben reportarse y proporcionar datos al CCTM:

- I. Todas las embarcaciones previo al ingreso a la zona de cobertura, que se encuentren en cercanía, área de fondeo, monoboyas, zonas adyacentes, en el esquema de separación de tráfico, previo a la estación de pilotos, zonas de navegación restringidas, áreas de plataformas y cuando inicien tránsito al Puerto de Dos Bocas.
- II. Todas las embarcaciones que arriben, atraquen, recalén, desatraquen y zarpen, realicen enmiendas al interior del puerto o cambio de terminales.
- III. El capitán del buque deberá reportar al CCTM cuando el piloto de puerto embarque o desembarque.
- IV. Todas las embarcaciones o artefactos navales que ingresen o zarpen de la zona de cobertura del CCTM tendrán la obligación de reportarse y proporcionar a la estación de control de tráfico marítimo, arribando al puerto o zarpendo de éste se reportará con el CCTM vía VHF canal 13 o 16, reportando:
 - A. Nombre del buque.
 - B. Distintivo de llamada / Numeral.
 - C. Nacionalidad de la embarcación.
 - D. Puerto de matrícula.
 - E. De donde proviene / o hacia donde zarpa.
 - F. Posición.
 - G. Arqueo bruto de registro.
 - H. Arqueo Neto.

- I. Calados Proa – Popa.
- J. Existencias (Diésel, lubricante, agua potable).
- K. Carga (Tipo y peso).
- L. Carga peligrosa (Clase IMO).
- M. Alguna deficiencia en sus equipos de navegación / maniobra.
- N. Nombre de piloto en maniobra.
- O. Nombre del capitán de la embarcación.
- P. Agencia consignataria.
- Q. Muelle de atraque.
- R. Hora de atraque y zarpe.
- S. Cualquier otra información que solicite la Capitanía de Puerto.

Todas las embarcaciones que arriben al Puerto de Dos Bocas, deberán interactuar con el CCTM de manera obligatoria, enviando mensaje de aviso de arribo 24 hrs antes de su llegada a la boya de recalada y cumpliendo con lo indicado en las siguientes Reglas de Operación del Puerto Dos Bocas, Tabasco artículos 25,26,27,28,29,30 y 31.

Regla 16. Las radiocomunicaciones del CCTM.

En el caso de las comunicaciones del CCTM, con los capitanes de las embarcaciones en la zona de cobertura que se proporcione, éstos se encuentran obligados al cumplimiento de las recomendaciones e instrucciones por encontrarse dentro de la zona de cobertura del mismo, asegurándose de no poner en riesgo la seguridad de su embarcación y con los propósitos de recalcar o arribar en el Puerto, se realizarán utilizando las frecuencias asignadas y conforme a los procedimientos establecidos por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y el capítulo IV del Convenio Internacional SOLAS/74. De acuerdo al siguiente al proceso:

Las comunicaciones entre Embarcación-CCTM-Embarcación, estarán limitadas exclusivamente al intercambio de información fundamental para la prestación del STM y esta deberá estar sujetas a las disposiciones contenidas en el Manual para el uso del Servicio Móvil Marítimo que emite la UIT.

- a) En las comunicaciones Embarcación- Tierra- Embarcación que tengan como propósito la comunicación marítima comercial; la solicitud de asistencia médica o cualquier otra comunicación inherente al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), el CCTM solo podrá participar cuando así lo solicite la Capitanía de Puerto.

Toda embarcación o artefacto naval, al ingresar en la zona de cobertura del CCTM y mientras permanezca en ésta, deberán estar sujetas al siguiente proceso de comunicación de las Embarcaciones:

- I. Observar y dar cumplimiento a las presentes reglas de operación, en lo aplicable al STM.
- II. Mantener la guardia continua de escucha en canal 16 y 13 de banda marina de VHF.
- III. Notificar sin demora, cualquier desvío o alteración del plan de navegación notificado o convenido.

