



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

Reglas de Operación del Puerto de Altamira

Año 2011.



Reglas de Operación

Fundamento Jurídico

La Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V., en cumplimiento a las disposiciones contenidas en la condición Decimonovena del Título de Concesión, y conforme a lo previsto en el artículo 40, fracción VII de la Ley de Puertos, emite el siguiente documento que contiene las reglas de operación del puerto de Altamira.

Contenidos del documento

Las reglas de operación deben de contener por lo menos lo dispuesto en el artículo 82, fracciones I al XIII del Reglamento de la Ley de Puertos; asimismo, las reglas de operación y sus modificaciones deberán someterse a la autorización de la Secretaría cumpliendo con lo dispuesto en el artículo 81, fracciones I al IV, del Reglamento de la Ley de Puertos.

Comité de Operación y su Reglamento Interno

Fundamento Jurídico

La Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V., constituyó el Comité de Operación en cumplimiento a lo contenido en la condición Decimonovena del Título de Concesión, y de acuerdo a los mandamientos a que se refieren los artículos 57 y 58, fracciones I al VIII de la Ley de Puertos.

Contenidos del documento

El Reglamento Interno del Comité de Operación contiene lo dispuesto por los artículos 41 y 42, fracciones I al V, del Reglamento de la Ley de Puertos, y los integrantes del comité deben sujetarse a lo establecido en los artículos 43 y 44 de este último ordenamiento.



Reglas de Operación

Introducción

El presente documento tiene por objeto regular la administración, funcionamiento, construcción, aprovechamiento, operación y explotación de obras, prestación de servicios portuarios y las demás actividades que se desarrollen en el puerto de Altamira.

Las actuales reglas de operación abrogan a las aprobadas por la Dirección General de Puertos en abril de 2001, mediante el oficio número 115.537.01 2927 y estarán vigentes en tanto esa autoridad no apruebe modificaciones a las mismas.

La presente actualización de las reglas de operación se realiza tomando en consideración el estado de desarrollo y dinámica actual del puerto, de las terminales, los prestadores de servicios portuarios y conexos, nuevos conceptos de la seguridad y protección de las instalaciones y el medio ambiente, la sistematización y control de procesos, así como la mejora en los indicadores de productividad y eficiencia y, la aplicación de nuevas disposiciones legales y normativas nacionales e internacionales.

En general el contenido del documento se ajusta a lo dispuesto en la Ley de Puertos y su Reglamento. En cuanto a su presentación y estructura, observa los lineamientos establecidos por la Dirección General de Puertos y la Dirección General de Fomento y Administración Portuaria.

Asimismo, resulta importante mencionar que este documento fue sometido a la opinión del Comité de Operación del puerto de Altamira, en cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 40, fracción VII de la Ley de Puertos, con el propósito de que dicho órgano realizara una revisión general y análisis de su contenido, y emitiera en su caso los comentarios y/o recomendaciones procedentes, sobre todo en aquellos apartados que le aplican.



Reglas de Operación del Puerto de Altamira

INDICE

Capítulo Núm.	Temática	Página
Capítulo I	Disposiciones generales.	1
Capítulo II	Horarios de operación.	8
Capítulo III	Áreas de navegación e instalaciones del puerto.	12
Capítulo IV	Accesos y vialidades al recinto portuario.	19
Capítulo V	Comité de operación.	41
Capítulo VI	Administración de las áreas e instalaciones.	44
Capítulo VII	Construcción, aprovechamiento y explotación de obras.	46
Capítulo VIII	De la navegación interior del puerto.	50
Capítulo IX	Arribo y despacho de embarcaciones.	56
Capítulo X	Programación de buques y asignación de muelles.	62
Capítulo XI	Atraque y permanencia de embarcaciones.	77
Capítulo XII	Requisitos para prestar servicios portuarios y conexos.	82
Capítulo XIII	Maniobras portuarias, rendimientos y productividad.	96
Capítulo XIV	Operación portuaria.	99
Capítulo XV	Control ambiental y prevención de la contaminación.	109
Capítulo XVI	Vigilancia y seguridad.	115
Capítulo XVII	Sanciones.	117
Capítulo XVIII	Transitorios.	118



ANEXOS

ANEXO NUM.	DESCRIPCIÓN
ANEXO I	Acta Constitutiva y Reglamento Interno del Comité de Operación.
ANEXO II	Acta Constitutiva del Comité de Protección Civil del Puerto de Altamira.
ANEXO III	Programa de Protección Civil para el Puerto de Altamira.
ANEXO IV	Zonas de Seguridad del Puerto de Altamira.
ANEXO V	Reglamento Interno del Comité de Protección Civil del Puerto de Altamira.
ANEXO VI	Planos: PLANO No. 1: Delimitación y Determinación del Recinto Portuario del Puerto de Altamira, RPALT-95-01 a. PLANO No. 1B: Zona Marítima Portuaria. PLANO No. 2: Zona de Navegación Interior y Límite de Pilotaje y Carta Náutica SM 722.2 "Puerto de Altamira". PLANO No. 3A: Plano de Usos y Destinos - Recinto Portuario. PLANO No. 3B: Plano de Usos y Destinos - Zona de Desarrollo. PLANO No. 4A: Infraestructura Ferroviaria y Vialidades del Puerto. Incluye Rutas Fiscales. PLANO No. 4B: Áreas de Uso Común. PLANO No. 5: Infraestructura Portuaria, Terminales y Obras de Protección.



PLANO No. 6: Señalamiento Marítimo y Ayudas a la Navegación.

PLANO No. 7: Áreas de Almacenamiento.

ANEXO VII Plano de las Puertas de acceso y Rutas de Circulación del Recinto Portuario.

ANEXO VIII Criterios para la Prestación del Servicio Portuario de Remolque en el Puerto de Altamira.

ANEXO IX **Procedimientos Generales de Seguridad:**

API-ALT-GO-I-01 Procedimiento para la verificación de control de ingreso de mercancías peligrosas a las terminales portuarias.

PCO-EME-01 Procedimiento de emergencia en caso de incendio en el Puerto de Altamira.

PCO-EME-02 Procedimiento de emergencia en caso de amenaza de bomba en el Puerto de Altamira.

PCO-EME-03 Procedimiento de emergencia en caso de amenaza de huracán en el Puerto de Altamira.

PCO-EME-04 Procedimiento de emergencia en caso de derrame de materiales al canal de navegación en el Puerto de Altamira.

PACA-RP01 Procedimiento de Control de Acceso al Recinto Portuario.

PACA-RP02 Procedimiento General de Control para el Ingreso, tránsito y Salida de Transporte de Carga.

PLANO No. 8: Mapa General de Riesgo.

PLANO No. 9: Plano de Localización y Rutas de Evacuación.

ANEXO X Plan de Emergencia del Puerto Industrial de Altamira.



- ANEXO XI** Listado de la legislación aplicable derivada de la observancia de las Reglas de Operación del Puerto de Altamira.
- ANEXO XII** Reglas técnicas para el tráfico de buques que transportan gas natural licuado a granel.
- ANEXO XIII** Longitud de muelles, calado de operación y características de las embarcaciones que pueden atracar en las terminales de uso público y en las de uso particular.
- ANEXO XIV** Directorio de autoridades portuarias, servicios de emergencias, servicios a la navegación, servicios portuarios y conexos, terminales, recintos etc.
- ANEXO XV** Áreas de almacenamiento y capacidad instalada en las terminales del puerto.
- ANEXO XVI** Lineamientos operativos para el uso y aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria en el puerto de Altamira.



Reglas de Operación del Puerto de Altamira

Capítulo I

Disposiciones Generales.

Regla 1. Fundamentos.

El presente documento, denominado reglas de operación del puerto de Altamira, se emite en cumplimiento en lo dispuesto en el artículo 40, fracción VII de la Ley de Puertos, en el artículo 81 y 82 de su Reglamento y en la condición Decimonovena del Título de Concesión otorgado por el Gobierno Federal a la Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V.,

Tienen por objeto regular la administración, funcionamiento, construcción, uso, aprovechamiento, operación y explotación de obras, prestación de servicios portuarios y las demás actividades que se desarrollen en el puerto de Altamira.

Son de observancia obligatoria para la Administración, las autoridades, los cesionarios, operadores, prestadores de servicios portuarios, prestadores de servicios portuarios conexos y los diferentes usuarios del puerto, y contemplan la legislación y normatividad vigente que se aplica en los puertos y que para mayor referencia se relacionan en el ANEXO XI.

Cabe señalar que el ANEXO XI contiene el listado de la legislación aplicable derivada de la observancia de las reglas de operación del puerto de Altamira; sin embargo constituye una relación enunciativa más no limitativa. En el caso de resultar aplicable algún otro cuerpo de leyes o algún reglamento no indicado o cualquier lineamiento, regla, norma o acuerdo a juicio de las autoridades, que en el ejercicio de sus atribuciones, tengan relación con las actividades que se mencionan en las presentes reglas de operación del puerto, se sujetará el actuar a la normatividad correspondiente.

Regla 2. Definición de términos.

Para los efectos de estas reglas, se entenderá por:

- I. **Administración:** La Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V.;



- II. **Autoridades:** Los servidores públicos, cualesquiera que sea su denominación, debidamente facultados, de las unidades administrativas de las dependencias federales que lleven a cabo sus funciones en los puertos.
- III. **Aduana:** La Aduana de Altamira.
- IV. **Autoridad migratoria:** El Instituto Nacional de Migración dependiente de la Secretaría de Gobernación;
- V. **Autoridad sanitaria:** La Coordinación de Sanidad Internacional del Centro Nacional de Vigilancia Epidemiológica y Control de Enfermedades, dependiente de la Secretaría de Salud;
- VI. **Capitanía:** La Capitanía de Puerto de Altamira;
- VII. **CCTM:** El Centro de Control de Tráfico Marítimo del Puerto de Altamira;
- VIII. **CEIP:** La Central de Emergencias Industriales y Portuarias del Puerto de Altamira;
- IX. **Código PBIP:** El Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias, (ISPS Code: Internacional Ship and Port Facility Security Code), emitido por la Organización Marítima Internacional y adoptado por México en el año 2004;
- X. **Ley:** La Ley de Puertos;
- XI. **Operador:** Persona física o moral que en los términos de la Ley, es responsable de la operación de Terminales o instalaciones portuarias;
- XII. **OPIP:** Oficial de Protección de la Instalación Portuaria de la Administración o de la Terminal que corresponda.
- XIII. **Prestador de servicios portuarios y conexos:** La persona física o moral que cuente con contrato suscrito con la Administración, que le autorice para prestar servicios portuarios y/o servicios portuarios conexos inherentes a la operación del Puerto y establecidos en la Ley y su Reglamento;
- XIV. **Puerto:** El Puerto de Altamira, Tamaulipas, habilitado para cabotaje y altura, mediante decreto presidencial del 31 de mayo de 1985;
- XV. **PSP:** Sistema Informático Puerto Sin Papeles



- XVI. Recinto fiscal:** El área en la cual la Autoridad Aduanera del Puerto ejerce sus atribuciones para el manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior;
- XVII. Recinto fiscalizado:** El área operada por particulares para el manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, con autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- XVIII. Recinto fiscalizado estratégico:** El inmueble dentro o colindante con un recinto fiscal, fiscalizado o recinto portuario, habilitado por el Servicio de Administración Tributaria en forma exclusiva para la introducción de mercancías y la autorización para su administración;
- XIX. Recinto portuario:** La zona federal delimitada y determinada por la Secretaría y por la de Desarrollo Social en el Puerto de Altamira mediante acuerdos de 17 de enero de 1994 y de 8 de julio de 1996, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios, como lo ilustra el Plano No. 1 “Delimitación y Determinación del Recinto Portuario de Altamira”, RPALT-95-01A, del ANEXO VI;
- XX. Reglamento:** El Reglamento de la Ley de Puertos;
- XXI. Reglas:** Las presentes Reglas de Operación del Puerto de Altamira.
- XXII. Secretaría:** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- XXIII. Servicios portuarios:** Los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte.
- XXIV. Servicios portuarios conexos:** Son aquellos que tienen una relación directa y se realizan en apoyo y/o complemento a los servicios portuarios, orientados a las embarcaciones y a las maniobras de la carga, descarga y acarreo de mercancías, así como el transbordo de personas, entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte, determinados en el Plan Maestro de Desarrollo Portuario.



XXV. Título de concesión: Título otorgado a la Administración por el Gobierno Federal; por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para administrar de manera integral con una vigencia de 50 años, el Recinto Portuario del Puerto de Altamira, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1º de febrero de 1994.

XXVI. TUM: Terminal de Usos Múltiples, en la actualidad se encuentran dos en operación en el Puerto de Altamira, la **TUM I** que opera Altamira Terminal Portuaria, S.A. de C.V. y **TUM II** que opera Infraestructura Portuaria Mexicana, S.A. de C.V.

XXVII. Usuario: La persona física o moral en cuyo favor se proporcionan los servicios portuarios.

En complemento a los términos del artículo 2º de la Ley de Puertos y su Reglamento, se aplican los contenidos en el glosario de la NOM-002-SCT4-2003 Terminología Marítima – Portuaria, publicada el día 9 de febrero de 2004 en el Diario Oficial de la Federación.

Regla 3. **Ámbito de aplicación de las reglas.**

Para la aplicación de las presentes Reglas, el Puerto queda conformado por:

- I. **Límites de puerto:** La zona comprendida a partir de la línea recta que une los extremos de las escolleras y la poligonal en tierra que delimita el Recinto Portuario, tal como se indica en el Plano No. 1 “Delimitación y Determinación del Recinto Portuario de Altamira”, RPALE-95-01A, del ANEXO VI.
- II. **Áreas de fondeo:** Se determinan como polígonos de fondeo a los delimitados por las líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

1.- ÁREA DE FONDEO PARA BUQUES CON CARGA PELIGROSA.

Latitud Norte 22° 31'.20

Longitud Oeste 097° 49'.00

Latitud Norte 22° 35'.00

Longitud Oeste 097° 49'.00

Latitud Norte 22° 35'.00

Longitud Oeste 097° 45'.00

Latitud Norte 22° 31'.20

Longitud Oeste 097° 43'.00

Latitud Norte 22° 30'.30

Longitud Oeste 097° 46'.30

Latitud Norte 22° 31'.10

Longitud Oeste 097° 47'.50



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

1.- **ÁREA DE FONDEO PARA BUQUES CON CARGA GENERAL.**

Latitud Norte 22° 27'.20 Longitud Oeste 097° 49'.00

Latitud Norte 22° 27'.40 Longitud Oeste 097° 47'.50

Latitud Norte 22° 28'.10 Longitud Oeste 097° 46'.40

Latitud Norte 22° 27'.40 Longitud Oeste 097° 43'.00

Latitud Norte 22° 23'.80 Longitud Oeste 097° 45'.00

Latitud Norte 22° 23'.80 Longitud Oeste 097° 47'.00

III. **Zona de precaución:** Delimitada por un círculo con radio de 1.9 millas náuticas, teniendo como centro la Boya de Recalada en la posición geográfica:

Latitud Norte 22° 29'.30 Longitud Oeste 097° 48'.20

IV. **Límites de pilotaje:** A partir de una distancia de dos millas náuticas afuera de las escolleras hacia las áreas navegables que conduzcan a las instalaciones portuarias. La estación de piloto se indica en la Carta Náutica SM 722.2 "Puerto de Altamira" del ANEXO VI.

V. **Zona de espera para maniobras:** Los buques en espera de Piloto para entrar y operar en el Puerto de Altamira y que no requieran fondear, lo harán en las zonas establecidas por la Autoridad Marítima siguiendo las indicaciones del CCTM.

VI. **Zona marítima portuaria.** Delimitada dentro del recinto portuario, está integrada por las áreas de agua para maniobras de buque, que se indican en el ANEXO VI, Plano No. 1B.

Canal de Navegación Interior de Acceso al Puerto

Longitud (Metros) **2,500.00**

Plantilla (Metros) **200.00**

Profundidad (Metros) **- 13.40**

Límites del Área

Limitado: al Norte con la zona para Terminales de Gran Escala; al Este con los Morros de los Espigones; al Sur con los Muelles de CTS, Agregados Pétreos, IPA y NEGROMEX y la zona para Terminales de Carga General, y al Oeste, con la Dársena de Ciaboga 1.



Canal de Navegación Norte

Longitud (Metros) **1,267.00**

Plantilla (Metros) **100.00**

Profundidad (Metros) **- 9.40**

Limites del Área

Limitado: al Norte con la zona para la extensión del propio canal de navegación; al Este con la zona para Terminales Particulares, Muelle de J. RAY MCDERMOTT y zona para Terminales a Gran Escala; al Sur con la Dársena de Ciaboga 1 y; al Oeste, con el Muelle de la Terminal de TLA y la zona para Terminales Particulares.

Canal de Navegación Sur

Longitud (Metros) **744.00** (Zona de Transición)

Longitud (Metros) **1,648.00**

Plantilla (Metros) **180.00**

Profundidad (Metros) **- 13.40**

Limites del Área

Limitado: al Norte con la Dársena de Ciaboga 1; al Este con el Muelle de la Terminal API 1, Muelle de las Terminales de Usos Múltiples ATP e IPM y la zona para Terminales Especializadas en Contenedores; al Sur con la zona para la extensión del propio canal de navegación y; al Oeste, con la zona para Terminales Particulares y los Muelles de las Terminales de BASF, OTM, TMA y TEPEAL.

Dársena de Ciaboga 1

Diámetro (Metros) **650.0**

Profundidad (Metros) **- 13.40**

Limites del Área

Limitada: al Norte con el Canal de Navegación Norte; al Noreste con la zona para Terminales a Gran Escala; al Este con el Canal de Navegación Interior de Acceso al Puerto; al Sureste con el Muelle de la Terminal API 1; al Sur con el Canal de Navegación Sur y; al Oeste, con el Muelle de la Terminal de VOPAK.



- VII. Áreas para operación portuaria.** Conjunto de instalaciones portuarias que permiten realizar el paso de las mercancías desde el transporte marítimo al terrestre en un sentido u otro, integrada por los muelles para manejo de contenedores, carga general, unitizada, carga de proyecto, carga roll on/roll off y automóviles, líquidos químicos y petroquímicos, gráneles minerales, agrícolas, gas natural licuado y plataformas marinas y estructuras costa fuera; sus patios, almacenes, bodegas, cobertizos, talleres y naves, áreas de maniobras, de consolidación y desconsolidación, tanques atmosféricos y recipientes a presión, áreas de llenaderas, vialidades, estacionamientos de carga, vías, espuelas, laderos y el área Intermodal, mismas que se describen con mayor detalle en este documento y sus anexos.

Regla 4. Modificación a las reglas de operación.

Las reglas de operación del puerto se modificarán a propuesta del Comité de Operación; cuando la Secretaría así lo determine o a juicio de esta, resulte conveniente para mejorar las condiciones de operación del puerto, ajustándose a lo dispuesto en el artículo 81 del Reglamento. En todo caso, corresponde a la Administración elaborar el proyecto en los términos de la Ley.

Las reglas de operación del puerto tienen un carácter dinámico y por lo tanto podrán contener dos tipos de modificaciones sujetas a la revisión y aprobación de la Secretaría:

- I. **Transitorias.-** Cuando por razones operativas particulares, trabajos de ampliación o reparación del puerto haya que cambiar temporalmente algunas modalidades de funcionamiento del mismo.

Bajo tales circunstancias, la Administración propondrá al Comité de Operación las modificaciones a que hubiera lugar, las cuales quedarán asentadas en las actas del mismo, indicando su temporalidad e informando cuando las condiciones motivo del cambio hubieran desaparecido. Aprobada la modificación, la Administración informará los cambios a operadores, prestadores de servicios portuarios, prestadores de servicios portuarios conexos y usuarios involucrados.

- II. **Permanentes.-** Cuando, por la incorporación de una nueva modalidad de servicio, la entrada en operación de nuevas terminales e instalaciones, o alguna otra obra de uso general, se cambie en forma permanente el sistema de operación del puerto.



Con base en los informes técnicos del operador, maniobrista, prestador de servicios portuarios, prestador de servicios portuarios conexos, permisionarios o representantes de los usuarios, que contenga la descripción detallada de los nuevos servicios y demandas, consecuentes en términos del uso de áreas propias o de áreas de uso común, la Administración someterá al Comité de Operación los cambios que a su juicio se requieran en el sistema operativo del puerto, así como la fecha de entrada en vigor de dichos cambios y las acciones necesarias para instrumentarlos.

Cualquier modificación permanente, deberá de ser notificada como proyecto de modificación a la opinión favorable del Comité de Operación a través de la Administración, el cual deberá emitir sus opiniones al respecto dentro de un plazo máximo de 30 (treinta) días naturales, contados a partir de la fecha en que la hubiera recibido. Una vez aprobada por el comité, la Administración incluirá en el proyecto de las reglas de operación, las recomendaciones que hubiera recibido de los miembros del comité que considere procedentes. El proyecto será presentado a la Dirección General de Puertos para su autorización, conforme a lo dispuesto en el Artículo 27, Fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Independientemente de la ocurrencia de cualquiera de las dos circunstancias enunciadas, la Administración podrá hacer una revisión general en las reglas en forma anual, con el fin de someter ante el comité las modificaciones, adhesiones o actualizaciones a que haya lugar, para la posterior autorización de la por la Dirección General de Puertos y se incorporen en el Programa Operativo Anual que corresponda.

Capítulo II

Horarios de operación.

Regla 5. Horario del puerto.

El puerto tendrá como horario para arribo, zarpe, operación de embarcaciones y prestación de los servicios portuarios de pilotaje, remolque, lanchaje y amarre de cabos las 24 (veinticuatro) horas todos los días del año, en los términos de las presentes reglas.



Con excepción de lo previsto por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que se establece que la autoridad marítima por caso fortuito o fuerza mayor, o bien cuando existan razones de seguridad nacional o interés público, podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente, parcial o totalmente cerrados a la navegación, determinados puertos, a fin de preservar la integridad de las personas y la seguridad de las embarcaciones, así como de los bienes en general.

Aplica lo relativo al “Cierre de puerto” que establece la Capitanía con motivo de condiciones meteorológicas o hidrometeorológicas adversas para las maniobras de buques; o bien por mandato de la autoridad marítima nacional, al elevar al máximo el nivel de protección como lo establece del Código PBIP, ya sea para una o varias instalaciones portuarias o para todo el puerto.

Regla 6. Entrega y recepción de la carga.

Los servicios de entrega/recepción y de llenado/vaciado de contenedores, así como el ingreso y salida de mercancías de almacenes de las terminales, operadores y maniobristas se proporcionarán regularmente, de lunes a viernes de 08:00 a 18:00 horas y sábado de 8:00 a 14:00 horas, y fuera de este horario, así como en domingos y días festivos, se proporcionarán en forma extraordinaria a solicitud del usuario. Lo anterior, independientemente de las cuotas, tarifas o cargos que resulten aplicables por la prestación de servicios. Las terminales de uso público podrán establecer horarios de operación más amplios, pero nunca menores a los aquí descritos, utilizando si así lo consideran, el cargo tarifario normal.

Regla 7. Horarios de servicios para la transferencia de carga de buques.

Las maniobras de carga y descarga de buques se proporcionarán regularmente de lunes a sábado y en forma extraordinaria a solicitud del usuario, los domingos y días festivos. Lo anterior, independientemente de las cuotas, tarifas o cargos que resulten aplicables por la prestación de los servicios y se sujetarán a lo acordado en las juntas de programación, según se menciona en la regla 54.

Para los efectos de la presente regla, y salvo que no se indique expresamente en la tarifa autorizada de un operador portuario o prestador de servicios portuarios, los días de servicio regular se considerarán de las 8:00 horas del día en que se inicien las maniobras, a las 8:00 horas del día siguiente. Lo anterior, independientemente de las cuotas, tarifas o cargos que resulten aplicables para la prestación de los servicios.



Regla 8. Horarios de la Aduana.

Los servicios de la Aduana se proporcionarán regularmente conforme a los horarios que se publican en el Diario Oficial de la Federación por la autoridad aduanera en el Anexo 4 de las Reglas de Carácter General en materia de Comercio Exterior. El horario general vigente en que opera la Aduana de Altamira para importación y exportación es de lunes a viernes de 8:00 a 18:00 horas y sábados de 10:00 a 14:00 horas; fuera de este horario, así como en domingos y días festivos, los servicios se proporcionarán en forma extraordinaria de conformidad con las disposiciones establecidas por la Aduana.

Tratándose de los servicios de inspección de carga no intrusivos en el recinto fiscal, como lo son mediante el empleo de equipos basados en tecnologías de rayos gamma, rayos X o de detección de material radioactivo, los horarios de revisión, criterios de operación y funcionamiento, se sujetarán a los reglamentos respectivos que para tal fin establece la Aduana.

El horario y disposiciones para el flujo de entrada y salida de vehículos con carga en régimen de importación y exportación, vehículos vacíos y vehículos utilizados en los servicios portuarios y conexos, proveeduría y mantenimiento de servicios, estará regulado por:

- En los recintos fiscal y fiscalizados, por el “Manual de Lineamientos de Flujos Vehiculares de los Recintos Fiscal y Fiscalizados de la Aduana de Altamira”;
- En los recintos portuarios estratégicos, por los “Lineamientos de Operación para el Recinto Fiscalizado Estratégico Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V.”

Ambos ordenamientos expedidos por la Aduana.

Regla 9. Horarios para la prestación de servicios generales a las embarcaciones.

El horario de servicio del personal de la Subadministración de Control y Vigilancia de la Aduana de Altamira, es las 24 horas del día.

- a) La modificación del horario de servicio de la Subadministración de Control y Vigilancia, bajo circunstancias particulares o extraordinarias, quedará sujeta a los horarios y periodos que determine con carácter temporal o permanente, la propia Aduana.



- b) La prestación de servicios generales a las embarcaciones, tales como avituallamiento, suministro de agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos, eliminación de aguas residuales y otros, se proporcionarán regularmente de lunes a sábado 8:00 a 18:00 horas. Fuera de este horario, así como en domingo y días festivos, en forma extraordinaria sujeto a las disposiciones de la Aduana. Lo anterior, independientemente de las cuotas, tarifas o cargos que resulten aplicables para la prestación de los servicios.
- c) La prestación de estos servicios dentro del recinto portuario, será proporcionada únicamente por personas físicas o morales que cuenten con contrato para la prestación de servicios portuarios o servicios portuarios conexos, celebrados con la Administración, previo conocimiento de ésta, la Capitanía, la Aduana y de los operadores, que en su caso corresponda.
- d) De manera excepcional y por razones debidamente fundadas, la Administración podrá autorizar por única ocasión la prestación de algún servicio portuario o servicio portuario conexo, por empresa o persona física que no tenga celebrado un contrato. En razón de que el contrato respectivo esté en proceso de perfeccionamiento, o bien, debido a que no exista ningún prestador de servicio autorizado en la especialidad de que se trate; debiendo en este caso, efectuar un pago único y cumplir con las instrucciones que al efecto defina la Administración.

Regla 10. Horarios de la Capitanía y de la Administración.

De la Capitanía: La autorización de arribo y despacho de embarcaciones, será proporcionado por la Capitanía las 24 (veinticuatro) horas del día, los 365 días del año, y para trámites administrativos diversos el horario ordinario de operación es de lunes a viernes de 8:00 a 14:30 horas, con fundamento en la Ley Federal de Derechos y Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

De la Administración: La programación de arribo y despacho de embarcaciones, así como trámites administrativos diversos, incluidos los relativos al Código PBIP, la emisión del certificado de garantía de pago por uso y/o daños a la infraestructura, serán proporcionados por la Administración de manera regular de lunes a viernes de 9:00 a 18:00 horas. Para los servicios extraordinarios de reprogramación, reasignación de bitas o tramos de atraque de buques, emisión de certificados de garantía de pago, aspectos documentales de PBIP y los servicios propios del CCTM, se proporcionarán las 24 horas del día, los 365 días del año, mediante los teléfonos, correo electrónico y personal que designe y de a conocer la Administración.



La prestación de los servicios antes enunciados, con excepción del servicio de tráfico marítimo, se proporcionará para los buques que por circunstancias excepcionales en su navegación, arriben al puerto y que por tal razón, los agentes navieros no estén en posibilidad de solicitar su programación en los términos que establecen las presentes reglas y cumplir con los trámites, dentro del horario ordinario establecido.

Regla 11. Horarios para la prestación de servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna.

