



REGLAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE MATAMOROS, TAMAULIPAS

Enero, 2025



GOBIERNO DE **MÉXICO** | **MARINA**
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

OF. 4250/25
30 JUL. 2025

AUTORIZADO
DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



SIN TEXTO

REGLAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE MATAMOROS

CONTENIDO

Capítulo I. Disposiciones Generales.

Capítulo II. Comité de Operación.

Capítulo III. Áreas e instalaciones del Puerto.

Capítulo IV. Horarios del Puerto.

Capítulo V. Asignación de posiciones de-atraque.

Capítulo VI. Navegación Interior del puerto.

Capítulo VII. Atraque y permanencia de embarcaciones en el puerto.

Capítulo VIII. Servicios portuarios y conexos.

Capítulo IX. Maniobras portuarias, rendimientos y productividad.

Capítulo X. Almacenamiento de la carga.

Capítulo XI. Regulación del transporte terrestre.

Capítulo XII. Información estadística.

Capítulo XIII. Seguridad e higiene en terminales, instalaciones portuarias, maniobristas, muelles, embarcaciones y en general en personas y/o mercancías.

Capítulo XIV. Control ambiental y prevención de la contaminación.

Capítulo XV. Accesos y vialidades del recinto portuario.

Capítulo XVI. Vigilancia y protección.

Capítulo XVII. Sanciones.



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MORALES
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

RELACIÓN DE ANEXOS DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO

ANEXO I PLANO DEL RECINTO PORTUARIO y CARTA DE NAVEGACION.

ANEXO II PLANO DE INSTALACIONES PORTUARIAS DEL PUERTO.

ANEXO III REGLAMENTO INTERNO DEL COMITÉ DE OPERACIONES DEL PUERTO.

ANEXO IV ACTA DEL COMITÉ DE OPERACIONES DONDE SE EMITAN LAS OPINIONES DE LAS PRESENTES REGLAS DE OPERACIÓN PREVIO A SU AUTORIZACIÓN POR PARTE DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS.

ANEXO V PLANO DE DESTINOS, USOS Y MODOS DE OPERACIÓN DEL PUERTO.

ANEXO VI PLANO DE SEÑALAMIENTO MARÍTIMO.

ANEXO VII MANUAL DE USUARIO DEL CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO (ACTUALMENTE LA APITAM ESTA TABAJANDO PARA LA CREACIÓN DEL CCTM, CUANDO EXISTA SERÁ INTEGRADO A LAS PRESENTES REGLAS)

ANEXO VIII CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO DE REMOLQUE EN EL PUERTO.

ANEXO IX PROCEDIMIENTO PARA EL INGRESO, MANEJO Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EL RECINTO PORTUARIO.

ANEXO X MANUAL DE PARTICIPACIÓN EN EL RECINTO SIN PAPELES.

ANEXO XI PROGRAMA DE PROTECCIÓN CIVIL, SISTEMA DE CONTROL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS Y MANUAL DE PROCEDIMIENTO EN CASO DE DESASTRE EN EL PUERTO.

ANEXO XII PROCEDIMIENTOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS QUE AFECTAN AL MEDIO AMBIENTE.

ANEXO XIII PROCEDIMIENTO PARA EL ACCESO AL RECINTO
PORTUARIO.

ANEXO XIV DECLARACION DE CUMPLIMIENTO DEL CÓDIGO PBIP
EMITIDO POR UNICAPAM / DIGAPROCEP, PARA LA
APITAM Y CADA TERMINAL E INSTALACIÓN PORTUARIA.



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

RELACIÓN DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE MATAMOROS, POR CAPÍTULO

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Regla 1.-	Fundamentos jurídicos y objeto de las reglas.....	10
Regla 2.-	Definición de Términos.....	12
Regla 3.-	Ámbito de Aplicación de las Reglas de Operación.....	22
Regla 4.-	Modificación de las Reglas de Operación.....	28

CAPÍTULO II COMITÉ DE OPERACIONES

Regla 5.-	Del funcionamiento y reglamento interno del Comité de Operación.....	30
Regla 6.-	Acta del Comité de Operación donde se emitan las opiniones de las presentes Reglas de Operación, previo a su autorización por parte de la Dirección General de Puertos.	30
Regla 7.-	Recepción de quejas y procedimientos para su atención.	31

CAPÍTULO III ÁREAS E INSTALACIONES DEL PUERTO

Regla 8.-	Administración de áreas.....	33
Regla 9.-	Programa Maestro de Desarrollo Portuario.....	34
Regla 10.-	Mantenimiento.	34
Regla 11.-	Obras ejecutadas por los Cesionarios.....	35
Regla 12.-	Recinto Portuario.	36
Regla 13.-	Áreas destinadas para Terminales e instalaciones portuarias.....	36
Regla 14.-	Obras de Atraque.....	37
Regla 15.-	Áreas de uso común y formas de operación.....	38
Regla 16.-	Áreas destinadas para autoridades.....	39
Regla 17.-	Áreas destinadas al tránsito de mercancías de comercio interior y su vinculación con cargas de comercio exterior, así como para actividades diversas.	41
Regla 18.-	Señalamiento Marítimo en el Recinto Portuario.	41

CAPÍTULO IV HORARIOS DEL PUERTO

Regla 19.-	Horario para el arribo, atención y zarpe de embarcaciones.....	44
Regla 20.-	Horario de la APITAM.	44
Regla 21.-	Horario de la Capitanía de Puerto.	44
Regla 22.-	Horario de la Aduana.	44

Regla 23.-	Horario de las distintas autoridades.	45
Regla 24.-	Horario de la prestación de los servicios portuarios.....	45

CAPÍTULO V ASIGNACIÓN DE POSICIONES DE ATRAQUE

Regla 25.-	De la programación para el arribo de buques.....	47
Regla 26.-	Información del arribo.....	50
Regla 27.-	Solicitud de Autorización de Arribo.	51
Regla 28.-	Planeación de operaciones.	51
Regla 29.-	De la disponibilidad de atraque en terminales para el manejo de la carga.....	52
Regla 30.-	Información a autoridades para la programación de arribos.	52
Regla 31.-	De la planeación de buques con carga peligrosa.	53
Regla 32.-	Tipo de Muelles de acuerdo con la carga que se puede operar.	54
Regla 33.-	De la programación extraordinaria.....	54
Regla 34.-	De las prioridades para la asignación de áreas de fondeo y de posiciones de atraque	55
Regla 35.-	De las coincidencias de arribos.	55
Regla 36.-	De las posiciones previamente ocupadas.	56
Regla 37.-	De las asignaciones condicionadas.	56
Regla 38.-	De las inconformidades de los Usuarios.	56

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

CAPÍTULO VI NAVEGACIÓN INTERIOR DEL PUERTO

Regla 39.-	Autorización para navegación interior y reconocimiento electrónico de embarcaciones en puerto	57
Regla 40.-	Calados Oficiales en las diferentes áreas de navegación.	57
Regla 41.-	Comunicación.	57
Regla 42.-	Velocidad máxima de navegación dentro del Puerto.	57
Regla 43.-	Del uso del servicio de remolque.	58
Regla 44.-	Prohibición de permanecer en el canal de navegación.....	58
Regla 45.-	De las embarcaciones menores y pesqueras.....	58

CAPÍTULO VII ATRAQUE Y PERMANENCIA DE LAS EMBARCACIONES EN EL PUERTO

Regla 46.-	De los permisos y prioridades de atraque.....	59
Regla 47.-	Atraque de las embarcaciones.....	59
Regla 48.-	Libre plática.	59
Regla 49.-	Los responsables de los buques atracados, no podrán sin el permiso previo de la Capitanía.	60

Regla 50.-	Criterios para permanencia en las posiciones de atraque.	60
Regla 51.-	De los incumplimientos que afecten la programación.	61
Regla 52.-	De las disposiciones nocturnas para buques atracados.	62
Regla 53.-	De las solicitudes de enmienda y fondeo.	62
Regla 54.-	Del plazo de desatraque y sus excepciones.	62
Regla 55.-	De los daños y afectaciones a la infraestructura portuaria.	63

CAPÍTULO VIII SERVICIOS PORTUARIOS Y CONEXOS

Regla 56.-	De la prestación de los servicios.	64
Regla 57.-	Solicitud para prestar los servicios portuarios y conexos.....	64
Regla 58.-	Requisitos Generales.	65
Regla 59.-	Requisitos particulares para la prestación de servicios portuarios.	66
Regla 60.-	Requisitos particulares para la prestación de servicios conexos.	69
Regla 61.-	Respuesta a las solicitudes.	77
Regla 62.-	Prestadores de servicios.	77
Regla 63.-	Supervisión y evaluación de la prestación de los servicios portuarios por parte de la APITAM y, en su caso, por parte de la Autoridad portuaria.....	77

**COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS**

CAPÍTULO IX MANIOBRAS PORTUARIAS, RENDIMIENTOS Y PRODUCTIVIDAD

Regla 64.-	De la planeación de operaciones.	78
Regla 65.-	Del inicio de operaciones.	78
Regla 66.-	Sistemas operativos.	78
Regla 67.-	Responsables de la operación.....	78
Regla 68.-	Revisión de las condiciones de seguridad en buques.	79
Regla 69.-	Del personal de maniobras.	79
Regla 70.-	Los equipos de maniobras.	79
Regla 71.-	Verificación de las condiciones de la carga.	80
Regla 72.-	Del manejo de sustancias peligrosas.	80
Regla 73.-	Permanencia de las mercancías en los muelles.	81
Regla 74.-	Estándares de rendimientos mínimos comprometidos.	81
Regla 75.-	De los indicadores de rendimiento.	82
Regla 76.-	Fórmulas de aplicación de los indicadores de rendimiento.....	82
Regla 77.-	Traslado de las mercancías de los muelles, al área de almacenamiento.	83
Regla 78.-	Traslado de las mercancías peligrosas.	83
Regla 79.-	Vialidades.....	83

Regla 80.-	Riesgos y contingencias.....	84
Regla 81.-	Limpieza de Muelles.....	85
Regla 82.-	Liberación y entrega de muelles.....	85
Regla 83.-	Optimización portuaria.....	85
Regla 84.-	Responsabilidad de los Prestadores de Servicios sobre la carga.....	85

CAPÍTULO X ALMACENAMIENTO DE LA CARGA

Regla 85.-	Sistema de almacenaje.....	86
Regla 86.-	Almacenamiento de mercancías.....	86
Regla 87.-	Identificación, protección y custodia de las mercancías.....	87
Regla 88.-	Almacenamiento de mercancías peligrosas.....	87
Regla 89.-	Control de áreas de almacenamiento.....	88
Regla 90.-	De las mercancías que causan abandono.....	88
Regla 91.-	Recepción o entrega de mercancías en el Puerto.....	88
Regla 92.-	Recepción o entrega de mercancías directa a costado de buque.....	89
Regla 93.-	Verificación de las condiciones de la carga.....	89
Regla 94.-	Información estadística del servicio de almacenamiento.....	89



**COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS**

CAPÍTULO XI REGULACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE

Regla 95.-	Sistema de gestión del autotransporte.....	90
Regla 96.-	Obligatoriedad y permanencia del sistema.....	90
Regla 97.-	De la administración portuaria.....	90
Regla 98.-	Regulación para el ingreso de unidades de transporte terrestre.....	90
Regla 99.-	Del movimiento de unidades de transporte al interior del Recinto Portuario.....	91
Regla 100.-	Del desalojo de unidades de transporte terrestre.....	91
Regla 101.-	Del aseguramiento de carga.....	91
Regla 102.-	Del movimiento ferroviario.....	92

CAPÍTULO XII INFORMACIÓN ESTADISTICA

Regla 103.-	Del sistema estadístico.....	93
Regla 104.-	De la información estadística de las maniobras de buque.....	93
Regla 105.-	De la información de almacenamiento.....	93
Regla 106.-	De la información de desalojo.....	94
Regla 107.-	Capacidad de servicio.....	94
Regla 108.-	De la Información de los servicios portuarios y conexos.....	94

Regla 109.-	Sanción por omisión de informes estadísticos.	94
-------------	--	----

CAPÍTULO XIII

SEGURIDAD E HIGIENE EN TERMINALES, INSTALACIONES PORTUARIAS, MANIOBRISTAS, MUELLES, EMBARCACIONES Y EN GENERAL EN PERSONAS Y/O MERCANCÍAS

Regla 110.-	Comisión para detección de riesgos y contingencias.	95
Regla 111.-	Responsables del Programa de Protección Civil del Recinto Portuario.	95
Regla 112.-	Responsables del Programa Interno de Protección Civil de cada terminal.	95
Regla 113.-	Responsabilidad de los prestadores de servicios portuarios ante los programas de protección civil de las áreas donde realizan sus actividades.	95
Regla 114.-	Responsable de supervisar que los cesionarios, terminales y prestadores de servicios en su caso, cuenten con la existencia, den cumplimiento, y otorguen a su personal la capacitación de los Programas Internos de Protección Civil respectivos.	96
Regla 115.-	Seguridad e Higiene en Manejo de Cargas.	96
Regla 116.-	Seguridad e Higiene en el embarque, desembarque y tránsito de pasajeros.	96
Regla 117.-	Medidas de seguridad e higiene en las maniobras y servicios portuarios.	97
Regla 118.-	De las medidas de seguridad en los muelles.	97
Regla 119.-	Medidas para prevenir accidentes.	98
Regla 120.-	De la supervisión de la seguridad.	99
Regla 121.-	Daños o accidentes.	99
Regla 122.-	Reportes de Seguridad e Higiene y área responsable de recibir los informes anuales del programa de protección civil emitidos por autoridad competente.	99

**COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE**

CAPÍTULO XIV

CONTROL AMBIENTAL Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

Regla 123.-	Control de emisión de gases de efecto invernadero y partículas suspendidas.	100
Regla 124.-	Normatividad en Materia Ambiental, supervisión y prevención.	108
Regla 125.-	Ejecución de obras.	109
Regla 126.-	Condiciones en materia de construcción para asegurar que la ejecución de obra no afecte la continuidad y operación del puerto.	110
Regla 127.-	Operaciones de Gránulos Sólidos.	110
Regla 128.-	De la Generación, Almacenamiento y Disposición Final de Residuos.	110
Regla 129.-	De la Recolección de Residuos Generados por los Buques.	111
Regla 130.-	Del Control de la Contaminación del Agua en el Puerto.	112
Regla 131.-	Del Control de la Contaminación del Suelo.	112
Regla 132.-	Del Control de la Contaminación por Ruido Ambiental.	112
Regla 133.-	Del Mantenimiento a Buques y Artefactos Navales en el Recinto Portuario.	113
Regla 134.-	Procedimientos e Instructivos de la APITAM.	113

CAPÍTULO XV

ACCESOS Y VIALIDADES DEL RECINTO PORTUARIO

Regla 135.-	Control de accesos eficientes y seguros.	114
Regla 136.-	Padrón de usuarios y su actualización.	114
Regla 137.-	Credenciales de acceso.	115
Regla 138.-	Accesos al Recinto Portuario.	115
Regla 139.-	Requisitos para introducir herramientas y equipos.	116
Regla 140.-	Seguridad y accesos a las Terminales.	116
Regla 141.-	Revisión a la entrada y salida del Recinto Portuario.	116
Regla 142.-	Transporte de trabajadores portuarios, visitas y tripulantes.	116
Regla 143.-	Vialidades generales de servicios al Puerto.	117
Regla 144.-	Normas de vialidad.	117
Regla 145.-	Transportación de carga dentro del Recinto Portuario.	118
Regla 146.-	Maniobras especiales en vialidades.	119
Regla 147.-	Restricciones para el estacionamiento de vehículos.	119
Regla 148.-	Señalización en vialidades y áreas de circulación.	119
Regla 149.-	Velocidades de Tránsito.	119
Regla 150.-	Restricción del acceso.	119

**COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS**

CAPÍTULO XVI

VIGILANCIA Y PROTECCIÓN

Regla 151.-	De los Servicios de Vigilancia, Protección y Seguridad.	122
Regla 152.-	De los Servicios de Vigilancia, Protección y Seguridad en Terminales e instalaciones portuarias.	122
Regla 153.-	De la Verificación y Control de Personas, Vehículos y Mercancías.	123
Regla 154.-	Consignación a las Autoridades competentes.	123
Regla 155.-	De los Daños a la Infraestructura Portuaria.	123
Regla 156.-	Del Cumplimiento del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.	123
Regla 157.-	De los Oficiales de Protección.	124
Regla 158.-	El Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria (CUMAR).	124

CAPÍTULO XVII

SANCIONES

Regla 159.-	Del Incumplimiento de las Presentes Reglas.	125
Regla 160.-	Infracciones y Sanciones.	125

REGLAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE MATAMOROS, TAMAULIPAS

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Regla 1.- Fundamentos jurídicos y objeto de las reglas.

Las Reglas de Operación del Puerto de Matamoros, Tamaulipas, contenidas en este documento tienen como propósito facilitar el inicio de Operaciones del Puerto de Matamoros y su posterior desarrollo para que produzca una oferta de infraestructura y servicios de manera regular, confiable, segura, eficiente y competitiva; considerando la infraestructura, las condiciones físicas y operativas del puerto y la participación de la comunidad portuaria.

