



ANEXO VIII

CRITERIOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO DE REMOLQUE EN EL PUERTO INDUSTRIAL DE ALTAMIRA, TAM.

En el Puerto de Altamira deberán observarse los presentes lineamientos en la prestación del servicio portuario de remolque:

A) Consideraciones para el Servicio Portuario de Remolque.

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

Los criterios técnicos particulares para proporcionar el servicio portuario de remolque en el puerto de Altamira, Tam., deben considerar:

I. La posición geográfica del puerto, en relación con los fenómenos meteorológicos y de mareas.

II. La configuración, características físicas de la infraestructura existente en el puerto, entre las que se incluyen las obras marítimas exteriores y el señalamiento marítimo, los canales de navegación, las dársenas de maniobras, las zonas de fondeo y las áreas de muelles.

III. El tipo de embarcaciones y artefactos navales que hagan uso del puerto.

IV. El número de prestadores del servicio portuario de remolque con los que contará el puerto, de acuerdo con las condiciones técnicas y operativas del mismo, entre ellas, las relativas a las dimensiones y características de los canales de navegación, de la localización y funcionamiento del señalamiento marítimo, de las áreas de atraque y maniobras y de las condiciones comerciales del propio puerto, derivadas del asentamiento y saturación de terminales e instalaciones de uso público o particular, de su capacidad instalada y del movimiento portuario.

V. El número y las características técnicas de los remolcadores con los que se deberá proporcionar el servicio, en condiciones de seguridad, oportunidad, calidad y eficiencia.



VI. El número de remolcadores a utilizar, para situaciones especiales, de acuerdo con la recomendación del Capitán de Puerto y la opinión del piloto de puerto y del capitán del buque, tomando en cuenta las condiciones meteorológicas adversas imperantes.

B) Criterios Técnicos para la Prestación del Servicio de Remolque.

Se establecen para el puerto de Altamira, Tam., los siguientes criterios técnicos particulares que deben observarse en la prestación del servicio portuario de remolque:

I. El servicio portuario de remolque será obligatorio para todas las embarcaciones mayores de 2,021 unidades de arqueo bruto (UAB); Sin embargo, para embarcaciones menores deberá proporcionarse, si el Capitán de Puerto, el piloto de puerto y el capitán del buque coinciden en la necesidad o conveniencia de utilizar uno o más remolcadores tomando en cuenta las posiciones de atraque, las condiciones técnicas del buque y las condiciones meteorológicas prevalecientes en el momento de las maniobras.

II. Será obligatorio el servicio de remolque, para las embarcaciones que transporten petróleo, productos petroquímicos, gaseros y, en general, mercancías peligrosas, independientemente de la unidad de arqueo bruto.

III. Para proporcionar el servicio de remolque en los límites del puerto, se requerirá el contrato respectivo que se celebre con la Administración Portuaria Integral o en su defecto, el permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, en los términos de la Ley de Puertos.

IV. El número de prestadores del servicio portuario de remolque estará dado por razones de seguridad en la navegación y eficiencia operativa, y conforme a lo indicado en el programa maestro.

V. Los remolcadores deberán contar con todos los dispositivos y medios apropiados para acoderarse y efectuar el trabajo de remolque a la tira a los buques autopropulsados o sin propulsión, chalanes, gabarras, buques a remolque y cualquier artefacto naval de los considerados como tales por la Ley de Navegación, desde o hasta el lugar que indique el Capitán de Puerto, para que dichas maniobras se realicen en condiciones de seguridad y eficiencia, debiendo contar con la anuencia de la Administración Portuaria Integral, acerca del muelle o fondeadero disponible.



VI. Los remolcadores deberán someterse regularmente a la prueba de tirón a punto fijo ante un técnico naval autorizado por una sociedad clasificadora de buques reconocida internacionalmente, con una periodicidad no mayor a un año contado a partir de que entren en operación y a cuenta del prestador del servicio de remolque, debiendo siempre contar a bordo con el certificado vigente de las pruebas de tirón a punto fijo. Será obligatorio realizar nuevas pruebas de tirón estático cuando el remolcador haya sufrido reparaciones mayores o modificaciones en su maquinas propulsoras, sistema de gobierno, propelas y obra viva.

En caso de que no se sometán a la prueba en el período correspondiente o en el resultado de la misma, se determine que no cuentan con la potencia requerida, los remolcadores dejarán de operar hasta en tanto se realice otra prueba con resultados satisfactorios, siendo obligatorio en este caso que el prestador del servicio de remolque sustituya la o las embarcaciones que no hayan cumplido, por otras de iguales o superiores características técnicas.

VII. Por su potencia, los remolcadores tendrán la clasificación que a continuación se indica:

TIPO DE REMOLCADOR	POTENCIA EN H.P.	TIRÓN A PUNTO FIJO
Mediano	De 2,500 a 3,550	De 29 a 39 t
Grande	De 3,600 en adelante	De 40 en adelante.

VIII. Las embarcaciones que deban utilizar el servicio de remolque por unidad de arqueado bruto, de acuerdo a certificados del Convenio Internacional sobre arqueado de buques de 1969 o al carecer de estos con base en los registros vigentes de la Casa Clasificadora Lloyd's Register, deberán utilizar los remolcadores, como mínimo, en el número y tamaño que se indica en el cuadro siguiente:

ARQUEO BRUTO DEL BUQUE		NUMERO Y TIPO DE REMOLCADOR
UNIDAD (UAB)	TONELAJE (TRB)	
De 2,021 a 8,353	De 2,500 a 10,000	Un remolcador mediano.
De 8,354 a 34,629	De 10,001 a 40,000	Un remolcador mediano y un remolcador grande.