Las radiocomunicaciones entre el CCTM y los capitanes de las embarcaciones, así como con los Pilotos de Puerto, se realizará empleando las "Frases Normalizadas de la Organización Marítima Internacional (OMI) para comunicaciones Marítimas".

Regla 17. Radiocomunicaciones marítimas a través de la banda marina internacional VHF.

Para la prestación del STM y una vez coordinada a la asistencia del CCTM con el capitán de la embarcación, podrá asignar temporalmente las frecuencias de trabajo, mediante la observancia de la Tabla de Distribución y Asignación de Frecuencias.

Regla 18. Las radiocomunicaciones marítimas a través de la banda marina internacional de Alta o Media Frecuencia (HF / MF).

Para el caso de las radiocomunicaciones marítimas entre el CCTM, mediante el empleo de la banda marina internacional HF/MF y a través del equipo de radiocomunicación de banda lateral (SSB), se sujetará a las previsiones, disposiciones y recomendaciones internacionales de Escucha, Guardia y Vigilancia de seguridad en la frecuencia de 2182.2 HZ de Contacto internacional y Mensajes de Socorro, Seguridad y Urgencia Marítima.

Regla 19. Radiocomunicaciones marítimas a través del AIS mediante la banda de VHF.

Las radiocomunicaciones marítimas entre el CCTM y las embarcaciones, mediante la transmisión de mensajes por medio del AIS, deberán ser las establecidas por la Capitanía de Puerto, la cual determinará:

- I. Los avisos a los marinos o información disponible relativa a la seguridad de la navegación o protección marítima y portuaria, que deben difundirse por este sistema.
- II. La embarcación o embarcaciones a los que destinaran los mensajes.
- III. La frecuencia en la que se deban transmitir los mensajes.
- IV. El periodo y termino de transmisión de los mensajes.
- V. La clasificación o tipo de del mensaje: información; asesoramiento; recomendación o instrucción de la Autoridad Marítima Nacional.

Regla 20. Insuficiencias del Equipo de Radiocomunicación Marítima de las embarcaciones con el CCTM.

Para el caso en que el equipo de radiocomunicación de una embarcación que navegue para aproximarse con la intención de Recalar o Arribar a Puerto, quede totalmente inutilizable, el capitán deberá informarlo al CCTM DBO y a las otras embarcaciones que naveguen en proximidades, por cualquier otro medio de comunicación o mediante el código internacional de señales, de que su embarcación no puede comunicarse en la frecuencia o canal asignados.

Regla 21. Restricciones en la Radiocomunicación Marítima de las embarcaciones con el CCTM.

Todas aquellas transmisiones que cause interferencia perjudicial a las radiocomunicaciones de Socorro, alarma, urgencia o seguridad, en las frecuencias establecidas internacionalmente para propósitos y emergencias quedan totalmente prohibidas

Regla 22. Aviso de Seguridad por Señalamiento Marítimo fuera de servicio.

Todos los responsables o administradores de las unidades fijas mar adentro, deberán reportar al CCTM, aquellas cuyo señalamiento marítimo se encuentre fuera de servicio, para que el CCTM proceda a emitir aviso de seguridad a la comunidad marítima dentro de la zona de cobertura y proceda a reportarlo a la Capitanía de Puerto.

Regla 23. Atención a las solicitudes de información por parte de las terminales, prestadores de servicios portuarios y comunidad marítimo portuaria.

La atención a las solicitudes de información hechas al CCTM, se atenderán acorde a lo siguiente:

- I. Las condiciones meteorológicas reinantes dentro de la zona de cobertura.

- II. Avisos de seguridad por situaciones que pongan en riesgos las operaciones marítimas y la navegación.
- III. Boletines y avisos meteorológicos del departamento de meteorología proporcionados por la Capitanía de Puerto.
- IV. Información del cierre y apertura del Puerto, notificado por la Capitanía de Puerto.

CAPÍTULO IV SERVICIO DE PILOTAJE.