Objeto

Las presentes Reglas de Operación del Puerto de Matamoros tienen como objeto establecer las condiciones que deberán atenderse para la administración, funcionamiento, construcción, aprovechamiento, operación y explotación de terminales e instalaciones, la ejecución de obras, la prestación de servicios portuarios, y las demás actividades de operadores de terminales e instalaciones, prestadores de servicios y usuarios que se desarrollen en el Puerto de Matamoros, Tamaulipas, en los términos de los artículos 40, fracción VII, VIII y IX, 57 y 58 de la Ley de Puertos, 40, 43, 84 y 85 del Reglamento de la Ley de Puertos; artículos 52, 54, 55, 59, fracción II y III, y 62 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo; en el Título de Concesión, de la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S.A. de C.V.; en la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), adoptada en 1982; así como en el Protocolo de 1996, Relativo al Convenio Sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos, y Otras Materias, 1972.

Estas Reglas de Operación son de orden público y de aplicación general y de observancia obligatoria para la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S. A. de C. V., cesionarios, operadores, prestadores de servicios portuarios y conexos, usuarios del Puerto de Matamoros, así como para las demás personas y entidades que ingresen o actúen en el puerto.

Fundamento Legal

Las presentes Reglas de Operación atienden a lo dispuesto en la Legislación Nacional e Internacional vigente que se aplica a los Puertos y sus operaciones, de manera enunciativa más no limitativa destacando entre éstas las siguientes:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias.
- Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
- Convenios Internacionales en materia de Seguridad e Higiene en los Trabajos Portuarios.
- Convenio Internacional SOLAS/74

- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 y su protocolo de 1978.
- Convenios Internacionales
- Otros convenios y tratados internacionales signados por México, aplicables en materia marítima y portuaria
- Ley General de Bienes Nacionales.
- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- Ley Federal del Mar
- Ley de Puertos.



Reglamento de la Ley de Puertos.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

Ley Federal del Trabajo.

- Ley Aduanera y su Reglamento.

Ley General de Salud.

- Ley Federal de Sanidad Animal.

- Ley Federal de Sanidad Vegetal.

- Ley Federal de Responsabilidad Ambiental.

- Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente y su Reglamentos.

- Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos y su Reglamento.

- Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentables.

- Ley General de Protección Civil.

- Ley de Migración y su Reglamento.

- Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas

- Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

- Reglamento del Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuario.

- Reglamento de la Unidad Naval Marítima y Portuaria UNAPROP.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTIL
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

- Reglamento Interior de la Secretaría de Marina.
- Reglamento de Seguridad, Higiene y Medio Ambiente en el Trabajo del Sector Público Federal.
- Reglas Generales de Comercio Exterior vigentes.
- Normas Oficiales Mexicanas aplicables en materia marítima y portuaria.
- El Título de Concesión para la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S. A. de C. V., en lo sucesivo "APITAM".

El cumplimiento de las presentes Reglas de Operación no exime a los Usuarios de acatar lo dispuesto en la normativa aplicable y que no se encuentre contenido o detallado en este documento.

Si las leyes, convenios, reglamentos, normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables a la operación del Puerto sufrirán modificaciones o fueran sustituidos por otros textos, las referencias que en estas Reglas se hacen a aquellos se entenderán hechas a los preceptos o normas modificaciones o sustitutas, según sea el caso, y en el supuesto de que alguna regla se llegara a contraponer con lo señalado en la citada normatividad, se deberán acatar las disposiciones o reformas que se encuentren vigentes y rijan en cada momento.

Regla 2.- Definición de Términos

Conforme al Artículo 2 de la Ley de Puertos, artículo 2 de su Reglamento, Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Art.10 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la NOM-002-SCT4-2013 Terminología Marítimo-Portuaria, para los efectos de estas Reglas, se entenderá por:

I.- Acarreo: El traslado de bienes o mercancías dentro del Recinto Portuario en su porción terrestre.

II. Aduana: La Agencia Nacional de Aduanas de México encargada de vigilar y fiscalizar el paso de las mercancías por las Aduanas, costas, fronteras y aeropuertos de la República Mexicana, para efectos de recaudación de las contribuciones al comercio exterior y control de las regulaciones y restricciones no arancelarias, sin perjuicio de las demás funciones que le encomiendan las leyes. En todos los casos en que se haga referencia a la Aduana en las presentes Reglas, se entenderá a la Aduana Marítima del Puerto de Matamoros.

III. Agencia Nacional de Aduanas de México: Órgano administrativo desconcentrado, jerárquicamente subordinado a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público e independiente del Servicio de Administración Tributaria, que tenga asignado el reto de elevar sustancialmente la calidad, eficiencia y eficacia de los múltiples procesos que generan la organización y la dirección de los servicios aduanales y de inspección, con apego a las normas jurídicas que regulan la entrada, tránsito o salida de mercancías de o en el territorio nacional.

IV. Agente Aduanal: La persona física autorizada mediante una patente, para promover por cuenta ajena el despacho aduanero de las mercancías, en los diferentes regímenes aduaneros.

V. Agente consignatario de buques: Mandatario que actúa y representa al armador de manera permanente y general con relación a los buques de su flota.

VI. Agente naviero consignatario de buque: Es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario o comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomienden con relación a la embarcación en el puerto de consignación.

VII. Agente naviero general: Es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil, facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende.

VIII. Anexos (Anexos de las presentes Reglas De Operación): Los documentos gráficos, complementarios, descriptivos y/o de consulta, consistentes en planos, diagramas, gráficos, procedimientos, reglamentos, catálogos, cuadros, tablas y programas que, sin estar incluidos en el cuerpo de estas Reglas, forman parte de ellas, y presentan información detallada o explicativa sobre temas específicos.

IX. APITAM: Administración Portuaria Integral de Tamaulipas S. A. de C.V. en lo sucesivo (APITAM), sociedad mercantil de participación mayoritaria de la entidad federativa de Tamaulipas, quien mediante concesión de la Secretaría entonces denominada de Comunicaciones y Transportes, actualmente bajo la administración de la Secretaría de Marina, se encarga de la planeación, programación, desarrollo, operación y administración de los bienes y la prestación de los servicios portuarios y demás actos relativos al recinto portuario de Matamoros, Tamaulipas, con el fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad.

X. Area de influencia: Es la zona que incluye el recinto y desarrollo portuario.

XI. Artefacto Naval (navegación, construcción naval): Toda construcción flotante o fija que no estando destinada a navegar, cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas, fluviales o lacustres, o de exploración y explotación de recursos naturales, incluyendo a las plataformas fijas, con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar.

XII. Arribo Forzoso: El que se efectúe por mandato de ley, caso fortuito o fuerza mayor en lugares distintos al previsto en el despacho de salida.

XIII. Autoridad Portuaria: La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejerce por conducto de la Secretaría de Marina (SEMAR), a la que, sin perjuicio de las atribuciones de las demás dependencias de la Administración Pública Federal, corresponde, entre otras: formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional; aplicar las sanciones establecidas en la Ley de Puertos y sus reglamentos; interpretar dicha Ley en el ámbito administrativo y ejercer las demás atribuciones que expresamente le otorguen las Leyes y reglamentos.

XIV. Autoridad Marítima: La ejerce el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina (SEMAR), para el ejercicio de la soberanía, protección y seguridad marítima y portuaria, así como el mantenimiento del estado de derecho en las zonas marinas mexicanas, costas, puertos, recintos portuarios, terminales, marinas e instalaciones portuarias nacionales, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias. En materia de marina mercante serán autoridades, SEMAR, por sí o por conducto de las Capitanías de Puerto.

XV. Autotransporte federal de carga especializada: Comprende el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, objetos voluminosos o de gran peso, fondos y valores, grúas industriales y automóviles sin rodar en vehículo tipo góndola. Tratándose de objetos voluminosos o

de gran peso determinados en la norma correspondiente, se requerirá permiso especial por viaje que otorgue la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

XVI. Autotransporte federal de carga general: Unidades económicas dedicadas principalmente al autotransporte de carga general para el traslado de todo tipo de mercancías por los caminos de jurisdicción federal, siempre que lo permitan las características especificaciones de los vehículos, hecho por lo regular en camiones (de redilas, tipo caja con contenedor, plataforma para carga general) sin ningún tipo de equipo especializado.

XVII. Baliza: Señal fija o móvil instalada en un Puerto que sirve de guía o advertencia a los navegantes o con la intención de orientar el tráfico marítimo. Suelen tener señales de niebla, luminosas o radiográficas y acústicas.

XVIII. Basura: De acuerdo a lo dispuesto en el Anexo V del Convenio MARPOL 73 / 78, se entiende "basuras" toda clase de restos de víveres, salvo el pescado fresco y cualquiera porciones del mismo, así como los residuos resultantes de las faenas domésticas y trabajo rutinario del buque en condiciones normales de servicio, los cuales suelen echarse continua o periódicamente; este término no incluye las sustancias definidas o enumeradas en otros anexos del citado convenio.