IX. Los criterios en función de la unidad de arqueado bruto de los buques y de la potencia de los remolcadores se aplicarán bajo condiciones normales de tiempo, condiciones técnicas apropiadas de la embarcación, calado, asiento y lugar de la maniobra.



X. Lo dispuesto en el apartado anterior no se aplicará en los casos siguientes:

- a) Condiciones meteorológicas desfavorables;
- b) Fallas técnicas del buque;
- c) Buque sin propulsión propia o sin gobierno;
- d) Buque con marcada exposición vélica al viento;
- e) Entradas o salidas de dique, maniobras en espacios reducidos o sin amplitud de maniobra, y;
- f) Toda clase de maniobras que se considere riesgosa por el Capitán de Puerto, piloto o el capitán del buque.

Para los casos anteriores, la potencia y número de remolcadores, será con la recomendación del Capitán de Puerto, la opinión del piloto de puerto que efectuará la maniobra, de acuerdo con la responsabilidad y autorización del capitán del buque.

XI. El criterio en cuanto al número y potencia de los remolcadores, no considera que los buques cuenten con propulsores (bow & stern Thrusters) tanto en proa y en popa.

XII. Para buques equipados con propulsor (thruster) de popa y proa, y mayores a 8,354 UAB se podrá utilizar un remolcador grande contando con la opinión favorable del Capitán de Puerto y el piloto y la autorización del capitán del buque, asegurándose el prestador del servicio de contar en todo momento con un segundo remolcador, para utilizarse en caso de emergencia.

XIII. En caso de existir Terminales Marítimas de Petróleos Mexicanos, este podrá operar con sus propios remolcadores en sus instalaciones y respecto de los buques a su cargo, mediante el contrato que celebre con la Administración Portuaria Integral de Altamira.

En el recinto portuario solo podrá operar otro prestador de servicios de remolque, cuando las razones sean plenamente justificadas y por orden expresa del Capitán de Puerto, contando además con la aprobación del Administrador Portuario, lo anterior cuando se llegasen a presentar las situaciones siguientes:

- a) No haya remolcador disponible.
- b) Habiéndolo, no pueda por causa técnica debidamente justificada ante la autoridad portuaria o el Administrador Portuario, prestar el servicio requerido.
- c) Las características de los remolcadores no sean idóneas para operar.



d) Cuando se presenten situaciones de emergencia por siniestros o problemas que pongan en riesgo la seguridad del puerto.

XIV. La tarifa de remolque, sus condiciones de pago y reglas de aplicación, se fijarán libremente entre los usuarios y los prestadores del servicio, salvo que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca regulación tarifaria, en los términos del artículo 60 de la Ley de Puertos.

XV. Cuando no estén en servicio, los remolcadores permanecerán atracados o fondeados en el lugar que señale la Administración Portuaria Integral, que lo hará del conocimiento de la Capitanía.

XVI. Los remolcadores en servicio, atracados o fondeados, tendrán siempre personal de guardia suficiente para operar el remolcador en caso de emergencia y a solicitud de la Autoridad Portuaria.

XVII. El prestador de servicio de remolque está obligado en casos de emergencia, a proporcionar servicios de contra incendio y de salvamento a petición de la Autoridad Portuaria.

XVIII. A falta de los remolcadores, la Autoridad Portuaria determinará lo procedente, tomando en cuenta la opinión del piloto de puerto, y las necesidades del servicio; En el caso de presentarse alguna avería o por tratarse de mantenimiento, el o los remolcadores que quedaren fuera de servicio deberán ser sustituidos de inmediato por el prestador de servicios de remolque, quién se compromete a sustituirlos por otros de características similares o superiores en tanto son puestos nuevamente en servicio normal. Será obligación del prestador de servicios entregar al Administrador Portuario su programa anual de mantenimiento preventivo de los remolcadores y comunicar los avances de dicho programa.

XIX. Los remolcadores para las maniobras de acoderarse y remolque a tira deberán contar con winche de remolque con cable y gancho de escape y sus costados estar convenientemente protegidos con defensas para que no causen averías cuando se aproximen o aconchen al buque en maniobra. Cada remolcador deberá contar con un mínimo de 2 cabos de 2-5/8" de diámetro y 50 m de longitud cada uno y 2 cabos de 4" de diámetro y 100 m de longitud cada uno con resistencia mínima a la ruptura de 200,000 lbs. para la codera y 400,000 lbs. para los cabos de proa, mismos que deberán contar con el certificado respectivo y estar sujetos al reconocimiento periódico del inspector técnico naval.



Los remolcadores deberán estar dotados con bombas contra incendio, monitores y mangueras y contar con chalecos salvavidas y anulares, en número igual al doble de sus tripulantes y en base con la norma respectiva. Cada unidad contará con cuando menos 2 equipos de radiocomunicaciones (VHF), además de un equipo portátil para emergencias, equipo de grabación sencillo que registre las órdenes que soliciten los pilotos y las que responda el Capitán del remolcador, a fin de poder contar con elementos de juicio en caso de presentarse incidentes o accidentes durante las maniobras.

Es requisito indispensable que los Capitanes de los remolcadores hablen al menos el idioma español e inglés en forma fluida.

XX. Los presentes criterios técnicos estarán vigentes a partir de Junio de 1998, lo que deberá estipularse en el contrato de cesión parcial de derechos para la prestación del servicio portuario de remolque y en tanto la Secretaria de Comunicaciones y Transportes no autorice su modificación a propuesta de la Administración Portuaria Integral.



ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL DE ALTAMIRA S.A. DE C.V.