Regla 24. Asistencia al servicio de pilotaje.

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

- I. Condiciones de las variables meteorológicas del momento.
- II. Posición geográfica, distancia y tiempo estimado de arribo a la estación de piloto.
- III. Condición del puerto, por disposición de la Capitanía de Puerto.
- IV. Nivel de Protección en el cual se encuentra operando el puerto.
- V. Condición y densidad del tráfico marítimo en los puertos y en la zona de cobertura.
- VI. Embarcaciones que permanecen en los fondeaderos.
- VII. Maniobras de embarcaciones en proximidades de los puertos.
- VIII. Situación de las embarcaciones destinadas al apoyo de obras de dragado; construcción de obras marítimas e instalaciones portuarias y de las dedicadas a los servicios portuarios.
- IX. Sistemas y equipos que invaden las dársenas de operación, canales de navegación y de otros cuerpos de agua del puerto.

Regla 25. Seguimiento del servicio de pilotaje.

El CCTM dará seguimiento al desarrollo del servicio de pilotaje en su área de cobertura, manteniéndose a la escucha en la banda marina de VHF a través de los canales 12, 13, 16 con el propósito de atender de forma inmediata cualquier solicitud de asistencia o de información cuando así lo solicite expresamente el Piloto de Puerto o, en su caso, el CCTM lo considere conveniente.

Regla 26. Transmisión de avisos o instrucciones de seguridad a solicitud de los Pilotos de Puerto.

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

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

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

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

Regla 27. Reporte de la entrada y salida de las embarcaciones.

Los Pilotos de Puerto, deberán reportar al CCTM la hora de entrada y salida de las embarcaciones que asistan, las maniobras de arrejado, así como sus tiempos de embarque y desembarque de las embarcaciones tipo plataforma o embarcación que asista en puerto o en el área de monoboyas.

Regla 28. Deficiencias técnicas de las embarcaciones a las que se les presta el servicio de pilotaje.

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

Regla 29. Situación geográfica de los puntos de embarque y desembarque del Piloto del Puerto.

I. Posición de embarque / desembarque de pilotos para el Puerto de Dos Bocas Off Shore.

0.5 M.N. al Norte de la Boya de Recalada.

Posición Geográfica Boya de Recalada: LAT. 18° 27' 44" N LONG. 093° 12' 49" W

II. Posición de embarque / desembarque de pilotos para el Puerto de Dos Bocas, altura y cabotaje.

Posición Geográfica: LAT. 18° 29.3' N LONG. 093° 10.6' W

III. Posición de embarque / desembarque de Pilotos para el Puerto de Dos Bocas, monoboyas de la refinería 1, 2, 3.

Posición Geográfica: LAT. 18° 33.0' N LONG. 093° 13.5' W

IV. Posición de embarque / desembarque de Pilotos para el Puerto de Dos Bocas, monoboyas de exportación 1 y 2.

Posición Geográfica: LAT. 18° 39.0' N LONG. 093° 0.9' W

Regla 30. Programas de maniobras.

La oficina de pilotos emitirá al CCTM el programa previo de las maniobras de arribo, zarpes, enmienda, atraque y desatraque de monoboyas, así como cualquier otra maniobra especial de las autorizadas por la Capitanía de Puerto, para llevar a cabo la coordinación de éstas según sea el área de maniobras.

El operador del CCTM, con base a la información del programa de movimientos de las maniobras emitidas por los pilotos de puerto, le informara a las embarcaciones programadas de la hora que tienen que estar en la posición de embarque del piloto de puerto y también debe informar a éste la situación/posición de la embarcación sea el caso; así mismo el operador le dará la información complementaria con respecto remolcadores, amarradores y lanchas de apoyo.

Regla 31. Banda de embarque del Piloto de Puerto.

El operador del CCTM coordinará con el Piloto de Puerto y la embarcación programada, la banda del buque por la cual embarcará el Piloto, también la altura de la escala del Piloto sobre el nivel del mar y estará al pendiente de cualquier requerimiento del Piloto de Puerto hacia la embarcación.