XIX. Barco: Nombre genérico que se da a toda clase de embarcaciones cuya principal característica es la de poder flotar en el agua, utilizándose para transportar personas o bienes, y que pueden estar construidas a base de madera, hierro o acero. Sus sinónimos son nave, navío, buque o embarcación.

XX. Boya: Baliza flotante situada en un río o en el mar y generalmente anclada al fondo, cuya principal finalidad es la orientación de las embarcaciones y señalización de objetos sumergidos.

XXI. Boya de recalada: Objeto flotante, sujeto a un cuerpo que se afirma al fondo del mar, lago, estuario, río, etc. que puede utilizarse como marca del eje de un canal o como señal de recalada.

XXII. Buque de itinerario fijo: Buque a disposición de los usuarios con una rotación fija de puertos, es decir, itinerarios fijos y frecuencias preestablecidas de llegada o arribo al puerto, en días y horas determinadas.

XXIII. Buque en tráfico marítimo de cabotaje y/o TMCD: Buque multipropósito de carga general combinado con contenedores, de 2500 o más TRB con grúas propias.

XXIV. Cabotaje: Cuando se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre Puertos, terminales y marinas nacionales. Tráfico marítimo de carga y de personas entre puertos del mismo país.

XXV. Capitanía: La Capitanía del Puerto de Matamoros, Tamaulipas; unidad administrativa dependiente de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos de la SEMAR es la autoridad marítima en cada puerto habilitado y que ejerce las funciones que las leyes y reglamentos le confieren.

XXVI. Canal de Navegación: Es la entrada de un puerto, la parte más profunda, el área marítima de acceso al puerto, conformado por las boyas de Recalada hasta el área excluida que corresponde a la Secretaría de Marina (SEMAR).

XXVII. CCTM: El Centro de Control de Tráfico Marítimo del Puerto de Matamoros, que se integra por el conjunto de equipos y sistemas adaptados a las características del puerto y cuyo esquema operativo

establece medidas preventivas, destinadas a evitar cualquier tipo de riesgo a toda Embarcación que transite dentro de su área de influencia.

- XXVIII. Cesionario:** Persona física o moral a la cual se le otorgue un contrato de Cesión Parcial de Derechos y Obligaciones, por un tiempo determinado, para la construcción, uso, aprovechamiento, explotación y operación de una Terminal, Marina o Instalación Portuaria, así como para la prestación de los servicios portuarios y conexos correspondientes, dentro de las áreas concesionadas a la APITAM en el Recinto Portuario.
- XXIX. Concesionaria:** La Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S. A. de C. V., empresa paraestatal del Gobierno de Tamaulipas, a quien la antes denominada Secretaría de Comunicaciones y Transportes, actualmente bajo la administración de la Secretaría de Marina SEMAR, quien otorgó la concesión para la Administración Portuaria Integral del Puerto de Matamoros, Tamaulipas.
- XXX. Código IMDG:** Código Internacional para el manejo de mercancías peligrosas (International Maritime Dangerous Goods).
- XXXI. Código PBIP:** Código Internacional para la Protección de los buques y de las instalaciones portuarias, (ISPS Code: International Ship and Port Facility Security Code), mismo que contiene las disposiciones obligatorias a las cuales se hace referencia en el capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, y que tiene entre sus objetivos, establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre los Gobiernos Contratantes administraciones locales y sectores naviero y portuario, a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional.
- XXXII. Comité:** El Comité de Operación del Puerto de Matamoros, Tamaulipas., conformado por el administrador portuario, el capitán de puerto y las demás autoridades correspondientes, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto de Matamoros, Tamaulipas; encargado de emitir recomendaciones relacionadas con el funcionamiento, operación, horarios del puerto, la asignación de posiciones de atraque, los precios y tarifas, los conflictos entre la APITAM, los usuarios y prestadores de servicios en los puertos, las quejas de los usuarios, y la coordinación que debe darse en los puertos para su eficiente funcionamiento.
- XXXIII. Compañía contratista o contratista (S):** Persona física o moral contratada por la APITAM o por los Cesionarios del puerto que ingresa personal al Recinto Portuario para realizar obras de construcción, remodelación, reparación o infraestructura en el Recinto Portuario.
- XXXIV. Conductor:** Persona física con licencia federal y/o estatal vigente, que tiene el control, la responsabilidad y la capacitación requerida para el desplazamiento de un vehículo durante su tránsito en los caminos y puentes de jurisdicción federal y/o estatal.
- XXXV. Convenio MARPOL:** Por sus siglas en inglés, Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78), en el cual figuran reglas encaminadas a prevenir y reducir al mínimo la contaminación ocasionada por los buques, tanto accidental como procedente de las operaciones normales.
- XXXVI. Convenio SOLAS:** por sus siglas en inglés, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 / 78, tratado internacional relativo a la seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI), que regula la seguridad de la vida en el mar, lo que

incluye a las embarcaciones de alta mar y establecer normas mínimas relativas a la construcción y el equipo; Así como, la utilización de los buques, compatibles con su seguridad.

XXXVII. CUMAR: Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria, que tiene entre sus funciones la de coadyuvar en el cumplimiento de los tratados o convenios internacionales en los que el Estado Mexicano sea parte en materia de protección marítima y portuaria; aplicar las disposiciones y medidas de reacción que se dispongan dentro del marco del capítulo XI-2 del SOLAS y el Código PBIP para que se cumplan los niveles de Protección Marítima y Portuaria; y fungir como instancia coordinadora de las acciones que realicen las autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de Protección Marítima y Portuaria, entre otras.

XXXVIII. DC3: Constancia de competencias o de habilidades laborales, documento que emite el agente capacitador y a través del cual se hace constar la aprobación de los cursos de capacitación por parte de un trabajador, como resultado de las acciones realizadas conforme a los planes y programas de capacitación y adiestramiento de la empresa.

XXXIX. DEA: Documento electrónico de autotransporte.

XL. DEC: Documento electrónico de citas.

XLI. DEI: Documento electrónico de identidad.

XLII. DEO: Documento electrónico del operador.

XLIII. DEV: Documento electrónico de vehículos.

XLIV. Dragado: Retiro, movimiento y/o excavación de suelos cubiertos o saturados por agua. Acción de ahondar y limpiar para mantener o incrementar las profundidades de puertos, ríos, lagos, vías navegables ó terrenos saturados por agua.

XLV. Embalaje de madera: Madera o productos de madera utilizados para soportar, contener proteger o transportar bienes y mercancías, como son las tarimas, cajas, cajones, jaulas, carretes, madera para estiba y calzas, entre otros, excluyendo los productos de papel.

XLVI. Estadía: Tiempo de permanencia del buque atracado al muelle o a cualquier otro sitio de atraque o abarloado a otro buque.

XLVII. e. firma: El conjunto de datos y caracteres que te identifica al realizar trámites y servicios por internet en el SAT, así como en otras dependencias, entidades federativas, municipios y la iniciativa privada.

XLVIII. Frecuencia: Es entendida como la medida del número de veces que se repite un fenómeno por unidad de tiempo.

XLIX. Gobierno del Estado: El Gobierno del Estado de Tamaulipas, el cual es parte integrante e inseparable de la Federación, cuya porción de territorio nacional que le corresponde es la que le ha sido reconocida, siendo la base de su división territorial y de la organización política y administrativa la del municipio libre. En ese sentido, es un estado libre y soberano en todo lo concerniente a su régimen interior, sin más limitaciones que las que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

L. IACS: La International Association of Classification Societies LTD, por sus siglas en inglés, es decir, la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación, que establece, revisa, promueve y desarrolla requisitos técnicos en relación con el diseño, la construcción, el mantenimiento y reconocimiento de barcos y otras instalaciones relacionadas con el mar; y ayuda a los organismos reguladores internacionales y las organizaciones de normalización a desarrollar, implementar e interpretar las regulaciones legales y la industria, así como, crear normas en el diseño, construcción y mantenimiento de buques, con miras a mejorar la seguridad en el mar y la prevención de la contaminación marina.

LI. IFT: El Instituto Federal de Telecomunicaciones, es un órgano autónomo que tiene por objeto el desarrollo eficiente de las Telecomunicaciones y la Radiodifusión, conforme a lo dispuesto en la Constitución y las leyes en el ámbito de su responsabilidad. Se encarga de regular, promover y supervisar el uso, aprovechamiento y explotación del espectro radioeléctrico, las redes y la prestación de los servicios de telecomunicaciones y la radiodifusión (TyR) en México, así como el acceso a infraestructura y otros insumos esenciales, contribuyendo a garantizar el derecho a la información y el acceso universal a dichos servicios. Asimismo, es la autoridad en materia de competencia económica en los sectores de telecomunicaciones y radiodifusión.

LII. Instalación de recepción: Se refiere a toda instalación fija, flotante o móvil capaz de recibir desechos diagonal residuos regidos por el Convenio MARPOL generados en los buques y adecuada para tal propósito (MEPC.1/ CIRC. 834/REV.1 01 de marzo de 2018 ORIENTACIÓN CONSOLIDADA PARA PROVEEDORES Y USUARIOS DE INSTALACIONES PORTUARIAS DE RECEPCIÓN).

