



MARINA

SECRETARÍA DE MARINA

Secretaría de Marina.
Subsecretaría de Marina.
Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos.
Dirección General Adjunta de Capitanías de Puerto.
Of. Núm. DIGACAP 6516 /2024.

Asunto: Se remite la versión autorizada de las Reglas de Operación del Centro de Control de Tráfico Marítimo del puerto de Topolobampo, Sinaloa.

Ciudad de México, a 05 de agosto de 2024.

Al C. Director General de Puertos
Presente.

Ant's: Oficio DIGACAP núm. – 6361/2024 del 30 de julio de 2024.

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

C/un (01) documento anexo.



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

Atentamente

Contralmirante

Director General Adjunto de Capitanías de Puerto
Roberto Andrés Villalobos Antonio
(B-2981731)



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

Copias:

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

MPSA/JMC/ORF

Continúa copias al reverso ...

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

NP-PUO



2024
Felipe Carrillo
PUERTO
RENOBANDO EL PALESTRIANISMO
REVOLUCIONANDO Y DEFENDIENDO
AL PAIS



REGLAS DE OPERACIÓN DEL CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO DEL PUERTO TOPOLOBAMPO.

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 marzo 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.

A raíz de la entrega del CCTM el día 01 de junio del 2024, la Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo (ASIPONA TOPOLOBAMPO) tomó la consideración de la elaboración de las reglas de operación del centro de control de tráfico marítimo (ROCCTM), 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.

El CCTM Topolobampo se encuentra ubicado en una torre a 30 metros de altura, dentro del Recinto Portuario en una posición estratégica en la siguiente posición geográfica:

Latitud: 25° 35' 12.02871" N

Longitud: 109° 03' 41.96542" O

El CCTM Topolobampo es la primera comunicación entre la embarcación y el puerto, de los cuales se monitorean al recibir gran diversidad de embarcaciones a su arribo, según su giro siendo las siguientes:

- I. Granel mineral;
- II. Carga general;
- III. Fluidos petroleros, y
- IV. Granel agrícola.

El puerto de Topolobampo ha recibido embarcaciones con eslora de 225 metros.

El CCTM Topolobampo 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 Topolobampo, recibir y difundir la información disponible, con respecto al estado actual que guarden las operaciones marítimas y portuarias, así como de las ayudas a la navegación, el



señalamiento marítimo y las condiciones meteorológicas en los puertos y zona de cobertura.

II. Monitoreo. - Con base a la gestión de información, el operador del CCTM Topolobampo 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 Topolobampo, submódulo arribos y zarpes, permitan el procesamiento, para realizar estudios y análisis diversos en beneficio del CCTM Topolobampo 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 Topolobampo, se encuentre en fase de incertidumbre, alerta o peligro, por lo que requieran el apoyo constante del CCTM Topolobampo, 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 Topolobampo, se lleven a cabo para la localización de embarcaciones o personas peligro, así como su rescate, prestación de auxilios médicos iniciales o de otro tipo y dirigir su traslado y transporte hasta un lugar seguro.

APARTADO II OBJETIVO.

Establecer los mecanismos de coordinación e interacción entre el CCTM y las embarcaciones que se encuentren dentro de la zona de cobertura de dicho centro, 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 Topolobampo;
- XIX. Carta náutica S.M. 333.1 Topolobampo Tab. y proximidades, 5ta. ED. Febrero 2013, 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 mariner 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 Topolobampo: Empresa pública prioritaria, que se encarga de la planeación, programación, desarrollo, uso, aprovechamiento y explotación del puerto en concesión, además de que es la entidad encargada del CCTM;
- III. AIS: Por sus siglas en inglés, Sistema de Identificación Automática;
- IV. Arqueo bruto: La expresión del tamaño total de la embarcación o artefacto naval, de acuerdo al valor obtenido después de aplicar la fórmula correspondiente a su eslora;
- V. Autoridad Marítima Nacional: La Secretaría de Marina por sí, o a través de las Capitanías de Puerto;
- VI. Boya de recalada: Objeto flotante, sujeto a un cuerpo que se afirma al fondo del mar que marca el eje medio de un canal de navegación a la entrada a los puertos;
- VII. Capitanía de Puerto: La unidad administrativa dependiente de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM), a la que corresponde