La prestación de servicios a las embarcaciones tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje, será proporcionada las 24 horas del día los 365 días del año, atendiendo las consideraciones y excepciones descritas en la Regla 5.

El horario para la recepción de solicitudes para la prestación de estos servicios, será de lunes a viernes de 8:00 a 18:00 horas, y los sábados, domingos y días festivos de 8:00 a 14:00 horas; lo anterior, independientemente de las cuotas, tarifas o cargos que resulten aplicables. Cualquier cambio relativo al servicio deberá realizarse a más tardar 1 (una) hora antes del cierre del horario establecido.

Los prestadores de servicios portuarios mencionados en esta regla pueden establecer horarios más amplios para la recepción de solicitudes, debiendo comunicarlo al Comité de Operación para su debida difusión.

Capítulo III

Áreas de Navegación e instalaciones del Puerto.

Regla 12. Zonas de Navegación Interior, Plano 2 del ANEXO VI.

I.- Canal de Navegación Exterior de acceso al puerto. Desde el inicio de las escolleras hacia mar adentro.

Localización: Limitado al Oeste en el inicio de las escolleras Norte y Sur.

Longitud Proyecto (Mts.)	Longitud Total. (Mts.)	Longitud Actual. (Mts.)	Ancho de Plantilla. (Mts.)	Profundidad Actual. (Mts.)	Calado Oficial.
3,000.00	3,000.00	2,000.00	400.00	- 14.20	12.19 Mts. / 40' 00"
		1,000.00	250.00	- 13.90	12.19 Mts. / 40' 00"



II.- Canal de Navegación de Acceso.

Localización: Limitado por la Dársena de Ciaboga y el inicio de las escolleras Norte y Sur.

	Longitud.	Ancho de Plantilla.	Profundidad.	Calado Oficial.
Proyecto	2,500.00 Mts.	330.00 Mts.	- 15.10 Mts	13.70 Mts. / 45' 00"
Actual	2,500.00 Mts.	200.00 Mts.	- 13.40 Mts.	12.19 Mts. / 40' 00"

III.- Canal de Navegación Sur.

Localización: Limitado al Norte por la Dársena de Ciaboga.

	Longitud.	Ancho de Plantilla.	Profundidad.	Calado Oficial.
Proyecto	5,000.00 Mts.	180.00 Mts.	- 12.76 Mts. - 14.10 Mts.	11.60 Mts. / 38' 00" 12.80 Mts. / 42' 00"
Zona de Transición	744.00 Mts.	180.00 Mts.	- 13.40 Mts.	12.19 Mts. / 40' 00"
Actual	1,648.00 Mts.	180.00 Mts.	- 13.40 Mts.	12.19 Mts. / 40' 00"

IV.- Canal de Navegación Norte.

Localización: Limitado al Sur por la Dársena de Ciaboga.

	Longitud.	Ancho de Plantilla.	Profundidad.	Calado Oficial.
Proyecto	6,000.00 Mts.	330.00 Mts.	- 15.10 Mts.	13.70 Mts. / 45' 00"
Actual	1,267.00 Mts.	100.00 Mts.	- 09.60 Mts.	08.69 Mts. / 28' 06"

V.- Dársena de Ciaboga 1.

Localización: Limitado al Este por el Canal de Navegación de Acceso; al Sur por el Canal de Navegación Sur y al Norte, por el Canal de Navegación Norte.

	Diámetro	Profundidad.	Calado Oficial.
Proyecto	750.00 Mts.	- 15.10 Mts.	13.70 Mts. / 45' 00"
Actual	650.00 Mts.	- 13.40 Mts.	12.19 Mts. / 40' 00"



El canal de navegación exterior de acceso al puerto, desde la boya de recalada hasta el inicio de las escolleras; el canal de navegación de acceso, desde el inicio de las escolleras hasta dársena de ciaboga; el canal de navegación Sur desde la dársena de ciaboga 1, en la longitud de 1,200.00 metros del muelle de las terminales de usos múltiples y la dársena de ciaboga 1, se mantendrán con una profundidad mínima de -13.40 metros.

La Administración mantendrá la profundidad en el canal de navegación Norte, para la operación de buques con un calado de 28' 08", mientras no se amplíe la construcción del ancho de plantilla y profundidad.

La Capitanía supervisa el cumplimiento de esta disposición, de acuerdo al artículo 17, fracción III de la Ley, emitiendo de manera periódica la circular conteniendo los "Calados oficiales" para la operación de buques en la infraestructura portuaria y de las terminales portuarias.

Para futuras modificaciones del calado oficial autorizados por la Capitanía, se tomará en cuenta lo que establezca el Programa Maestro de Desarrollo Portuario y los Programas Operativos Anuales de la Administración.

Regla 13. Terminales de usos múltiples y terminales de gráneles y fluidos de uso público.

Las terminales de uso público que a continuación se describen, se utilizan de la siguiente manera:

- a. Altamira Terminal Portuaria, S.A. de C.V. (**ATP**), terminal de usos múltiples I, destina los tramos de muelle de 1 y 2, a la prestación de los servicios que se mencionan en la fracción III del Artículo 44 de la Ley y que consisten principalmente en la recepción, carga/descarga, llenado/vaciado, almacenamiento y despacho de carga general unitizada, fraccionada, gráneles agrícolas y minerales, y de contenedores convencionales o refrigerados, por lo que incluyen la transferencia de bienes o mercancías de buque a patio, o viceversa, y de patio a transporte terrestre, o viceversa, el amarre y desamarre de caos, así como los servicios de acarreo y cualesquiera otras maniobras y demás actividades propias de la terminal.
- b. Infraestructura Portuaria Mexicana, S.A. de C.V. (**IPM**), terminal de usos múltiples II, destina los tramos de muelle 3 y 4 a la prestación de los servicios que se mencionan en la fracción III del Artículo 44 de la Ley, que prestará a los usuarios, los cuales consisten principalmente en la recepción, almacenamiento y despacho de mercancías e incluyen las operaciones de acarreo o transferencia de bienes; la carga/descarga de buque a patio, o viceversa, y de



patio a transporte terrestre, o viceversa; el llenado/vaciado de contenedores; el almacenaje de carga general unitizada, fraccionada, de gráneles agrícolas y minerales y de contenedores simples o refrigerados; y, en general, las maniobras y demás actividades propias de la terminal. Para el servicio de amarre de cabos, se estará a lo previsto en la Ley de Inversión Extranjera.

- c. Cooper/T. Smith de México, S.A. de C.V. (**CTS**) destina sus muelles 1 Oriente y 2 Poniente, al manejo de minerales, materiales a granel y carga general de alta capacidad y de profundo calado, así como operar embarcaciones de carga general y roll on/roll off. Realizar para sí, las maniobras para la transferencia de bienes o mercancías tales como la carga y descarga, alijo, almacenaje, estiba, acarreo y demás servicios portuarios necesarios y otras maniobras complementarias y directamente relacionadas dentro del área. En la operación de los muelles, se incluye el manejo de minerales susceptibles de producir polvos finos a la atmósfera en su carga/descarga y almacenamiento.
- d. La terminal multipropósito (**API 1**), actualmente destina su muelle para el atraque de buques con esloras no mayores a 200 metros, para la prestación de servicios portuarios y servicios portuarios conexos, autorizados por la Aduana; así como, trabajos de mantenimiento y reparaciones por la tripulación y los patios, para el almacenaje de mercancías distintas a las del comercio exterior.
- e. La terminal de agregados pétreos destina su muelle al manejo principalmente de mineral clasificado como agregados pétreos, granel mineral y carga general.
- f. Las nuevas terminales de uso público que se desarrollen e instalen en las áreas **B, C y D** indicadas en el plano 3A del ANEXO VI, serán en función a las políticas para el establecimiento de nuevas terminales del Plan Maestro de Desarrollo Portuario y los tipos de carga que se establezcan en sus respectivos contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones.

En los servicios que prestan las terminales de uso público, se dará preferencia a la entrega de mercancías de importación que vayan a transitar directamente hacia las instalaciones de la Aduana para su modulación, dentro de los horarios y días hábiles de esa Autoridad Aduanera.

Las otras áreas operativas de uso público del puerto, como son: básculas públicas camioneras y ferroviarias, patio regulador, los estacionamientos del autotransporte de carga, el área de espera para acceder a los equipos de rayos gamma y cualquier otra instalación dentro del recinto portuario o en la zona de desarrollo portuario, que no estén referidas en este Reglamento y que la Administración opere por sí o a través de terceros, regirá su funcionamiento en los procedimientos particulares que establezca para su operación la Administración o los interesados sometan a la consideración y aprobación del Comité de Operación.



La longitud de los muelles de las terminales de uso público y de uso particular, los límites actuales en cuanto a las características de tonelaje bruto, eslora y calado de las embarcaciones que pueden atracar en cada tramo, se describe en tabla que se integra como ANEXO XIII a estas Reglas.

Regla 14. Terminales de fluidos, gráneles y gas natural de uso particular o bajo contrato con terceros.

Los muelles de las terminales de fluidos, gráneles agrícolas y minerales y, de gas natural licuado de uso particular, que operen cargas de su propiedad o bajo contrato con terceros e indicadas en el plano 3A del ANEXO VI, sus instalaciones se destinan exclusivamente para el manejo de cargas descritas en su permiso o contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones, y no podrán operar aquellas cargas a que se refieren los incisos de la regla anterior, a menos que sí lo establezca el contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones que haya firmado con la Administración.

- a) Terminal Petroquímica Altamira, S.A. de C.V. (**TEPEAL**), destina sus muelles 1 y 2 a la prestación de los servicios que se mencionan en la fracción III del artículo 44 de la Ley, que prestará para sí o para terceros mediante contrato, y que consisten exclusivamente en la recepción, almacenamiento y manejo de fluidos químicos e incluyen las operaciones de acarreo o transferencia de bienes. Se incluyen entre los servicios, en su caso, los contenidos en la autorización.
- b) Vopak Terminales de México, S.A. de C.V. (**VOPAK**), destina su terminal especializada de carga de uso particular para el almacenamiento y manejo de productos químicos, petroquímicos, aceites minerales y vegetales, así como otros fluidos y el muelle, a la prestación de los servicios que se mencionan en la fracción III del artículo 44 de la Ley, que prestará para sí o para terceros mediante contrato.
- c) Operadora de Terminales Marítimas, S.A. de C.V. (**OTM**), destina su terminal de uso particular para el almacenamiento de productos químicos, petroquímicos, sólidos, líquidos y gaseosos de la propia empresa, así como para servicios a terceros bajo contrato; pudiendo realizar para sí o para terceros, las maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga y descarga, alijo, almacenaje, estiba, acarreo y demás servicios portuarios necesarios dentro del área cedida.



- d) Terminal Marítima BASF Mexicana, S.A. de C.V. (**BASF**), destina su terminal de uso particular para el manejo y almacenamiento de productos químicos a granel y prestar para sí misma o para los terceros con quienes contrate, los servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga y descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo, a que se refiere la fracción III del artículo 44 de la Ley; así como prestar, con observancia de las normas relativas a inversiones extranjeras, los servicios de amarre y desamarre de cabos de las embarcaciones que arriben a la terminal.
- e) Terminal Marítima de Industrias Negromex, S.A. de C.V. (**NEGROMEX**), destina su muelle al manejo de químicos en general y productos relacionados con la industria química.
- f) Terminal Marítima de Altamira, S.A. de C.V. (**TMA**), destina su muelle a la prestación de los servicios de maniobras que se mencionan en la fracción III del artículo 44 de la Ley y que consisten principalmente en la recepción, carga/descarga, llenado/vaciado y despacho de las mercancías clasificadas como gránulos agrícolas, minerales y químicos, exclusivamente en tráfico de cabotaje y altura, propiedad de la operadora o de los terceros con quienes contrate, por lo que incluyen las operaciones de transferencia de bienes o mercancías de buque a patio, o viceversa, y de patio a transporte terrestre, o viceversa, así como los servicios de amarre y desamarre de cabos.
- g) Terminal de LNG de Altamira, S. de R.L. de C.V. (**TLA**), destina su muelle a la prestación de los servicios que se mencionan en la fracción III del artículo 44 de la Ley y que prestará los usuarios con motivo de operaciones propias de la terminal y que consisten principalmente en la recepción, descarga y vaciado de las mercancías clasificadas como gas natural licuado en tráfico de cabotaje y altura, propiedad de la operadora o de los terceros con quienes contrate; así como el despacho de gas natural y el servicio de atraque de buques en la terminal. Se incluyen entre los servicios, en su caso, los autorizados en el permiso para el manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior.
- h) Inmobiliaria Portuaria de Altamira, S.A. de C.V. (**IPA**), destina su muelle a la prestación de los servicios de amarre y desamarre de cabos, y los servicios de maniobras que se mencionan en la fracción III del artículo 44 de la Ley, consistentes principalmente en la recepción, carga/descarga de las mercancías clasificadas exclusivamente como carga general suelta y/o unitizada y/o fraccionada, propiedad de la operadora o de los terceros con quienes contrate; excluyendo carga en contenedores y los contenedores mismos; mismos que prestará con motivo de operaciones propias de la terminal y a los usuarios mediante contrato.



- i) J. Ray McDermott de México, S.A. de C.V. (**JRM**), destina su muelle a la prestación de los servicios que se mencionan en la fracción III del artículo 44 de la Ley, así como los relacionados con el ensamble, fabricación, habilitación y reparación de todo tipo de infraestructuras y estructuras metálicas, embarcaciones y artefactos navales, equipos industriales y de proceso, para el sector de la industria petrolera y petroquímica; mismos que incluyen la autorización para el manejo de carga general, exclusivamente para el desarrollo de las actividades antes citadas.
- j) Las nuevas terminales de uso particular que se desarrollen e instalen en las Áreas **E** y **F** indicadas en el plano 3A del ANEXO VI, serán en función a las políticas para el establecimiento de nuevas terminales del Plan Maestro de Desarrollo Portuario y los tipos de carga que se establezcan en sus respectivos contratos de cesión parcial de derechos.

Regla 15. Bodegas y Cobertizos.

La descarga y almacenamiento de mercancías de comercio exterior se realizará exclusivamente en las terminales que cuenten con las autorizaciones de entrada por lugar distinto al autorizado o de recinto fiscalizado, según corresponda, emitidas por la Dirección General de Aduanas.

Las bodegas y cobertizos ubicados en las áreas cedidas a las terminales de usos múltiples I y II, se utilizarán preferentemente para el manejo y almacenaje de mercancía desconsolidada o a consolidar, siempre que las características de las mismas así lo requieran.

Las mercancías ahí almacenadas, podrán permanecer por un periodo máximo de diez días a partir de la fecha de ingreso. Al término de dicho plazo, cuando el almacén se encuentre saturado y exista la necesidad de ingresar mercancías a su interior provenientes de un buque en operación o de transporte terrestre, el operador podrá desalojarlas del almacén colocándolas a la intemperie, protegiéndolas y calzándolas para evitar el contacto directo con el piso. Estos gastos y el costo de las maniobras, correrán por cuenta de los propietarios o consignatarios de las mercancías.

Las terminales, operadores o maniobristas que presten el servicio de almacenaje, servicios a la carga, con base en el contrato celebrado con los representantes legales de las mercancías, tomarán las medidas preventivas necesarias para evitar cualquier tipo de daño a la carga, incluyendo los que puede ocasionar la fauna existente en el puerto. El agente aduanal, atendiendo su obligación y responsabilidad para con la carga, verificará la ejecución y permanencia de tales medidas.



Regla 16. Almacenamiento de mercancías peligrosas.

El almacenamiento de mercancías peligrosas en bodegas, cobertizos y patios podrá realizarse siempre que el operador así lo autorice y siempre que los lugares de almacenamiento cumplan con las condiciones de seguridad e higiene contenidas en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, y siempre que las sustancias, materiales o residuos peligrosos, se encuentren debidamente clasificados, segregados, envasados o embalados, marcados y etiquetados, de acuerdo a la normatividad vigente. Para estos casos el ingreso de mercancías peligrosas se procederá de conformidad con el procedimiento P-OPE-04, "Procedimiento para la verificación de control de ingreso de mercancías peligrosas en las terminales portuarias de Altamira", que forma parte del ANEXO IX de estas reglas.

Regla 16 Bis. Servicio de pesaje.

El uso de la báscula para tractocamiones y de la báscula de ferrocarril, deberá sujetarse a las condiciones previstas en la normatividad aplicable.

El uso de las instalaciones portuarias como los accesos, vialidades, zona intermodal, áreas de uso común, se sujetarán a los procedimientos que en lo sucesivo se incluyan en estas reglas

Capítulo IV

Accesos y vialidades al Recinto Portuario.

Regla 17. Ingreso y salida de personas y vehículos de carga.

Para el ingreso y salida de personas, vehículos, ferrocarril y cargas al recinto portuario, se utilizan los accesos indicados en el plano del ANEXO VII denominado "Puertas de Acceso y Rutas de Circulación del Recinto Portuario", donde se muestra la localización de las garitas de control de acceso.

Todo ingreso de vehículos de carga al recinto portuario, requiere que:

- a) El operador cuente con licencia de conducir vigente que corresponda al tipo de vehículo y actividad que desempeña;
- b) El vehículo cuente con póliza del seguro de responsabilidad civil vigente; y



- c) El vehículo de carga cuenta y este equipado con candados giratorios para contenedores (twist lock) o material para el trincado y sujeción de la carga general, según sea el caso.

La Administración podrá negar el ingreso, si el operador no exhibe la licencia y la póliza del seguro o exhibiéndolas, éstas no se encuentran vigentes; así mismo, se negará el ingreso a vehículos que al ser inspeccionados, no cuenten con los candados giratorios para contenedores o material para la sujeción y trincado de la carga general. Para lo anterior, se toman en cuenta otras disposiciones de los acuerdos de colaboración y vigencia de los mismos, formalizados con las autoridades en materia de autotransporte terrestre, en los comités intersecretariales o en los constituidos por el Ejecutivo Federal.

Accesos y vialidades:

- a) **Acceso a la zona de desarrollo industrial del puerto.**- El acceso peatonal y vehicular a las empresas portuarias, industrias, prestadores de servicios portuarios y de servicios portuarios conexos y cualquier otra instalación portuaria o industrial fuera del recinto portuario, será a través de la vialidad Boulevard de los Ríos.
- b) **Acceso calle Río Tamesí.**- Acceso peatonal y vehicular a las terminales, empresas portuarias, prestadores de servicios portuarios y de servicios portuarios conexos y demás instalaciones portuarias localizadas dentro del recinto fiscal, delimitado dentro del recinto portuario en la Zona Oriente Sur.
- c) **Acceso calle Río Pánuco.**- Acceso peatonal y vehicular a la terminal de BASF y demás instalaciones portuarias que se localicen dentro del recinto portuario en la Zona Poniente.
- d) **Acceso calle Soto la Marina.**- Acceso peatonal y vehicular a las terminales de VOPAK, TEPEAL, TMA, OTM, MEXPLUS y demás instalaciones portuarias que se localicen dentro del recinto portuario en la Zona Poniente.
- e) **Acceso calle Río Palmas.**- Acceso peatonal y vehicular a las terminal de TLA y demás instalaciones portuarias que se localicen dentro del recinto portuario en la Zona Poniente.
- f) **Acceso calle Río Barberena.**- Acceso peatonal y vehicular a las terminales de JRM y demás instalaciones portuarias que se localicen dentro del recinto portuario en la Zona Oriente Norte y Poniente.



- g) Acceso ferroviario al recinto portuario zona Oriente.-** Acceso de los trenes, locomotoras, unidades y equipo ferroviario autopropulsado o de arrastre al interior del Recinto Portuario, que se realiza a través de la vía MB y queda sujeto al control de la Aduana.
- h) Acceso ferroviario al recinto portuario zona Poniente.-** Acceso de los trenes, locomotoras, unidades y equipo ferroviario autopropulsado o de arrastre al interior de las terminales localizadas dentro del recinto portuario e industrias, empresas portuarias o prestadores de servicios portuarios y de servicios portuarios conexos fuera de él, se realiza a través de la vía MC.

Las vías de ferrocarril del puerto son de carácter operativo, su uso se limita exclusivamente a la colocación y desalojo de carros cargados o vacíos que se vayan a operar en alguna de las terminales, industrias y empresas del puerto en forma inmediata; por tal motivo, se prohíbe almacenar carros, efectuar trasiego de carga o reparaciones; salvo las reparaciones indispensables para movilizar las unidades fuera del puerto. Estas, se deben realizar por empresas que tengan un contrato de prestación de servicios portuarios o servicios portuarios conexos y el aviso previo a la Administración.

Regla 17 Bis. Ingreso y salida de personal y vehículos particulares de los prestadores de servicios portuarios y servicios portuarios conexos.

Para el ingreso y salida de personas y vehículos al recinto portuario, se utilizan los accesos indicados en el plano del ANEXO VII denominado "Puertas de Acceso y Rutas de Circulación del Recinto Portuario", donde se muestra la localización de las garitas de control de acceso.

La Administración, como medidas para la verificación de cumplimiento del contrato, todo ingreso de vehículos de prestadores de servicios portuarios y servicios portuarios conexos al recinto portuario, requiere que:

- a) El operador cuente con licencia de conducir vigente que corresponda al tipo de vehículo y actividad que desempeña;
- b) El vehículo cuente con póliza del seguro de responsabilidad civil vigente;
- c) El vehículo tenga instaladas las placas de circulación, para su registro;

La Administración podrá negar el ingreso, si el operador no exhibe la licencia y la póliza del seguro o exhibiéndolas, éstas no se encuentran vigentes; y



Regla 18. Credenciales y pases vehiculares para el control de acceso.

El acceso a terminales y recinto portuario se lleva a cabo bajo las medidas de control que exigen las condiciones de protección relativas al Código PBIP. Por ello, la Administración expedirá credenciales de identidad (gafetes) y pases de acceso vehiculares a su personal, a los usuarios, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos, visitantes y a toda persona que lo solicite por escrito y justifique su interés legítimo para ingresar al recinto portuario. Estas credenciales y pases, serán siempre propiedad de la Administración.

La Administración, a través de la Subgerencia de Protección, debe expedir credenciales de identidad (gafetes) y pases de acceso vehiculares al personal de las empresas ubicadas en el puerto, incluyendo operadores, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos, que brinden servicios dentro del recinto portuario, así como, al de las empresas contratistas y terceros que desarrollen sus actividades a través del contrato de obra o prestación de servicios con la Administración, identificaciones que se deberán portar en todo momento durante la estancia en el puerto.

Los operadores de las terminales y empresas localizadas dentro del recinto portuario, adicionalmente deberán expedir credenciales de identificación (gafetes) y pases de acceso vehicular a todo su personal y unidades. La relación de las credenciales y pases, la deben hacer del conocimiento del Subgerente de Protección Portuaria de la Administración, conforme a lo establecido en el procedimiento de control de acceso al recinto portuario denominado PACA-RP01 y que como ANEXO IX forma parte de estas reglas. Además, deben indicar claramente a los usuarios y visitantes, las zonas permitidas para circular, para estacionamiento dentro de sus instalaciones y la señalización de zonas clasificadas como áreas restringidas de acuerdo al Código PBIP.

La Administración, podrá implementar sistemas de control y/o registro nuevos o complementarios, para el ingreso al recinto portuario de personas, vehículos, cargas, bienes, mercancías, provisiones, unidades del ferrocarril o para prestar servicios portuarios y servicios portuarios conexos. Para ello, debe presentar al Comité de Operación las propuestas para su revisión, aprobación y difusión correspondiente, incluyendo el costo unitario por la emisión de los nuevos dispositivos de control y/o registro a implementar.



A los operadores de unidades de autotransporte, operadores de locomotoras y prestadores de servicios portuarios conexos de arrastre del ferrocarril, se les prohíbe que permitan que personal ajeno a la tripulación asignada, pretenda ingresar al recinto portuario en sus unidades; por lo que deberán revisar previo al despacho de las unidades al puerto, que no existan polizones o personas extrañas a bordo.

Regla 19. Expedición de credenciales y pases.

Las credenciales de identificación y pases o cualquier otro dispositivo aprobado, se expiden y en su caso, se renuevan por la Administración, previa verificación de que las personas en cuyo favor se emitan, se encuentre en alguno de los supuestos a que se refiere la regla anterior.

En el caso de extravío, daño o destrucción, el usuario de la credencial de identificación o pase vehicular, debe dar aviso inmediato y por escrito al Subgerente de Protección Portuaria, solicitando la reexpedición y manifestando la causa y lugar de extravío, daño o destrucción. La reexpedición tendrá un costo de dos salarios mínimos diarios vigentes a la zona que corresponde el municipio de Altamira, Tamaulipas, más IVA debiendo presentar con la solicitud, copia simple del comprobante de pago que emita el Departamento de Tesorería de la Administración.

Regla 20. Procedimiento de autorización y cancelación de credenciales y pases.

La Subgerencia de Protección Portuaria, es la encargada de mantener el control y registro de las credenciales de identificación y pases vehiculares expedidos, reexpedidos y cancelados.

Con excepción del personal de la Administración y visitantes, para la expedición de credenciales de identificación se debe cumplir con el procedimiento siguiente:

- a) Solicitud ante la Subgerencia de Protección Portuaria, mediante escrito libre, en hoja membretada con los datos y giro de la persona física o moral que lo solicita y firmada por el representante legal o gerente;
- b) En el caso de prestador de servicios portuarios, prestador de servicios portuarios conexos, contratista, prestador de servicios generales o profesionales, se deben indicar el número del contrato de prestación de servicios u obra celebrado con la Administración;



- c) Se debe anexar relación del personal indicando el nombre, puesto, domicilio particular, frecuencia de ingreso al recinto portuario, nombre de familiar o cónyuge para el caso de accidentes, teléfonos y fotografía tamaño infantil a color con fondo blanco;
- d) La expedición de la credenciales de identificación, será dentro de los 5 (cinco) días hábiles siguientes a la fecha de recepción de la solicitud; y
- e) La expedición, después de la quinta credencial de identificación, tendrán un costo de 2 (dos) salarios mínimos vigentes a la zona que corresponde el municipio de Altamira, Tamaulipas, más IVA;
- f) La vigencia de la credencial de identificación, será de hasta 3 (tres) años;
- g) Las credenciales de identificación, ostentarán la firma del Subgerente de Protección Portuaria, OPIP de la Administración.

Cuando se concluya la prestación del servicio u obra, se presente la separación del empleo o defunción del usuario o ya no se justifique el ingreso al recinto portuario o a las instalaciones propiedad de la Administración, la persona física o moral a nombre de quien se emitió la credencial o pase, debe devolverlo a la brevedad y solicitar la baja en la Subgerencia de Protección Portuaria.

Regla 21. Gafetes de visitantes.

Los gafetes de visitante al recinto portuario debidamente codificados, tendrán impresa la leyenda "VISITANTES RECINTO", con caracteres fácilmente legibles. Se expiden con vigencia máxima de 1 (un) día y contra la entrega de una identificación oficial vigente del interesado (Por ejemplo: Credencial para votar) o en su caso, la licencia de conducir vigente; identificación que se devolverá al concluir la visita al puerto y siempre contra la devolución del gafete.

En caso de ser extranjero, se solicitará presente su pasaporte y forma migratoria para la anotación correspondiente en la bitácora de vigilancia y se le devolverá en el momento para cualquier trámite que solicite el Instituto Nacional de Migración.

Para el ingreso de tripulación, pasajeros o visitantes a buques extranjeros en el recinto portuario, se hará previa autorización por escrito del Instituto Nacional de Migración correspondiente, debiendo portar y mostrar en la garita de control de acceso que corresponda, el oficio de autorización de la autoridad migratoria como lo establece la Ley General de Población y su Reglamento, quedando las personas autorizadas para ingresar al recinto portuario bajo la responsabilidad del agente naviero y para abordar, bajo la responsabilidad del capitán del buque.



El ingreso a las terminales estará bajo la supervisión de los operadores, debiendo sujetarse al cumplimiento de lo dispuesto en las medidas o procedimientos de protección relativas al Código PBIP.

Regla 22. Uso de credenciales de identificación y pases.

Las personas deben portar las credenciales que se les expiden, durante toda su estancia en el puerto, de manera visible y a la altura del pecho. Los pases de acceso de vehículos, deben exhibirse sobre el tablero del vehículo del lado del conductor, de manera que sean fácilmente visibles.

El servicio de vigilancia de la Administración a que se refiere la regla 129, podrá en cualquier momento, verificar la identidad de los portadores de credenciales de identificación y pases.