LIII. Instalación portuaria: Las obras de infraestructura, superestructura y edificaciones construidas en el Puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, para la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.

LIV. Junta de programación: La junta semanal de programación de arribos y atraques de embarcaciones del Puerto de Matamoros, Tamaulipas.

LV. Lanchaje: Servicio portuario que se proporciona con una lancha para transportar a pasajeros, tripulantes, pilotos, autoridades o cualquier usuario hasta el costado de las embarcaciones para abordarlas regresarlos a tierra.

LVI. Ley: La Ley de Puertos, la cual tiene por objeto regular los Puertos, Terminales, Marinas e Instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación, protección y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios.

LVII. Ley de Navegación: Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

LVIII. Maniobrista: Sociedad mercantil que cuente con contrato vigente de prestación de servicios portuarios de maniobras celebrado con la APITAM, registrado ante la Dirección General de Puertos, en términos de lo dispuesto en la Ley de Puertos y su reglamento, para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto.

LIX. Marina: El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua y tierra, así como la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.

LX. Migración - Autoridad(es) Migratoria(s): Instituto Nacional de Migración, órgano administrativo desconcentrado dependiente de la Secretaría de Gobernación, que tiene la función de controlar y

supervisar los servicios migratorios, y aplicar la legislación, disposiciones y políticas migratorias vigentes.

LXI. Muelle: La obra o construcción, formada artificialmente a la orilla del mar (muelle marginal) o avanzada en el mar (muelle en espigón), utilizada para efectuar operaciones de carga o descarga de mercancías y embarque o desembarque de pasajeros. Instalación a la que se atracan embarcaciones.

LXII. NOM o Norma Oficial Mexicana: La regulación técnica de observancia obligatoria expedida por las dependencias competentes, conforme a las finalidades señaladas en el artículo 4, fracción XVI de la Ley de Infraestructura de la Calidad.

LXIII. Offshore: Son todas las actividades costa afuera o aguas afuera, las realizadas por el sector petrolero y de hidrocarburos en el mar, son aquellas actividades relacionadas con la exploración, perforación y explotación de recursos del lecho y el subsuelo marino, incluyendo el desarrollo de pozos petroleros y depósitos de gas natural.

LXIV. OISA - Oficina de Inspección de Sanidad Agropecuaria: Instancia dependiente del SENASICA (SAGARPA) Encargada de aplicar las regulaciones no arancelarias en las importaciones de mercancías agropecuarias, acuícolas y pesqueras sus productos y subproductos y los aplicables en este sector.

LXV. Organización Marítima Internacional u OMI: Organismo Especializado de las ONU que se ocupa de mejorar la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación de los mares causada por los buques.

LXVI. ONU: Organización de las Naciones Unidas.

LXVII. Operación Portuaria: Conjunto de todas las operaciones necesarias para realizar el paso de la mercancía desde el transporte marítimo al terrestre en un sentido u otro.

LXVIII. Operador: Las personas físicas o morales que, en los términos de la Ley, son responsables de Terminales o Instalaciones Portuarias.

LXIX. OCPM: Oficial de la Compañía para la Protección Marítima.

LXX. OPB: Oficial de Protección del Buque.

LXXI. OPIP: Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.

LXXII. Prestador de servicios portuarios o conexos: Persona física o moral que cuente con contrato suscrito con la APITAM, que lo autorice para prestar dentro del Recinto Portuario los servicios portuarios y/o conexos establecidos en el artículo 44 de la Ley y en el Capítulo Décimo del Reglamento de la Ley de Puertos.

LXXIII. Programa Maestro De Desarrollo Portuario o Programa Maestro (PMDP): El Programa elaborado por la APITAM y autorizado por la SEMAR con base a las políticas y programas para el desarrollo portuario nacional, que establece los usos, destinos y modos de operación de las diferentes zonas del puerto, y donde se contienen las medidas necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, las inversiones, su desarrollo futuro, y conexión con los sistemas generales de transporte. En todos los casos en que se haga referencia al Programa Maestro de Desarrollo Portuario en las presentes Reglas, se entenderá al PMDP que se encuentre vigente.

LXXIV. Protección Marítima y Portuaria: Las medidas, mecanismos, acciones o instrumentos que permitan un nivel de riesgo aceptable en el puerto, en la administración, operación y servicios portuarios, así como en las actividades marítimas, en los términos que establezcan los tratados o convenios internacionales en materia de Protección Marítima y Portuaria en los que México sea parte.

LXXV. PROMAM: La protección al medio ambiente marino, organismo a través del cual SEMAR contribuye a preservar el medio ambiente marino, mediante el control y combate a la contaminación de los mares y costas por derrames de hidrocarburos, así como, por otras sustancias nocivas y por el vertimiento de desechos y otros materias al mar, actuando por sí sola o en colaboración con otras dependencias e instituciones nacionales y extranjeras, con el fin de preservar el medio ambiente marino y costero.

LXXVI. POA: El Programa Operativo Anual, documento que considera entre otros aspectos, las acciones que la APITAM llevará a cabo para dar cumplimiento a los objetivos, estrategias, metas y demás obligaciones establecidas en el PMDP, y en general en el Título de Concesión; así como los compromisos de productividad que, para el ejercicio de que se trate, la APITAM se propone alcanzar directamente o a través de los terceros con los que tenga celebrados contratos.

LXXVII. Puerto: Es el lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto integralmente el Recinto Portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, que incluye accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza. Para los efectos de las presentes Reglas, se entenderá como el Puerto de Matamoros, Tamaulipas, al lugar habilitado por Decreto por el que se modifica la denominación del puerto El Mezquital, por la de Puerto de Matamoros, localizado en el Municipio de Matamoros, Estado de Tamaulipas, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 2009, conservando la localización geográfica y el régimen de navegación establecidos en el Decreto Presidencial publicado en el Diario oficial de la Federación el 21 de julio de 1997, para tráfico de altura y cabotaje, localizado en el litoral del Golfo de México, en el Estado de Tamaulipas.

LXXVIII. Recinto Fiscalizado: Superficie autorizada a los particulares por parte de la Secretaría De Hacienda y Crédito Público, a través del Servicio de Administración Tributaria, para que presten los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, en términos de lo dispuesto en la Ley Aduanera.

LXXIX. Recinto Portuario: La zona federal delimitada y determinada por la SEMAR y por la Secretaría de Bienestar en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicio portuarios. Para lo conducente de las Reglas, es el ACUERDO mediante el cual las secretarías de Medio Ambiente, Recursos Naturales Y Pesca, y Comunicaciones y Transportes, delimitan y determinan el recinto portuario del puerto de El Mezquital, en el estado de Tamaulipas, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de octubre de 1998.

LXXX. Reglamento: El Reglamento de la Ley de Puertos, mismo que tiene por objeto regular las actividades de construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación, formas de administración y prestación de servicios en los Puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias previstos en la Ley de Puertos.

- LXXXI. Reglas o Reglas de Operación:** Las Reglas de Operación del puerto de Matamoros, lineamientos elaborados por la APITAM, de acuerdo a la Ley de Puertos y su reglamento, en los que se define la administración, funcionamiento, construcción, aprovechamiento, operación y explotación de obras, de la prestación de servicios portuarios y conexos, así como de las demás actividades que se desarrollen en el puerto de Matamoros, Tamaulipas.
- LXXXII. REMAFE:** Resguardo Marítimo Federal.
- LXXXIII. REGCE:** Las Reglas Generales de Comercio Exterior, las cuales tienen por objeto dar a conocer, agrupar y facilitar el conocimiento de las disposiciones de carácter general dictadas por las autoridades aduaneras y fiscales, en materia de comercio exterior y aduanal, mediante publicación anual.
- LXXXIV. Ruta Fiscal:** Vialidad señalada por las Autoridades Aduaneras dentro del Recinto Portuario para que transiten los vehículos de servicio de autotransporte federal de carga, que introduzcan o extraigan mercancías de comercio exterior.
- LXXXV. Ruta o itinerario fijo:** Derrota, entrega o camino que sigue un buque.
- LXXXVI. Sanidad Internacional:** Organismo de Salud en materia internacional encargado de dar cumplimiento a los lineamientos generales y las normas de vigilancia epidemiológica, prevención y control, en las unidades de las jurisdicciones sanitarias de puertos, aeropuertos y fronteras internacionales.
- LXXXVII. SAT:** El Servicio de Administración Tributaria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
- LXXXVIII. SAFC:** El Servicio de Autotransporte Federal de Carga, consistente en el porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal. De acuerdo al tipo de mercancías y vehículos, el servicio de autotransporte federal de carga se clasifica en autotransporte federal de carga general y autotransporte federal de carga especializada.
- LXXXIX. Secretaría de Marina (SEMAR) Secretaría:** Sin perjuicio de las atribuciones de las demás dependencias de la Administración Pública Federal, le corresponde, entre otras: formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional; aplicar las sanciones establecidas en la Ley de Puertos y su Reglamento; Interpretar dicha ley en el ámbito administrativo y ejercer las demás atribuciones que expresamente le fijen las leyes y reglamento.
- XC. SEMARNAT:** La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, es la dependencia encargada de fomentar la protección, restauración, conservación, preservación y aprovechamiento sustentable de los ecosistemas, recursos naturales, bienes y servicios ambientales; formular, conducir y evaluar la política en materia de recursos naturales, siempre que no estén encomendados expresamente a otra dependencia; así como en materia de ecología, saneamiento ambiental, agua, regulación ambiental del desarrollo urbano y de la actividad pesquera, con la participación que corresponda a otras dependencias y entidades entre otros asuntos.
- XCI. SENASICA:** Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria. Órgano administrativo de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), encargado de la sanidad, inocuidad y regulación de las importaciones de mercancías agropecuarias, acuícolas y pesqueras reguladas por esta dependencia.