- ejercer la Autoridad Marítima en su jurisdicción, conforme a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos;
- VIII.** Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM): Conjunto de equipos y sistemas adaptados a las características del puerto y cuyo esquema operativo establece medidas preventivas, destinadas a evitar cualquier tipo de riesgo a toda embarcación que transite dentro de su zona de cobertura;
 - IX.** Certificado de Competencia Especial como Operador de Tráfico Marítimo: Es el documento por el que se acredita el nivel de profesionalización alcanzado por el personal de la Marina Mercante para prestar sus servicios en un Centro de Control de Tráfico Marítimo, conforme a la capacitación y alcance de competencia, exigida por el Convenio STCW;
 - X.** Convenio STCW: Por sus siglas en inglés, Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar;
 - XI.** DIGACAP: Dirección General Adjunta de Capitanías de Puerto;
 - XII.** Embarcaciones mayores: Aquéllas que tienen un tonelaje igual o superior a quinientas Unidades de Arqueo Bruto;
 - XIII.** Embarcaciones menores: Aquéllas que tienen un tonelaje inferior a las quinientas Unidades de Arqueo Bruto;
 - XIV.** Eslora total. La distancia medida paralelamente entre dos planos perpendiculares a la línea de crujía, uno de ellos que pase por la parte más saliente a popa y el otro por la parte más saliente a proa de la embarcación o artefacto naval;
 - XV.** IALA. Por sus siglas en inglés, Asociación Internacional de Autoridades de Faros y Ayudas a la Navegación, es una Asociación Internacional sin fines de lucro que tiene por propósito armonizar internacionalmente las ayudas a la navegación;
 - XVI.** Ley: La Ley de Navegación y Comercio Marítimos;
 - XVII.** Nudos: Unidad de velocidad equivalente a una milla náutica por hora, 1.852km/h;
 - XVIII.** OMI: Organización Marítima Internacional, es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques;
 - XIX.** Operación de búsqueda: Normalmente coordinada por un centro coordinador de salvamento o un subcentro de salvamento en la que se utilizan el personal y los medios disponibles para localizar a personas en peligro;
 - XX.** Operador del CCTM: Persona con título de Piloto, Capitán o Capitán de Altura de la Marina Mercante Nacional Mexicana, que desempeña la función de operar los equipos del CCTM;
 - XXI.** OPIP: Oficial de Protección de la Instalación Portuaria;
 - XXII.** Pasajero: Persona que viaja en una embarcación de pasaje y no forma parte de la tripulación;
 - XXIII.** Pilotaje o practicaaje: Es la actividad que realiza una persona física de nacionalidad mexicana por nacimiento, llamado práctico o piloto de puerto, consistente en realizar maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque con las embarcaciones, a fin de preservar la vida humana en el mar, el medio



ambiente marino, la seguridad de las embarcaciones y de las instalaciones portuarias en las zonas de pilotaje;

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

APARTADO V

ÁMBITO DE APLICACIÓN.

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

Para la aplicación de las presentes reglas, la zona de cobertura del CCTM queda conformada por:

Las vías navegables que se encuentren dentro de un rango de 20 millas náuticas medidas desde la boya de recalada, lo cual incluye el recinto portuario, la zona de fondeo y el canal de navegación. La zona de cobertura se podrá observar **en el ANEXO I** del presente documento.

APARTADO VI

VIGENCIA, REVISIÓN Y MODIFICACIÓN DE LAS REGLAS.

En el caso del desarrollo de nuevas tecnologías, incremento de operaciones marítimas en la zona de cobertura del CCTM, modificaciones en la infraestructura portuaria y cambios en las regulaciones nacionales e internacionales que afecten la eficiente operación del



CCTM, la UNICAPAM, podrá dictar las normas técnicas necesarias, a fin de que éste se adapte a tales cambios o modificaciones.

Las reglas de operación podrán contener dos tipos de modificaciones:

- I. Transitorias. Cuando por razones de seguridad marítima; de protección marítima y portuaria; de conservación del medio ambiente; operativos particulares; trabajos de dragado de mantenimiento para la conservación y de construcción para ampliación o por disposiciones de la UNICAPAM, haya que modificar temporalmente determinadas reglas de operación, y
- 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 1 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.