Regla 23. Restricciones de uso.

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

Son motivo de cancelación de credenciales y pases:

- I. Transferirla a otra persona o emplearla para un uso indebido;
- II. Ingresar al recinto portuario en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas, enervantes o psicotrópicos;
- III. No acatar las instrucciones del personal de vigilancia, seguridad y protección de la Administración, dadas en ejercicio de sus funciones;
- IV. Ingresar a áreas no autorizadas o restringidas en el recinto portuario;
- V. Introducirse al recinto portuario por lugares no autorizados.

Regla 24. Ingreso y salida de personal y vehículos particulares.

Todos los vehículos particulares que pretendan ingresar al recinto portuario, deben contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil vigente. El conductor, debe exhibirla cuando lo solicite la Administración o por el personal de vigilancia en las garitas de control de acceso al recinto portuario, para obtener el pase de acceso vehicular. Previo a la entrega al usuario, se registran los siguientes datos:

- I. Número de folio del pase, para el control de vehículos;



- II. Tipo de vehículo, marca, modelo, color y número de placas;
- III. Nombre del propietario;
- IV. Domicilio del propietario;
- V. Uso del vehículo, descripción de mercancías o materiales que transporta;
- VI. Número de póliza de seguro, compañía aseguradora y fecha de expiración de la póliza y de ser el caso endosos correspondientes; y
- VII. Terminal, industria, empresa portuaria, prestador de servicio portuario o servicio portuario conexo que visita.

La Administración resolverá lo conducente para autorizar el uso de calcomanías, placas o algún otro identificador o dispositivo en reemplazo del pase de acceso vehicular, sin eximir el cumplimiento de lo dispuesto en esta regla.

Regla 25. Rutas de vialidad de acceso al puerto y terminales.

La circulación para el acceso al recinto portuario y otras áreas operativas, se sujeta exclusivamente a las rutas indicadas en el Plano 4A del ANEXO VI y aquellas que establezca la Administración, sin detrimento de las disposiciones particulares que establezcan las autoridades correspondientes. La circulación en el interior de las terminales y empresas portuarias, se sujetará a las rutas que establezcan los operadores de esas instalaciones y áreas.

Regla 25 Bis. Áreas de uso común del puerto.

Las áreas de uso común se identifican en el Anexo 5.1, Sección 5.1.1 "Planos", plano No. 5.1.1.10 "Plano de Usos y Destino – Recinto Portuario" del Programa Maestro de Desarrollo Portuario del puerto de Altamira.

A).- Identificación de las áreas de uso común - Plano del 4B ANEXO VI:

Con base en las disposiciones previstas en los artículos 45 y 46 de la Ley, se clasifican como áreas de uso común aquellas bajo la operación directa de la Administración, determinadas con base en consideraciones técnicas, de eficiencia y seguridad, en las que todos los servicios portuarios y servicios portuarios conexos sujetos a contrato por la Administración, se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y regular; en condiciones equitativas de calidad, oportunidad y precio; por riguroso turno.



Las áreas de uso común del puerto de Altamira, las constituyen las siguientes instalaciones portuarias:

1. Zona intermodal;
2. Vialidades;
3. Infraestructura ferroviaria; y
4. Bermas de servicios;
5. Muelles para embarcaciones menores

B).- Uso y aprovechamiento de las áreas de uso común:

1.- Del uso y aprovechamiento de la zona intermodal:

- a) La zona intermodal tendrá carácter de uso público y en ésta se pueden realizar maniobras de carga, descarga, transferencia de carga contenerizada, carga general y vehículos, entre los modos de transporte marítimo - ferroviario – autotransporte, por las empresas que cuenten con autorización o contrato con la Administración;
- b) El uso, aprovechamiento de las Espuelas de Vía 705 y 706 en la zona intermodal, quedará sujeta a las disposiciones que establezca la Administración en los lineamientos operativos para el uso y aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria, que como ANEXO XVI forman parte de las presentes reglas. Se hace la aclaración que toda vez que el uso, aprovechamiento y explotación de estas vías son motivo de revisión por parte de la Administración al momento de la emisión de estas reglas, el ANEXO XVI podrá ser actualizado, siempre que las medidas posteriores no afecten la operación.
- c) Las operaciones de carga, descarga, transferencia y transvase de mercancías de comercio exterior dentro de la zona intermodal, queda sujeto a la autorización y disposiciones de la Aduana;
- d) El área adyacente a las espuelas de vía, se pueden almacenar temporalmente las mercancías de comercio exterior solo por el periodo que requiera la inspección fiscal o lo disponga la Aduana, para su posterior embarque en ferrocarril, autotransporte o ingreso a las terminales para su embarque en los buques;



- e) Cuando exista la necesidad de almacenar carga general, de proyecto, sobredimensionada o fraccionada, que en régimen de exportación espere ser embarcada en un buque y para no limitar las áreas de almacenamiento dentro de las terminales, la Administración puede autorizar su almacenamiento temporal por un término; siempre y cuando el uso del área no obstaculice o limite las maniobras de carga y descarga de contenedores, carga general, vehículos, etc. y se cuente con la autorización de la Aduana;
- f) Cuando la Aduana autorice el almacenaje temporal de carga dentro del área de la zona intermodal, la seguridad, guarda y custodia de las mercancías, será responsabilidad del solicitante;
- g) Las terminales de usos múltiples, la terminal de automóviles o aquella autorizada por la Administración para realizar maniobras en la zona intermodal, serán las responsables de la limpieza, retiro y disposición final, de todo residuo, desecho sólido o líquido, basura, material de estiba y trincado, que se generen de tales actividades. En el caso de incumplimiento, la Administración requerirá la limpieza y remoción total, por cuenta y costo del infractor;
- h) Queda prohibido el estacionamiento de vehículos particulares o de autotransporte terrestre de carga que no vaya a realizar operaciones, dentro de la zona intermodal;
- i) Queda prohibida la colocación y almacenaje de carros de ferrocarril en el régimen de “Bad order”, averiados o que requieran mantenimiento correctivo dentro de la zona intermodal; y
- j) En el caso de que el uso, aprovechamiento y explotación se lleve a cabo en el marco de un contrato de prestación de servicios portuarios, quedarán sin efecto las presentes disposiciones para el uso de ésta como área de uso común.

2.- De las vialidades del puerto (Plano 4A del ANEXO VI).

- **Vialidad “Boulevard de los Ríos”:**

Construido en cuatro carriles con orientación Norte – Sur, con secciones de un quinto carril central de seguridad para incorporación y desincorporación, para el tráfico en ambos sentidos, constituye actualmente la vialidad principal de uso público del puerto de Altamira:



- a) Se interconecta al Sur y a través de un distribuidor vial con el Boulevard Costero “Luis Donald Colosio” al Oriente, Boulevard “Primex” al Occidente y Boulevard “De la Industria” al Sur y al Norte, con el “Libramiento Norte” y la Carretera Estatal Altamira – Aldama;
- b) Es el acceso directo a las empresas, industrias e instalaciones localizadas en la zona de desarrollo industrial del puerto de Altamira;
- c) Se interconecta con las vialidades a través de las garitas de control de acceso personal y vehicular, para el acceso a las terminales, empresas portuarias, industrias, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos e instalaciones localizadas dentro del recinto portuario.

- **Vialidad “Río Tamesí”:**

- a) Construida en siete carriles con orientación Este – Oeste, con dirección de tráfico en ambos sentidos, que incluye un carril central de seguridad para incorporación y desincorporación, es de uso público general y el acceso para las empresas portuarias y de logística portuaria instaladas a lo largo de éstas, así como la entrada al recinto portuario a través de la garita de control de acceso personal y vehicular bajo la supervisión, operación y control de la Administración y salida del recinto fiscalizado a través de las instalaciones de inspección y reconocimiento fiscal por la Aduana.
- b) Acceso de entrada y salida de las terminales, empresas, industrias, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos, recintos fiscalizados, recintos fiscalizados estratégicos e instalaciones localizadas en el lado Oriente del canal de navegación Sur dentro del recinto portuario, través del control de acceso personal y vehicular.

- **Vialidad “Río Pánuco”:**

Construida en dos carriles con orientación Este – Oeste, con dirección de tráfico en ambos sentidos, es de uso público restringido y constituye la entrada a través de la garita de control de acceso personal y vehicular, a la terminal de BASF Mexicana.

- **Vialidad “Soto la Marina”:**

Construida en cuatro carriles con orientación Este – Oeste, con dirección de tráfico en ambos sentidos, es de uso público restringido y constituye la entrada a través de la garita de control de acceso personal y vehicular, a las terminales, empresas,



industrias, prestadores de servicios portuarios y servicios portuarios conexos, recintos fiscalizados e instalaciones localizadas dentro del recinto portuario, al Poniente del canal de navegación Sur y dársena de ciaboga.

- **Vialidad “Río Palmas”:**

Construida en dos carriles con orientación Este – Oeste, con dirección de tráfico en ambos sentidos, de uso público general constituye la entrada a través de la garita de control de acceso personal y vehicular, a la terminal de LNG de Altamira.

- **Vialidad “Río Barberena”:**

Construida en dos carriles con orientación Este – Oeste, con dirección de tráfico en ambos sentidos, de uso público general constituye la entrada a través de la garita de control de acceso personal y vehicular, a la terminal de J. Ray McDermott de México y CCTM del puerto de Altamira.

Uso de las Vialidades:

1. Las vialidades del puerto son de jurisdicción federal y el uso se sujeta a las disposiciones que establece la Administración; a la que corresponde el desarrollo, diseño, construcción conforme el Plan Maestro de Desarrollo Portuario y la conservación, señalización y mantenimiento.
2. El uso de las vialidades, que por disposición de la Aduana constituyen la Ruta Fiscal, incluyendo la zona de espera para acceso a la inspección por rayos gamma, quedan sujetas al “Manual de Lineamientos de Flujos Vehiculares de los Recintos Fiscal y Fiscalizados de la Aduana de Altamira” y demás disposiciones, reglamentación, control y vigilancia que dicte la Aduana de Altamira.
3. Las direcciones del tráfico vehicular y los límites de velocidad permitida para el tránsito en las vialidades del puerto, están establecidos en el señalamiento vial preventivo, restrictivo e informativo vertical y horizontal.
4. Para los operadores o conductores de cualquier unidad vehicular o automotor, quedan prohibidas las siguientes actividades sobre la carpeta de rodamiento de las vialidades del puerto:
 - a) Estacionarse sobre la carpeta de rodamiento de las vialidades.
 - b) Realizar maniobras de trincado, sujeción o enlonado de carga.



- c) Realizar trabajos de limpieza o lavado de los espacios, contenedores o compartimentos de carga.
 - d) Realizar cualquier maniobra relativa a alijo, transferencia, trasiego, trasvase, acomodo o estiba de carga.
 - e) Realizar trabajos de mantenimiento, por fallas técnicas que no impidan o limiten el desplazamiento de la unidad.
5. Todo operador, conductor o chofer de cualquier unidad vehicular o automotor, del servicio público o particular que registre una falla mecánica o avería sobre la carpeta de rodamiento de las vialidades del puerto, deberá colocar y exhibir sin demora, el señalamiento preventivo y de seguridad correspondiente, diurno y nocturno.
6. En las vialidades del puerto, cualquier daño o perjuicio que se ocasione a los bienes propiedad de la nación, de la Administración o de terceros, por omisión a las presentes reglas o con motivo de un incidente o accidente de tránsito, serán responsabilidad del propietario, operador, conductor o chofer del vehículo o automotor, quien debe presentar garantía amplia y suficiente a favor de la Administración, el pago total y la reparación de los daños a satisfacción del o los perjudicados.
7. En las vialidades del puerto, queda prohibido el tránsito de vehículos y unidades de cualquier tipo, cuyo sistema de rodamiento sea diferente al de neumáticos. El propietario, transportista, operador o conductor que incumpla la presente disposición, será responsable de los daños y perjuicios que provoque a la infraestructura carretera.
8. Para el uso de las vialidades para el ingreso al recinto portuario, el operador, conductor o chofer de cualquier unidad vehicular o automotor destinado al servicio público o particular de carga, deberá exhibir la siguiente documentación:
- a) Licencia vigente para el tipo de vehículo que opera;
 - b) Tarjeta de circulación.
 - c) Placas vigentes en el vehículo, tracto camión o en el tractor y unidades integradas;



- d) Autorización de maniobra que emita la terminal o empresa en la que operará. En su caso, el documento de pre -registro que establezca la Administración;
 - e) Póliza de seguro de responsabilidad civil vigente del vehículo, tractor o integración vehicular;
 - f) Permiso para bienes indivisibles de gran peso o volumen de carga útil mayor a 90 toneladas, tratándose de carga sobredimensionada en peso o volumen;
 - g) Permiso para el autotransporte federal o privado de carga especializada de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, tratándose de transporte de mercancías peligrosas.
9. Para el tránsito de vehículos del servicio público federal o particular destinados a la carga y transporte de materiales, residuos y sustancias peligrosas en las vialidades del puerto, los propietarios, transportistas, operadores, o conductores de las unidades, deben cumplir las disposiciones que para el transporte de éste tipo de carga, establece la Secretaria.
10. La Administración, en el marco del plan de protección de la infraestructura portuaria del puerto de Altamira por sí o en coordinación con las dependencias del Ejecutivo Federal, Estatal y Municipal, puede establecer medidas complementarias de protección y seguridad, de carácter operativo especial, temporal o permanente, para regular el uso y aprovechamiento en todas o en determinadas secciones de las vialidades del puerto.

3.- De las Infraestructura ferroviaria del puerto – Plano 4A del ANEXO VI.

- **Vía principal MB**

- a) Corresponde a la Administración, conforme al Plan Maestro de Desarrollo Portuario, el diseño y construcción, así como la conservación, mantenimiento, operación, uso, aprovechamiento y vigilancia de la vía MB, dentro de los límites del recinto portuario. Fuera del recinto portuario, le corresponde al concesionario del servicio ferroviario; con excepción de la infraestructura que construya la Administración,
- b) La vía MB constituye el acceso a las terminales, empresas, industrias, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos, recintos fiscalizados, recintos fiscalizados estratégicos e



instalaciones localizadas dentro del recinto portuario, en el lado Oriente del canal de navegación Sur, a través de la puerta de control ferroviario, bajo el control de la Aduana.

- c) El diseño, construcción, conservación, mantenimiento, uso y aprovechamiento de las vías de penetración, sistemas de cambio de vías, laderos y espuelas de vía para el ingreso y operación dentro de terminales públicas y particulares, industrias, empresas portuarias y prestadores de servicios portuarios, son total responsabilidad de quien las construya y opere.

- **Vía principal MC:**

- a) La conservación, mantenimiento, operación, uso, aprovechamiento y vigilancia de la vía de enlace MB - MC, corresponden a la Administración.
- b) La vía MC constituye el acceso a las terminales, empresas, industrias, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos e instalaciones localizadas al Poniente del canal de navegación Sur y dársena de ciaboga, en la zona de desarrollo industrial, delimitada entre esos cuerpos de agua y la vialidad "Boulevard de los Ríos".
- c) El diseño, construcción, conservación, mantenimiento, uso y aprovechamiento de las vías de penetración, sistemas de cambio de vías, laderos y espuelas de vía para el ingreso y operación dentro de terminales públicas y particulares, industrias, empresas portuarias y de servicios portuarios, son responsabilidad de quien las construya y opere.

Cualquier incidente o accidente que resulte del mal estado operativo en las vías de penetración y los sistemas de cambio de vía de éstas, instalados sobre las vías principales MB y MC, serán responsabilidad de la terminal, industria o empresa a la que la Administración y/o la Secretaria, haya autorizado su construcción, instalación y operación.

Uso de la infraestructura ferroviaria y su derecho de vía.

- a) El uso, aprovechamiento y operación de las obras que integran la infraestructura ferroviaria del puerto de Altamira, se sujeta a los lineamientos operativos que como ANEXO XVI forman parte de las presentes reglas.



- b) El control de acceso a través de las vías férreas, derechos de vía, bermas de servicio y demás obras que formen parte de la infraestructura ferroviaria, que posibiliten la entrada y salida de personas y vehículos al recinto fiscal, recintos fiscalizados y recintos fiscalizados estratégicos, corresponde a la Aduana.
- c) El control de acceso a través de las vías férreas de penetración, derechos de vía, bermas de servicio y demás obras que formen parte de la infraestructura ferroviaria particular y que posibiliten la entrada y salida de personas y vehículos, es responsabilidad de las terminales, empresas portuarias, prestadores de servicios portuarios, prestadores de servicios portuarios conexos e industrias, que los construyeron y operan.
- d) Cualquier trabajo y actividad, ajenas a las actividades de mantenimiento de vías, que se pretendan realizar en las bermas de servicio, derechos de vía y áreas adyacentes a la infraestructura ferroviaria dentro del recinto portuario, debe ser autorizado por la Administración. Una vez autorizado, la Administración establecerá la coordinación operativa con la empresa concesionaria del servicio ferroviario y usuarios del servicio.
- e) Para el tránsito de equipo ferroviario de arrastre destinado a la carga y transporte de materiales, residuos y sustancias peligrosas en la infraestructura ferroviaria del puerto, el consignatario del servicio ferroviario y los propietarios, transportistas, consignatarios, fletadores o representantes legales e la carga, deberán observar y dar cumplimiento, a las disposiciones que para el transporte de éste tipo de la carga, establece la Secretaria.
- f) La Administración, en el marco del plan de protección de la infraestructura portuaria del puerto de Altamira por sí o en coordinación con las dependencias del Ejecutivo Federal, Estatal y Municipal, podrá establecer medidas de protección y seguridad complementarios, de carácter temporal para regular, limitar o restringir el uso y aprovechamiento en todas o en determinadas secciones de la infraestructura ferroviaria del puerto.
- g) El uso de las áreas delimitadas como derechos de vía, en el caso de la vía MB dentro del recinto portuario y la MC desde la interconexión de la vía de penetración de la terminal de Vopak y empresas Posco y México Carbón, se sujetará a la autorización de la Administración. El uso del área del derecho de vía de la vía MB fuera de los límites del recinto portuario, se sujetará a la aprobación de la Administración, en las proximidades de infraestructura construida por ésta y a la del concesionario del servicio ferroviario.



4.- De las bermas de servicios.

Las bermas de servicio quedan identificadas como “áreas de uso común” en el plano No. **PLANO No. 4B: Áreas de Uso Común.**

- a) El diseño, construcción, delimitación, conservación, mantenimiento, administración, operación y vigilancia de las áreas delimitadas dentro del Plan Maestro de Desarrollo Portuario como bermas de servicios, adyacentes a vialidades, vías de ferrocarril o redes de servicios, corresponden a la Administración.
- b) El uso y aprovechamiento de las bermas de servicios, para la instalación de ductos para el transporte de gases o líquidos; así como para otros servicios en superficie, aéreos o subterráneos, cualquiera que sea su naturaleza y de carácter público o particular, se sujetará a la autorización de la Administración.

Previo a emitir la autorización para la instalación de ductos cualesquiera que sea su naturaleza, en bermas donde ya se encuentren otros ductos instalados y en operación, la Administración tomará en cuenta la opinión favorable de la empresa propietaria o que opere éstos, a fin de que en la obra de instalación y operación, se cumplan los requerimientos técnicos de seguridad y protección, a fin de evitar la afectación de la infraestructura ya instalada.

- c) El uso y aprovechamiento de las bermas de servicios, para la construcción, instalación, operación, uso y explotación de básculas camioneras o ferrocarrileras, se sujetará a las cláusulas y condiciones del contrato de prestación de servicios portuarios conexos formalizado con la Administración.

5. Muelles para Embarcaciones menores

Los muelles para embarcaciones menores son de uso público y se encuentran situados en ambas márgenes del canal de acceso al Puerto y tiene como objetivo contar con bandas de atraque para embarcaciones menores de la Entidad, Capitanía de Puerto, Pilotos, Seguridad Portuaria y Armada de México; esto permitirá reducción de tiempos en caso de contingencias de la zona sur a norte, así como también permitirá disminuir el tiempo de traslado del personal y equipo desde la zona sur del Puerto hacia la zona norte, sin la necesidad de rodear aproximadamente 20 km.

El margen ESTE de ambos muelles serán preferentemente utilizados por la SEMAR.



C).- Uso de otras áreas de uso común.

El uso y aprovechamiento de nuevas áreas de uso común que se delimiten, desarrollen y construyan conforme el Plan Maestro de Desarrollo Portuario, quedarán sujetas a las reglas particulares que para tal efecto y con base en la naturaleza, objeto y destino del área de que se trate, emita la Administración.

Regla 26. Velocidades de tránsito.

Los límites máximos de velocidad de tránsito vehicular en el interior del recinto portuario, sus accesos, vialidades y áreas operativas del puerto, así como la zona de desarrollo portuario, está establecida en la señalización vial vertical y horizontal respectiva.

- a) La velocidad permitida en el interior de las terminales, no excederá de 20 (veinte) kilómetros por hora o aquella que establezca el operador de la terminal correspondiente;
- b) La velocidad permitida en el recinto portuario, debe ser respetada por el personal de la Administración, Autoridades, prestadores de servicios portuarios, prestadores de servicios portuarios conexos, visitantes y todos los usuarios;
- c) Los conductores y operadores de vehículos, maquinaria y equipos, deben mantener las vialidades, libres de cualquier obstáculo;
- d) Queda prohibido el estacionamiento de vehículos particulares y del autotransporte de carga, en las vialidades, fuera de los límites de las terminales, empresas o industrias o en lugares distintos a los establecidos por la Administración, como patio regulador o estacionamiento;
- e) Es obligatorio que toda unidad que transporte granel agrícola, mineral, materiales para construcción o contenga residuos de los mismos, circule por las vialidades del recinto portuario con el compartimento de carga enlonado y a la velocidad permitida. Esto, con el fin de evitar la generación y emisión de polvos finos a la atmósfera;
- f) El administrador se reserva el derecho de prohibir el ingreso al recinto portuario o de retirar la unidad, ante el incumplimiento de la anterior disposición ambiental o bien, derivado de derrame de granel, polvo o líquidos que se escapen por la tolva, compuertas o válvulas mal selladas de los contenedores de carga;
- g) Se prohíbe a los conductores de las unidades de transporte de carga federal, circular dentro de los límites del puerto con los contenedores sin los



candados dobles (Twist Locks); con la carga general sin la debida sujeción. Lo anterior será motivo suficiente para que la Administración impida el ingreso al recinto portuario o la salida de las terminales; y

- h) La Aduana, mantiene el requisito de transitar sólo dentro de la ruta fiscal, con las puertas abiertas de los contendores, cajas de carga de tráiler o camión; lo anterior, para la confirmación visual que el interior se encuentre vacío. Por lo que se prohíbe circular con las puertas abiertas fuera de la ruta fiscal y del recinto portuario; esto, debido al riesgo que representa para la seguridad de los vehículos, personas e infraestructura portuaria.

Regla 27. Carga sobredimensionada.

La circulación de vehículos sobredimensionados en peso o volumen, o equipos especiales, para carga sobredimensionada o de proyecto, sólo podrá efectuarse con la autorización de la Administración, para el tránsito por las áreas comunes, zonas operativas y vialidades que la misma indique y siempre que se cumpla con la capacidad de carga viva de la carpeta de pavimento de concreto o asfáltico de las vialidades, debiendo cumplir además con lo dispuesto en la NOM-012-SCT2 vigente y evitando durante todo el trayecto de la carga en el puerto, que la altura o ancho de la misma no dañe los señalamientos viales, postes, líneas de distribución eléctrica y otros bienes. El transportista debe exhibir, si la Administración lo solicita, el permiso que para tal fin emite la Secretaría.

- 1). Cuando se transporte carga sobredimensionada en peso y/o volumen que rebasen los estándares establecidos para el tránsito regular en las vialidades del puerto; que por sus dimensiones obstruyan más de un carril vial; para su tránsito requiera el apoyo con unidad(es) piloto(s); deba desplazarse a velocidades muy bajas y requiera de la suspensión de determinados servicios públicos, principalmente libranza del suministro eléctrico; el responsable logístico del ingreso y transporte de esa carga sobredimensionada por las vialidades, debe obtener previamente la autorización de la Administración;
- 2). Para obtener la autorización de la Administración, para el transporte de cargas sobredimensionadas en peso y/o volumen por las vialidades del puerto; el solicitante deberá presentar:
 - a) Autorización y programa de libranzas de suspensión o corte eléctrico, previsto por la Comisión Federal de Electricidad:
 - b) Aprobación del programa de corte eléctrico, por todos los terceros conectados a los circuitos que serán afectados temporalmente con la suspensión del fluido eléctrico. Gestión que debe realizar el responsable



- logístico del ingreso y transporte de la carga sobredimensionada por las vialidades del puerto;
- c) Solicitud por escrito ante la Administración que acompañe de :
- i. Plano de la combinación vehicular en su vista lateral, anterior, posterior y superior, debidamente firmado por personal de la empresa responsable de la integración;
 - ii. Dimensiones de longitud, ancho, alto y peso de la carga y de la de combinación vehicular;
 - iii. Distancia entre ejes internos y entre cada uno de los ejes, indicando el total de llantas por eje;
 - iv. Altura del centro de gravedad de la carga y de ésta, sobre las plataformas de los vehículos;
 - v. Carga total por llanta y por metro cuadrado, que se espera transmitir a la carpeta de rodamiento de las vialidades del puerto;
 - vi. Velocidad de traslación máxima y mínima de la configuración vehicular;
 - vii. Programa de traslado, horarios de cruce de puntos críticos y rutas autorizadas por la Aduana para el desplazamiento de las cargas, incluyendo las medidas de seguridad consideradas.
 - viii. Datos personales y de contacto de la persona responsable de la maniobra de transporte, dentro de los límites del puerto.
- 3). El transportista, el propietario de la carga o su operador logístico, conforme se acrediten ante la Administración, son los responsables de:
- a) Llevar a cabo el trámite y obtener la aprobación de los usuarios de los servicios que serán suspendidos o interrumpidos, para el transporte de la carga sobredimensionada por las vialidades del puerto;
 - b) Tramitar ante la Administración y con al menos con cinco (5) días hábiles de anticipación, la autorización para el ingreso o egreso de las mercancías del recinto portuario;
 - c) La observancia y cumplimiento de las disposiciones operativas y de seguridad que establezca la Administración en la autorización correspondiente;



- d) Los daños y perjuicios que resulten para la Administración, terminales instalaciones portuarias, empresas portuarias, industrias, prestadores de servicios portuarios y de servicios portuarios conexos y terceros, derivado del incumplimiento del término y programa autorizado para el tránsito de la carga por la Administración. Incluyendo, de los que resulten, afecten, alteren o limiten el restablecimiento de los servicios públicos;

- e) De los daños y perjuicios que resulten en la infraestructura carretera, portuaria y demás bienes propiedad del Gobierno Federal, de la entidad o de terceros, con motivo de cualquier incidente o accidente derivado del tráfico y tránsito de las cargas sobredimensionadas, por las vialidades y puentes del puerto.

Regla 28. Daños a infraestructura portuaria.

Cuando se produzca un daño a la infraestructura portuaria, ferroviaria, sistemas de vigilancia, seguridad y protección, instalaciones o redes de servicios públicos, señalamiento vial, protecciones viales o a las vialidades del puerto, con motivo de la circulación de vehículos, maquinaria o equipos; las terminales, operadores, prestadores de servicios portuarios, prestadores de servicios portuarios conexos o los responsables de los vehículos, maquinaria o equipo, deben dar aviso inmediato a la Capitanía y a la Administración, a fin de que quien resulte responsable cubra los daños causados y/o en su caso, extienda en favor de la Administración la responsiva o garantía, por sí o a través de la compañía aseguradora que se hará cargo de la reparación del daño en tiempo y forma. La reparación de los daños debe quedar a entera satisfacción de la Administración.

La misma disposición, aplicará cuando se causen daños a la infraestructura portuaria de atraque, defensas de muelles, señalamiento marítimo y ayudas a la navegación que se indican en el Plano 6 del ANEXO VI o instalaciones propiedad de la Administración derivados, entre otros, de las maniobras de atraque, desatraque, enmiendas y navegación de embarcaciones dentro de los límites del Puerto.

Regla 29. Limitantes del transporte de personas.