- XCII. 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.
- XCIII. Servicios 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 vía terrestre, u otros modos de transporte.
- XCIV. Subcomité:** Subcomité de Operaciones en materia ambiental, de seguridad y salud en el trabajo.
- XCV. Tratados Internacionales:** Los Tratados Internacionales en la materia en los que los Estados Unidos Mexicanos sean parte.
- XCVI. Tarjetón de Operador:** Tarjetón otorgado por la APITAM, autorizado por la Gerencia de Operaciones a los operadores de vehículos de carga de comercio exterior o cabotaje.
- XCVII. Tarjetón de Transporte:** Tarjetón otorgado por la APITAM autorizado por la Gerencia de Operaciones para vehículos que transitan en el interior del Recinto Portuario con fines de carga de comercio exterior o cabotaje.
- XCVIII. Tarjetón vehicular:** Tarjetón otorgado por la APITAM a través de la Gerencia de Operaciones para vehículos ligeros que transitan en el interior del Recinto Portuario con fines distintos a los de carga de comercio exterior o de cabotaje.
- XCIX. Terminal Portuaria:** La unidad establecida en el Puerto o fuera de él, conformada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización integral de la operación portuaria a la que está destinada.
- C. Terminal de Uso Particular:** Cuando el titular la destine para sus propios fines, y a los terceros mediante contrato, siempre y cuando los servicios y la carga de que se trate sean de naturaleza similar a los autorizados originalmente para la terminal.
- CI. Terminal de Uso Público:** Cuando se trate de terminales de contenedores y carga general o exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante.
- CII. Tiempo del buque en muelle:** Se refiere al tiempo corrido o estadía total del buque en muelle o atracado en alguna posición disponible y dispuesta para realizar operaciones de carga y/descarga de mercancías, tomada desde el momento del atraque hasta el desatraque.
- CIII. Tiempo del Buque en Operación:** Se refiere al contabilizado de forma continua, tomando como punto de inicio el momento en que la embarcación, Maniobrista y Operador, se manifiesten listos para realizar las maniobras de descarga o carga y la comunicación del buque haya sido concluida, y como punto final el momento en que se den por terminadas las operaciones de carga o descarga.
- CIV. Título de Concesión:** Documento oficial otorgado por el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas S.A. de C.V. el 24 de agosto de 2001, para la administración integral del Recinto Portuario de "El Mezquital" (actualmente Recinto Portuario del Puerto de Matamoros) y de los demás Puertos y Terminales que se le asignen en el Estado de Tamaulipas, tal y como constó en la publicación en el

Diario Oficial de la Federación el 7 de diciembre de 2001, el cual tiene una vigencia inicial de 50 años a partir de la fecha de su otorgamiento.

- CV. Transporte de Línea:** Hace referencia a buques en línea regular, que ofrecen un servicio de carácter permanente en un tráfico determinado que cubre rutas en un horario, con una rotación fija de puertos, fechas publicadas y frecuencias habituales con entradas y salidas a puerto, integrando así el itinerario.
- CVI. Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD):** Es el medio de transporte de mercancías en contenedores, cajas o tráileres a través de rutas marítimas entre puertos de México (cabotaje) y entre puertos de México con Norteamérica y Centroamérica (internacional) que está integrado a una cadena intermodal de transporte, cumpliendo criterios establecidos de regularidad, fiabilidad y competitividad.
- CVII. Transportista:** Persona física o moral que preste servicios públicos o privado de autotransporte de carga.
- CVIII. TRB:** Tonelaje de Registro Bruto.
- CIX. TUM:** Terminal de Usos Múltiples.
- CX. UAB:** Unidad de Arqueo Bruto. Volumen total de todos los espacios cerrados de una embarcación, expresado en toneladas Moorson, que equivalen a 100 pies cúbicos o 2.83 m³, se utiliza para el cálculo de pago de derechos, cuotas, pilotaje, peajes, etc. Se conoce también como Tonelaje de Registro Bruto (TRB).
- CXI. UNAPROP:** Unidad Naval de Protección Portuaria, encargadas de representar al Mando Naval en el Recinto Portuario y coadyuvar con la autoridad competente en funciones de Guardia Costera en materia de protección marítima y portuaria, contribuir con las autoridades que tienen injerencia en el Recinto Portuario, para garantizar un nivel de riesgo aceptable en los puertos, la administración, operación, servicios portuarios y las actividades marítimas, participar en el proceso de Evaluación de la Protección a las Instalaciones Portuarias y a los buques de bandera mexicana y demás conferidas por la SEMAR.
- CXII. UNICAPAM:** La Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos, cuyo objetivo es dirigir las actividades de las Capitanías de Puerto en materia de seguridad y protección marítima y la prevención de la contaminación, así como la salvaguarda de áreas e instalaciones estratégicas, de conformidad con la normatividad nacional e internacional.
- CXIII. Usuario:** La persona física o moral en cuyo favor se proporcionan los servicios portuarios, aduanales y/o marítimos en el puerto.

Por lo no dispuesto en este apartado se aplicará lo establecido en la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2003, Terminología Marítima Portuaria, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de febrero de 2004, así como se estará también a lo dispuesto en las respectivas leyes aplicables en el Puerto, a que hace referencia la Regla 1.

Regla 3.- Ámbito de Aplicación de las Reglas de Operación.

El ámbito de aplicación de las presentes Reglas de Operación del Puerto de Matamoros, Tamaulipas, (descripción de la conformación del Recinto Portuario) ANEXO I y ANEXO II. Plano de instalaciones

portuarias del puerto identificando las áreas de fondeadero, boya de recalada y zonas de reservas portuarias.

I. Puerto.

El Puerto de Matamoros, Tamaulipas. Mediante Decreto Presidencial publicado el 29 de diciembre de 2009 en el Diario Oficial de la Federación, se aprobó la modificación de la denominación del Puerto identificado como "El Mezquital" por la de "Puerto de Matamoros", localizado en el Municipio de Matamoros, Estado de Tamaulipas, conservando la localización geográfica y el régimen de navegación de cabotaje y altura establecidos en el Decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de julio de 1997.

El Recinto Portuario originalmente concesionado, considera una superficie total de acuerdo con el plano oficial RPMEZ-98-01-A, de 14 de mayo de 1998, denominado "Delimitación y Determinación del Recinto Portuario del Puerto de El Mezquital, Tamaulipas", con una superficie total de 496-67-63.62 hectáreas, integrada por 339-31-20.22 hectáreas de terrenos de dominio público de la Federación y 157-36-43.40 hectáreas de agua de mar territorial, de acuerdo a la poligonal envolvente del Recinto Portuario.