- I. Perfil profesional:
 - A. El personal que opere en el CCTM, mantendrá los estándares de eficiencia, calidad y mejora continua de los servicios de un CCTM, periódicamente se evaluará su competencia técnica y operativa y en base a los resultados, la Autoridad Marítima Nacional determinará su permanencia o no en el desempeño de su función emitiendo los dictámenes pertinentes;
 - B. Para efectos operativos internos, el jefe del CCTM, en coordinación con la capitanía de puerto y la ASIPONA, elaborarán el manual de procedimientos el cual será revisado y autorizado por la UNICAPAM, y
 - C. Será obligación de la ASIPONA, proporcionar la capacitación profesional para el cargo del personal del CCTM, además la reposición del personal por bajas de cualquier naturaleza, debiendo informar dichas circunstancias a la capitanía de puerto para su conocimiento.

Regla 2. Revocación del certificado.

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

SM 333.1. Bahía de Topolobampo, Sin. Y proximidades 4ta. Ed. Febrero 2013/Reimpresión revisada hasta Enero 2023.

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 6 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 (6 nudos) dentro del canal de navegación de acceso al puerto.

Los agentes navieros o armadores deberán cumplir con la entrega de la información que requiera la capitanía, la aduana y las autoridades o dependencias correspondientes; ésta será también condicionante para la programación de arribos, aquella información que pueda ser transmitida por medio del PIS se realizará en línea adjuntando los documentos que cada autoridad o dependencia tiene estipulado, de conformidad a la normativa vigente.

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

Toda embarcación que transiten en la zona de cobertura del CCTM, independientemente de su tamaño, deberán contar con un AIS para su identificación en todo momento.

La capitanía de puerto, podrá solicitar el apoyo a las embarcaciones que operen en la zona de cobertura del CCTM, con la finalidad de identificar a aquellas que no observen las disposiciones de las presentes reglas, leyes y reglamentos aplicables en la materia. Así mismo las embarcaciones que sean identificadas y tengan apagados sus equipos, se informaran a la capitanía de puerto de Topolobampo.

Regla 4. Clasificación, control de información generada y grabación de voz y video.

El jefe del CCTM bajo la supervisión y autorización expresa del capitán de puerto, clasificará y controlará la información que se genere.

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



CAPÍTULO II

SERVICIO DE TRÁFICO MARÍTIMO.

Regla 5. De la prestación de servicios.

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

El cumplimiento del objetivo del CCTM se conseguirá mediante:

- I. La provisión oportuna de la debida información sobre los factores que puedan afectar a los desplazamientos de la embarcación 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 las embarcaciones. Esto puede incluir:
 - A. la planificación anticipada de los desplazamientos de las embarcaciones;
 - B. la organización de las embarcaciones que están navegando;
 - C. la organización del espacio asignado;
 - D. el establecimiento de un sistema de permisos de circulación;
 - E. el establecimiento de un sistema de planes de viaje o de travesía;
 - F. el asesoramiento sobre las derrotas, y
 - G. la garantía del cumplimiento y la ejecución de las disposiciones reglamentarias respecto de las cuales tienen atribuciones.
- III. La respuesta a situaciones de riesgo cambiantes, entre las que cabe incluir:
 - A. la incertidumbre de una embarcación sobre su derrota o posición;
 - B. el desvío de una embarcación de su derrota;
 - C. la necesidad de orientaciones de una embarcación para llegar a su posición de fondeo;
 - D. las averías o deficiencias de una embarcación, como fallos en el equipo de navegación o de maniobras;



- E. las condiciones meteorológicas desfavorables (por ejemplo, poca visibilidad, vientos fuertes);
- F. el peligro de encalladura o de abordaje de una embarcación, y
- G. la respuesta a una situación de emergencia o apoyo a los servicios de emergencia.

Regla 6. Instrucciones al capitán de la embarcación a través del CCTM.

El CCTM, podrá dar instrucciones a las embarcaciones, sólo y únicamente bajo las siguientes circunstancias:

- I. Cuando así lo 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 y así evitar tal situación y así efficientar las maniobras;
- III. Cuando lo solicite expresamente el capitán de la embarcación o el piloto de puerto en maniobra, y
- 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 7. 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 las 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, y
- III. Recalada y fondeo.