Regla 32. Seguimiento del servicio de pilotaje.

El CCTM dará seguimiento al desarrollo del servicio de pilotaje en su área de cobertura, manteniéndose a la escucha en la banda marina de VHF a través de los canales 13 y 16, con el propósito de atender de forma inmediata cualquier solicitud de asistencia o de información cuando así lo solicite expresamente el Piloto de Puerto o el CCTM lo considere conveniente.

Regla 33. Transmisión de avisos o instrucciones de seguridad a solicitud de los Pilotos de Puerto.

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

comunicaciones con el buque al que le prestará el servicio; el Piloto solicitará al CCTM el apoyo para retransmitir las comunicaciones relativas a su embarque.

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

Regla 34. Reporte de la entrada y salida de las embarcaciones en las monoboas.

El Piloto de Puerto que realiza la maniobra, deberá reportar al CCTM la hora de amarre y desamarre de los remolcadores y lanchas de apoyo que asistan en la maniobra, así como la hora de amarre y desamarre del buque tanque en la maniobra de la monoboas.

Regla 35. Limitaciones operativas de las embarcaciones a las que se les presta el servicio de pilotaje.

El CCTM registrará los reportes que generen los Pilotos de Puerto, respecto a las limitantes operativas detectadas en la embarcación que está asistiendo o de las proporcionadas por el capitán que pongan en riesgo la seguridad de la maniobra.

CAPÍTULO V

SERVICIO DE REMOLQUE.

Regla 36. Detección de los remolcadores con el sistema AIS.

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

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

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

Regla 37. Asistencia al servicio de remolque.

El CCTM dará seguimiento a las maniobras de atraque, desatraque y navegación de las embarcaciones dedicadas al servicio de remolque.

El capitán o patrón de toda embarcación que realice el servicio de remolque, deberá informar al operador del CCTM a través de radio comunicación marítima por la banda VHF canal 13, 16, u otro canal previamente establecido, la información siguiente:

- I. Nombre del remolcador.
- II. El estado operacional de su embarcación.
- III. Hora de zarpe del muelle, instalación portuaria, instalación costa afuera, área de fondeo, etc.
- IV. Nombre de la embarcación o artefacto naval al que se proveerá el servicio.
- V. Nombre del Piloto del Puerto al que asistirá.
- VI. Hora de inicio del servicio.
- VII. Hora de término de las operaciones.
- VIII. Hora de atraque o arribo a la posición de destino [muelle, instalación portuaria, instalación costa afuera, área de fondeo, etc.].

- IX. La información deberá proporcionarse al operador del CCTM, previo a la maniobra y una vez concluido el servicio o cuando las comunicaciones de la interfaz capitán o patrón de la embarcación remolcador – Piloto de Puerto, hayan cesado.

CAPÍTULO VI

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

Regla 38. Notificación de derrames de hidrocarburos o sustancias nocivas potencialmente peligrosas en la zona de cobertura del CCTM.

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

Regla 39. Participación del CCTM durante el control del suceso y/o siniestro marítimo por derrame de hidrocarburos o sustancias nocivas potencialmente peligrosas en el mar.

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

Regla 40. Asistencia, notificación y seguimiento de sucesos o siniestros marítimos.

Todo suceso o siniestro marítimo dentro de la zona de cobertura del CCTM, deberá ser reportado inmediatamente al mismo, quien le dará seguimiento hasta su conclusión, haciéndolo del conocimiento de la Capitanía de Puerto, para el seguimiento de las actividades de dispersión o contención y recuperación por el derrame de hidrocarburos o sustancias nocivas potencialmente peligrosas en la mar.

Regla 41. Notificación de derrames de hidrocarburos o sustancias nocivas potencialmente peligrosas en la zona de cobertura del CCTM.

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

Regla 42. Obligación del operador del CCTM.