Mediante Acuerdo de Modificación de la Delimitación y Determinación del Recinto Portuario del Puerto de Matamoros, conforme al Oficio No. COFEMER/16/2991, de fecha 28 de julio de 2016, se emite Dictamen Total (con efectos de final aprobatorio) sobre el anteproyecto de ACUERDO de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, por el que se modifica la delimitación y determinación del Recinto Portuario del Puerto de Matamoros, ubicado en el Municipio del mismo nombre, en el Estado de Tamaulipas, dotándose al Puerto de Matamoros de una superficie total de 1,109.69 ha, que se componen de 339.26 ha de superficie de tierra y 770.43 ha de superficie de agua.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Polígono	Superficie ha
Polígono Autorizado inicial	
Tierra	339.3
Agua	157.4
TOTAL	496.7
Polígono Autorizado en Acuerdo	
Tierra	339.26
Agua	770.43
TOTAL	1,109.69

II. Límites del Puerto.

Con una superficie total de 1,132-35-87.047 hectáreas, integrada por 357-49-2.687 hectáreas de terrenos de dominio público de la Federación, 161-79-43.442 hectáreas de agua interior y 770.43 hectáreas de agua de mar territorial para prolongación de escolleras. La superficie total comprende: 18-23-57.751 hectáreas de terrenos de dominio público de la Federación y 4-43-49.245 hectáreas de agua interior, excluidas para uso operacional de la Secretaría de Marina (Planos de Delimitación y Determinación del Recinto Portuario – Puerto de Matamoros Nos. RP-P.MAT-2021-01 **ANEXO I**); los límites del puerto los delimita y determina un polígono envolvente cuyas coordenadas se citan a continuación:

CUADRO DE CONSTRUCCIÓN DE LA POLIGONAL ENVOLVENTE

Vértice	Coordenadas	
	X	Y
01	661569.163	2792222.556
02	660997.299	2790020.683
03	657878.496	2791080.052
04	655976.256	2791726.932
05	655903.866	2791751.552
06	655550.136	2792146.232
07	655848.456	2792608.312
08	656302.717	2792771.100
09	656475.197	2793549.001
10	656553.626	2793526.362
11	656893.856	2793436.832
12	656932.718	2793426.728
13	658943.316	2792904.032
Superficie: 11,323,587.047 m2		

CUADRO DE CONSTRUCCIÓN DE LA POLIGONAL DE SEMAR

(EXCLUIDA DEL RECINTO PORTUARIO)

Vértice	Coordenadas	
	X	Y
14	656862.485	2793251.824
15	656819.346	2792997.416
16	656818.050	2792968.047
17	656818.050	2792926.509
18	656826.200	2792888.662
19	656837.057	2792862.610
20	656713.817	2792743.625
21	656707.908	2792739.462
22	656627.363	2792692.037
23	656545.217	2792733.461
24	656472.432	2792768.395
25	656398.863	2792853.443
26	656399.212	2792984.596
27	656418.348	2793082.879
28	656478.338	2793352.911
29	656526.143	2793340.331
Superficie: 226,706.996 m2		

RESUMEN DE ÁREAS (m2)

Polígono envolvente del Recinto Portuario	11,323,587.05
Polígono de la SEMAR (Excluido)	226,707.00
Área total del Recinto	11,096,880.05

III. Límites de Pilotaje.

Los límites operativos de la zona de pilotaje están comprendidos dentro de los polígonos de agua indicados en el siguiente croquis, de las presentes Reglas de Operación; dichos límites podrán ser modificados atendiendo a las necesidades de operación del Recinto Portuario.

Área de pilotaje



Elaboró: Gerencia de Planeación, desarrollo y seguimiento.

IV. Zona de Fondeo.

Para maniobras, embarque y desembarque. Se encuentra localizada en la boya de recalada, ubicada a 0.79 millas náuticas mar a dentro a partir del morro de la escollera sur, en las coordenadas 25° 13' 44.49"N -97° 23' 54.55"W que, en el plano de la zona de navegación y señalamiento portuario, la zona de fondeo que se indica en el Plano de Destinos, Usos y Modos de Operación del puerto contenido en el ANEXO V de las presentes Reglas de Operación.

V. Zona de espera para el embarque y desembarque de pilotos.

La zona para el embarque y desembarque de pilotos que es representada por la boya de recalada que puede observarse en el croquis anterior; misma que se encuentra localizada en las coordenadas 25° 13' 44.49"N, -97° 23' 54.55"W a 0.79 millas náuticas mar a dentro, a partir del morro de la escollera sur, en la intersección del centro del canal de navegación y del límite de la concesión del Recinto Portuario.

VI. Zona marítima portuaria.

La zona marítima portuaria se puede observar en el ANEXO I de las presentes Reglas de Operación.

VII. Áreas para operaciones portuarias y servicio de maniobras.

Áreas para operaciones portuarias y servicio de maniobras en las zonas de muelles de la actual terminal de usos múltiples cesionada y futuras terminales en proyección a desarrollar de acuerdo al PMDP vigente, y las dársenas del Puerto que se presentan en el Plano de Instalaciones Portuarias del Puerto, mismo que se agrega en el ANEXO II de esta Reglas de Operación.

VIII. Canal de navegación.

El canal de navegación puede observarse en la imagen siguiente y en el Plano de Instalaciones Portuarias del Puerto del Anexo II de estas Reglas.

IX. Áreas de atraque.

Las áreas de atraque son las que se localizan frente a los paramentos del muelle actual y los futuros, con un ancho de 35 m. El mantenimiento de estas estará a cargo de los cesionarios de las terminales del Puerto.



Elaboró: Gerencia de Planeación, desarrollo y seguimiento.

X. Áreas para el resguardo y fondeo de embarcaciones y artefactos navales.

Son las áreas de agua que se podrán utilizar para el fondeo de embarcaciones y artefactos navales, localizadas fuera del canal, dársenas y áreas de navegación. La APITAM asignará los espacios para tales efectos en función de las características de cada una de ellas

XI. Canales de navegación interna.

Los canales de navegación interna pueden observarse en el ANEXO II.

XII. Dársenas.

Las dársenas actuales y a desarrollarse pueden observarse en el ANEXO II y ANEXO V de las presentes Reglas de Operación.

Las dársenas de maniobras son aquellas que se localizan entre el canal de navegación y dársena de ciaboga y las áreas de atraque a cargo de la actual y futuras terminales del Puerto.

XIII. Áreas de tierra.

Las áreas de tierra del Puerto se indican en el Plano del Recinto Portuario, ANEXO I de estas Reglas y en la siguiente imagen.

Superficies terrestres del Puerto de Matamoros

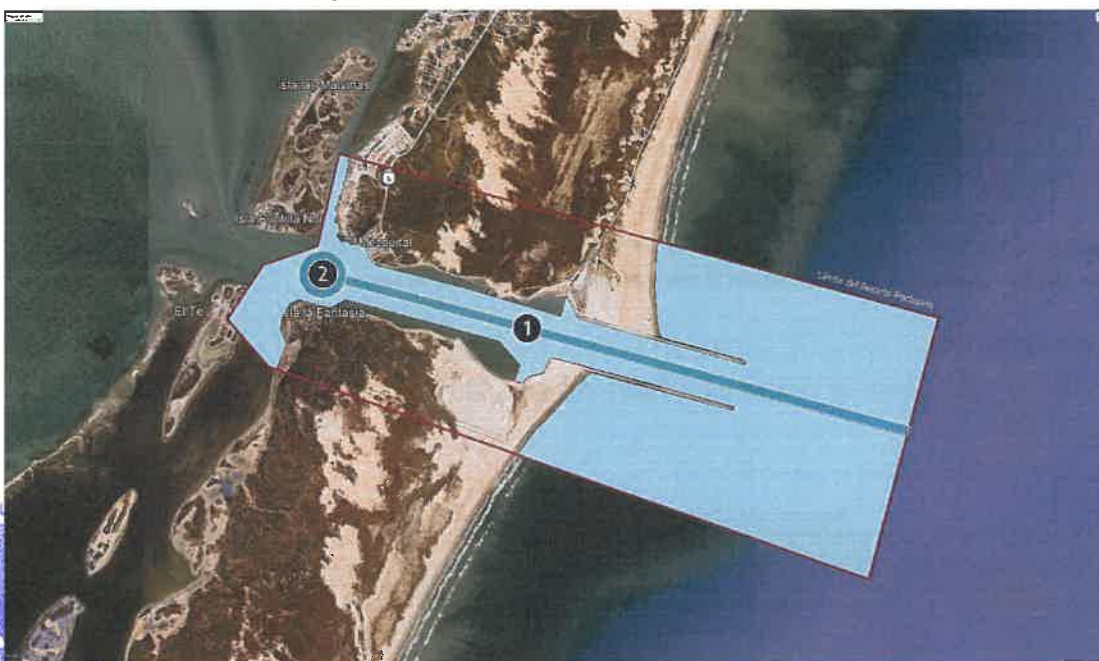


Elaboró: Gerencia de Planeación, desarrollo y seguimiento.

XIV. Áreas de agua.

El Puerto de Matamoros tiene una profundidad de 12.0 m en el canal principal de navegación y dársena de ciaboga. En total el puerto dispone de 770.43 ha de áreas de agua de uso común.

Áreas de navegación y estructuras de protección del Puerto de Matamoros



Elaboró: Gerencia de Planeación, desarrollo y seguimiento.

(1).- Canal de navegación. (2).- Dársena de ciaboga.

Se encuentran y pueden observarse en el ANEXO II y ANEXO V de estas Reglas.