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 8. Responsabilidad del capitán de la embarcación.

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

CAPÍTULO III COMUNICACIONES.

Regla 9. Las radiocomunicaciones del CCTM.

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



Regla 10. Información del aviso de arribo incluyendo cargas peligrosas.

El aviso de arribo deberá indicar el itinerario que la embarcación ha seguido, con mención de los últimos diez puertos, la solicitud para el uso de instalaciones portuarias y, en su caso, los servicios portuarios que requiera, el informe de las operaciones que pretenda efectuar, el detalle del contenido del manifiesto de carga o conocimiento de embarque (Bill of Lading) y la lista de cargas peligrosas que transporte y que tuviere programado cargar o descargar, con indicación del puerto de origen y destino de las mismas y en su caso, el plan de estiba y la fecha programada de salida, así como los campos que indique la plataforma electrónica.

Regla 11. Atención a las solicitudes de información por parte de las terminales, prestadoras de servicios portuarios y comunidad marítimo portuaria.

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

- I. Autorización previa a la capitanía de puerto de Topolobampo;
- II. Las condiciones meteorológicas reinantes en los diferentes sectores o zona de cobertura;
- III. Avisos de seguridad por situaciones que pongan en riesgo las operaciones marítimas y la navegación;
- IV. Boletines y avisos meteorológicos del departamento de meteorología proporcionados por la capitanía de puerto, e
- V. Información de los cierres y aperturas de los puertos, notificado por la Capitanía de Puerto.

Regla 12. Comunicación en la zona de cobertura del CCTM.

Toda comunicación que se desarrolle en la zona de cobertura del CCTM debe efectuarse a través de radio marítimo VHF, en los canales 14 y 16 con el nombre de llamado "tráfico marítimo Topolobampo".

Una vez las embarcaciones entren dentro de la zona de cobertura, la comunicación con los pilotos de puerto deberá efectuarse en el canal 16 llamado "Pilotos Topolobampo".

En caso de que la comunicación quiera hacerse a la Capitanía de Puerto deberá efectuarse mediante el canal 16 y 12 con el nombre de llamado "capitanía de puerto Topolobampo".

Regla 13. Situaciones en las que las embarcaciones deben reportarse al CCTM.

Todos los buques deberán contactar al CCTM vía VHF canal 14, 16, en el punto de la boya de recalada, notificando su posición e información que le sea requerida.

- I. Todas aquellas embarcaciones (a las que les apliquen las presentes reglas) que se encuentren a menos de 2 millas náuticas de entrar a la zona de cobertura del CCTM;
- II. Todas aquellas embarcaciones (a las que les apliquen las presentes reglas) que arriben, zarpen, realicen enmiendas al interior del puerto de Topolobampo o cambio de terminales, y
- III. Todas aquellas embarcaciones (a las que les apliquen las presentes reglas) deberán reportar al CCTM cuando el Piloto de Puerto embarque o desembarque:



- A. Todas aquellas embarcaciones (a las que les apliquen las presentes reglas) que se aproximen a la boya de recalada;
 - B. Nombre de la embarcación, Distintivo de llamada;
 - C. Posición;
 - D. Calado Máximo al arribo, y
 - E. Cualquier otra información que solicite la Autoridad Marítima o capitanía de puerto.
- IV. Tan pronto que el buque haya fondeado reportara al CCTM vía VHF canal 14 la siguiente información:
- A. Nombre de la embarcación, Distintivo de llamada;
 - B. Posición de Fondeo;
 - C. Hora de fondeo, y
 - D. Advanced Notice Arrival.
- V. Todas aquellas embarcaciones (a las que les apliquen las presentes reglas) deberán contactar al CCTM cuando se encuentre a 20 Millas Náuticas de la boya de Recalada, por radio VHF canal 14 reportando:
- A. Nombre de la embarcación, distintivo de llamada;
 - B. ETA a Estación de Pilotos;
 - C. Calado Máximo de arribo;
 - D. Carga Peligrosa Abordo;
 - E. Deficiencias en los equipos, y
 - F. Cualquier otra información que se requiera por la autoridad Marítima o Capitanía de Puerto.
- VI. Todo buque que salga de la zona de cobertura se reportará con el CCTM vía VHF canal 14 reportando:
- A. Nombre de la embarcación, distintivo de llamada;
 - B. Posición;
 - C. Calado máximo al zarpe, y
 - D. Cualquier información que se requiera por la Autoridad Marítima o capitanía de puerto.