Una vez que el operador del CCTM, tenga la información del derrame de hidrocarburo o sustancia nociva potencialmente peligrosa para el medio ambiente tiene que notificar al Capitán de Puerto, al OPIP de la terminal de Usos Múltiples de ASIPONA Dos Bocas, al Mando Naval y al coordinador del CCTM.

CAPÍTULO VII

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

Regla 43. Reporte de actividades de pesca en las áreas de seguridad y áreas a evitar.

El CCTM, al recibir un reporte de actividades de pesca dentro de las zonas de seguridad, zonas a evitar, canales de navegación principales y del sistema de organización del tráfico marítimo, deberá informar a la Capitanía de Puerto, OPIP, a la terminal de usos múltiples de ASIPONA y el Mando Naval para que procedan según sea el caso.

Regla 44. Restricción de ingreso.

No podrán rebasar el límite establecido para las áreas de seguridad de los artefactos navales, área a evitar, monoboyas y las embarcaciones siguientes:

- I. Que no tengan actividades relacionadas con los artefactos navales.
- II. Dedicada a actividades pesqueras.
- III. Dedicadas a actividades deportivas/turísticas.

CAPÍTULO VIII

SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES DEL CCTM.

Regla 45. Protección del CCTM, dentro del Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP).

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

Regla 46. La seguridad del CCTM.

La seguridad y vigilancia estará a cargo de las áreas competentes de la ASIPONA Dos Bocas

Regla 47. Acceso a las instalaciones del CCTM.

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

Regla 48. Acceso de la Autoridades Civiles, Federales y Militares al CCTM.

El Capitán de Puerto, tendrá libre acceso a las instalaciones del CCTM en cualquier momento y bajo cualquier circunstancia para el desarrollo de sus atribuciones de conformidad con los artículos 566 fracción II y 576 del RLNCM., relativas a:

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

El acceso para otras autoridades o dependencias, que por razones de sus facultades y atribuciones deban ingresar temporalmente al CCTM, se apegará a las disposiciones y coordinación que para tal efecto establezca la Capitanía de Puerto.

Regla 49. Personal al que le brindara información el operador del CCTM.

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

Regla 50. Claves de usuarios y contraseñas.

Quedan bajo estricto control el conocimiento y resguardo del jefe de CCTM las claves de usuario y contraseñas de acceso a los sistemas de información del CCTM, mismas que serán del conocimiento del Capitán de Puerto de conformidad con el artículo 582 del RLNCM, quien instruirá a otros operadores para utilizarlas en casos de emergencia, bajo su absoluta responsabilidad.

CAPÍTULO IX

PLANEACIÓN DE EMBARCACIONES CON CARGAS PELIGROSAS

Regla 51. Sobre los buques que transportan carga peligrosa.

El operador del CCTM identificara las embarcaciones con carga peligrosa que ingresen a su zona de cobertura, está obligado a solicitar la información que la Capitanía de puerto requiere, tiene que confirmar con la embarcación que tipo de carga peligrosa (IMDG) transporta, clase IMO debiendo notar los números de clase de toda la mercancía peligrosa.

Regla 52. La información proporcionada por el buque.

El operador del CCTM cotejará la información recibida con respecto a la carga peligrosa a bordo con la información que existe en el sistema PIS o cualquier otro medio de comunicación para confirmar el conocimiento de la carga.

Regla 53. En caso de diferencia de información.

En caso de existir diferencia en información se tendrá que comunicar al área de operaciones de ASIPONA Dos Bocas para informar de la situación y se proceda de acuerdo a las instrucciones que el personal operativo tenga.

Regla 54. Previo a la entrada al puerto.

Antes de efectuar su entrada al puerto, el CCTM verificara con el capitán de la embarcación que transporte cargas peligrosas, que las condiciones de la maquina propulsora, sus equipos de navegación y la carga son apropiadas, informando a la Capitanía de Puerto cualquier anomalía o deficiencia.