En el tránsito de vehículos y equipos por las vialidades del puerto, queda estrictamente prohibido el transportar personas en la caja de camiones de redilas o de volteo, en plataformas, estribos o sobre la carga. El incumplimiento de la presente disposición da lugar a que el personal del servicio de vigilancia, seguridad y protección de la Administración o personal de la Capitanía, ponga a disposición el vehículo, ante la Aduana, cuando el incumplimiento se registre en la ruta fiscal o ante la Policía Federal de Caminos, cuando se registre en una vialidad



distinta y dentro del puerto, para el trámite de la sanción al propietario o conductor, que conforme a derecho proceda.

El OPIP de la Administración, se reserva el derecho de prohibir el ingreso al recinto portuario o de ordenar su retiro del mismo, ante el incumplimiento de estas disposiciones.

Se prohíbe a los operadores del autotransporte de carga que pretendan ingresar al recinto portuario con destino a las terminales, lo realicen con acompañantes en cabina o dormitorio, cuando no sean parte de la tripulación o en el área dedicada a la carga. De ser el caso, el o los acompañantes deberán bajar de la unidad antes de ingresar al recinto portuario. Las personas que desciendan del vehículo, por ningún motivo podrán permanecer próximo a las garitas de control de acceso.

Se prohíbe a los operadores de autotransporte de carga y/o a representantes de la carga, el suministro de combustibles, colocación, remoción, verificación y/o cambio de sellos fiscales, candados y/o cualquier otro mecanismo de aseguramiento de puertas de contenedores cargados, el aseguramiento de la carga fuera de las terminales, en la ruta fiscal y/o cualquier otra área dentro de los terrenos propiedad de la Administración.

Para las operaciones de reversa de las unidades de autotransporte de carga dentro del puerto, el conductor deberá hacer una revisión física de la parte trasera de su unidad, para evitar que personas, bienes o instalaciones puedan sufrir daño y evitar accidentes.

Regla 30. Revisión de personas, vehículos y mercancías.

Los visitantes, usuarios, prestadores de servicios portuarios, prestadores de servicios portuarios conexos, Autoridades y la Administración, que conduzcan vehículos oficiales o particulares y que pretendan ingresar al recinto portuario y a las terminales, deben identificarse y respetar la señalización existente para la circulación en vialidades, estacionamiento y áreas restringidas; así como acatar las indicaciones del personal de vigilancia, seguridad y protección de la Administración o de los cuerpos de seguridad de las terminales, dadas en ejercicio de sus funciones.

Como disposición para la protección portuaria, deben permitir la identificación de las personas, la revisión del vehículo, mercancías, bienes y en especial, deben atender aquellas disposiciones o medidas de protección emanadas de plan de protección relativo al Código PBIP en cualquiera de sus tres niveles de protección. La revisión, podrá ser realizada con apoyo de equipos de inspección no invasivos y/o por medio de oficiales de las autoridades federales relacionadas a la protección portuaria, establecidos en el puerto y en el marco de acuerdos federales o por operativos especiales.



Regla 30 Bis. Inspección de mercancías.

Las terminales, operadores o maniobristas que realicen la desconsolidación y consolidación de la carga, durante el proceso de inspección en las diferentes etapas de reconocimiento o revisión en las instalaciones de la Aduana o en los recintos fiscalizados, deben garantizar la buena estiba, sujeción y trincado de la carga dentro del contenedor, para evitar el corrimiento y garantizar su seguridad durante su transporte. El agente aduanal, atendiendo su obligación y responsabilidad para con la carga, verificará el cumplimiento de lo anterior.

Cuando se lleve a cabo inspección de la carga dentro de las terminales, el transportista u operador de la unidad de autotransporte, podrá verificar las condiciones de estiba, sujeción y trincado de la carga dentro de los contenedores; siempre y cuando vista y porte el equipo de seguridad establecido por la terminal.

Regla 31. Permanencia de vehículos.

En ningún momento, podrán permanecer estacionados los vehículos fuera de las instalaciones de las terminales, empresas portuarias, industrias, prestadores de servicios portuarios o prestadores de servicios portuarios conexos, dentro del recinto portuario.

Así mismo, queda prohibido que los operadores de vehículos particulares, de autotransporte de carga, pasaje o maquinaria, obstaculicen las vialidades, vías férreas, accesos a las instalaciones o entorpecer las maniobras portuarias. Por lo que deben acatar de manera diligente y respetuosa, las indicaciones que reciban del personal de vigilancia, seguridad y protección de la Administración o de la terminal. Lo anterior, sin perjuicio de las disposiciones de la Aduana, para la ruta fiscal.

Capítulo V

Comité de Operación.

Regla 32. Funcionamiento.

La operación y funcionamiento del Comité de Operación se sujetará a las disposiciones de su Acta Constitutiva y Reglamento Interno, que como ANEXO I se agrega al final de las presentes reglas y forma parte integrante de las mismas.



Regla 33. Integrantes del comité.

El Comité de Operación será presidido por el titular de la Administración y quedará integrado conforme a lo previsto en el artículo 3º de su Reglamento Interno.

Regla 34. Recepción de Quejas.

Para la atención de las quejas que se presenten por actos de la Administración, de los representantes de las Dependencias que desarrollan sus atribuciones en el puerto, de cesionarios o permisionarios de las Secretarías o Secretarías del Ejecutivo Federal, de los usuarios que lleven a cabo sus actividades en el puerto y relativas a la operación portuaria, el Comité de Operación recibirá las quejas, mediante su exposición durante las sesiones ordinarias de trabajo; escritas, a través de la ventanilla única de la Administración o a través de su depósito, en los buzones que para tal fin están instalados en la recepción del antiguo edificio y en la recepción del edificio administrativo.

Las quejas que deriven de los servicios que prestan las terminales, los cesionarios, prestadores de servicios portuarios, prestadores de servicios portuarios conexos, contratistas y prestadores de servicios, que tienen contrato con la Administración, se recibirán a través de la ventanilla única de la Administración.

En formato electrónico, las quejas se recibirán a través de las siguientes direcciones:

webmaster@puertoaltamira.com.mx
dirgral@puertoaltamira.com.mx
goperaciones@puertoaltamira.com.mx

Regla 35. Presentación de quejas.

Toda queja se presentará mediante escrito, debe contener como mínimo:

- a) Nombre o razón social del inconforme y en su caso, el nombre del representante legal de la persona física o moral representada, así como domicilio y firma autógrafa del quejoso;
- b) Motivo de la queja, con la indicación de la Dependencia, unidad administrativa, empresa, terminal, operador, prestador de servicios portuarios, prestador de servicios portuarios conexos o usuario, a quién o quiénes se les atribuye el acto u omisión que origina la queja; y
- c) Copia de todos los documentos que respalden la queja, cuando existan y obren en poder del quejoso.



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

Regla 35 Bis.- Atención de las quejas

La atención y desahogo de las quejas, se sujetará al siguiente procedimiento:

La Administración, durante los 5 (cinco) días hábiles siguientes a la recepción de la queja a través de la ventanilla única, buzón o correo electrónico, procederá:

- I. Cuando la queja derive de la operación de una terminal, operador, maniobrista, prestador de servicios portuarios o prestador de servicios portuarios conexos, ventanilla única, se turnará a la Gerencia o Gerencias de la Administración que corresponda;
 - a. La Gerencia determinará si el acto u omisión motivo de la queja, actualiza el incumplimiento de una condición del contrato;
 - b. Determinado el incumplimiento contractual, la Administración procederá conforme a derecho corresponda e informará al Comité de Operación las medidas y acciones llevadas a cabo, para la atención de la queja.
- II. Si la queja deriva de la actuación de los representantes de las autoridades, de los concesionarios, cesionarios o permisionarios de las Secretarías del Ejecutivo Federal o de los usuarios que lleven a cabo sus actividades en el puerto, la Administración:
 - a. Turnará copia de la queja al representante de la Dependencia, concesionario, cesionario, permisionario o empresa a quien se le atribuye el acto u omisión;
 - b. El presidente del comité o el secretario técnico, dentro de sus atribuciones, solicitará la atención de la queja y el informe de los resultados, en la próxima sesión del Comité de Operación.
- III. Si la queja se expone en una sesión de trabajo ante el pleno del Comité de Operación, se tomará el acuerdo y si el caso lo amerita, se turnará a la atención del subcomité que corresponda, quien informará, las acciones y medidas llevadas a cabo para la atención de la queja;
 - a. En su caso, se procederá como se indica en los incisos I y II;



- b. Si la naturaleza de la queja lo requiere, se someterá a consideración de los integrantes del Comité de Operación en la próxima sesión de trabajo, donde se citará al inconforme para la exposición de la queja e invitará a las demás partes involucradas;
 - c. Si el inconforme retira su queja antes de los términos indicados, el Secretario Técnico lo informará al Comité de Operación, así como las acciones que a esa fecha se habían llevado a cabo, para la atención de la queja;
 - d. En el desahogo de la queja, los miembros del comité escucharán a las partes y tomando en cuenta las pruebas que se presenten, el presidente, emitirá y pondrá a votación la recomendación que proceda; siempre y cuando el asunto, sea del ámbito de competencia del comité;
 - e. Si a quien se le atribuye el acto u omisión motivo de la queja, no asiste a la sesión, el presidente del Comité de Operación dentro de los 3 (tres) días hábiles siguientes a la fecha de la sesión, le hará del conocimiento los términos de la queja, el acuerdo y en su caso, la recomendación aprobada por el pleno, para que ésta sea atendida en el plazo que se señale;
- IV.** Si vencido el plazo, el inconforme estima que la recomendación del Comité de Operación no es atendida o cuando ésta no le favorezca, podrá recurrir a la Secretaría o a la Dependencia competente;
- V.** Cuando la naturaleza de la queja sea tal, que requiere un análisis más detallado y la Administración deba de allegarse de mayores elementos para normar su criterio y exponerlo al Comité de Operación o directamente al quejoso, los términos se sujetarán a las disposiciones que marca la Ley Federal del Procedimiento Administrativo;
- VI.** Quedan exentas de este procedimiento, las quejas que se presenten a través y sean competencia del Órgano Interno de Control de la Administración o de la Secretaría de la Función Pública.

Capítulo VI

Administración de las áreas e instalaciones.

Regla 36. Funciones de la administración.

La Administración, en los términos de la Ley y de su Título de Concesión, se encargará de administrar y operar, conforme a los usos y destinos, por sí o a



través de terceros con los que celebre contrato, las áreas e instalaciones del recinto portuario y zona de desarrollo portuario, indicadas en los planos 3A y 3B del ANEXO VI, y vigilará y supervisará la adecuada utilización de las instalaciones portuarias y su eficiente y segura operación.

Asimismo, la Administración se encargará de construir, instalar, mantener, operar, conservar y proteger por sí o a través de terceros, el dragado en los cuerpos de agua, el señalamiento marítimo y ayudas a la navegación, el CCTM y la CEIP.

Queda prohibido el establecimiento de vendedores ambulantes, así como la instalación de puestos fijos o semifijos dentro del recinto portuario, zona de desarrollo portuario, patio regulador, estacionamientos de tráileres, áreas de uso común y otras áreas operativas del puerto.

Queda prohibida la ejecución de actividades no enfocadas a las operaciones portuarias o distintas a los servicios portuarios y servicios portuarios conexos en las áreas de uso común del puerto. Cuando la Administración considere necesario el desarrollo de determinadas actividades, podrá autorizar su instalación y ejecución.

Regla 37. Regulación sobre la infraestructura y servicios portuarios.

La construcción, aprovechamiento, operación y explotación de obras e instalaciones portuarias, servicios portuarios y servicios portuarios conexos, se sujetarán a los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto, de acuerdo con el Programa Maestro de Desarrollo Portuario.

El Programa Maestro de Desarrollo Portuario, que se sujeta a revisión cada cinco (5) años, los criterios técnicos del servicio de remolque y las tarifas por servicios registrados por los diferentes operadores y prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos y otros documentos públicos, pueden ser consultados en el domicilio de la Administración y en la información contenida en la página web de la misma:

Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V.
Calle Río Tamesi Km. 0 800, Lado Sur.
Colonia Puerto Industrial.
Altamira, Tamaulipas. México.
C.P. 89603
www.puertoaltamira.com.mx



Regla 38. Regulación de las nuevas obras y de mantenimiento.

Los trabajos de construcción, conservación, mantenimiento, ampliación y modernización que ejecuten las terminales, operadores, empresas portuarias, prestadores de servicios portuarios o prestadores de servicios portuarios conexos en el Puerto, se sujetarán a lo previsto en el título de concesión, el programa maestro de desarrollo portuario, los contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones, de prestación de servicios portuarios o de prestación de servicios portuarios conexos celebrados con la Administración; o los títulos de concesión o permisos que haya otorgado la Secretaría, se encuentren vigentes y correspondan para el uso y destino del área o instalación del puerto, los requisitos y especificaciones técnicas que fije la Administración o la Secretaría, antes, durante y posterior a la ejecución de los trabajos.

Capítulo VII

Construcción, aprovechamiento y explotación de obras.

Regla 39. Requisitos para ejecutar obras sobre bienes del dominio público.

Tratándose de solicitudes para ejecutar obras sobre bienes del dominio público, para uso público o particular, que se adjudiquen mediante proceso de licitación o en su caso, directamente a los propietarios de los terrenos colindantes, estas deberán contener los siguientes requisitos:

- I. Cuando se trate de personas morales, se deberá acompañar la escritura constitutiva y sus reformas, inscritas en el Registro Público de Comercio. En el caso de copias, todos los documentos deben ser certificados ante fedatario público.
- II. Los poderes y nombramientos que haya otorgado el solicitante al que, en su caso, promueva a su nombre, deben formalizarse ante notario público;
- III. La descripción de la obra que se pretende construir;
- IV. Los proyectos, general y ejecutivos, correspondientes;
- V. Los documentos que acrediten que cuenta con los recursos financieros, materiales y humanos para realizar el proyecto;
- VI. Los montos de inversión;
- VI. En el caso de que las obras, se ejecuten en la zona federal marítimo terrestre o zona federal terrestre dentro del recinto portuario, debe



presentarse el título de concesión correspondiente a la zona de que se trate;

- VII. Autorización en materia de impacto ambiental y de riesgos para realizar la obra; requisito sin el cual no procederá la solicitud correspondiente; y
- VIII. Autorización en materia de protección, tratándose de instalaciones donde se dé interfaz buque-puerto, incluidas las medidas de protección contempladas relativas al Código PBIP; requisito sin el cual no procederá la solicitud correspondiente.

La Secretaría deberá dar respuesta a las solicitudes que presente la Administración, en un plazo que no exceda de 45 (cuarenta y cinco) días naturales contados a partir de la recepción de la misma.

Para la operación del dragado en el puerto, se cumplirá con las siguientes normas:

- I. **Dragado de Construcción.** Se deberá contar con el proyecto aprobado por la Administración y autorizado por la Secretaría, que contendrá los lineamientos previstos en el programa maestro de desarrollo portuario vigente, tales como ejes, taludes y profundidades, así como, el estudio de impacto ambiental y la autorización de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y la autorización de la Secretaria de Marina, en el caso de vertimiento del material del dragado.
- II. **Dragado de Mantenimiento.** Para conservar los niveles de profundidad previstos en el programa maestro de desarrollo portuario vigente, se deberá elaborar estudio de impacto ambiental, en la zona por dragar y en la de vertimiento, con la anuencia de la Administración y la autorización de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
- III. El material extraído será depositado de preferencia en las zonas de relleno, previamente definidas por la Administración, o en las zonas de vertimiento que autorice la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y/o la Secretaría de Marina (SEMAR).

Previamente a la realización de trabajos de construcción, mantenimiento, modificación y modernización de obras e instalaciones, la Administración, de acuerdo con las características y actividades de la zona en que habrán de efectuarse, así como de las áreas contiguas, fijará las medidas preventivas a que se sujetarán dichos trabajos, a fin de garantizar las debidas condiciones de seguridad y evitar el entorpecimiento de la operación portuaria, y establecerá las condiciones en materia ambiental a cumplir contenidas en el Sistema de Gestión de Calidad y Ambiental (SGCA) de la Administración.



Todas las empresas instaladas dentro del recinto portuario que efectúen este tipo de trabajos, deberán dar aviso previamente a la Administración, la cual comunicará de la realización de los trabajos a los operadores y prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos de las intermediaciones, a efecto de que en su caso adopten las medidas pertinentes.

Durante la ejecución de obras en vialidades y áreas públicas en el recinto portuario o en la zona de desarrollo portuario del puerto de Altamira, los contratistas deberán considerar todas las medidas y elementos necesarios para el debido señalamiento y seguridad al tránsito de personas y vehículos, sin ser limitativo se refiere al empleo de conos, trafitambos, barreras, señales horizontales y verticales provisionales, ya sea del tipo informativas, preventivas y restrictivas y de ser el caso, considerar el empleo de señales luminosas y/o bandereros.

La Administración fijará los criterios para las obras portuarias, sean éstas de construcción o ampliación, teniendo especial cuidado que el ancho de la plantilla del canal de acceso se mantenga al menos en 200 metros o se amplíe según la requiera la demanda o atención de mayores embarcaciones. Así mismo la distancia entre paramentos de nuevos muelles que se construyan a ambos márgenes del canal de acceso del puerto no deberá ser inferior a 450 metros, o sea 225 metros medidos del centro del canal de acceso a cada una de las márgenes. Lo no considerado se sujetará a lo señalado en el programa maestro de desarrollo portuario.

En materia de diseño de obras marítimas, futuras ampliaciones, crecimiento del puerto, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación, los pilotos podrán constituirse como miembros de consulta, por lo que estos y la Capitanía emitirán a solicitud de la Administración la opinión técnica que consideren pertinente.

Regla 40. Requisitos para construir embarcaderos y demás similares.

Para obtener permiso para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares, para uso público o particular, se deberá contar con el proyecto aprobado por la Administración y autorizado por la Secretaría, en el que se deberá indicar el uso que se le pretende dar a la obra, acompañada de los requisitos siguientes:

- I. Cuando se trate de personas morales se deberá acompañar la escritura constitutiva y sus reformas, inscritas en el Registro Público de Comercio. En el caso de copias, ambos documentos debidamente deberán ser certificados ante fedatario público;



- II. Los poderes y nombramientos que haya otorgado el solicitante al que, en su caso, promueva a su nombre, formalizados ante notario público;
- III. La descripción de la obra que se pretende construir;
- IV. Los proyectos, general y ejecutivos, correspondientes;
- V. El acta de verificación y autorización para el inicio de operación de las obras, que debe expedir la Dirección General de Puertos, conforme lo dispuesto en el Artículo 11 de la Ley;
- VI. Los documentos que acrediten que cuenta con los recursos financieros, materiales y humanos para realizar el proyecto;
- VII. La garantía de trámite que fije la Secretaría;
- VIII. Los montos de inversión;
- IX. En el caso de que las obras, se ejecuten en la zona federal marítimo Terrestre o zona federal terrestre, deberá presentarse el título de concesión correspondiente a la zona de que se trate; y
- X. Autorización en materia de impacto ambiental para realizar la obra.
- XI. Autorización en materia de protección portuaria relativa al Código PBIP, para operar cuando se trate de instalaciones que manejen tráfico de altura.
- XII. Cédula del Registro Federal de Contribuyentes; y
- XIII. La demás información que el solicitante considere conveniente.

Para construir las obras descritas en el primer párrafo de esta regla, en zonas fluviales o lacustres, para uso público o particular, deberán presentarse los requisitos siguientes:

- I. Cuando se trate de personas morales se deberá acompañar la escritura constitutiva y sus reformas, inscrita en el Registro Público de Comercio. En el caso de copias, ambos documentos debidamente deberán ser certificados ante fedatario público;
- II. Los poderes y nombramientos que haya otorgado el solicitante al que, en su caso, promueva a su nombre, formalizados ante notario público;



- III. La garantía de trámite que fije la Secretaría, y
- IV. La demás información que el solicitante considere conveniente.
- V. Los montos de inversión;
- VI. En el caso de que las obras, se ejecuten en la zona federal marítimo terrestre o zona federal terrestre, deberá presentarse el título de concesión correspondiente a la zona de que se trate; y
- VII. Autorización en materia de impacto ambiental y para realizar la obra.
- VIII. Autorización en materia de protección portuaria relativa al Código PBIP, si esta operará tráfico de altura.
- IX. Croquis de localización que contenga las técnicas de construcción
- X. Cédula del Registro Federal de Contribuyentes.

Capítulo VIII

De la navegación interior del Puerto.

Regla 41. Para realizar navegación interior.

Se considera navegación interior la prevista en la fracción I del artículo 38 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Para propósitos de estas reglas, navegación interior es la que realiza la embarcación en aguas protegidas y dentro de la zona delimitada por la línea que une el eje central de la punta de los morros de las escolleras Norte y Sur, como lo ilustra el plano 2 del ANEXO VI.

Todo buque que pretenda realizar navegación interior para actividades comerciales, prestación de servicios portuarios o servicios portuarios conexos o para la construcción y mantenimiento de infraestructura portuaria, incluyendo las embarcaciones de las personas físicas o morales que tengan celebrado contrato con la Administración, el agente naviero consignatario o su representante legal en el puerto debe:

- a) Informar al personal del Departamento de Operaciones de la Administración, para propósitos de programación y operación dentro del puerto, la ETA, actividades a realizar, instalación portuaria en la que



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

- atracaará y en su caso, se le prestarán los servicios portuarios o servicios portuarios conexos que requiera el buque para su operación;
- b) Cumplir los requisitos que establece la legislación marítima, ante la Capitanía;
 - c) Cumplir los requisitos que establecen las autoridades portuarias;
 - d) Informar al OPIP de la Administración mediante el formato establecido, el nivel de protección con el que arriba al puerto o en su caso, las medidas equivalentes de protección o manifestar, que el buque está exento del cumplimiento del Código PBIP, por el tipo de tráfico y operaciones que realiza; y
 - e) Reportar al CCTM su entrada y salida del puerto.

La asignación de la instalación de atraque o lugar de fondeo o arriberamiento de los buques, corresponde a la Administración y la autorización, a la Capitanía.

La navegación interior y las maniobras de embarcaciones con puerto cerrado, podrán realizarse siempre y cuando la velocidad del viento no sea mayor a los cuarenta (40) kilómetros por hora (kph) y el capitán o patrón de la embarcación esté de acuerdo en efectuar la maniobra. Para la navegación interior y maniobras de buque con velocidad de viento mayor a los 40 kph, se debe contar con autorización de la Capitanía. Esta disposición no aplica para maniobras de buques en las terminales de CTS e IPA.

Regla 42. Comunicación de buques en su aproximación al puerto.

Los buques, durante su aproximación al puerto para recalar, deben establecer comunicación con la Capitanía directamente o a través del CCTM o con la Estación Costera de Tampico (Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos), por medio de los canales de radiocomunicación marítima internacional en la banda marina de VHF, indicando posición y tiempo estimado de arribo (ETA) a la boya de recalada, así como cualquier otra circunstancia que lo amerite, tales como:

- a) Enfermos a bordo;
- b) Polizones;
- c) Condiciones anormales de estabilidad, estanqueidad, maniobrabilidad, gobierno o propulsión;



- d) Fallas o deficiencias en los sistemas de navegación electrónica;
- e) Conatos de incendio; y
- f) Mercancías peligrosas. etc.

En el caso de enfermos a bordo, el agente naviero debe notificar tal circunstancia a Sanidad Internacional y en el caso de polizones, además, al Instituto Nacional de Migración.

La Capitanía, con base en los acuerdos de la junta de programación de buques y con apoyo del personal del CCTM, instruirá a la embarcación acerca de su programa de entrada al Puerto. Para lo anterior, la Capitanía establecerá los procedimientos particulares, los medios y personas responsables de mantener actualizada la información para el CCTM, respecto de cambios que pudieran darse a la programación de buques.

En el caso de fondeo al arribo, los capitanes de los buques que arriben al puerto, deben informar al CCTM del puerto de Altamira la hora y posición de fondeo previo a su entrada al puerto.

En el caso de fondeo para enmendar su posición de atraque y operación o a la salida del puerto una vez despachado por la Capitanía, debe informar al CCTM, la hora de fondeo, causas, tiempo estimado de estadía, hora en la que inicie el virado del ancla y zarpe del área de fondeo.

Las disposiciones a la prestación del servicio de tráfico marítimo, quedan establecidas en las reglas de operación del Centro de Control de Tráfico Marítimo del puerto de Altamira, autorizados por la Dirección General de Marina Mercante.

Regla 43. Medidas de seguridad y velocidad de las maniobras de buques.

Las maniobras de entrada y salida de buques del puerto, se realizarán tomando todas las medidas de seguridad y protección que el caso requiera, observando de manera particular las condiciones meteorológicas imperantes o aquellas que correspondan al Código PBIP, respecto al nivel de protección que se establezca.

Con base en los resultados de los estudios de maniobrabilidad realizados, indican la dificultad de las maniobras con buques tipo car carrier con velocidades de viento de 20 a 25 nudos; con buques tipo portacontenedores, buques tanque, buque granelero y de carga general, se dificultan con vientos de 25 a 35 nudos. Por ello, no es recomendable realizar maniobras con velocidades de viento que superen dichos límites máximos; excepto cuando lo solicite el capitán del buque dando



cumplimiento a lo previsto por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, sea autorizado por la Capitanía y cuente con la opinión favorable piloto de puerto para realizar la maniobra del piloto de puerto.

Para maniobras de buques con sistemas de propulsión lateral en proa y/o popa (Bow o stern thruster), se debe tomar en cuenta que a velocidad de 2 a 3 nudos, el efecto del propulsor se reduce en aproximadamente un 50% de su capacidad y efectividad de empuje; que decrece conforme se incremente la velocidad de propulsión de la embarcación.

En la maniobra de entrada al puerto, la velocidad de los buques está limitada a 11 (once) nudos como máximo, referida al cruce del morro de las escolleras, decreciendo conforme la aproximación a la dársena de ciaboga y estará en función de:

- a) Tipo y particularidades del buque que maniobra;
- b) Condición de calado y trimado;
- c) Condiciones meteorológicas, de corriente y mar imperantes;
- d) Criterio técnico del piloto; y
- e) Buques atracados en las terminales del canal de navegación.

La velocidad máxima de las embarcaciones en los canales de navegación Sur y Norte, es de seis (6) nudos.

Si el piloto de puerto, con base en su criterio técnico y condiciones de la maniobra, considera necesario incrementar la velocidad permitida, es facultad del mismo hacerlo por razones de seguridad y por la naturaleza de la maniobra en ejecución.

Regla 43 Bis. Reprogramación de maniobras de buque por apertura del Puerto.

Cuando la Capitanía declare la apertura del puerto, después de permanecer cerrado por efecto de condiciones climatológicas adversas, por caso fortuito, fuerza mayor, amenaza a la protección o acto de autoridad; la reanudación de maniobras de salida y entrada de buques, se reprogramará tomando en cuenta su tipo, particularidades, calado y condición de carga, dimensiones y características.



En el caso de la apertura y reanudación de las maniobras de buques, resultante por el efecto de condiciones meteorológicas adversas, la Capitanía informará al personal del CCTM que el puerto será abierto a la navegación mayor, para que a través del servicio de tráfico marítimo, proceda a:

- a) Informar por vía e-mail del inicio de las maniobras, a las agencias navieras que tengan buques atracados y surtos, que hayan permanecido en el puerto;
- b) Avisar por vía radio VHF banda marina a todas las embarcaciones, de que el puerto será abierto a la navegación mayor, para los efectos que correspondan;

La reanudación de las maniobras de buques se sujetarán a la programación que propongan los pilotos de puerto y autorice la Capitanía, iniciando con maniobras de salida de los buques que permanecieron en el puerto, las que podrán efectuarse con 30 minutos de intervalo entre una y otra, sí así lo aprueba la Capitanía. Esto, no aplicará para las maniobras de entrada;

Estando el puerto abierto a embarcaciones mayores porque la Capitanía haya declarado la apertura del puerto y autorizado la reanudación de las maniobras de buque, pero las condiciones meteorológicas, de corriente y estado de la mar se tornen desfavorables comprometiendo la seguridad de las maniobras y de los buques, la Capitanía, considerando el criterio del piloto de puerto y atendiendo lo que establece la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y el Reglamento de la Ley de Navegación, ordenará la suspensión de maniobras de buques hasta que las condiciones sean óptimas para reanudarlas;

Regla 44. Embarcaciones menores.