Regla 14. Aviso de Zarpe de Embarcación o Enmienda de Muelle.

Antes del zarpe de la embarcación o enmienda de muelle la Línea o Agencia Naviera enviará aviso a CCTM vía radio VHF canal 14, los siguientes datos:

- I. Nombre de la embarcación;
- II. Distintivo de Llamada;
- III. Fecha y hora de salida;
- IV. Nombre de Agente local;



- V. Tramo de salida / enmienda;
- VI. Servicio de Piloto (Fecha y Hora), y
- VII. Asistencia de remolcador.

Nota: Cualquier cambio de último momento a la hora de salida reportada en "aviso de salida o enmienda" deberá ser notificado vía VHF canal 14 al CCTM.

Regla 15. Terminal Marítima Privadas o Muelles privados que no sean públicos.

Todas las embarcaciones que efectúen operaciones en las terminales privadas o muelles privados que no sean públicos estarán regulados por los avisos de entrada y salida de embarcaciones establecidos en estas ROCCTM, comprendiendo:

- I. Aviso 24 horas antes de arribo;
- II. Aviso 20 Millas Náuticas de la Boya de Recalada;
- III. Aviso de Embarcación Fondeado;
- IV. Aviso de Zarpe de embarcación o enmienda de muelle, y
- V. Aviso de Salida la Zona de cobertura del CCTM.

Regla 16. Buques de Pesca.

Todas las embarcaciones de pesca estarán reguladas por los avisos de entrada y salida de embarcaciones establecidos en las ROCCTM, comprendiendo:

- I. Aviso al entrar a la zona de cobertura por CCTM del puerto de Topolobampo;
- II. Aviso 24 horas antes de arribo;
- III. Aviso 20 Millas Náuticas de la Boya de Recalada;
- IV. Aviso de Embarcación Fondeado;
- V. Aviso de Salida de la Zona de cobertura del CCTM, y
- VI. Aviso de zarpe de la embarcación o enmienda de muelle.

Regla 17. Maniobras extraordinarias.

Toda maniobra extraordinaria que se realice dentro de la zona de cobertura del CCTM, se notificará al CCTM vía radio VHF canal 14, para su conocimiento y coordinación.

Regla 18. VHF canal 14, 16.

Toda embarcación que arribe al puerto de Topolobampo y durante su permanencia en éste, hasta su zarpe deberá mantener permanentemente un radio de comunicación VHF a la escucha en canal 14, 16, a menos que el CCTM le asigne un canal apropiado.

Regla 19. Idioma Inglés.

Cada reporte requerido debe ser hecho en el idioma inglés. A excepción de las tripulaciones donde el idioma oficial sea el castellano, los reportes pueden ser hechos en el mismo idioma.

Regla 20. Las radiocomunicaciones del CCTM.

En el caso de las comunicaciones del CCTM con 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 recalzar o arribar en el puerto, se realizarán utilizando las frecuencias asignadas y conforme a los procedimientos establecidos por la (ITU). De acuerdo al siguiente proceso:

- I. Las comunicaciones entre Embarcación–CCTM– Embarcación, estarán limitadas exclusivamente al intercambio de información fundamental para la prestación del STM y ésta deberá estar sujetas a las disposiciones contenidas en el Manual para el Uso del Servicio Móvil Marítimo que emite la (ITU).
- II. En las comunicaciones Embarcación – CCTM – Embarcación que tengan como propósito la comunicación marítima comercial; la solicitud de asistencia médica o cualquier otra comunicación inherente al (SMSSM), el CCTM solo podrá participar cuando así lo solicite la capitanía de puerto.

Las radiocomunicaciones entre el CCTM y las embarcaciones, así como con los pilotos de puerto, se realizará empleando las “Frasas Normalizadas de la (OMI) para Comunicaciones Marítimas”.

Regla 21. Radiocomunicaciones marítimas a través de la banda marina internacional VHF.