Durante la maniobra el capitán de la embarcación deberá asegurar que exista una comunicación adecuada con el CCTM, ya sea fondeado o atracado, mantener una guardia en cubierta y en máquinas para asegurar en todo momento la disponibilidad suficiente de tripulación para atender una emergencia.

El CCTM informara a la Capitanía de Puerto cualquier reporte de incumplimiento con los requisitos de señalización visual tanto de día como de noche (bandera de letra "B" y luz roja, respectivamente).

APARTADO VIII

INDICADORES.

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

No.	Nombre del indicador	Método de cálculo	Unidad de medida	Frecuencia de medición
1	Maniobras de embarcaciones	[Maniobras atendidas / maniobras totales] X 100	Porcentaje	Trimestral
2	Avisos de Seguridad.	[Avisos de seguridad emitidos / avisos de seguridad totales] X 100	Porcentaje	Trimestral
3	Asistencia a agencias para situación de fondeo.	[Asistencias de fondeo atendidas / asistencias de fondeo solicitadas] X 100	Porcentaje	Mensual
4	Monitoreo a [B/T] operando en Monoboyas	[Horas de monitoreo realizado / horas de monitoreo programado] X 100	Porcentaje	Mensual
5	Mantenimiento de equipos y sistemas	[Mantenimientos realizados / mantenimientos programados] X 100	Porcentaje	De acuerdo a la programación
6	Operatividad del Radar	{Horas en servicio / horas operativas totales} X 100	Porcentaje	Trimestral
7	Operatividad del Radios	[Horas en servicio / horas operativas totales] X 100	Porcentaje	Trimestral
8	Operatividad del AIS	[Horas en servicio / horas operativas totales] X 100	Porcentaje	Trimestral
9	Operatividad del CCTV	[Horas en servicio / horas operativas totales] X 100	Porcentaje	Trimestral
10	Operatividad del UPS	[Horas en servicio / horas operativas totales] X 100	Porcentaje	Trimestral
11	Monitoreo.	[Horas de monitoreo realizado / horas de monitoreo programado] X 100	Porcentaje	Trimestral

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

APARTADO IX

EMISOR

Las presentes Reglas de Operación son elaboradas y emitidas por el Centro de Control de Tráfico Marítimo de la ASIPONA Dos Bocas, serán publicadas en el Diario Oficial de la Federación como anexo de las Reglas de Operación del Puerto

APARTADO X

AUDITORIA Y CONTROL

Mecanismos de control.

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

Supervisión y Mantenimiento.

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

Infracción a las Reglas de Operación del CCTM.