El capitán o patrón de toda embarcación menor que navegue en los cuerpos de agua del puerto, realicen la prestación de un servicio portuario o servicio portuario conexo o sean utilizadas como unidades de apoyo en la construcción de obras marítimas, dragado, levantamientos batimétricos, muestreo, estudios u otras actividades, deben:

- a) Evitar cruzar la derrota de los buques cuando éstos se encuentren en movimiento;
- b) Navegar fuera del eje del canal de navegación, cuando los buques de gran calado realicen maniobras;
- c) Aproximarse a los costados de los buques fondeados, en navegación o atracados; con excepción de las embarcaciones menores dedicadas al servicio de lanchaje, suministro de combustible, de patrullaje en las vías



navegables. Las embarcaciones de patrullaje en el marco del Código PBIP, deben identificarse de forma visible con la leyenda “PROTECCIÓN PORTUARIA” en ambos costados del casco;

- d) Apartarse de la derrota de un buque que se encuentre en movimiento; y
- e) Exhibir las marcas y señales distintivas que señale el código internacional de señales, según el tipo de operación que realicen.

Regla 45. Ancho de plantilla y circulación en el canal de navegación interior de acceso.

El ancho de plantilla del canal de navegación interior de acceso es de 200 metros. El plan maestro de desarrollo portuario establece la distancia de 445 metros entre las líneas de paramento de los muelles que se construyan en las márgenes; o sea 225 metros desde el eje del canal al paramento.

Actualmente el ancho de plantilla de 200 metros resulta adecuado para permitir la el tránsito seguro de embarcaciones mayores en un sólo sentido, que es el criterio operativo general que prevalece. Sin embargo, si por razones de eficiencia portuaria y siempre que la seguridad en la navegación no se vea comprometida, la Capitanía, con la opinión de los pilotos de puerto, podrá autorizar en circunstancias específicas y para un caso en particular, la doble circulación y el cruce de embarcaciones en el canal de navegación Interior de acceso.

Regla 46. Frecuencias de uso de radio banda marina VHF y prohibiciones.

Se establecen los siguientes canales de radio banda marina VHF: Canal 12 Capitanía, canal 16 llamadas Internacionales de emergencia, canales 10, 11 y 13 para Pilotos y servicio de lanchaje; 14 para llamadas y enlace con los pilotos de puerto, canal 68 remolcadores; canal 67 dragas, canal 17 CCTM, canal 27 para la Estación Costera de Tampico y canal 74, para las operaciones portuarias a cargo de la Administración.

Dentro de los límites del puerto está prohibido el uso del radio banda marina de muy alta frecuencia (VHF) para llamadas buque/tierra, excepto para llamadas de auxilio o cuando el buque se encuentre en maniobra.

Los integrantes del cuerpo de seguridad y vigilancia, del sistema de prevención y combate de incendios y de rescate y primeros auxilios utilizarán la frecuencia que para tal caso disponga la Administración.



Regla 47. Sanciones por uso indebido de banda marina VHF.

El uso indebido de frecuencias de radio en banda marina VHF o la interferencia deliberada de los canales asignados, será motivo de sanción en los términos de la Ley, sin perjuicio de lo que en su caso proceda, de conformidad con la Ley Federal de Telecomunicaciones y demás disposiciones aplicables.

Capítulo IX

Arribo y despacho de embarcaciones.

Regla 48. Requisitos para el arribo de embarcaciones a puerto.

En los términos del artículo 17, fracción I de la Ley y 9, fracción III de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, corresponde a la Capitanía autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones y de los artefactos navales.

Según lo dispone el artículo 46 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y salvo el caso de las arribadas forzosas, en la autorización o rechazo de arribo de embarcaciones al puerto, la Capitanía requerirá la documentación que se establezca en el reglamento respectivo, sin que los requisitos en él señalados, sean superiores a los que dispongan los tratados internacionales.

La Capitanía, en su ámbito de competencia y una vez autorizado el arribo del buque, está facultada para verificar que las embarcaciones cumplen las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, así como las demás que establezcan los tratados internacionales.

Mientras no se establezca en el reglamento respectivo que refiere el artículo 46 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, considerando lo previsto en el acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación del 22 de Octubre de 2010, la documentación que requerirá la autoridad, será la siguiente:

- I.- En navegación de cabotaje:
 - a) Despacho de salida del puerto de origen;
 - b) Manifiesto de carga y declaración de mercancías peligrosas; conforme a lo establecido en la NOM-009-SCT4 vigente; y
 - c) Lista de tripulantes.



- II.- En navegación de altura, además de los documentos señalados en la fracción anterior:
- a) Autorización de la libre plática;
 - b) Patente de sanidad;
 - c) Copia del certificado de arqueo del buque (Tonnage/69 certificate) y de las particularidades del buque (Ship's particulars);
 - d) Declaración general; y
 - e) Visita de arribo y fondeo, en el formato establecido por la Capitanía.

Además, debe entregar al Administrador y previo al arribo del buque, por el medio de transmisión y en el término establecido, copia del manifiesto de carga, la declaración de mercancías peligrosas y ante el OPIP:

- 1) La declaración de cumplimiento de protección del buque;
- 2) Nivel de protección a bordo con el que hace su arribo; y
- 3) Llenado previo del formulario particularidades del buque establecido en cumplimiento al Código PBIP, por su agente naviero consignatario.

Regla 49. Requisitos para el despacho de embarcaciones del puerto.

En los términos del artículo 48 y con respecto a las disposiciones internacionales señaladas en el artículo 46 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y 66-A del Reglamento de la Ley de Navegación, para hacerse a la mar, toda embarcación requerirá de un despacho de salida del puerto, de conformidad con las siguientes normas:

- I. Será expedido por la Capitanía, previo requerimiento de la documentación que establezca el reglamento respectivo, sin que los requisitos en él señalados sean superiores a los que dispongan los tratados internacionales.
- II. Se expedirán antes de la hora de zarpe, una vez que hayan finalizado las operaciones de carga o descarga y concluidos los servicios portuarios y conexos requeridos en el puerto; y



- III. Quedarán sin efecto si no se hicieron uso de ellos, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a su expedición, salvo autorización justificada que expresamente emita la autoridad marítima.

No se considerará despacho de salida, la autorización otorgada por la autoridad marítima cuando por razones de fuerza mayor, las embarcaciones deban salir del puerto por razón de seguridad.

Mientras no se establezcan en el reglamento respectivo que refiere el artículo 46 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la documentación que requerirá la autoridad para obtener el despacho de salida y hacerse a la mar, transitoriamente se aplicará lo siguiente:

- I. Patente de sanidad;
- II. Certificado de no adeudo o garantía de pago que emita la Administración, por el uso de infraestructura o daños ocasionados a esta;
- III. Certificado de seguridad que demuestre el buen estado de la embarcación; y
- IV. Cálculo y plan de estiba de la carga.
- V. Conforme lo dispone el artículo 49 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la autoridad marítima estará facultada para negar o dejar sin efecto los despachos de salida en los siguientes supuestos:
 - VI. Por resolución en materia judicial o laboral federal;
 - VII. Por resolución federal en materia administrativa;
 - VIII. Por la presentación incompleta de la documentación señalada en este capítulo:
 - IX. Por la existencia justificada de un riesgo inminente en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como de la prevención de la contaminación marina;
 - X. Por falta del número, calificación o certificación de los tripulantes, según el certificado de dotación mínima;
 - XI. Por tener conocimiento de algún accidente, incidente o situación de riesgo de importancia para la seguridad de los tripulantes, sucedida a la embarcación y de conformidad con las disposiciones de ésta Ley en



materia de investigación de accidentes marítimos, a menos que se haya acreditado fehacientemente la compostura correspondiente a la embarcación, de acuerdo con el criterio de la autoridad marítima, cuando la reparación no sea de importancia y mediante la certificación de la casa clasificadora cuando la reparación sea mayor; y

- XII. Por lo dispuesto en el Artículo 264 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en el caso de las embarcaciones extranjeras.
- XIII. Por solicitud expresa, escrita, fundada y motivada que presente la Administración;
- XIV. Por falta de presentación del certificado de garantía de pago por uso y/o daños a la infraestructura que emite la Administración.

Regla 50. Libre plática.

La autoridad sanitaria otorgará libre plática a los buques que arriben a puerto en tráfico de altura cuando, de acuerdo a los informes que los capitanes de éstas faciliten antes de su llegada, juzgue que el arribo no dará lugar a la introducción o a la propagación de una enfermedad o daño a la salud. La libre plática autoriza el inicio de operaciones del buque, en lo que respecta al embarque y desembarque de tripulación y personal del operador portuario y demás personal en general.

La libre plática está enfocada a la vigilancia sanitaria de personas en tránsito, que a bordo de buques en tráfico marítimo internacional, ingresen al territorio nacional y que a juicio de Sanidad Internacional, constituyan un riesgo epidemiológico para la salud de la población.

La autoridad sanitaria podrá establecer una zona de libre plática, en su caso en las proximidades del puerto y en la que un buque se mantendrá en espera a que las autoridades sanitarias del mismo le concedan permiso de atraque, una vez comprobado el buen estado sanitario de la tripulación y pasajeros.

Comprende a la tripulación, pasajeros y polizones, así como la inspección y verificación de los buques y sus cargas. Corresponde a la Autoridad Sanitaria hacer una aplicación selectiva de la inspección con base en el grado de riesgo, proceda o no la embarcación de un lugar infectado, estén presentes o no evidencias sospechosas de algunas enfermedades sujetas al Reglamento de la Ley General de Salud (RLGS), el Reglamento de Sanidad Internacional (RSI) o vigilancia epidemiológica internacional.



En el caso de pasajeros enfermos, se les solicitará el diagnóstico médico expedido por la Autoridad Sanitaria del lugar de procedencia de conformidad al RLGs y el RSI. En el caso de que la persona tenga conocimiento de su afección durante la travesía, el diagnóstico será expedido por el médico de a bordo o el predeterminado para las embarcaciones con notificación inmediata al representante de Sanidad Internacional, quien puede ordenar las medidas sanitarias que estime pertinentes en el momento de su internación al país.

En el caso de que el buque solicite el servicio de libre plática por radio, ésta se aceptará y entregará la declaración correspondiente a la Autoridad Sanitaria cuando así se le requiera para ello.

La Ley General de Salud, en su artículo 42 establece que el personal de seguridad de los puertos no permitirá la entrada de ambulancias, carrozas fúnebres o cualquier otro vehículo al área de plataformas, muelle, o territorio nacional, según corresponda, para recibir o dejar pasajeros enfermos o cadáveres, sin conocimiento y autorización de la Secretaría de Salud.

Los armadores, navieros, operadores, fletadores y agentes navieros consignatarios de buques, una vez arribado y a libre plática el buque, deberán presentar ante el OPIP del puerto de Altamira y sin perjuicio de las disposiciones de la Capitanía, copia de la siguiente documentación:

- a) Copia del certificado internacional de protección del buque o certificado internacional de protección del buque provisional,

Además, copia de la documentación en la que se registre:

- b) Nivel de protección en el que opera el buque en el momento de su arribo.
- c) Registro de los 10 (diez) últimos puertos en los que haya operado el buque, antes de su arribo.
- d) Nivel de protección al que haya operado el buque en durante su escala en los 10 (diez) últimos puertos.
- e) Registro de las medidas especiales o adicionales de protección que haya implantado el buque, en cualquier puerto anterior de los 10 (diez) registrados, donde haya realizado una operación de interfaz buque – Puerto.



1. Registro de las medidas adoptadas al operar en un puerto o territorio de un Estado que no sea gobierno contratante del convenio SOLAS/74.
 2. Declaraciones de protección marítima, firmadas con las instalaciones portuarias en la que haya realizado una interfaz.
- f) Registro de las medidas especiales o adicionales de protección que haya implantado el buque, en cualquier puerto anterior de los 10 (diez) registrados, donde haya realizado una operación de interfaz buque – buque.
1. Registro de las medidas adoptadas al realizar la interfaz con un buque que enarbole el pabellón de un Estado que no sea gobierno contratante del convenio SOLAS/74.
 2. Registro de las medidas adoptadas al realizar la interfaz con un buque que enarbole el pabellón de un Estado que sea gobierno contratante del convenio SOLAS, pero que no esté obligado al cumplimiento de las disposiciones del Capítulo XI-2 o de la Parte A del Código PBIP.
 3. Relación de personas o mercancías que hayan sido rescatadas del mar, durante el período de los diez (10) últimos puertos.

Regla 51. Visita de las autoridades y portación de armas.

Una vez que al buque se le haya otorgado la libre plática, se hará la visita de las Autoridades en los términos de la Ley y de este ordenamiento.

Las Autoridades deben tener en cuenta la naturaleza de algunas cargas clasificadas como peligrosas y que se transportan por mar, debiendo evitar en la medida de lo posible que personal armado aborde las embarcaciones.

Esta disposición no impedirá que personal armado embarque, cuando exista sospecha de actos ilícitos que amenacen la seguridad, la protección marítima y portuaria o la salud pública; para esto deberán tomar todas las medidas que estimen necesarias y considerar las posibles consecuencias, en lo que respecta al uso de armas de fuego a bordo de embarcaciones cuando transporta mercancías peligrosas o en presencia de atmósferas explosiva.



Regla 52. Restricción de desembarque de personas en área de fondeo.

Los buques fondeados no podrán desembarcar personas al puerto sin contar con la autorización previa de la Capitanía y del Instituto Nacional de Migración.

Para solicitar el servicio de lanchaje para el transporte de tripulantes o supernumerarios de los buques que se encuentren en el área de fondeo del puerto, la agencia naviera consignataria deberá acreditar mediante oficio, que se cuenta con la autorización de las autoridades marítimas, migratoria y sanitaria.

Cuando el agente naviero, solicite con carácter de urgencia el servicio de lanchaje, para el desembarco de uno o más tripulantes con lesiones graves o afección que ponga en riesgo su vida, la Capitanía, dentro de sus facultades, puede determinar la prioridad del servicio sobre los demás servicios programados en el puerto.

Capítulo X

Programación de buques y asignación de muelles.

Regla 53. Junta de programación de buques.

Las dependencias y entidades públicas federales, la Administración, los operadores, los prestadores de servicios portuarios, los prestadores de servicios portuarios conexos y los agentes navieros, integrarán la junta de programación y arribo de embarcaciones del puerto, a fin de coordinar el uso de la infraestructura portuaria, sus acciones, recursos materiales y humanos, para ejecutar eficientemente los servicios portuarios y los servicios portuarios conexos, buscando en todo momento abreviar al máximo la estadía de las embarcaciones en el puerto.

La Administración podrá establecer, con la aprobación del Comité de Operación, mecanismos diferentes que reemplace a las actuales juntas de programación de buques, incluidas teleconferencias, reuniones virtuales o los basados en sistemas de intercambio electrónico de documentos, por mencionar algunos.

Regla 54. Fechas y horario de las juntas.

La junta de programación a que se refiere la regla anterior será presidida por un representante de la Administración.



Los integrantes asistirán los lunes, miércoles y viernes de todo el año y en las mismas, con base en los avisos de llegada de las embarcaciones, el tonelaje y tipo de la carga a operar y los programas de operación de las terminales, se determinará, en los términos de las presentes reglas, el orden de prioridades en que deban efectuarse las operaciones, la prestación de los servicios portuarios y la duración estimada de las mismas, así como los tramos de los muelles en los que, de acuerdo con las características de la carga y calado, deba atracar cada embarcación.

Las juntas de programación serán programadas para las 12:00 horas, contándose con diez (10) minutos de tolerancia. Cumplido el término no se permitirá el acceso, dando inicio a la reunión.

Solo tendrán representación en la junta de programación, los agentes navieros consignatarios de los buques que solicitan una posición de atraque, para el período comprendido hasta la siguiente junta.

Los participantes deberán estar debidamente facultados y proporcionar de manera oportuna y veraz, información de calidad para una efectiva programación de los buques y sus operaciones.

Al término de cada junta de programación se levantará un acta en la que conste: la lista de asistencia, los acuerdos y resultados aprobados, cuya observancia no perderá obligatoriedad por no haber asistido a la junta la parte interesada. El acta, una vez formalizada, podrá ser consultada en la página web o en el sistema informático denominado "Puerto Sin Papeles" de la Administración.

Cuando el agente naviero consignatario de un buque haya faltado a la Junta o se presente ya concluida la etapa de asignación de tramos y aprobados los acuerdos, deberá solicitar por escrito a la Administración, la asignación de tramo de atraque, sujetándose a lo programado y/o disponible.

Podrá fijarse, por razones justificadas, cualquier otro día y horario para celebrar las juntas de programación; siempre que previamente se cuente con la autorización de la Administración y de la Capitanía; así como la aceptación de la mayoría (mitad más uno) de aquellas agencias navieras consignatarias cuyos buques toquen de manera regular y tengan programados arribos en el puerto.

Regla 55. Integrantes de la junta.

La junta de programación quedará integrada con un representante propietario o suplente de:



- I. La Administración;
- II. La Capitanía;
- III. La Aduana;
- IV. Los Prestadores de Servicios Portuarios y Prestadores de Servicios Conexos;
- V. Los Operadores;
- VI. Los Pilotos de Puerto;
- VII. Las agencias navieras consignatarias que operen en el Puerto; y
- VIII. Las demás autoridades y entidades públicas o privadas que deban intervenir, de acuerdo con su interés legítimo, facultades y atribuciones.

Regla 56. Programa de operación.

Las sesiones de la junta de programación serán presididas por el representante de la Administración, quien elaborará el programa de arribos de buques al puerto, considerando previamente las opiniones de los integrantes de la junta y en los términos que señalen los representantes de las autoridades federales o estatales que concurren a la misma, con respecto de los asuntos que sean de su competencia.

Para la programación de las posiciones de los buques en los muelles de las TUM's, los operadores de las terminales públicas deberán proponer su mejor plan de asignación de tramo y operación de buques y los operadores de las terminales particulares, indicarán las prioridades de programación de atraque de los buques en sus instalaciones.

La Administración, a través del personal asignado en el muelle de las TUM's, verificará que los buques se atraquen conforme a la asignación del tramo en la junta de programación o en la reasignación del tramo solicitada por el operador o por el agente naviero, fuera de ésta.

Regla 57. Aviso de llegada de la embarcación.

Los armadores, navieros, operadores de buques, agentes navieros consignatarios o sus representantes autorizados en el puerto, darán aviso por escrito a la



Capitanía y a la Administración mediante PSP, de la llegada del buque incluyendo el tiempo estimado de arribo, en los términos siguientes:

- I. Para el caso de arribadas forzosas o imprevistas, en el momento que tenga conocimiento de tales circunstancias y los motivos que la ocasionan. Las arribadas forzosas deberán justificarse ante la Capitanía, conforme a lo establecido en el artículo 45 último párrafo de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos;
- II. Para el caso del arribo de buques con travesías menores a 24 (veinticuatro) horas, el aviso de llegada deberá presentarse con 12 (doce) horas de anticipación como mínimo; y
- III. Para los demás casos, el aviso de llegada deberá presentarse con 48 (cuarenta y ocho) horas de anticipación como mínimo, conforme lo previsto en el artículo 83 del Reglamento.
- IV. Copia no negociable del manifiesto de carga mediante PSP, debe ser entregada a la Administración

La omisión, incumplimiento, falsedad o alteración de la información presentada ante la Capitanía y la Administración, por los representantes del buque, agentes navieros consignatarios, operadores de terminales, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos en general, se sujetará a las responsabilidades o sanciones legales en las que incurran, según lo dispuesto en la legislación aplicable. Cuando corresponda a la asignación de tramo de atraque para el buque que representa, quedará sujeto a lo programado y/o disponible.

Regla 58. Itinerario seguido por la embarcación y próximo puerto.

Con el aviso de llegada a que se refiere la regla anterior, deberá informarse el itinerario que ha seguido la embarcación, mencionando los últimos 10 (diez) puertos previos al arribo, las operaciones que pretenda efectuar en este puerto y el puerto de destino próximo.

Adicionalmente, deberá entregar al operador respectivo, previo al arribo y con oportunidad debida, la documentación y datos siguientes:

- I. Manifiesto de carga, señalando por separado sus características y el plan de estiba de la misma.
- II. En el caso de buques que manejen contenedores, se deberá proporcionar la lista de descarga y carga, señalando los contenedores vacíos, FCL, LCL, sus dimensiones, pesos y cargas refrigeradas;



- III. Lista de mercancías y de contenedores con cargas peligrosas, con indicación del puerto de origen y localización en el plan de estiba. El listado de mercancías peligrosas debe contener:
- a) Descripción precisa de las mercancías;
 - b) Nombre técnico;
 - c) Número de identificación de la Organización de las Naciones Unidas; y
 - d) Clasificación de acuerdo al riesgo, según clasificación del Código de mercancías peligrosas IMDG de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Además de lo anterior, se deberá dar cumplimiento a lo establecido en la materia por la NOM-028-SCT4 vigente.

- IV. Datos de identificación de los prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos seleccionados, lo que se deberá informar también a la Administración;
- V. Tiempo estimado para las maniobras de carga y descarga de mercancías;
- VI. Fecha y hora programada de salida (ETD), hacia el próximo puerto. Información que se proporcionará a la Capitanía y a la Administración;
- VII. Declaración a la Capitanía, al OPIP de la Administración y al del operador que corresponda, del nivel de protección con el que arriba la embarcación relativo al Código PBIP, mediante el llenado del formulario de "Particularidades del buques";
- VIII. Servicios portuarios y servicios portuarios conexos que solicita el capitán del buque y que se prestarán durante su permanencia en el muelle en el que opere; y
- IX. Cualquier otra condición del buque, que deba ser considerada en el tiempo de estadía en puerto.

Regla 59. Programa de operación y notificación del mismo.

Recibido el aviso de llegada y demás documentación requerida, la junta de programación elaborará el programa de arribos de buques al puerto y el formato



posición programada para los buques en los muelles de las TUM, con los que se coordinará el desarrollo de la operación de los buques, con indicación de fechas y horarios en las que deban efectuarse las maniobras de carga y descarga y prestarse los servicios portuarios y los servicios portuarios conexos.

Corresponderá al representante de la Administración, informar en cada una de las juntas de programación, cuando así se solicite o resulte del interés general de ésta, las actividades, modificaciones y los inconvenientes que se presentaron durante la ejecución de los programas anteriores, así como las soluciones que se adoptaron.

Regla 60. Modificaciones al programa establecido.

Cualquier circunstancia que modifique en más de seis (6) horas la fecha de arribo de la embarcación, en los casos a que se refiere la fracción III de la Regla 57, deberá comunicarse a la Administración con veinticuatro (24) horas de anticipación por lo menos, a fin de que esta realice los ajustes necesarios al programa de arribos de buques al puerto, con la participación de los operadores, agentes navieros consignatarios, prestadores de servicios portuarios y demás miembros de la junta de programación, que deban intervenir de acuerdo con los asuntos de que se trate.

En caso de que la Administración reciba el aviso respectivo en forma extemporánea, la posición de atraque se asignará con la participación de los operadores y/o de prestadores de servicios portuarios, y de acuerdo con la disponibilidad de las instalaciones en las terminales de uso público.

Regla 61. Contenido del programa.

El programa de arribos de buques al puerto, el cual se anexa al acta de la junta de programación, podrá contener los siguientes datos, según el formato que se establezca por la junta de programación:

- I. La asignación de las posiciones de atraque y áreas de fondeo dentro del puerto. En los casos excepcionales, indicará las áreas de arrejamiento o amarre de buques;
- II. El nombre de los buques atracados y operando en las terminales, incluyendo su nacionalidad, muelle o tramo de atraque, eslora, tiempo estimado de operación, hora del atraque, agente naviero consignatario, puerto de origen y puerto de destino;



- III. El nombre de los buques programados a arribar, incluyendo su nacionalidad, eslora, tonelaje de carga, tiempo estimado de operación, agente naviero consignatario, muelle o tramo de atraque y operador;
- IV. El programa contendrá adjunto la posición programada para los buques en los muelles de la TUM's;

En el acta de la junta de programación contendrá los acuerdos tomados y aprobados por los asistentes y podrá incluir además, por causa de interés público o porque así lo soliciten los interesados:

- a) Condicionantes para el atraque y operación de un buque en particular, cuando deban de ser consideradas condiciones de ocupación de tramo o muelle de atraque, prioridades del tipo de embarcación y naturaleza de la carga, averías de carga o su estiba, deficiencias operativas del buque, arribadas forzosas, causa de fuerza mayor o acto de autoridad;
- b) Indicación si un buque en particular fondeará a su arribo al puerto, causas y tiempo estimado de permanencia en el área de fondeo;
- c) Programa de visitas e inspecciones que en su caso, deban realizar las autoridades portuarias o autoridades federales o estatales competentes;
- d) Los operadores y prestadores de servicios portuarios responsables de la ejecución de las maniobras que vayan a efectuarse, sitios en los que se realizarán y responsables de los trabajadores;
- e) Relación de maniobras y tiempos en que se llevarán a cabo y áreas de operación;
- f) Equipo mayor o especializado asignado para la realización de las maniobras;
- g) Medidas, especiales en correspondencia al nivel de protección del buque y la terminal relativo al plan de protección del Código PBIP;
- h) Disposiciones que establezca o dicte la Capitanía, Aduana, Sanidad Internacional, Instituto Nacional de Migración u otra autoridad, para uno o más buques.



Regla 62. Notificación del programa.

En cuanto la junta de programación cuente con el programa de arribos de buques al puerto y la posición programada para los buques en los muelles de la TUM para cada una de las fechas que se trate y por los medios que se hayan establecido, la Administración lo dará a conocer a las autoridades, a los operadores, a los prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos, a los agentes navieros consignatarios y a los usuarios que conforme a cada programa deban intervenir en la actividad portuaria, a fin de lograr su oportuna participación y eficiencia en la operación portuaria.

Los operadores y prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos informarán, según lo disponga el contrato con la Administración, sobre los avances en la ejecución de las operaciones que tengan encomendadas.

Regla 63. Plazo para manifestar inconvenientes.

Las personas físicas y morales a que se refiere la regla anterior, a partir de que reciban el programa de arribos de buques al puerto, tendrán un plazo de 2 (Dos) horas para manifestar fehaciente fundada y motivadamente ante la Administración, los inconvenientes que pudieren existir con respecto a su oportuna participación en los términos de cada programa. En el entendido de que de no hacerlo dentro del término señalado, el programa se ejecutará en la forma, términos y acuerdos adoptados en la junta de programación.

Regla 64. Junta de programación extraordinaria.

Cuando, por necesidades del servicio, caso fortuito o fuerza mayor, surjan asuntos que no hubieren sido contemplados en la junta de programación ya celebrada, o que pudieren implicar modificaciones significativas al programa de arribos de buques al puerto, según sea el caso, la Administración podrá convocar a la celebración de una junta de programación extraordinaria, con una anticipación de 24 (veinticuatro) horas.

Los representantes de los buques en el puerto, los agentes navieros consignatarios de los buques, los operadores, los prestadores de servicios portuarios y demás involucrados, deberán ejecutar las maniobras en los términos, condiciones, actualización o modificaciones, que en su caso, se aprueben en dicha junta extraordinaria y para el programa de arribos de buques al puerto.



Sin embargo, cuando surjan asuntos particulares que no hubieren sido contemplados en la junta de programación ya celebrada y que pudieren implicar modificaciones significativas a lo contenido en el programa de arribos de buques al puerto, para uno o más buques, según sea el caso, la Administración podrá convocar a las autoridades portuarias, agentes navieros consignatarios, operadores y demás involucrados, a la celebración de una junta de trabajo lo más inmediato posible y para la atención del asunto en particular. De resultar necesario, de ésta reunión se elaborará minuta de trabajo en la que se manifiesten y aprueben los acuerdos adoptados.

Regla 65. Servicios adicionales no programados.

El usuario que requiera servicios adicionales no incluidos en el programa de arribos de buques al puerto previamente elaborado, deberá solicitarlos a los operadores o prestadores de servicios portuarios autorizados por la Administración, quienes se obligarán a prestarlos en los siguientes casos:

- I. Que se refieran a maniobras relacionadas con el programa de arribos de buques al puerto del día y respecto a la embarcación que se encuentre operando, y
- II. Que los operadores o prestadores de servicios portuarios dispongan de trabajadores y equipo suficiente, de manera que no obstaculice el desarrollo previsto en el programa que se encuentre en ejecución.

A fin de prestar los servicios portuarios en condiciones de seguridad, oportunidad y eficiencia, los trabajadores, maquinaria y equipos asignados a un área de trabajo no podrán destinarse a otra, en tanto no se haya concluido con el programa de operaciones, excepto que los usuarios lo soliciten y los operadores lo autoricen.

Regla 66. Servicios sin asistir a la junta.