Para la prestación del STM y una vez coordinada la asistencia del CCTM con el capitán de la embarcación, podrá asignar temporalmente las frecuencias de trabajo, mediante la observancia de la tabla de distribución y asignación de frecuencias (**ANEXO II**. Tabla de frecuencias)

Regla 22. 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 sujetara a las previsiones, disposiciones y recomendaciones internacionales de Escucha, Guardia y Vigilancia de Seguridad de Contacto Internacional y Mensajes de Socorro, Seguridad y Urgencia Marítima.

Regla 23. 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 recalzar o arribar a puerto, quede totalmente inutilizable, el capitán informará al CCTM y a las otras embarcaciones que se encuentran en sus 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 24. Restricciones en la radiocomunicación marítima de las embarcaciones con el CCTM.

Todas aquellas transmisiones que causen interferencia perjudicial a las radiocomunicaciones de socorro, alarma, urgencia o seguridad, en las frecuencias establecidas internacionalmente para propósitos de socorro y emergencia, quedarán totalmente prohibidas.

Regla 25. Instrucciones al capitán de la embarcación a través del CCTM.

El CCTM, podrá dar instrucciones a las embarcaciones; sólo y únicamente bajo las siguientes circunstancias:



- I. Cuando así lo 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, y
- 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 26. 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 las 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, y
- 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.

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 recalcar o arribar en el puerto, se realizarán las comunicaciones utilizando las frecuencias asignadas y conforme a los procedimientos establecidos por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y el capítulo IV del Convenio Internacional SOLAS.

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

El CCTM emitirá avisos de seguridad vía VHF CH 14 durante los intervalos de 10 minutos.

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

Una vez que el piloto se encuentra a bordo de la embarcación programada para la maniobra segura de la misma ya sea de atraque, desatraque, enmienda o fondeo, el CCTM emitirá el aviso de seguridad vía VHF CH 14 correspondiente a la suspensión de entradas y salidas del puerto, lo anterior se llevará a cabo antes de iniciar la maniobra que corresponda.

Regla 27. 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.



CAPÍTULO IV

SERVICIO DE PILOTAJE.

Regla 28. Asistencia al servicio de pilotaje.

El CCTM, cuando lo considere conveniente o cuando así lo solicite expresamente el piloto de puerto o el capitán de la embarcación, proporcionará la siguiente información en coordinación con la capitanía de puerto:

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

Regla 29. Seguimiento del servicio de pilotaje.

El CCTM dará seguimiento al desarrollo del servicio de pilotaje en su zona de cobertura, manteniéndose a la escucha en la banda marina de VHF a través de los canales 14, 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 30. 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 31. Reporte de la entrada y salida de las embarcaciones.

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

Regla 32. Reporte de la entrada y salida de las embarcaciones en canal secundario.

El capitán de la embarcación deberá reportar al CCTM la hora de entrada y salida de la embarcación que navegue en el canal secundario.

Regla 33. 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 34. Aviso de seguridad por señalamiento marítimo fuera de servicio.

Pilotos de puerto deberán reportar al CCTM, aquellas cuyo señalamiento marítimo se encuentre fuera de servicio, para que el CCTM proceda a emitir avisos de seguridad a la comunidad marítima dentro de la zona de cobertura y proceda a reportarlo a la Capitanía de Puerto.

CAPÍTULO V

SERVICIO DE REMOLQUE.

Regla 35. Detección de los remolcadores con el sistema AIS.

El servicio de remolque en el puerto, estará sujeto además de la normatividad aplicable, a las ROCCTM.

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 36. 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 de toda embarcación que realice el servicio de remolque, deberá informar al CCTM a través de radiocomunicación marítima por la banda de VHF canal 14, 16, u otro canal previamente establecido, informando lo siguiente:

- I. Nombre del remolcador;
- II. Hora de zarpe del muelle, instalación portuaria, zona de fondeo, etc.;
- III. Nombre de la embarcación o artefacto naval al que se proveerá el servicio;
- IV. Hora de inicio del servicio;
- V. Hora de término de las operaciones, y



VI. Hora de atraque o arribo a la posición de destino (muelle, instalación portuaria, zona de fondeo, etc.).

Dicha información deberá proporcionarse al CCTM, antes de la maniobra y después de haber concluido el servicio o cuando las comunicaciones de la interfaz capitán de la embarcación remolcador – piloto de puerto, hayan cesado.