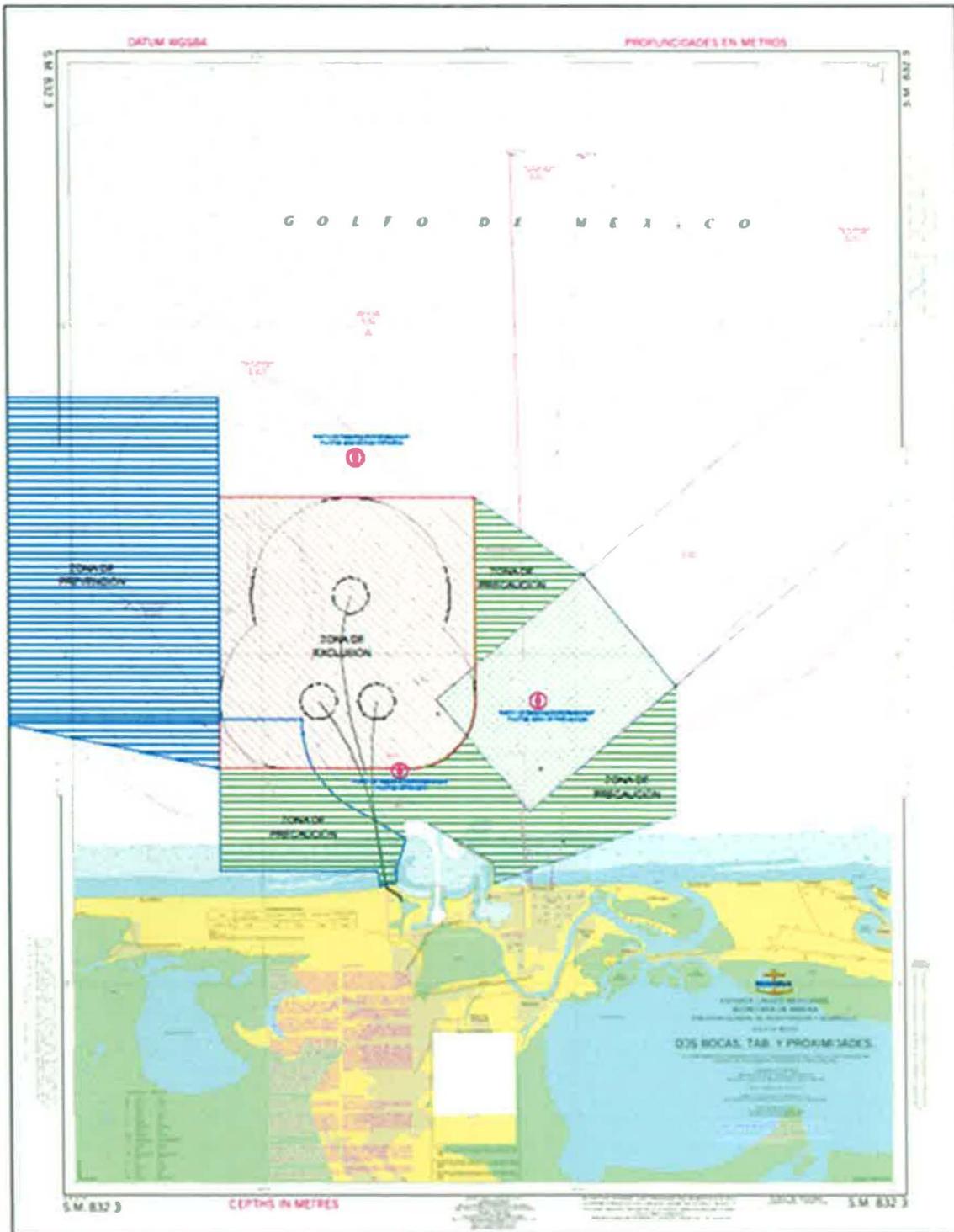
El CCTM tendrá la obligación de informar a la UNICAPAM, a través de la Capitanía de Puerto, sobre cualquier infracción a sus Reglas de Operación del CCTM Dos Bocas, quien tomará las medidas que procedan.

AUTORIZADO POR LA UNICAPAM

APARTADO XI

ANEXOS.

ANEXO I.- ZONA DE COBERTURA DEL CCTM



ANEXO II.- CANALES DE COMUNICACIÓN

LISTADO DE CANALES VHF BANDA MARINA LISTADO DE CANALES VHF BANDA MARINA
CCTM DOS BOCAS, TABASCO.

CANAL	TIPO DE LLAMADA
6	Pilotaje.
9	Logística Monoboyas
10	Control Marino PEMEX.
11	ASIPONA Operaciones.
12	Pilotaje.
13	CCTM DOS BOCAS, TABASCO.
14	PEMEX Logística.
16	Enlace/Emergencia.
17	ASIPONA Operaciones.
20	Libre
21	Libre
22	Capitanía de Puerto [Información Meteorológica].
23	Libre
24	Libre
25	Libre
26	Libre
27	Libre
27	Libre
28	Libre
30	Libre
69	Libre
70	Libre
71	GMDSS Obligatorio.
72	Libre
74	Libre

Paraíso, Tabasco, a 10 de diciembre de 2024.

Atentamente

Almirante Ret. Gregorio Martínez Núñez
Director General