Cuando un usuario haya solicitado un servicio portuario y no asista a la junta de programación respectiva, la Administración, los operadores y los prestadores de servicios portuarios coordinarán la forma en que se ejecutarán el servicio portuario o las maniobras, según sea el caso. El acuerdo que se tome sólo podrá modificarse con la previa autorización de la Administración, si corresponde a la asignación del muelle o tramo de atraque de un buque.



Regla 67. Actas de la junta de programación.

La Administración dará a conocer los acuerdos de la junta de programación mediante la emisión del acta indicada en el párrafo cuarto de la regla 54, por medio impreso, electrónico u otro medio que la junta de programación establezca.

Regla 68. Prioridades para entrada, salida y asignación de posiciones.

Los movimientos de entrada y salida de las embarcaciones del puerto, así como cualquier maniobra, la asignación de posiciones de atraque y la prestación de los servicios portuarios, se realizarán por riguroso turno, quedando sujetos a las prioridades que correspondan, sin distinciones por la bandera del buque o por los montos de los cargos que pagarán.

La Administración, en la junta de programación, asignará las posiciones de atraque o áreas de fondeo de los buques, atendiendo a las prioridades en el estricto orden que sigue:

- I. Por la función y característica de la embarcación:
 - 1º) Los buques hospitales en operación de salvamento de vidas;
 - 2º) Los buques que conduzcan cargamento para casos de emergencia,
 - 3º) Los buques averiados, cuando requieran atraque inmediato y no supongan peligro para el puerto;
 - 4º) Los buques en arribada forzada;
- II. Por la índole del tráfico:
 - 1º) Buques con itinerario fijo y bajo esquema de contratos tipo ventana entre la operadora y las líneas navieras. Esta prioridad, sólo se observará en el caso de las terminales de uso público;
 - 2º) Los buques con itinerario fijo, pero sin contrato tipo ventana con la operadora, y
 - 3º) Los barcos trampa que no estén sujetos a rutas o itinerarios fijos.
- III. Por las características de la carga:



- 1º) En las terminales especializadas, los barcos que transporten ese tipo de carga;
 - 2º) Los buques que transporten productos perecederos;
 - 3º) Los buques que transporten mercancías clasificadas como carga general, y
 - 4º) Los buques que transporten mercancías clasificadas como peligrosas y su operación en las terminales de uso público, deba sujetarse a condiciones especiales.
- IV. Por la disponibilidad para operar:
- 1º) Los buques que tengan lista toda la documentación necesaria para iniciar sus operaciones al atraque;
 - 2º) Los buques que atracarán en muelles con los recursos del operador listos para atenderlos;

Las terminales u operadores portuarios, informarán a la Administración durante la junta de programación de aquellos buques arribados que incumplen con las disposiciones previstas en la fracción IV, por lo que solicitan les sea condicionada la asignación del tramo de atraque.

Regla 69. Prioridades en instalaciones especializadas para el manejo de contenedores.

- I. Considerando las prioridades establecidas en la regla 68, fracción III, la asignación de los tramos de muelle para los buques de carga que operen contenedores en las instalaciones de las TUM's, tendrán prioridad conforme a lo siguiente:
 - 1º) Las embarcaciones cuyas operaciones consistan únicamente en manejar contenedores con las grúas de muelle.
 - 2º) Las embarcaciones cuyas operaciones consistan en manejar contenedores y carga general no contenerizada con las grúas de muelle. Siempre que el tiempo de las operaciones de la carga general sea igual o menor que el de las operaciones de los contenedores.
 - 3º) Las embarcaciones cuyas operaciones consistan en:



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

- a) Manejar carga rodante tipo roll-on roll-off;
 - b) Manejar carga general no contenerizada y además contenedores. Cuando el tiempo de operaciones de la carga general no contenerizada sea mayor que el del manejo de los contenedores;
 - c) Manejar únicamente carga general no contenerizada o carga proyecto;
 - d) Manejar únicamente contenedores o contenedores y carga general no contenerizada, sin utilizar las grúas de muelle; y
 - e) Realizar operaciones y maniobras distintas a las de carga y descarga de mercancías, realizar los trámites que dicte la Aduana o Capitanía o para recibir servicios portuarios o servicios portuarios conexos.
- II. En los casos en los que dos o más buques con igual prioridad, según lo dispuesto en la regla 68, hayan programado su atraque y operación en el mismo tramo o muelle de una terminal de uso público y coincida su tiempo estimado de arribo (ETA) al puerto; la secuencia de uso de la infraestructura quedará sujeta y condicionada al orden cronológico real de su arribo.
- En éste supuesto, corresponderá a la Capitanía, por sí o con el apoyo del CCTM del puerto de Altamira, verificar el orden real del arribo, y determinará y autorizará la entrada al buque primeramente arribado.
- III. En el caso de la programación de dos o más buques de diferente prioridad, para atracar y operar en el mismo tramo o muelle de una terminal de uso público, el buque de menor prioridad atracará y operará sólo si arriba al puerto antes y si su hora de arribo, con respecto a la ETA del buque de mayor prioridad, es igual o superior a doce (12) horas de diferencia.
- O en su caso, si el tiempo estimado de operación del buque de menor prioridad en el tramo o muelle una vez atracado, es inferior, igual o no mayor a 4 horas con respecto al tiempo real en el que arribará el buque de mayor prioridad.
- IV. En la asignación de los tramos de muelle números 1, 2, 3 y 4 de las TUM's, a un buque con la prioridad señalada en las fracciones II y III de la presente regla, la Administración podrá condicionar su operación a una maniobra de enmienda o de fondeo, en los siguientes casos:



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

- a). Cuando en uno de los dos tramos de cualquiera de las TUM's, se encuentre un buque con la misma prioridad, atracado y en operaciones, teniéndose programado el arribo de un buque de la más alta prioridad, para el otro muelle;
 - b). Cuando el tiempo de las operaciones del buque condicionado, exceda de 4 horas el tiempo de arribo del buque de la más alta prioridad y programado para el mismo tramo de muelle; y
 - c). Cuando un buque programe la descarga y manejo de carga sobredimensionada en volumen o peso de forma directa del buque al transporte, porque se manejará con las grúas de gran capacidad del buque o porque supere la capacidad de las grúas de la terminal para su posterior manejo, el atraque del buque se programará para la fecha y hora en la que esté disponible el transporte terrestre en la terminal.
- V. Los operadores portuarios, deberán prever, considerar y proporcionar de forma veraz, el tiempo estimado de inicio y total de operaciones de carga y/o descarga del buque, información que proporcionarán al representante del buque, a fin de que este la considere desde el momento de presentar la solicitud de programación del buque o la autorización del servicio portuario de pilotaje.

Particularmente, en los siguientes casos:

- a) Cuando su operación se sujete a una conveniencia operativa, de acuerdo al horario y fecha de atraque;
- b) Cuando su operación se sujete a una deficiencia en la operación de los sistemas de carga/descarga o de cierre/apertura de escotillas previamente identificada por el capitán del buque;
- c) Cuando su operación se sujete al arribo de la carga que no se encuentre depositada y despachada en las áreas de almacenamiento de la terminal de uso público, en la que se encuentre atracado; y
- d) Cuando su operación se vaya a realizar con mercancías que hayan sufrido avería durante la travesía, como corrimiento de carga, colapso de estiba, mojadura, daño de embalajes y embases o cualquier otra condición anormal de la carga, que dificulte su manejo y afecte el tiempo previsto para su operación.



Por lo que, en el caso de que un buque arribado pretenda entrar, atracar y operar 8 horas o más después de su arribo al área de fondeo del puerto, con base en la ETA para el arribo del próximo buque, aún cuando sea de la misma prioridad, la Administración, de manera conjunta con la terminal de uso público, podrá determinar la asignación del muelle al buque siguiente de acuerdo al programa, cuando su tiempo de operación no exceda de 16 horas e informará lo anterior a la Capitanía, para los efectos que competen a la autoridad marítima.

- VI. En el caso de inconformidad del agente naviero consignatario o de quién tenga interés legítimo por la asignación de la posición de atraque del buque conforme a lo que establecen las presentes reglas, la Capitanía resolverá lo conducente.
- VII. Cuando un buque para su atraque, requiera la enmienda de otro buque que se encuentre atracado y operando en la forma, tramo o muelle autorizados, sus agentes navieros consignatarios o representantes legales podrán convenir la maniobra respectiva. En el convenio se establecerá claramente, a cargo de cual parte corresponderá los gastos por la maniobras de enmienda. Para la formalización del convenio, se requerirá la aprobación de la Administración, la opinión favorable de la terminal y se informará a la Capitanía.
- VIII. Cuando un buque que haya realizado operaciones de descarga en una terminal del puerto y sin ser despachado por la Capitanía, requiera salir al área de fondeo con causa justificada y necesite volver a atracar en el mismo o en otro muelle para efectuar operaciones, debe informar a la Administración de la justificación de esa salida, así como de la solicitud de la asignación del muelle para el subsecuente atraque, a fin de que la Administración lo informe claramente a la Capitanía.
- IX. En el caso de un buque, que por las razones descritas en la fracción anterior deba salir del puerto y pretenda reingresar para atracar en el muelle de una terminal uso público, el capitán a través de su agente naviero consignatario deberá notificar su "Aviso de Listo" para la asignación del muelle subsiguiente de atraque. En el caso de que no se haya informado el aviso de listo previo y arribe otro buque disputando para atracar y operar en ese mismo muelle de uso público, la Administración podrá programar y asignar el tramo de atraque y, el buque en preparación de bodegas, deberá esperar en turno.



- X. Un buque que haya programado su arribo y operación en diferentes muelles de las terminales de uso particular, en su rotación pretenda atracar en un muelle de una terminal de uso público, tendrá consideración de prioridad en la asignación del muelle ante otro buque que arribe disputando para atracar y operar en la misma instalación portuaria pública; siempre y cuando el buque primeramente ya arribado y operando dentro del puerto, no exceda de cuatro horas la ejecución de su maniobra de enmienda de atraque al muelle de uso público.

Regla 70. Posiciones de atraque en terminales de uso particular.

La asignación de posiciones de atraque en las terminales de uso particular, se sujetará a las prioridades que fijen los propios operadores o por turno de arribo a falta de éstas.

Las prioridades a que se refiere la presente regla así como las contempladas en la regla 69, únicamente podrán modificarse en los casos a que se refiere la fracción I de la regla 68.

Cuando un buque originalmente programado para su arribo y operación en el muelle de una terminal de uso público, solicite a través de su agente naviero consignatario la modificación del lugar de atraque, para que le sea asignado un muelle en una terminal de uso particular, previo a la asignación del muelle por la Administración, la terminal de uso particular deberá:

- a) Emitir su aceptación;
- b) Hacer entrega a la Administración de copia simple del contrato formalizado con terceros, que dispone el contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones así como el artículo 10, fracción II de la Ley;
- c) Verificar que el tipo de carga a operar está prevista dentro del contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones;
- d) Confirmar que cuenta con la autorización de la Administración General de Aduanas, correspondiente a la fracción arancelaria aplicable a la carga; y
- e) Confirmar que el agente aduanal a quien se consigna la carga, puede operar en esa terminal.



Capítulo XI

Atraque y permanencia de embarcaciones.

Regla 71. Atraque en muelles de uso particular.

En los muelles de uso particular, los operadores, cuando actúen con el carácter de armador, naviero o fletador, por sí a través del representante legal del buque deberán solicitar a la Administración, con al menos 24 (veinticuatro) horas de anticipación, autorización para el atraque de las embarcaciones aún cuando éstas sean de su propiedad o estén a su servicio y reportarán al CCTM del puerto de Altamira la permanencia que éstas tuvieron.

Regla 72. Embarcaciones que transporten mercancías peligrosas.

Las embarcaciones que transporten sustancias explosivas, inflamables o peligrosas serán atracadas en donde determine la Capitanía previa opinión de la Administración y el operador, debiéndose efectuar las operaciones de manejo, carga, descarga, estiba, desestiba y almacenamiento, con las precauciones y en el horario que la Capitanía señale y cumpliendo lo dispuesto en la NOM-033-SCT4 vigente, sin perjuicio de lo que el P-OPE-04 Procedimiento General de Verificación de Control de Ingreso de Mercancías Peligrosas en Terminales Portuarias que se integra como ANEXO IX a las presentes reglas establezca.

1. Cuando las cargas mencionadas se encuentren exclusivamente en tránsito, la Capitanía podrá mantener a bordo el personal de vigilancia que estime conveniente.
2. Queda estrictamente prohibido en el puerto, realizar la descarga en los muelles públicos o particulares, de materiales y mercancías peligrosas con destinos distintos a los de este puerto y que a criterio del capitán del buque deba descargarlos como resultado de una supuesta avería, fuga o riesgo para su embarcación. Sólo se permitiría la descarga temporal habiendo obtenido previamente el capitán o su agente naviero la opinión favorable y por escrito del operador, la Administración, la Aduana y la Capitanía, debiendo además entregar al operador copia de la información técnica y de la hoja de seguridad respectiva, así como carta compromiso del representante o dueño de la carga donde asume la responsabilidad de los daños que esa carga pudiera ocasionar mientras se encuentre en la Terminal y hasta su retiro para su transporte a destino final.



3. Las maniobras de arribo, entrada, atraque, desatraque y salida de embarcaciones que transporten mercancías o sustancias líquidas y sólidas clasificadas como peligrosas, conforme a la legislación marítima nacional e internacional, se realizarán las 24 horas los 365 días.
4. Los horarios para la operación y maniobras de embarcaciones o artefactos navales que transporten mercancías o sustancias en estado líquido o sólido, clasificadas como peligrosas y reguladas, limitadas y restringidas en su tráfico por disposiciones reglamentarias específicas derivadas de su naturaleza, quedarán sujetos a las disposiciones y condiciones que para cada caso, establezca la Capitanía por sí o en coordinación con la Administración y otras Dependencias del Ejecutivo Federal.
5. De presentarse algún accidente o derrame de productos clasificados como peligrosos el capitán o la tripulación del buque, así como la Terminal deberán dar aviso de inmediato a la Capitanía para que active, mediante comunicación con la Primera Zona Naval el Programa de Protección de Medio Ambiente Marino y en coordinación con la Administración, el Plan de Emergencia Contra Derrames al cuerpo de agua del Comité de Protección Civil del Puerto.

Regla 73. Embarcación lista a zarpar y cable de remolque.

En las terminales de uso público y aquellas especializadas de uso particular para el manejo de mercancías inflamables, explosivas o peligrosas, los buques deberán ser atracados por las bandas a babor o a estribor, según lo autorice la Capitanía, para que en caso de peligro puedan desatracar de inmediato y navegar a la mar.

Asimismo, durante el tiempo en que permanezcan atracadas las embarcaciones deberán tener preparado y a la pendura en la proa y popa, un cable para su remolque en caso de emergencia.

La Capitanía vigilará el debido cumplimiento de la presente regla y dará aviso de la situación de riesgo al OPIP del puerto y/o de la terminal.

Regla 74. Atraque especial.

En las terminales especializadas que requieran atraque especial de embarcaciones, la Capitanía, previa opinión de la Administración, podrá autorizarlo si ello no afecta otras operaciones del puerto.



En el caso en el que el atraque especial del buque, ponga en riesgo o represente un factor de potencial daño para las instalaciones portuarias, sistemas de protección de muelles u otros bienes, el agente naviero consignatario del buque que solicita el atraque especial, deberá disponer previamente de las medidas procedentes que le establezca la Administración, para la protección de los bienes en riesgo; como puede ser, la instalación de elementos de protección adicional a las defensas del muelle; protección de la carpeta del muelle, protección de bitas, etc.

Regla 75. Refugio marítimo y abrigo.

La Capitanía vigilará que los refugios marítimos para el arribo de embarcaciones, en caso de avería o mal tiempo, no sean utilizados para el transporte marítimo de personas o el comercio de mercancías.

Las lanchas deportivas, barcos pesqueros y mercantes y otras embarcaciones que sin realizar actividad comercial requieran obtener abrigo en el puerto de Altamira por caso fortuito o fuerza mayor, deberán cubrir los requisitos que establezca la Capitanía y la Administración, previo a su salida del puerto.

Regla 76. Enmienda de conveniencia.

El agente naviero consignatario de buques, que por convenir a los intereses de su representado, mandante o buque bajo su consignación, requiera que otro buque que no se encuentra en los casos de la regla 80 enmiende su posición de atraque, para el atraque del buque que representa, deberá obtener previamente la autorización y consentimiento del agente naviero consignatario y capitán del otro buque; incluyendo la opinión favorable de la Administración y la terminal e informándolo a la Capitanía. Así mismo, deberá de cubrir todos los gastos que resulten de la maniobra de enmienda que pretende.

En los casos en los que, como resultado de la junta de programación se autorice el atraque condicionado de un buque, para su atraque, operación y enmienda o salida a fondeo según sea el caso, previo a la llegada de un buque con preferencia de operación, según lo dispuesto en las presentes reglas, el agente naviero consignatario del buque condicionado, deberá de considerar ésta condición y realizar la enmienda de posición de atraque, incluso su desatraque y salida al área de fondeadero, cuando la Capitanía lo autorice y la Administración así se lo indique por sí o a través de la terminal. En todos los supuestos que puedan resultar del condicionamiento para el buque, el agente naviero consignatario deberá cubrir todos los gastos por los servicios portuarios necesarios.



Regla 77. Reparaciones en áreas de atraque.

Para los buques atracados, arrejados, abarloados o fondeados dentro del puerto, quedan prohibidos todos los trabajos clasificados como en caliente, incluyendo los de soldadura y oxicorte, en las partes exteriores del casco, cubierta o superestructura, sin la autorización previa de la Capitanía y con la opinión favorable de la Administración y del operador de la terminal, atendiendo lo señalado en el contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones que corresponda, y siempre y cuando no se perjudiquen los servicios portuarios.

Queda prohibida la realización de trabajos de mantenimiento en áreas de atraque, como lo son: rasqueteo, sopleteado, lavado y pintura de calados o en la parte exterior del casco, cubiertas o superestructura de las embarcaciones, incluyendo las pruebas o simulacros de operación de botes salvavidas, botes de rescate u otros equipos de seguridad y supervivencia de los buques, excepto cuando se cuente previamente con autorización de la Capitanía y la opinión favorable del operador de la terminal y la Administración. Lo anterior obliga al interesado a sujetarse a las normas ambientales y de seguridad aplicables.

Cuando un buque que atracó y operó en una terminal de uso particular, solicite la asignación de un muelle de atraque para realizar trabajos de reparación, mantenimiento o la prestación de un servicio portuario y servicio portuario conexo, la Administración asignará preferentemente un muelle en una terminal de uso público.

Sin embargo, bajo circunstancias o condiciones especiales del buque, se trate de equipos de seguridad, contra incendio o supervivencia o por naturaleza de los trabajos o servicios a prestar y cuando se perjudique la operación portuaria o se demore la operación de otros buques programados en muelles públicos, la Administración a solicitud del naviero, podrá asignar otros muelles de atraque de uso particular para realizar reparaciones o pruebas de equipos y sistemas de seguridad, considerando lo señalado en el contrato de cesión de la Terminal que corresponda, se cuente con la autorización de la Capitanía y la opinión favorable del operador del muelle.

Regla 78. Documentación exigible al buque.

Para que la autoridad marítima, en su ámbito de competencia, verifique que las embarcaciones respetan las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar (SOLAS/74), prevención de la contaminación marina (MARPOL 73/78), así como las demás que establezcan los tratados internacionales, la Capitanía podrá solicitar a los capitanes de las embarcaciones, le exhiban lo siguiente:



- a) Certificados de seguridad y de prevención de la contaminación, aplicables a la embarcación;
- b) Certificado internacional sobre líneas de carga (LL/66);
- c) En caso de embarcaciones nacionales, certificados de seguridad de la navegación;
- d) Certificado de estado de grúas; y
- e) Cualquier documento de protección previsto en el Código PBIP o que establezca la autoridad marítima nacional en esa materia.

Regla 79. Estadía en el puerto.

Coadyuvando con las atribuciones conferidas a la Capitanía, la Administración vigilará que las embarcaciones no permanezcan injustificadamente en las instalaciones o afecten la eficiencia del puerto. La Capitanía a solicitud fundada de la Administración, podrá ordenar las maniobras que se requieran de las embarcaciones, para dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 9 fracción VIII de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

La estadía de un buque en el puerto, incluirá las maniobras de fondeo fuera de escolleras y dentro de los límites del puerto, cuando por necesidades de las terminales, limitación de capacidad de cupo para la recepción de la carga, rotación de atraque y operación en diferentes muelles, la preparación de espacios de carga, reparación de equipos de carga/descarga averiados, espera de carga etc., siempre que la Capitanía no emita del despacho de salida del buque.

En el supuesto anterior, al buque se le aplicará la tarifa de puerto fijo y variable por una sola vez, siempre y cuando el buque no haya sido despachado por la Capitanía y no haya salido fuera de los límites del puerto. Sin embargo, deberá cubrir el pago de tarifa de atraque que correspondan a los muelles en los que opere en los tiempos diferidos de su operación.

Regla 80. Desatraque por orden de autoridad.

La Capitanía, a solicitud fundada de la Administración, podrá ordenar las maniobras de desatraque, enmienda o fondeo, o las que se requieran de las embarcaciones, cuando se afecte la eficiencia del puerto, conforme a lo previsto por el artículo 9º, fracción VIII de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en los casos siguientes:



- I. Cuando la permanencia de la embarcación en las instalaciones de atraque afecte la programación de arribos, por no realizar aquélla las operaciones en los términos del programa de operación, que la carga venga dispuesta de tal forma que su empaque contenedor o embalaje venga dañado, su método de estiba no se ajuste a prácticas adecuadas, o no alcance los estándares mínimos de productividad establecidos en la regla 86 del presente documento; y
- II. Cuando la embarcación interrumpa por más de 4 (cuatro) horas sus operaciones, por causas que le resulten imputables a la embarcación o a la carga o afecte el programa de operación ya establecido, si coinciden con el arribo de otra embarcación programada para atracar en la instalación.

Las maniobras para el desatraque, enmienda o fondeo de embarcaciones en el caso de la fracción I, serán realizadas por cuenta de las mismas o de los operadores o prestadores de servicios portuarios que resulten responsables y por cuenta de la propia embarcación en el caso de la fracción II.

Regla 81. Obligatoriedad de la tripulación a bordo.

Durante la permanencia de embarcaciones en el puerto, las mismas deberán contar con la tripulación establecida en el certificado de dotación mínima para realizar cualquier maniobra en caso necesario

Capítulo XII

Requisitos para prestar servicios portuarios y servicios portuarios conexos.

Regla 82. Requisitos generales.

Los interesados en prestar servicios portuarios, deberán presentar a la Administración, la documentación que contenga la información y datos siguientes, a efecto de que dicha entidad evalúe su capacidad y en su caso lo habilite como prestador de servicios portuarios en el puerto:

I. Persona Física:

- a) Copia certificada ante fedatario público del acta de nacimiento. Para extranjeros carta de naturalización o forma migratoria;
- b) Identificación personal expedida por la autoridad estatal o federal;



- c) Cedula del Registro Federal del Contribuyente; y
- d) Ultima declaración de impuestos (anual o parcial).

II. Persona Moral:

- a) Copia certificada ante fedatario público de escritura constitutiva y sus reformas inscritas en el Registro Público de Comercio;
- b) Copia certificada del Poder del Representante Legal, pasado ante notario público e inscrito en el Registro Público de Comercio;
- c) Cedula del Registro Federal del Contribuyente;
- d) Ultima declaración de impuestos (anual o parcial); y
- e) Estados financieros del último ejercicio fiscal firmados por el representante legal y el contador.

III. Ambas (Persona Física y Moral):

- a) Solicitud formal firmada por el propietario (persona física) o por el representante legal (persona moral);
- b) Descripción y características técnicas del servicio que pretende proporcionar;
- c) Documentos que acrediten que cuenta con los recursos financieros, materiales y humanos para prestar los servicios, Listado de su personal adjunto el registro del IMSS, copia de pólizas de seguros vehiculares);
- d) Montos de inversión;
- e) Metas de productividad calendarizadas;
- f) Carta compromiso de calidad para brindar su servicio;
- g) Carta compromiso, de que en caso de que la solicitud sea aprobada, se obliga en el plazo que al efecto se establezca en el contrato para la prestación de servicios portuarios que celebre con la Administración, a contratar un seguro que cubra los daños a terceros, así como la presentación de la garantía de cumplimiento del contrato, conforme los términos que se indiquen en el propio contrato;



- h) Declaración firmada de que conoce el modelo de contrato, que en su caso firmará con ésta entidad;
- i) Los precios y tarifas, así como las reglas de aplicación;
- j) Presentar relación de equipo que utilizará para la prestación del servicio; y
- k) Escrito a través del cual se compromete a brindar el servicio cada vez que se le requiera, esto es, disponibilidad las 24 horas del día, durante los 365 días del año.
- l) Los requisitos contenidos en la presente regla, son de carácter enunciativo más no limitativo, por lo que la Administración podrá adicionar otros, para dar cumplimiento a una disposición legal o porque resulta necesario para la regulación de la prestación del servicio.

Regla 83. Requisitos específicos.

Se deberán satisfacer además los requisitos siguientes tratándose de los servicios que a continuación se indican:

I. Servicio a la embarcación durante la navegación interior:

I.1. Remolque.

- a) El prestador de servicios deberá demostrar que cuenta con instalaciones, equipo de remolque en número, tipo y capacidad suficiente para prestar el servicio, y particularmente comprobar que tiene disponibilidad de embarcaciones que cumplen con las Normas Oficiales Mexicanas;
- b) La embarcación deberá contar con lo siguiente: certificado internacional de francobordo, certificado nacional de seguridad marítima, certificado internacional de arqueo, certificado de matrícula, certificado de protección del buque;
- c) Presentar un plan de contingencia de hombre al agua, abandono de buque y contra incendio, así como una identificación de sus aspectos ambientales significativos;
- d) Las embarcaciones deberán estar equipada con aros salvavidas, chalecos salvavidas de acuerdo al SOLAS/74, extintores y bombas y cañones de contra incendio;



- e) Debe acreditar que el personal cuente con la capacitación de supervivencia de mar, primeros auxilios, uso y manejo de equipo contra incendio y demostrar que tienen categoría de marino;
- f) Deberán presentar un programa de protección civil para casos de emergencia, su programa de seguridad e higiene y su tabla de aspectos ambientales significativos; y
- g) Presentar sus procedimientos operacionales y plan de emergencia de hombre al agua.

I.2. Lanchaje.

- a) Comprobar que se tiene la disponibilidad de embarcaciones que cumplan con las Normas Oficiales Mexicanas. Deberán cumplir con las características de velocidad, capacidad y seguridad, esto conforme a las normas aplicables en la materia;
- b) Deberá contar con certificado de matrícula vigente de la(s) embarcación(es) emitida por Capitanía;
- c) La lancha deberá estar equipada con aros salvavidas, extintor, chalecos salvavidas de acuerdo al SOLAS/74. Los operadores de la lancha deben tener certificado STCW 95;
- d) Debe acreditar que el personal que opere la lancha cuente con la certificación de la capacitación de supervivencia de mar, primeros auxilios, uso y manejo de equipo contra incendio y demostrar que tienen categoría de marino;
- e) Deberán presentar un programa de protección civil para casos de emergencia, su programa de seguridad e higiene y su tabla de aspectos ambientales significativos;
- f) Presentar sus procedimientos operacionales, anexar programa de emergencia y de seguridad e higiene y plan de emergencia de hombre al agua;
- g) Presentar documento que acredite la capacidad del personal técnico responsable de la operación de la lancha;



El servicio de lanchaje es independiente de otros servicios portuarios, por lo que el servicio y la forma de la prestación, debe ajustarse a lo previsto en el contrato correspondiente y no debe condicionarse su utilización o la prestación del servicio por empresa determinada. Le corresponde al agente naviero la responsabilidad y obligación de la contratación de éste servicio.

I.3. Pilotaje

- a) El certificado de cada piloto en el que acredite su competencia y título profesional de marino, conforme a los artículos 57 y 58 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; y
- b) Contar con equipo de radiocomunicación debidamente registrados ante la dependencia correspondiente.

I.4. Amarre de cabos

- a) Contar con el equipo y una plantilla capacitada de 10 elementos por lo menos, plantilla básica con las que se proporcionará de manera oportuna, eficiente y segura cada servicio;
- b) Documentación que certifique la capacidad técnica; y
- c) En caso terminal que cuenten con dispositivos de amarre especiales, el personal del prestador de servicios portuarios deberá contar con la capacitación por parte de la misma terminal, para operar de manera eficiente y segura tales dispositivos.