CAPÍTULO VI

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

Regla 37. Asistencia, notificación y seguimiento de sucesos o siniestros marítimos.

Todo derrame de hidrocarburos o sustancias nocivas 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 a las actividades de dispersión o contención y recuperación por derrame de hidrocarburos o las sustancias nocivas potencialmente peligrosas en la mar.

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

CAPÍTULO VII

SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES DEL CCTM.

Regla 40. Protección del CCTM, dentro del Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PIIP).

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

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

Regla 41. La seguridad del CCTM.

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



Regla 42. 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 43. Acceso de la Autoridades civiles, federales y militares al CCTM.

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

- I. El STM;
- 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 44. Claves de usuarios y contraseñas.

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

CAPÍTULO VIII

PLANEACIÓN DE EMBARCACIONES CON CARGAS PELIGROSAS

Regla 45. Identificación y seguimiento a embarcaciones con cargas peligrosas.

Las embarcaciones que transporten sustancias consideradas como peligrosas, de acuerdo a la clasificación de la OMI, serán atracados en los lugares que señale la ASIPONA TOPOLOBAMPO, en coordinación con la capitanía de puerto y el CCTM Topolobampo.

APARTADO VIII

INDICADORES.

Indicadores.

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





No.	Nombre del indicador	Método de cálculo	Unidad de medida	Frecuencia de medición
1	Maniobras de embarcaciones	(Maniobras atendidas / maniobras totales) X 100	Porcentaje	Trimestral
2	Avisos de seguridad.	(Avisos de seguridad emitidos / avisos de seguridad totales solicitados) X 100	Porcentaje	Trimestral
3	Monitoreo.	(Horas de monitoreo realizado / horas de monitoreo programado) X 100	Porcentaje	Trimestral
4	Mantenimiento de equipos y sistemas	(Mantenimientos realizados / mantenimientos programados) x 100	porcentaje	De acuerdo al programa del equipo
5	Operatividad del radar	(Horas de servicio / horas operativas total) x 100	Porcentajes	trimestral
6	Operatividad de radios	(Horas de servicio / horas operativas total) x 100	Porcentajes	trimestral
7	Operatividad del AIS	(Horas de servicio / horas operativas total) x 100	Porcentajes	trimestral
8	Operatividad del CCTV	(Horas de servicio / horas operativas total) x 100	Porcentajes	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 Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo, Sinaloa. Cuyo titular es el Ing. Carlos Meraz Zavala y 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, quien tomará las medidas que procedan.