II. Servicios generales a embarcaciones:

II.1. Avituallamiento.

- a) Acreditar que se cuenta con la disponibilidad de un vehículo para transporte de alimentos;
- b) Permiso o licencia de autoridades sanitarias y fitozoosanitarias;
- c) Presentar currículum de la empresa y su catalogo de servicios, así como contar con cartas de aceptación de al menos 3 agencias navieras;



- d) Carta compromiso, de que cumplirá con los parámetros de calidad que establezca la Administración, y que prestará los servicios en el lugar o lugares donde determine la Administración;
- e) Aviso de funcionamiento de venta y transporte de mercancías ante la Secretaría de Salud o en su caso una carta expedida por la Secretaría de Salud y Asistencia Pública; y
- f) Presentar sus procedimientos operacionales para realizar sus servicios, anexar su programa de seguridad e higiene, anexar su programa de protección civil para casos de emergencia, plan de emergencia de hombre al agua, tabla de aspectos ambientales significativos.

II.2. Suministro de agua potable.

- a) Contar con vehículo cisterna o pipa y planta potabilizadora, propios o bajo contrato;
- b) Presentar copia de los certificados que en su caso deban expedir las autoridades competentes;
- c) Presentar la autorización que expide la Comisión Nacional del Agua;
- d) Contar con el contrato de compromiso de compra-venta de agua y certificado de aprobación de la unidad, donde aprueban la aceptación de vehículos para el transporte del agua;
- e) Solicitud de verificación sanitaria de la Secretaría de Salud y la autorización de dicha Secretaría para almacenar y transportar agua en pipa;
- f) Acreditación de los resultados de los exámenes del agua; y
- g) Presentar sus procedimientos operacionales para realizar el suministro de agua, anexar su programa de protección civil para casos de emergencia, anexar su programa de seguridad e higiene, plan de emergencia de hombre al agua y su tabla de aspectos ambientales significativos.



II.3. Suministro de combustibles.

- a) Acreditar que cuenta con las instalaciones, equipos y capacidad técnica para realizar las tareas de transporte y suministro de combustible ya sea por camión (anexar relación de unidades de transporte con placas del servicio público federal y copia de licencias de conducir de los operadores de las unidades del transporte federal Tipo E, especial para transporte de mercancías peligrosas), por buque abastecedor o por tubería instalada en los muelles, de acuerdo a disposiciones aplicables sobre la materia establecidas en el código IMDG, el Reglamento de Seguridad e Higiene de Petróleos Mexicanos (1984), el Plan Nacional de Contingencias para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas en el Mar, así como las normas oficiales mexicanas NOM-009-SCT4, NOM-021-SCT4, NOM-023-SCT4, NOM-112-SCT4 y NOM-028-SCT4 vigentes, en las cuales se señala el tipo de transporte, el etiquetado, así como las reglas de seguridad necesarias;
- b) Contar con la franquicia de Petróleos Mexicanos y la autorización respectiva para trasportar combustibles;
- c) En caso de que el servicio se preste en embarcación: Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos IOPP; y además;
- d) Certificado de seguridad ISM (Código Internacional de la Gestión de la Seguridad y Contaminación);
- e) Certificado internacional de francobordo;
- f) Certificado nacional de seguridad marítima;
- g) Certificado internacional de arqueo;
- h) Certificado de matrícula;
- i) Certificado de protección del buque (si es mayor o igual a 500 toneladas de arqueo bruto); y
- j) Presentar un plan de contingencia de hombre al agua, abandono de buque y contra incendio y su tabla de aspectos ambientales significativos.



II.4. Suministro de lubricantes.

- a) Disponer de equipo y personal necesario para un eficiente servicio y cumplir con las normas de seguridad y operación del puerto, anexar la relación de unidades de transporte con placas del servicio público federal;
- b) Autorización de la SCT para el transporte de sustancias peligrosas;
- c) Presentar licencias de conducir de los operadores de las unidades de transporte (tipo E), especial para residuos peligrosos;
- d) Presentar su programa de seguridad e higiene, anexar su tabla de aspectos ambientales significativos;
- e) Presentar su programa de seguridad e higiene; y
- f) Presentar un plan de contingencias para prevenir accidentes y atender eventualidades generadas por el manejo de materiales peligrosos.

II.5. Recolección de basura.

- a) Demostrar que cuenta con instalaciones, equipo y capacidad técnica para realizar las tareas de recolección, almacenamiento y tratamiento de los desechos, de acuerdo a las disposiciones aplicables sobre la materia en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, MARPOL 73/78 en su ANEXO V, así como cumplir con la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, el Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, además de la Ley General de Salud;
- b) Contar con la autorización de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales; quedará prohibido arrojar bolsas, bultos o contenedores con basura de la borda del buque hacia el muelle, así mismo el personal que opere esos depósitos, los deberá manejar con el equipo de seguridad personal y de higiene apropiados;
- c) Carta compromiso para la disposición final de residuos sólidos con el Ayuntamiento de Altamira, o de otra autoridad municipal o privada donde pretenden disponer de la basura;



- d) Autorización por parte de Sanidad Internacional al inicio de sus operaciones;
- e) Utilizar unidades de transporte terrestre con caja cerrada para evitar escurrimientos y derrame de desechos;
- f) Programa de seguridad e higiene, presentar sus procedimientos operacionales, que incluya la colocación de anuncios de señalizado y equipo de comunicación;
- g) Presentar relación de equipo de transporte terrestre de residuos, tabla de aspectos ambientales significativos, contar con el certificado indicado en el ANEXO V del MARPOL 73/78, emitido por la SCT; y
- h) El desembarco de basura de los buques, se sujetará a las disposiciones, condiciones y horarios establecidos por el Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria, relativos a la inspección y desembarco de basura orgánica e inorgánica.

II.6. Recolección de aguas residuales, desechos, residuos peligrosos y limpieza de sentinas.

- a) Demostrar que cuenta con instalaciones, equipo y capacidad técnica para realizar las tareas de recolección, almacenamiento, tratamiento y disposición final de los desechos, de acuerdo a las disposiciones aplicables en la materia en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, (MARPOL 73/78) en su ANEXO I;
- b) Cumplir con la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, el Reglamento para Prevención y Control de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos, además de la Ley General de Salud;
- c) Para la recolección de agua de lastre, residuos oleosos de lavado de tanques, agua residual del lavado de bodegas, agua oleosa de sentina, desechos, aguas negras, o residuos oleosos y en general desechos considerados como peligrosos, deberán, además, contar con la autorización de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;
- d) Autorización de SEMARNAT para el almacenamiento, recolección y transporte de materiales peligrosos;



- e) Autorización de la SCT para el transporte de sustancias peligrosas;
- f) Presentar licencias de conducir de los operadores de las unidades de transporte (tipo E), especial para el transporte de residuos peligrosos;
- g) Relación de unidades de transporte con el emplacado tipo federal de las unidades de transportes;
- h) Presentar un plan de contingencias para prevenir accidentes y a tender eventualidades generadas por el manejo de materiales peligrosos;
- i) Presentar sus procedimientos operacionales, que incluya la colocación de anuncios de señalización, conexiones, cantidad de personal en tierra y a bordo, equipo de comunicación y material utilizado para casos de derrames; y
- j) Plan de emergencia de hombre al agua, tabla de aspectos ambientales significativos y certificado MARPOL 73/78 (anexo IV) emitido por la SCT.

II.7. Lavandería.

- a) Disponer de equipo y personal necesario para un eficiente servicio y cumplir con las normas de seguridad y operación del puerto, anexar la relación de unidades de transporte con placas del servicio público federal.

II.8. Reparaciones a flote.

- a) Contar con los equipos y el personal necesario para la prestación del servicio eficiente y cumplir con las normas de calidad internacional requeridas por las sociedades clasificadoras, así como las de seguridad oficiales y las de seguridad y operación del puerto; y
- b) Entregar certificados de la casa clasificadora y de marina mercante, certificación del personal técnico responsable de la operación, documentos que demuestre la utilización de materiales y equipos certificados, para el caso de reparaciones bajo el agua, anexar acreditación del personal para realizar equipo de buceo, sus procedimientos operacionales para realizar las distintas operaciones, anexar su programa de protección civil para casos de emergencias, programa de seguridad e higiene, plan de emergencia de hombre al agua y tabla de aspectos ambientales significativos.



II.9. Fumigación.

- a) Contar con un vehículo para transporte de personal y equipo; y
- b) Presentar copia del permiso que deba expedir la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación.

II.10. Servicios de comunicación a embarcaciones.

- a) Ser persona física o moral que haya celebrado contrato mercantil con la Administración, disponer del equipo y personal necesario para un eficiente servicio y cumplir con las normas de seguridad y operación del puerto; y
- b) Presentar el permiso emitido por la Comisión Federal de Telecomunicaciones en caso de establecer una instalación de telefonía pública, presentar sus procedimientos operacionales, anexar su programa de protección civil para casos de emergencias y su programa de seguridad e higiene.

III. Servicios de maniobras a la carga:

- a) Acreditar que se encuentra constituido como sociedad mercantil;
- b) En caso de que se pretendan prestar los servicios con equipo, se anexará una lista del mismo indicando el número de unidades, año de construcción/fabricación y características, así como las condiciones de operatividad en que se encuentran;
- c) Presentar lista de personal por categorías para la atención de los diferentes tipos de carga;
- d) Anexar copia de la documentación a que se refiere el artículo 27 fracción XVII del Reglamento de la Secretaría, para acreditar que los operadores de dicha maquinaria son aptos para el manejo de las mismas; y
- e) Presentar un proyecto del sistema operativo que permita alcanzar o superar los estándares mínimos de producción a que se refiere la regla 86 del presente documento.

Uso de las áreas para la prestación de servicios portuarios y servicios portuarios conexos.



De los servicios a las embarcaciones.

1. Los servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje, se prestarán en todas las terminales e instalaciones portuarias con frente de agua y con infraestructura para atraque de embarcaciones, dentro del recinto portuario y sujeto a las condiciones que en su caso, se establezcan en el contrato de prestación de servicios portuarios, correspondiente.
2. La prestación de los servicios a las embarcaciones en áreas fuera del recinto portuario, vías navegables, zonas de fondeo o en cuerpos de agua del puerto donde se fondeen, arrijeren o acoderen las embarcaciones o artefactos navales, quedarán sujetos a las disposiciones que en el caso particular, establezca la Capitanía, además de las previstas en el contrato de prestación de servicios portuarios.

De los servicios generales a las embarcaciones.

1. La prestación de los siguientes servicios generales a las embarcaciones, se podrán realizar en todas las terminales e instalaciones portuarias, siempre que este último caso se cuente con autorización expresa de la aduana, dentro del recinto portuario:
 - a) El avituallamiento;
 - b) El suministro de agua potable por embarcación, artefacto naval o auto tanque;
 - c) El suministro de combustible por embarcación, artefacto naval o auto tanque y lubricantes;
 - d) La recolección de basura; y
 - e) La recolección de aguas residuales.
2. La prestación de los servicios generales a las embarcaciones quedarán sujetos al cumplimiento de la autorización y requisitos de seguridad, que en su caso establezca la terminal o instalación portuaria.
3. Deberá observarse lo anterior, principalmente cuando se trate de instalaciones portuarias especializadas en el manejo de mercancías peligrosas líquidas o sólidas a granel, o cuando las unidades con las que se pretenda realizar el



- servicio, comprometan la capacidad de la infraestructura o representen un potencial riesgo para la operación de la interfaz buque – puerto.
4. Los servicios de suministro de combustible a través de embarcaciones o artefactos navales de abastecimiento se deberá realizar en instalaciones clasificadas como recintos fiscalizados, esto conforme lo dispuesto en la Ley Aduanera y sus reglas de carácter general respectivas.
 5. El suministro de hidrocarburos en terminales que no tengan la clasificación de recinto fiscalizado y en los canales de navegación, dársenas y en lugares geográficos mar adentro, se sujetará a las disposiciones que para tal efecto establezca la Aduana y la Capitanía.

De los servicios portuarios conexos.

1. Los servicios portuarios conexos como son: la reparación y mantenimiento de casco y maquinaria a flote, la reparación y mantenimiento de equipo y sistemas electrónicos y de ayuda a la navegación; la inspección submarina de caso; la inspección de carga, la supervisión de las operaciones de carga y descarga, cuando las lleve a cabo por mandato un tercero distinto al operador; la inspección de buques; la inspección y recarga de sistemas contra incendio fijos y portátiles; la fumigación de carga; el pesaje de vehículos de carga y otros, se desarrollará en las terminales e instalaciones portuarias del puerto y se sujetará a las condiciones establecidas en el contrato de prestación de servicios portuarios conexos que se suscriba con la Administración.
2. La prestación de los servicios portuarios conexos en las terminales de uso público así como en las de uso privado, quedarán sujetos a los términos previstos en los contratos de cesión parcial de derecho y en los contratos de prestación de servicio correspondientes, emitidos por la Administración.
3. La prestación del servicio portuario conexo de pesaje de vehículos de carga que entren y/o salgan del recinto portuario, cuando se preste fuera de terminales o instalaciones particulares, será de uso público; se prestará bajo responsabilidad del prestador del servicio a todos los usuarios que lo soliciten, de manera permanente, uniforme y regular, aplicando las tarifas autorizadas para el servicio.
4. La prestación del servicio portuario conexo de inspección submarina de buques a desarrollarse en las dársenas de operación de las terminales e instalaciones portuarias, se sujetará a las condiciones establecidas en el contrato de prestación de servicios portuarios que se suscriba con la Administración y previa autorización y cumplimiento de las disposiciones de seguridad, que en el caso particular establezca la Capitanía.



5. La prestación del servicio portuario conexo de buceo e inspección submarina de buques en el recinto portuario, quedará sujeto a la autorización y cumplimiento de las disposiciones de seguridad y condiciones que establezcan dentro de sus respectivas atribuciones, tanto la Administración como la Capitanía.
6. La prestación del servicio portuario conexo de buceo e inspección submarina de Buques en las áreas de fondeo y áreas marinas fuera del recinto portuario, quedará sujeto a la autorización y cumplimiento de las disposiciones de seguridad y condiciones que establezcan la Capitanía.
7. La Administración podrá establecer en el programa maestro de desarrollo portuario, servicios portuarios conexos adicionales a los previstos en los puntos anteriores, en cuyo caso los mismos se deberán prestar en los términos previsto en los contratos correspondientes.

De los servicios de maniobras.

1. La prestación de los servicios de maniobras se sujetarán a las áreas y tipos de cargas establecidas en el contrato de prestación de servicios portuarios respectivos suscritos con la Administración.
2. La prestación de cualesquiera otro servicio en las terminales, empresas portuarias, industrias, prestadores de servicios portuarios y servicios portuarios conexos y demás instalaciones portuarias localizadas dentro del recinto portuario, que sean totalmente ajenos a los solicitados por las embarcaciones y artefactos navales que se encuentren operando en el puerto, para su desarrollo quedarán sujetos a las disposiciones que disponga la Aduana.
3. Queda estrictamente prohibido, la prestación de cualquier servicio portuario y/o servicio portuario conexo, en las vialidades, infraestructura ferroviaria, bermas de servicio, derechos de vía y áreas de uso común del puerto, sin la autorización previa y por escrito de la Administración. Quedan exceptuadas de ésta disposición, aquellos servicios de salvamento de unidades del transporte terrestre, averiadas o que presentaron fallas técnicas para su operación.
4. Los requisitos contenidos en la presente regla, son de carácter enunciativo más no limitativo, por lo que la Administración podrá adicionar otros, para dar cumplimiento a una disposición legal o porque resulta necesario para la regulación de la prestación del servicio.



Regla 84. Formalización del contrato de prestación del servicio.

Cumplidos los requisitos a que se refiere el presente capítulo, la Administración dará respuesta a la solicitud, en los términos del artículo 54 de la Ley y en su caso, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes, deberá procederse a la firma del contrato de prestación de servicios respectivo, mismo que será registrado por la Administración ante la Secretaría, en los términos del artículo 51, último párrafo de la Ley.

El número de prestadores de servicios portuarios estará definido en el “Programa Maestro de Desarrollo de Puerto”, y estará determinado por un estudio de oferta y demanda de cada uno de los servicios que ofrece el puerto, y si los prestadores actuales no estuvieran en posibilidades de satisfacer plenamente los incrementos de la demanda, la Administración previa recomendación del comité y autorización de la Secretaría (en los casos que se requiera), convocará a un concurso para su otorgamiento, el cual además de garantizar los requisitos de Ley, verificará que los nuevos prestadores cuenten por lo menos con la misma capacidad instalada del prestador actual en el momento del concurso.

Todos los prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos se sujetarán a lo establecido en el Código PBIP, y deberán cumplir las medidas de protección que la Administración, los operadores de terminales y buques hayan implementado en atención a sus planes de protección correspondientes.

Capítulo XIII

Maniobras portuarias, rendimientos y productividad.

Regla 85. Servicios portuarios de maniobras.

Sólo podrán prestar los servicios portuarios de maniobras o servicios portuarios y servicios portuarios conexos, las personas que cuenten con contrato de cesión parcial de derechos celebrado con la Administración y registrados ante la Secretaría.

Regla 86. Estándares de Productividad.

Para la realización de las maniobras en las terminales de uso público y las de uso particular los operadores y prestadores de servicios portuarios deberán emplear equipos y personal capacitado que satisfagan los siguientes estándares mínimos de productividad.



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

No.	Tipo de Carga	Índice de productividad	
I	Contenedores	25	CHG
		45	CHBO
II	Automóviles a) Importación b) Exportación	110	AHBO
		62	AHBO
III	Supersacos	80	UHG
IV	Carga General Suelta: a) Proyecto b) General unitizada	35	THBO
		140	THBO
V	Granel Agrícola: a) Mecanizado b) Semimecanizado de exportación	380	THBO
		200	THBO
VI	Granel Mineral: a.1) Mecanizado baja densidad a.2) Mecanizado alta densidad b.1) Semimecanizado media capacidad b.2) Semimecanizado alta capacidad	250	THBO
		333	THBO
		450	THBO
		700	THBO
VII	Fluidos :	260	THBO
VIII	Gas Natural Licuado:	4,212	THBO

Abreviaciones utilizadas en esta Regla:

CHG	- Contenedores Hora Gancho
CHBO	- Contenedores Hora Buque Operación
AHBO	- Automóviles Hora Buque Operación
UHG	- Unidades Hora Gancho
THBO	- Toneladas Hora Buque Operación

Nota: Para determinar los indicadores mínimos de productividad, en el caso de manejo de gránulos mecanizados, se asume la operación constante y simultánea de las tres grúas en tres distintas bodegas del buque, en caso contrario se harán las adecuaciones o ajustes necesarios.

Los estándares mínimos promedio de productividad establecidos en las fracciones anteriores, podrán ser revisados anualmente por la Administración y previa opinión del Comité de Operación, las modificaciones resultantes se darán a conocer a los operadores, prestadores de servicios portuarios y usuarios mediante circular o



acta que al efecto expida la propia Administración, remitiéndose a la Secretaría para su integración al presente documento.

Regla 87. Programa de equipamiento y mantenimiento.

Para optimizar las actividades portuarias, los operadores y prestadores de servicios portuarios que utilicen maquinaria y equipo, dentro de los 30 (treinta) primeros días naturales de cada año entregarán a la Administración, cuando así lo establezca el contrato de cesión parcial de derechos respectivo, el programa de equipamiento y de mantenimiento preventivo y correctivo de dichas unidades.

Regla 88. Revisión de equipos.

Antes de que un buque inicie sus operaciones de carga y descarga, la Capitanía podrá efectuar la revisión de malacates, plumas, cabos de labor, condiciones de estiba en las bodegas, estado de las cubiertas próximas a las escotillas y demás condiciones de seguridad a fin de dar cumplimiento a los convenios relativos a la Organización Internacional del Trabajo (OIT) para la prevención de accidentes de trabajo de la gente de mar.

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

Regla 89. Embarcación con obsolescencia tecnológica.

Cuando una embarcación con notoria obsolescencia tecnológica, en mal estado o inadecuada estiba de la carga opere deficientemente, con la consecuente reducción de los índices de productividad alcanzados, sin que ello implique afectación de la programación a próximos arribos, la Capitanía a petición fundada de la Administración, deberá comunicar al capitán del buque o su agente naviero, la necesidad de corregir las deficiencias o de sustituir la embarcación para viajes subsecuentes, apercibido que de no hacerlo, los servicios le serán condicionados y proporcionados fuera de programación y conforme a la disponibilidad de instalaciones y equipos.

En caso que la operación deficiente de la embarcación afecte la programación de otros arribos de buques, se procederá en los términos de la regla 80.



Capítulo XIV

Operación portuaria.

Regla 90. Servicio de pilotaje.

La prestación del servicio de pilotaje se sujetará a lo dispuesto por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y sus respectivos Reglamentos. El piloto de puerto reportará vía radio VHF a la Capitanía y al CCTM, el cruce de escolleras y la entrada y salida del puerto.

En la prestación del servicio, se atenderá lo que establezca el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, respecto a la obligatoriedad del servicio de pilotaje.

Para la atención de la demanda del servicio de pilotaje en el puerto, se contará con por lo menos tres (3) pilotos de puerto en funciones o en activo. Número que se irá incrementando conforme la demanda por el desarrollo del puerto.

Para preservar la continuidad en la prestación del servicio y la seguridad marítima de las embarcaciones, las disposiciones del servicio de pilotaje previstas en estas reglas de operación, quedarán sin efecto y se ajustarán a las reglas de operación de pilotaje que para el puerto, emita la Secretaría.

Regla 91. Servicio portuario de remolque.

La prestación del servicio portuario de remolque deberá cumplir con los criterios establecidos para ese servicio en el Puerto, que se integran a este documento en ANEXO VIII y se sujetará a lo siguiente:

Todo buque cuyo arqueado sea mayor a 2,021 unidades de arqueado bruto (UAB) deberá utilizar el servicio de remolcadores para cualquier maniobra en el Puerto; y será obligatorio este servicio para los buques de cualquier tonelaje cuando tengan desperfectos en su maquinaria de propulsión o sistema de gobierno, así como los que no tengan propulsión propia o conduzcan mercancías peligrosas; aun cuando arriben a terminales de uso particular, lo anterior sin perjuicio de las reclamaciones de salvamento que las empresas de remolque pudieren tener en contra de las embarcaciones salvadas no obstante éstas se encuentren dentro del puerto.

No se deberá efectuar el movimiento de embarcaciones sin el servicio de remolcador. En caso de emergencia, la Capitanía emitirá la autorización de salida, esto se hará en coordinación con el CCTM.



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

En cuanto al servicio de remolque, la flotilla actual se irá incrementando para atender las necesidades del crecimiento del puerto, con unidades iguales o superiores en capacidad y tecnología a la flota de remolcadores existentes, ajustándose a los resultados y criterios de los estudios de maniobrabilidad respectivos, que para tal efecto realice la Administración o los operadores de terminales en conjunto con el prestador del servicio de remolque.

Particularidades mínimas de los buques remolcadores para prestar el servicio portuario de remolque.

ESLORA	SISTEMA DE PROPULSIÓN	POTENCIA DE MAQUINAS	CAPACIDAD DE TIRON A PUNTO FIJO	WINCHE DE REMOLQUE	WINCHE DE MANIOBRA	CAPACIDAD CONTRA - INCENDIO
Metros.	Tipo	Caballos de Fuerza	Toneladas	Equipo de Cubierta	Equipo de Cubierta	Clase
25.0	Azimutal	4,000.00	55.0	En popa, con cable de remolque	En proa, con cabo en tambor	Fi-Fi 1/2

El prestador del servicio de remolque deberá contar con el número de equipos que se establezcan en los criterios generales para la prestación del servicio portuario de remolque y destinarse exclusivamente al servicio del puerto de Altamira, con excepción de los casos en que por mandato de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos sean requeridos para otras actividades previstas por dicha ley.

Los cambios de unidades de la flota se podrán realizar siempre que se solicite con la anticipación debida y con la aprobación previa de la Administración. Tratándose de un puerto de alta especialidad y terminales que manejan carga peligrosa se preferirá el uso de remolcadores con sistema azimutal.

Las particularidades mínimas de los buques remolcadores para la prestación del servicio que se describen en la tabla anterior, podrán actualizarse con base en las disposiciones de la autoridad y que deriven en los resultados de un estudio de maniobrabilidad integral o parcial del puerto.

Regla 92. Servicio de amarre de cabos.

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

- I. El amarre y desamarre de cabos en cada una de las maniobras de atraque, desatraque o enmienda del buque, se consideran independientes uno del otro; y



- II. En caso fortuito o de fuerza mayor o por orden de autoridad y a falta de prestadores de servicios portuarios, el amarre o desamarre lo podrá efectuar la tripulación de la embarcación o personal disponible del operador, durante el evento. En estos casos, no se generarán cargos o cobros al buque, salvo que el servicio portuario se incluya en el contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones de la terminal operadora.

Regla 93. Horario de atención a las solicitudes de servicios portuarios.

Los prestadores de servicios portuarios de pilotaje, lanchaje, remolque y amarre de cabos, tendrán el mismo horario de oficinas para atender las solicitudes de los usuarios y deben mantener, aún en días inhábiles y festivos, equipo y personal de guardia para prestar el servicio. En tal caso, comunicarán oportunamente a la Capitanía y a la Administración, el personal, nombre de los encargados, sitio y teléfonos de contacto donde podrán ser localizados durante las guardias.

Regla 94. Prestación de servicios portuarios.

Los servicios que comprende el avituallamiento, la entrega de agua potable, combustibles y lubricantes; comunicación telefónica; energía eléctrica, recolección de basura y desechos; eliminación de aguas residuales; lavandería; reparaciones a flote y los demás servicios que autorice la Administración a través de un contrato de prestación de servicios portuarios conexos para las embarcaciones, se proporcionarán sin interrumpir las operaciones de carga y descarga de los buques y no deben alterar de modo alguno, el desarrollo de las actividades de la terminal, el tránsito del personal, de la maquinaria y equipo de maniobra portuaria en el muelle.

Regla 95. Fecha de cierre para carga contenerizada.

La solicitud para el manejo de carga contenerizada debe presentarse en los términos que la terminal u operador establezca y al menos cumpliendo lo siguiente:

- I. Con 24 (veinticuatro) horas de anticipación al atraque del buque, anexando copia simple del pedimento de exportación, despacho aduanero, manifiestos de importación y en su caso, la lista de los contenedores vacíos que manejará.
- II. En los casos que el buque vaya a cargar contenedores consolidados en la Terminal, la solicitud debe presentarse con 48 (cuarenta y ocho) horas de anticipación al atraque de la embarcación, debiendo anexar la lista de carga, volumen, peso y número de contenedores a consolidar.



Regla 96. Fecha de cierre para carga general.

La solicitud para el manejo de carga general, debe presentarse a la terminal u operador con 48 (cuarenta y ocho) horas de anticipación al atraque del buque en el que serán cargadas; anexando copia simple del pedimento de exportación, despacho aduanero y manifiestos de importación, según proceda.

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

Los operadores, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos serán responsables de verificar las correspondencias entre la documentación y la carga física.

Cuando lo disponga la Aduana, la carga contenerizada que ingrese por vía terrestre al recinto portuario en régimen de importación o a bordo de un buque en régimen de exportación, deberá ser pesada previo a que el vehículo ingrese a las terminales o antes de la llegada a los módulos de selección automatizada.

En las instalaciones de las terminales, operadores, maniobristas, prestadores de servicios portuarios o prestadores de servicios portuarios conexos, en el momento en que se entreguen las cargas y se pongan a disposición del Jefe del Almacén Contabilizador, o responsables de almacenes auxiliares, cobertizos, patios, etc., para su almacenaje, firmará de conformidad haciendo las anotaciones que procedan; así mismo, cuando se despachen desde el lugar de almacenaje, recabará la firma de conformidad de las personas que reciban las mercancías.

En el caso de sospecha de contenedores o cargas con sobrepeso no declarado, el operador de la terminal, el agente aduanal o el agente naviero puede solicitar al representante de la carga, que compruebe el peso de la carga mediante el servicio de una báscula pública certificada.

Regla 98. Carga averiada o dañada.