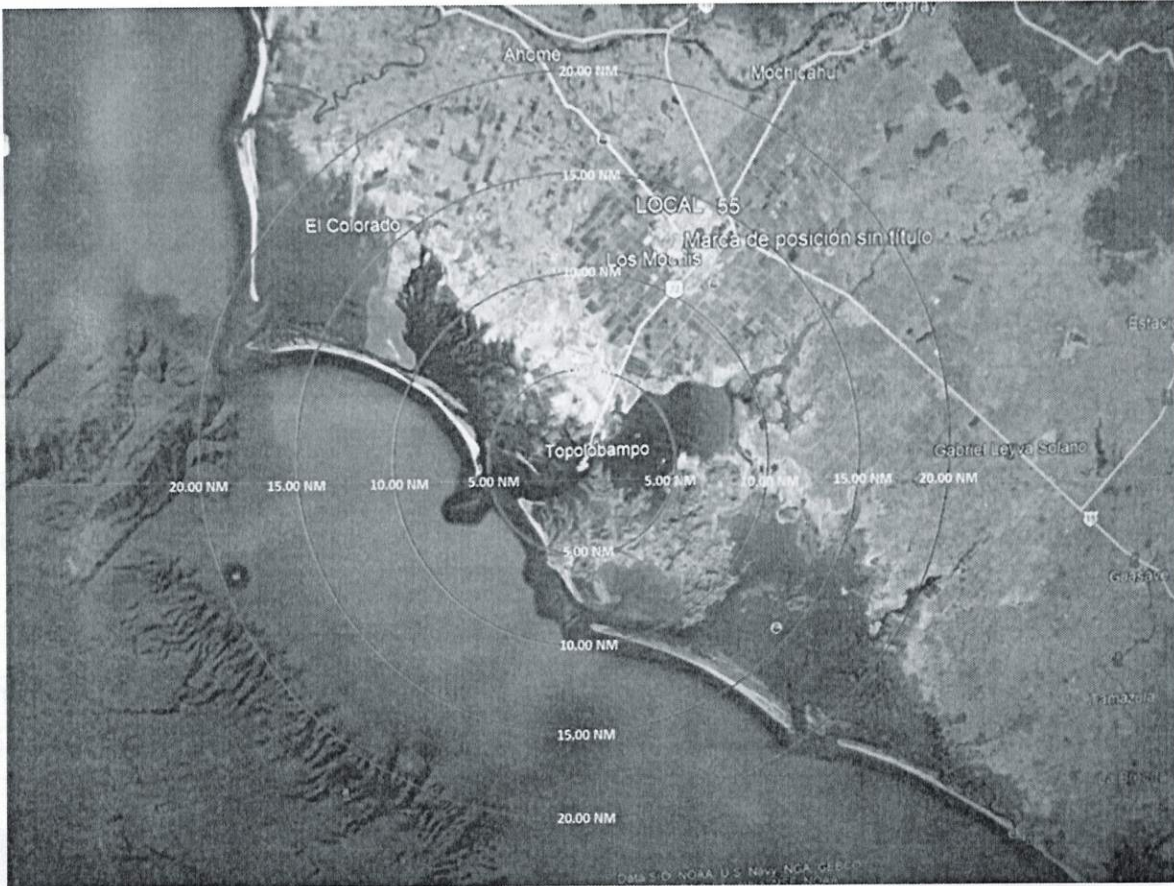
AUTORIZADO POR UNICAPAM



APARTADO XI

ANEXOS.

ANEXO I.- ZONA DE COBERTURA DEL CCTM



AUTORIZADO



ZONA DE FONDEO

COORDENADAS GEOGRAFICAS

P1	LATITUD	25° 33' 25.52400" N	P8	LATITUD	25° 30' 16.41600" N
	LONGITUD	109° 14' 1.03200" O		LONGITUD	109° 11' 16.22400" O
P2	LATITUD	25° 33' 24.48000" N	P9	LATITUD	25° 30' 40.86000" N
	LONGITUD	109° 12' 59.76000" O		LONGITUD	109° 11' 37.21200" O
P3	LATITUD	25° 32' 50.31600" N	P10	LATITUD	25° 30' 00.1" N
	LONGITUD	109° 12' 56.30400" O		LONGITUD	109° 10' 17.8" O
P4	LATITUD	25° 31' 2.60400" N	P11	LATITUD	25° 29' 54.45600" N
	LONGITUD	109° 12' 1.18800" O		LONGITUD	109° 9' 56.26800" O
P5	LATITUD	25° 30' 20.19600" N	P12	LATITUD	25° 28' 59.66400" N
	LONGITUD	109° 12' 58.57200" O		LONGITUD	109° 11' 32.02800" O
P6	LATITUD	25° 29' 59.96400" N	P13	LATITUD	25° 29' 59.7" N
	LONGITUD	109° 12' 39.99600" O		LONGITUD	109° 13' 00.2" O
P7	LATITUD	25° 29' 59.82000" N	P14	LATITUD	25° 31' 21.86400" N
	LONGITUD	109° 11' 38.36400" O		LONGITUD	109° 14' 0.13200" O





ANEXO II.- CANALES DE COMUNICACIÓN

TABLA DE RADIOFRECUENCIAS DE LA BANDA MARINA (VHF) PARA COMUNICACIONES BUQUE ESTACION	
Dependencia	Canal VHF
Pilotos	73-13-10-06
Cerro partido/ señalamiento marítimo	15
Embarcaciones	11-08
Pemex operaciones	09
Baja ferries	10-72-73
Tmc	74
Agencia	10-11-08
Capitanía de puerto Topolobampo	12-17
CCTM	14
General de contacto	16
Yates	77
Pesquero	78-79
ARMADA DE MEXICO	80
ARMADA DE MEXICO	81
ARMADA DE MEXICO	87
ARMADA DE MEXICO	88