Las cargas que presenten signos de violación en sellos o candados, mermas, averías o daños, previo a su desembarco del buque, se sujetarán al siguiente procedimiento:

- a) Serán numeradas con las anotaciones de “Mercancía Incompleta” o “Mercancía Dañada o Averiada”;
- b) Los reportes de avería o las papeletas de daños se deben firmar por el capitán u oficial del buque;



- c) En su caso, la carga se revisará por los inspectores de carga, ajustadores de averías, casa aseguradora u otra, que asignen las partes;
- d) Con base en los términos del contrato de transporte, el dictamen de los inspectores de averías, la naturaleza de la carga y el acuerdo de las partes con la terminal u operador, se determinará su descarga en el puerto;
- e) La terminal u operador aprobará la descarga y almacenaje, si a su juicio no se afectan las operaciones portuarias, ni se pone en riesgo la seguridad de sus instalaciones y equipo o la salud de su personal; y
- f) Línea naviera a través de su agente consignatario del buque o club de protección e indemnización, se debe hacer responsable de los costos que se ocasionen por dicha descarga, almacenaje y otros servicios, hasta que la carga salga de la terminal.
- g) Por la amenaza para la protección portuaria que pudiera significar la violación de sellos, con base en la naturaleza de la carga de que se trate, el OPIP de la terminal u operador debe dar aviso de inmediato a la Capitanía y al OPIP de la Administración, para que se determine.

Regla 99. Responsabilidad de la carga, de los prestadores de servicios portuarios y de servicios portuarios conexos.

Durante la ejecución de las diferentes maniobras en el manejo de carga, los prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos responderán de las mismas, en los términos que se hayan pactado en los contratos carga, descarga, almacenaje, consolidación, desconsolidación, envasado o transporte de mercancías.

Regla 100. Permanencia de la carga en los muelles de uso público.

En la losa de rodamiento de los muelles, las cargas sólo podrán permanecer durante el tiempo requerido para su revisión o reparación de embalajes; siempre y cuando no afecten las operaciones y maniobras portuarias.

La Administración, a solicitud de los operadores de las terminales públicas, podrán condicionar la asignación de tramo de atraque a un buque, para descargar piezas sobredimensionadas en peso o volumen, si el responsable de la carga no cuenta con las unidades de transporte para su movilización inmediata del muelle; evitando la permanencia que afecte el atraque y operación de otro buque.



Si el operador de la terminal lo solicita y con la autorización de la Administración, el receptor de la carga debe emitir la respuesta donde asume la responsabilidad de desalojar la carga sobredimensionada del muelle en el término que se le autorice y cubrir los costos adicionales que le genere a la terminal, en el caso de incumplimiento.

Regla 101. Estiba y almacenaje de carga contenerizada.

La estiba de contenedores en los patios de almacenaje, debe efectuarse por bloques y de manera que permita el libre tránsito de los vehículos y equipo para su manejo, separando los de importación, exportación, llenos, vacíos, refrigerados, de dimensiones y peso extraordinarios, segregando los que contengan mercancía peligrosa.

Lo anterior, sujeto a las condiciones que establece la terminal para una mayor eficiencia operativa y cumpliendo con la normatividad nacional e internacional aplicable.

Regla 102. Estiba y almacenaje de carga general.

La carga general procedentes de los buques, deberán ser segregadas tomando en cuenta sus marcas y destinatarios y estibadas ordenadamente en los almacenes, patios o cobertizos asignados por la terminal o operador, prestador de servicios portuarios, para su retiro posterior.

Regla 103. Carga sin marca o destinatario.

Cuando las cargas de importación carezcan de marcas o no indiquen destinatario, el agente aduanal o el agente naviero consignatarios, según sea el caso, complementará la información como "Corrección del BL" con base en la información de los manifiestos de la carga.

Por la importancia que esto significa en materia de protección portuaria relativo a las disposiciones del Código PBIP, esta condición se debe informar de inmediato al OPIP de la Terminal que corresponda, para que determine las medidas conducentes.

Regla 104. Verificación de carga de patio.

Las cargas en patios, cobertizos o almacenes, serán revisadas por el personal de la terminal, operador, maniobrista, agente aduanal o consignatario de la carga, en el momento y lugar de su depósito.



Regla 105. Respeto a límites de carga.

Los aparatos para manejo de carga, cualquiera que sea su tipo, no deberán exceder el límite de capacidad máxima de seguridad de carga (SWL) que establezca el certificado respectivo.

Tanto el equipo portuario para manejo de carga, como las plumas y grúas de los buques deben indicar claramente la capacidad máxima de carga.

Regla 106. Prohibición de mercancía suspendida.

Durante las maniobras de carga o descarga, no se permite que la mercancía permanezca suspendida de los aparejos de las plumas o grúas del buque o de los equipos de carga en el muelle.

Regla 107. Accesos libres de obstrucción.

Los supervisores del personal de la terminal, operador o maniobrista, debe verificar que las escalas y accesos a los buques, así como el área de cubierta, accesos a las bodegas y próximas a las escotillas en las que realice sus actividades el personal, estén en todo momento libres de obstrucciones y cuenten con la iluminación adecuada, durante las maniobras nocturnas.

Regla 108. Señalización para evacuación.

Los almacenes, cobertizos y áreas para almacenaje de mercancías, deben contar con señalización de las puertas de acceso, rutas de evacuación y salidas de emergencia, que permitan la rápida evacuación de los trabajadores, en el caso de una contingencia.

Regla 109. Alumbrado en muelle para maniobras nocturnas.

Durante las maniobras nocturnas, la terminal, operador, maniobrista, prestador de servicios portuarios o servicios portuarios conexos, debe proveer el alumbrado suficiente tanto en los muelles, bodegas, almacenes, cobertizos, patios y otras áreas operativas. Los vehículos, maquinaria y equipos terrestres utilizados en el manejo de mercancías, deberá estar equipado con medios de iluminación.

Regla 110. Uso de palletas.

La carga general, cuya naturaleza lo requiera, debe ser acomodada sobre "palletas", para su manejo desde las bodegas del buque al área de almacén o viceversa, según lo convengan el operador de la terminal y su cliente.



Regla 111. Obligaciones de los operadores en maniobras.

Para el adecuado manejo de la carga en almacenes y patios se observará lo siguiente:

- I. En “palletas” conservando una adecuada y segura estiba de estas, cuando ello sea posible;
- II La altura se regulará, considerando el peso, la resistencia de la carga, los embalajes y empaques, del suelo y la estabilidad de la estiba; y
- III. Se dejarán espacios suficientes para la ventilación, si se requiere y la circulación y operación de los equipos de manejo de las cargas.

Regla 112. Disposiciones para agilizar el desalojo de mercancías.

En la operación de almacenes, los operadores deben:

- I. Verificar la relación de cargamentos, numerándolos y marcándolos de acuerdo con los manifiestos o conocimientos de embarque y con los cuadernos de tarja proporcionados por el naviero. Al término de cada maniobra recabarán la firma de conformidad del naviero o agente aduanal;
- II. Contar con una relación, elaborada, preferentemente por medios electrónicos, en la que se indique el lugar de depósito de las mercancías;
- III. Mantener el piso de los almacenes y otras áreas de trabajo limpias y en condiciones de seguridad para las personas y cargas;
- IV. Mantener en buen estado el alumbrado dentro de los almacenes, patios y cobertizos;
- V. Estibar las cargas depositadas en los almacenes, verificando que queden espacios suficientes para el tránsito de los equipos de carga y un metro separadas de las paredes, sin obstruir los extintores contra incendios;
- VI. Verificar que las mercancías depositadas en los patios, no impidan la circulación de vehículos y equipos de carga, y
- VII. Mantener la señalización de seguridad, rutas de evacuación, contra incendio y área de mercancías peligrosas, que establece la normatividad aplicable.



Regla 113. Normas de seguridad e higiene.

El personal de las terminales, operadores, empresas portuarias, industrias, prestadores de servicios portuarios y servicios portuarios conexos, durante las operaciones de carga, descarga, almacenamiento, estiba, segregación, embalaje y manejo de carga, debe cumplir con las normas de seguridad e higiene aplicables y las de prevención de accidentes que dicte la Secretaría y la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS), así como las disposiciones que se establezcan. Considerándose además, lo siguiente:

- I. Para el manejo de cargas clasificadas como peligrosas, los trabajadores deben contar con todos los elementos de seguridad y protección personal, que les debe proporcionar la terminal, el operador, los prestadores de servicios portuarios o prestadores de servicios portuarios conexos;
- II. Las cargas susceptibles de alterarse, contaminarse o de fácil descomposición, deben almacenarse cumpliendo las normas de embalaje, embase, estiba y segregación, para garantizar la salubridad de otras mercancías. Corriendo por cuenta del importador, exportador, o su agente aduanal los costos adicionales con motivo de las medidas convenidas y que al efecto tome la terminal, el operador, el prestador de servicios portuarios o prestador de servicios portuarios conexos; y
- III. Para prevenir la generación de gas por descomposición o combustión espontánea de las cargas depositadas en almacenes:
 - a. Las estibas permanecerán ventiladas adecuadamente; y
 - b. Las cargas no ingresarán húmedas al almacén.

Los operadores, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos, vigilarán que sus trabajadores tengan el debido cuidado, diligencia y eficiencia en el manejo de las cargas a bordo, en muelles, patios, lugares descubiertos y almacenes.

Las terminales y operadores, vigilarán que el personal que ingrese a sus instalaciones vista y porte el equipo de seguridad y protección personal, requerido acorde al desempeño de su función.



Regla 114. Prohibición de fumar.

En el recinto portuario, queda estrictamente prohibido fumar en las bodegas de los buques, en los almacenes, cobertizos, patios de almacenaje de carga, lugares cerrados o próximos a tanques y depósitos de sustancias inflamables y en todos aquellos lugares que las terminales, industrias, empresas portuarias y la Administración, así lo señalen.

Regla 115. Información estadística.

Con el objeto de integrar los informes correspondientes a la Secretaría, las terminales, los operadores, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos deberán entregar a la Administración, a más tardar durante los cinco (5) días hábiles siguientes al último día del período que se reporta, la información estadística siguiente, misma que se ajustará a los formatos, frecuencia y medios que la Administración implemente:

- I. Estadísticas de cada uno de los buques operados que contengan;
 - a) Tráfico de mercancías, clasificándolas por tipo de carga, exportación, importación, cabotaje, especificando productos significantes y orígenes y destinos, así como TEUs, cajas llenas y vacías de 20 o 40 pies, etc.;
 - b) Rendimientos alcanzados en cada uno de los buques operados;
 - c) Buques operados, especificando tiempos en operación, en muelle y puerto de cada uno de ellos; y
 - d) Principales problemas o deficiencias detectadas en la operación de cada uno de los buques operados, y
 - e) Copia simple de los manifiestos de embarque o a través del formato electrónico que la Administración establezca, mediante PSP.
 - f) Toda aquella información complementaria en materia de operación y estadística portuaria, que en su caso la Administración con razones fundadas le solicite o haya sido establecida en el contrato correspondiente.



Capítulo XV

Control ambiental y prevención de la contaminación.

Regla 116. Documentos en materia ambiental.

La Administración se encargará de tramitar las licencias, permisos, registros y otros documentos legales que procedan en materia ambiental y prevención de la contaminación, para las áreas que la misma opere y para las de uso común que tiene dentro de su concesión. Así también, verificará que los operadores, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos, cumplan con los requisitos en esta materia y cuenten con la documentación correspondiente.

Con el objeto de promover la calidad ambiental, el Comité de Operación podrá fijar indicadores de desempeño ambiental. Para tal efecto, el subcomité que se constituya se encargará entre otras actividades, del análisis y seguimiento de los indicadores ambientales y fijar los objetivos y metas ambientales, para la operación, la planeación y el desarrollo del puerto.

Regla 117. No obstrucción a dispositivos contra incendio.

Los hidrantes, estaciones o cajas contra incendio con sistemas y equipos contra incendio fijo o portátil, que se encuentren en las instalaciones del puerto, deben mantenerse señalizados y totalmente libres para su rápido acceso y uso.

Regla 118. Instalación de equipo contra incendio y de contención de derrames.

Las terminales y operadores instalarán equipo contra incendio en los muelles o atracadero, áreas de almacenaje de carga y en las zonas de maniobras bajo su responsabilidad, conforme al contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones y normas oficiales aplicables.

La Administración es responsable de la operación, por si o por terceros, de la CEIP, coadyuvando en la atención de las contingencias y emergencias que se presenten en las terminales, industrias empresas portuarias, áreas de uso común o cualquier lugar dentro del puerto. Para lo anterior, verifica que el personal, vehículos y equipo se encuentren en correcto estado y disponibles para su uso inmediato.



Para la atención de contingencias por derrame de hidrocarburos, la Administración cuenta con equipo de contención, para complementar el de las terminales en las actividades de contención de hidrocarburos en los cuerpos de agua.

Regla 119. Verificación de equipo contra incendio.

La Administración, previa notificación, podrá verificar que en las terminales, áreas sesionadas, instalaciones de los operadores, de los prestadores de servicios portuarios y de los prestadores de servicios portuarios conexos dentro del recinto portuario, cuenten con equipo contra incendio, en oficinas, bodegas, almacenes, patios; así como que el mismo cumpla con las normas oficiales mexicanas.

Los vehículos del servicio de autotransporte de carga que pretendan ingresar al recinto portuario y los vehículos utilizados para la prestación de servicios portuarios y servicios portuarios conexos, deben estar equipados con equipo portátil contra incendio y mata chispas. El cumplimiento a esta medida, se verificará por el personal de vigilancia, seguridad y protección de la Administración en la garita de control de acceso, durante su ingreso.

Lo anterior, sin perjuicio a las facultades de la Autoridad de Protección Civil y demás competentes.

Regla 120. Efectos ambientales.

Las terminales, empresas portuarias, industrias, prestadores de servicios portuarios, prestadores de servicios portuarios conexos e instalaciones que generen contaminantes como la emisiones de gases, venteo, olores, ruido, polvos u otras partículas sólidas suspendidas o líquidas, están obligadas a establecer medidas preventivas, para no exceder los niveles máximos permisibles que establecen las normas ambientales.

Las terminales, empresas portuarias, industrias e instalaciones que descarguen agua residual a los cuerpos de agua del puerto, deben entregar a la Administración copias de los permisos o autorizaciones y los resultados periódicos de los análisis de calidad del agua residual, que realice periódicamente o que ordene la autoridad ambiental, para verificar el cumplimiento.

Estas, deberán celebrar con la Administración, el contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones correspondiente, cuando pretendan instalar infraestructura dentro del recinto portuario, para este fin.



Los operadores de unidades del servicio de autotransporte de carga y transporte ferroviario, deben realizar una inspección a los compartimentos de carga de sus unidades antes de ingresar al recinto portuario transporten, para verificar que no transportan basura.

Regla 121. Capacitación en contra incendio.

Es responsabilidad de las terminales, operadores, empresas portuarias, industrias, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios portuarios conexos, la capacitación y el entrenamiento de su personal, en el manejo de los equipos contra incendio.

Regla 122. Redes para carga.

Las terminales deberán instalar redes protectoras u otras medidas preventivas entre el costado del buque y el muelle, durante las operaciones de carga/descarga de mercancías que por su naturaleza, se consideren con potencial riesgo de caer al agua.

Regla 123. Disposiciones para el manejo de basura.

Con base en lo señalado en el ANEXO V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques y sus enmiendas (MARPOL 73/78), todas las embarcaciones que operen en el puerto, entregarán a la Capitanía cuando esta lo solicite, copia de la boleta de entrega de basura en el puerto inmediato anterior.

Los servicios de recolección de basura en los buques, serán proporcionados por los prestadores de servicios portuarios o prestadores de servicios portuarios conexos autorizados para tal efecto por la Administración.

Las autoridades sanitarias, fitozoosanitarias y ambientales, vigilan el adecuado manejo, disposición final y destrucción de la basura proveniente de las embarcaciones, con el objeto de prevenir contaminación ambiental y evitar riesgos a la salud pública.

Regla 124. Prevención de la contaminación.

Los trabajos que se realicen en los buques, autorizados por la Capitanía con opinión favorable de la Administración y la terminal u operador, deberán cumplir con las normas relativas a la prevención de la contaminación.



La terminal, operador o prestador de servicios portuarios o prestador de servicios portuarios conexos que lleve a cabo los trabajos a bordo de los buques, deben cumplir las disposiciones, recomendaciones y medidas preventivas, que en su caso y de forma adicional, establezca la Capitanía y/o la Administración.

Regla 124 Bis. Prevención de la contaminación por vertimiento.

Se prohíbe derramar hidrocarburos persistentes que se transporten como carga, o que se lleven en los tanques de consumo de las embarcaciones.

En el recinto portuario, el suministro de combustibles, aceites y lubricantes a los vehículos o maquinaria de combustión interna, deberá efectuarse en los lugares que el Administrador o el operador tengan establecidos para ello.

Las terminales, operadores, industrias y empresas portuarias, prestadores de servicios portuarios, prestadores de servicios portuarios conexos y los capitanes de los buques, serán responsables ante la Capitanía, la Secretaria de Marina y Dependencias del Ejecutivo Federal competentes, por el vertimiento de hidrocarburos o sustancias nocivas en los cuerpos de agua, canales de navegación, dársenas y zona marina adyacente al puerto.

Regla 125. Lista de seguridad.

Previo a la operación de un buque tanque, el operador en coordinación con el oficial responsable de la carga a bordo, deberán verificar la lista de seguridad correspondiente.

Regla 126. Manejo de Lastre.

En la zona marina adyacente y áreas de fondeo del puerto, queda prohibido descargar, derramar, arrojar o cualquier acto equivalente, lastre, escombros, basura, aguas residuales, así como cualquier elemento en cualquier estado de la materia o energía que causeo pueda causar un daño a la vida, ecosistemas, recursos marinos y a la salud humana.

En los muelles para buques tanque, en los que no se cuente con depósitos para la recepción de lastre sucio, solamente podrán realizar maniobras con lastre y dentro de borda, aquellos buques que estén dotados con tanques para lastre segregado.

Queda prohibido realizar operaciones de deslastre o descarga de lastre en los muelles de uso público, de uso particular, cuerpos de agua y dársenas del puerto. Cuando existan circunstancias de estabilidad, navegabilidad u otras para la seguridad del buque, que requieran el manejo de agua de lastre y deslastre, se sujetará a la autorización que emita la Capitanía y la Secretaria de Marina,



conforme a las disposiciones del Convenio Internacional para el Control y la Gestión de Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, el Reglamento para Prevenir la Contaminación por el Vertimiento de Desechos y Otras Materias y demás disposiciones aplicables.

Regla 127. Prevención de derrames de hidrocarburos.

- a) El capitán del buque, durante las operaciones de suministro de combustible para su buque y mediante el trasiego desde un camión cisterna, buque abastecedor o artefacto naval, deberá:
- b) Observar estrictamente las disposiciones de su Plan Internacional para Prevención de la Contaminación (IOPP);
- c) Disponer de la tripulación equipada con equipo de comunicación, a fin de coordinar el suministro, bombeo y lectura de niveles para evitar el rebosamiento de los tanques del buque, por boca o por los respiraderos;
- d) Verificar que los registros de colección en las tomas y conexiones de mangueras a bordo y de los respiraderos, tengan colocado el tapón; Verificar que los trancaniles e imbornales estén taponados;
- e) Verificar que en la conexión de mangueras de tierra, se coloquen las juntas o sellos;
- f) Se tenga a la mano material absorbente para evitar el escurrimiento de hidrocarburo en el caso de derrame, hacía los cuerpos de agua del puerto;
- g) Desplegar las señales que dispone el Código Internacional de Señales; e
- h) Informar sin demora a la Capitanía por el canal 12 de VHF y al CCTM por el Canal 17 de VHF banda marina, de cualquier derrame.

El prestador de servicios portuarios de suministro de combustible mediante el trasiego desde un camión cisterna, durante las operaciones de suministro al buque, debe:

- a) Disponer del personal capacitado y procedimiento de emergencia, para suspender inmediatamente el bombeo en el caso de derrame por seccionamiento de manguera o falla en la conexión;
- b) Coordinarse con la tripulación del buque para evitar el rebosamiento de los tanques del buque por boca o por los respiraderos;



- c) Disponer de un depósito de colección en los puntos de conexión del vehículo;
- d) Contar con un procedimiento para el drenado de la manguera una vez concluidas las operaciones de trasiego;
- e) Verificar previo a la conexión, el estado de las mangueras, conectores y sellos, juntas o empaques;
- f) Disponer de la señalización para delimitar el área de seguridad, durante la prestación del servicio;
- g) Disponer de equipo contra incendio portátil, para el caso de una contingencia;
- h) Contar con material absorbente para evitar el escurrimiento o derrame hacía los cuerpos de agua del puerto;
- i) Limpiar y descontaminar el lugar en el que se estacionó el vehículo, sobre el suelo o muelle, en el caso de contaminación por derrame o vertimiento; e
- j) Informar sin demora de cualquier derrame, al OPIP de la terminal, al OPIP de la Administración al Tel. (833) 260 6060 Extensiones 70025, 70051 o 70128 y al Resguardo Marítimo Federal de la Capitanía al Tel (833) 260 1002.

El prestador de servicios portuarios de suministro de combustible mediante el trasiego desde un buque abastecedor o artefacto naval, durante las operaciones de suministro al buque, debe:

- a) Observar estrictamente las disposiciones de su Plan Internacional para Prevención de la Contaminación (IOPP);
- b) Disponer del personal capacitado y procedimiento de emergencia para suspender inmediatamente el bombeo, en el caso de derrame por seccionamiento de manguera o falla en la conexión;
- c) Coordinarse con la tripulación del buque para evitar el rebosamiento de los tanques del buque por boca o por los respiraderos;
- d) Verificar que los registros de colección en el manífull de conexión de mangueras, tengan colocado el tapón;



- e) Verificar que los tranconiles e imbornales de su buque o del artefacto naval, estén taponados;
- f) Contar con material absorbente para evitar el escurrimiento fuera de borda;
- g) Disponer de un procedimiento para el drenado de la manguera una vez concluidas las operaciones de trasiego;
- h) Verificar previamente a la conexión el estado de las mangueras, conectores y sellos;
- i) Desplegar la señales que marca el Código Internacional de Señales, durante las operaciones de trasiego;
- j) Disponer de equipo contra incendio fijo y portátil, para el caso de una contingencia;
- k) Contar con material absorbente para evitar el escurrimiento o derrame hacia los cuerpos de agua del puerto; e
- l) Informar sin demora de cualquier derrame, al Resguardo Marítimo Federal de la Capitanía al Tel. (833) 260 1002, al CCTM al Tel. (833) 260 6054, 260 6056 260 6060 Ext. 70071 y al OPIP de la Administración (833) 2606060 Extensiones 70025, 70051 o 70128.

Regla 128. Tanques vacíos inertes.

Todos los buques tanque que atraquen con los tanques de carga vacíos, deberán tenerlos desgasificados o inertizados, comprobando lo anterior ante la Capitanía o el Administrador, cuando así se le solicite.

Capítulo XVI

Vigilancia y seguridad.

Regla 129. Servicios de vigilancia, seguridad y protección.

La Administración opera en los lugares que determine procedente, los servicios de vigilancia, seguridad y protección siguientes:

- I. De control de acceso al recinto portuario de personas, vehículos, carga y bienes;



- II. De condiciones de seguridad en instalaciones, inmuebles, áreas públicas y de uso común;
- III. De verificación de certificados, condiciones de seguridad y autorizaciones para el transporte e ingreso al recinto portuario, de mercancías peligrosas;
- IV. De prevención de la contaminación;
- V. De condiciones de seguridad en la prestación de servicios portuarios y servicios portuarios conexos;
- VI. De seguridad, en la verificación de licencias, pólizas de seguros e inspección de candados para contenedores y material de sujeción y trincado en las unidades de autotransporte de carga;

La Administración y por acuerdo, participará como apoyo al Centro SCT facilitando y coadyuvando en las labores de verificación, que realizan los inspectores de la Secretaría en operativos de verificación a vehículos de carga y de autotransporte que ingresen al recinto portuario, revisando que las unidades cumplan lo dispuesto en la NOM-012-SCT-2 vigente "Peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transiten en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal" y con el PACA-RP02 Procedimiento General de Control para el Ingreso, Tránsito y Salida del Transporte de Carga en el Recinto Portuario, que como ANEXO IX forma parte de estas reglas.

Regla 130. Instalación de módulos.

El servicio de vigilancia, seguridad y protección a cargo de la Administración funciona las 24 (veinticuatro) horas del día, todos los días del año, instalado en las garitas de control de acceso personal y vehicular al recinto portuario y a los inmuebles de la entidad. El personal de vigilancia, seguridad y protección, en el marco de la seguridad y protección marítima y portuaria, realiza rondines en los cuerpos de agua, muelles de las TUMs, áreas de uso común, vialidades, litoral marino, obras de protección, señalamiento marítimo, recinto portuario, zona de desarrollo portuario y cordón ecológico.

Regla 131. Restricciones varias.

Por razones de seguridad y protección de las instalaciones portuarias, está estrictamente prohibido el desarrollo de toda actividad relacionada con deportes acuáticos, natación, buceo, pesca deportiva o comercial en muelles, embarcaderos, escolleras, espigones, canales de navegación, las márgenes de los muelles o dársenas o en las proximidades del señalamiento marítimo. Excepto la natación y buceo requeridos para realizar estudios o construcción de obras



marítimas, actividades de salvamento, reflote de embarcaciones y rescate de personas.

Por motivos de protección portuaria, se restringe el vuelo de aeronaves particulares a baja altura, sobre el espacio de terminales, instalaciones industriales y empresas portuarias, sin contar con la autorización previa y por escrito del OPIP de la Administración, con la opinión favorable del OPIP de la terminal o responsable de la seguridad de las industrias o empresas portuarias a ser sobrevoladas.

Regla 132. Programa de protección civil.

Con el objeto de prevenir y afrontar posibles contingencias o emergencias por incendios, amenaza de bomba, amenaza de huracán, derrame de hidrocarburos, incidentes y accidentes marítimos o portuarios, las dependencias con oficinas en el puerto, la Administración, los operadores, prestadores de servicios portuarios, prestadores de servicios portuarios conexos, agentes navieros y aduanales, transportistas, usuarios y en general las personas físicas y morales que intervengan en las actividades portuarias, que constituyen el Comité de Protección Civil del puerto de Altamira como lo prevé el ANEXO III, se sujetan al Reglamento Interno y Programa de Protección Civil del Puerto, que como ANEXO II y ANEXO V se adjunta a las presentes reglas y es parte integrante de las mismas.

La Capitanía conjuntamente con la Administración, se encarga de difundir, vigilar y supervisar el cumplimiento de las acciones que contempla el citado programa, informando de ello al Comité de Operación en los términos y con la periodicidad que éste recomiende.

En todo caso, corresponde a la Capitanía coordinar las labores de auxilio y salvamento, en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones y en el recinto portuario, en los términos del artículo 17, fracción IV de la Ley.

Capítulo XVII

Sanciones.

Regla 133. Infracciones.

El incumplimiento y las infracciones a las presentes reglas serán sancionados por la Secretaría por sí o a través de sus Unidades Administrativas y de acuerdo con lo dispuesto por el Capítulo IX de la Ley de Puertos, Título Décimo de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y el Título Cuarto del Reglamento de la Ley de Puertos.



Así como por las Dependencias del Ejecutivo Federal, competentes en la aplicación de la legislación de la que deriva el presente ordenamiento operativo.

Capítulo XVIII

Transitorios.

Primero. Vigencia.

El presente reglamento entrará en vigor a partir de los 7 (siete) días hábiles posteriores a la fecha de recepción por la Administración del oficio de aprobación de la Dirección General de Puertos.

Segundo. Abrogación.

Este reglamento abroga las Reglas de Operación del Puerto Industrial de Altamira, marzo, 2001 y sus Anexos, aprobados por la Dirección General de Puertos el 25 de abril de 2001.

Altamira, Tamaulipas, México; a 31 de Marzo de 2011, el Lic. José Julián Dip Leos, Director General de la Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A de C.V. y Presidente del Comité de Operación del Puerto de Altamira y Lic. Beatriz Bautista Morgan, Gerente de Operaciones de la Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V. y Secretario Técnico del Comité de Operación del Puerto de Altamira, con la aprobación de los Miembros Propietarios del Comité de Operación del Puerto de Altamira y para su debida observancia, tienen a bien expedir las presentes Reglas de Operación del Puerto de Altamira.

LIC. JOSÉ JULIÁN DIP LEOS
Director General de la
Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V.