Regla 4.- Modificación de las Reglas de Operación

Las Reglas de Operación del Puerto tienen un carácter dinámico y por lo tanto estarán sujetas a modificaciones y actualizaciones a propuesta del comité de operaciones, cuando la SEMAR así lo determine, cuando a juicio de los usuarios del puerto resulte convenientes para mejorar las condiciones de seguridad y operación del puerto; las cuales deberán someterse a la autorización de la Secretaría conforme a lo dispuesto por el artículo 84 del Reglamento de la Ley de Puertos; las modificaciones podrán ser de dos tipos:

I. Transitorias.

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

II. Permanentes.

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

Cualquier modificación permanente deberá ser notificada como proyecto de modificación a la opinión del Comité a través de la APITAM, el cual deberá emitir sus opiniones al respecto dentro de un plazo máximo de 30 días naturales, contados a partir de la fecha en que lo hubiera recibido; la APITAM incluirá en el proyecto de las Reglas las recomendaciones que hubiere recibido de los miembros del Comité que considere procedentes; el proyecto será presentado a la Secretaría para su autorización a través de la Dirección General de Puertos, conforme a lo dispuesto en el Artículo 33, fracción XIII, del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina.

Las recomendaciones que hubiere recibido de los miembros del Comité que considere procedentes; el proyecto será presentado a la SEMAR para su autorización en los términos de los artículos 40, fracción VII de la Ley y 84 del Reglamento.

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

Es responsabilidad de la APITAM mantener actualizadas las Reglas de Operación del puerto y gestionar los cambios necesarios, conforme al procedimiento establecido en el artículo 84 del Reglamento de la Ley de Puertos.



**COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS**

CAPÍTULO II

COMITÉ DE OPERACIÓN

Regla 5.- Del funcionamiento y reglamento interno del Comité de Operación.

La APITAM constituirá el Comité de Operaciones del Puerto de Matamoros y su funcionamiento y operación se ajustarán a un Reglamento Interno, el cual se incluirá en las presentes Reglas como ANEXO III “Reglamento Interno del Comité de Operaciones del puerto”.

Como lo establece el artículo 57 de la Ley, el Comité de Operaciones estará integrado por la APITAM, la Capitanía de Puerto y las demás Autoridades del Puerto, correspondientes, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto. El Comité será presidido por la APITAM y sesionará por lo menos una vez al mes.

De acuerdo con el artículo 58 de la Ley de Puertos, el Comité de Operaciones deberá emitir recomendaciones relacionadas con:

I. El funcionamiento, operación y horarios del Puerto.

II. Se deroga

III. Se deroga

IV. La asignación de posiciones de atraque.

V. Los precios y tarifas.

VI. Los conflictos entre la APITAM, los Operadores, los Usuarios y los Prestadores de Servicios en el Puerto.

VII. Las quejas de los Usuarios, y

VIII. La coordinación que debe darse en el Puerto para su eficiente funcionamiento.

Derivado de las funciones y atribuciones del Comité de Operaciones, y para dar una respuesta más ágil y oportuna a los asuntos que incidan en la eficiencia operativa del Puerto, se podrán crear Subcomités y los grupos de trabajo que se estimen pertinentes para apoyar las actividades que lleve a cabo el Comité.

Regla 6.- Acta del Comité de Operación donde se emitan las opiniones de las presentes Reglas de Operación, previo a su autorización por parte de la Dirección General de Puertos.

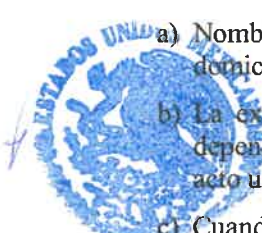
En el ANEXO IV de estas Reglas se presenta el Acta del Comité de Operación, en la que constan las opiniones emitidas por los miembros del Comité en relación con las presentes Reglas de Operación que se someten a la consideración de la Dirección General de Puertos para su autorización.

Regla 7.- Recepción de quejas y procedimientos para su atención.

De acuerdo con el artículo 58, fracción VII de la Ley de Puertos, el Comité de Operaciones deberá emitir recomendaciones sobre las quejas, inconformidades o propuestas que presenten los Usuarios del Puerto, por lo que para su atención la APITAM instalará y operará un buzón de quejas electrónico en el siguiente enlace <https://www.apitamaulipas.com/denuncias> y un buzón de quejas físico en la recepción de las oficinas de la APITAM, con dirección en la Avenida Pedro Cárdenas #5113, Matamoros, Tamaulipas, C.P. 87396. Las quejas, inconformidades o propuestas también podrán presentarse al Comité de Operaciones.

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

I. **Presentación de quejas.** Toda queja se presentará mediante escrito de manera física o por medios electrónicos, indicando:

- 
- a) Nombre o razón social y nombre del representante, si se trata de persona moral, así como domicilio y firma del quejoso.
 - b) La expresión del o los motivos de la queja, inconformidad o propuesta, con indicación de la dependencia del Puerto involucrada, operador o prestador de servicios a quienes se les atribuya el acto u omisión que origina la queja.
 - c) Cuando obren en poder del quejoso, se anexarán los documentos que respalden la queja.
 - d) Al momento en que sea presentado el escrito, la APITAM entregará el acuse de recibo correspondiente. Cuando el escrito se presente en forma electrónica, el usuario que lo presente deberá recibir el acuse correspondiente en la oficina de la APITAM dentro de los tres días hábiles siguientes a la presentación del escrito.

II. **El Comité de Operación atenderá todas las quejas.** El Comité de Operaciones atenderá todos los casos que se presenten y buscará establecer un diálogo con el Usuario o con las partes en conflicto a fin de dar una solución a la queja, a la inconformidad o para canalizar la propuesta correspondiente.

III. **Envío de quejas a las partes en conflicto.** El Comité de Operaciones enviará la queja, dentro de los cinco días hábiles siguientes a su presentación, a la dependencia, operador, prestador de servicios a que se refiere el inciso "b" de la fracción anterior, anexando copia de la documentación requerida, citando a ambas partes, para que asistan a la sesión de Comité de Operaciones inmediata a la presentación de la queja, en la que se someterá a la consideración de sus miembros; la fecha de la sesión la determinará el Secretario Técnico del propio Comité, quien verificará que no transcurran más de 30 días naturales entre la fecha de entrega del citatorio y su celebración.

Si antes de celebrada la sesión del Comité, el quejoso se desistiera, el Secretario Técnico lo informará en la sesión correspondiente; indicando, en su caso, las acciones realizadas para su atención.

IV. **Desahogo de quejas.** Para el desahogo de las quejas, los miembros del Comité de Operaciones escucharán a las partes en la respectiva sesión y tomando en cuenta la documentación presentada por el quejoso, así como la que presente en la misma sesión la Dependencia, el Operador o Prestador de Servicios, votarán por la recomendación que resulte del consenso de la mayoría.

El presidente del Comité de Operaciones, dentro de los tres días hábiles siguientes a la fecha de la sesión, hará del conocimiento de la dependencia, operador o del prestador de servicios y del usuario el sentido de dicha recomendación, a fin de que ésta sea atendida en el plazo que al efecto se señale, el cual será fijado de manera discrecional tomando en cuenta los alcances de esta.

En el caso de que la parte quejosa no quede conforme con la resolución del Comité de Operación, este podrá solicitar un dictamen de la autoridad competente para que resuelva.

En el caso de que el quejoso no asista a la reunión en la que se analizará la queja planteada, sin causa justificada, el Comité de Operaciones determinará que, en virtud de la inasistencia del interesado, la queja quedará sin efectos por falta de interés del quejoso.

- V. **Vencimiento del plazo queja.** Si vencido el plazo a que se refiere el punto anterior, la quejosa estima que la recomendación del Comité de Operaciones no es atendida debidamente o si la recomendación no le favorezca, conforme al artículo 46 del Reglamento de la Ley de Puertos, el quejoso podrá recurrir a SEMAR a efecto de que ésta resuelva lo conducente.



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

CAPÍTULO III

ÁREAS E INSTALACIONES DEL PUERTO

Regla 8.- Administración de áreas.

Conforme a la Ley de Puertos, su Reglamento y el Título de Concesión, la APITAM realizará la administración integral del Puerto, de sus áreas e instalaciones, vigilará y supervisará la adecuada utilización de las instalaciones, su eficiente operación; y proveerá a su mayor desarrollo.

Las áreas asignadas a terceros, exclusivamente mediante la celebración de contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones, serán administradas por estos.

Fuera de las áreas asignadas a terceros, existen áreas de uso común del Puerto: áreas de agua, las vialidades, muelles de uso común y las áreas destinadas como reserva portuaria; las cuales serán administradas por la APITAM y donde serán de libre circulación para las autoridades, usuarios, cesionarios, prestadores de servicios, entre otros previa justificación y autorización de ingreso.

Áreas comunes del puerto

Denominación	Longitud (km)	Cantidad de carriles	Ancho (m)
Vialidad	0.57	2	7.00
Dársena de Ciaboga	-	-	400 de diámetro
Canal de navegación	5.10	-	80.00

Áreas comunes del Puerto de Matamoros



Elaboró: Gerencia de Planeación, desarrollo y seguimiento.

Regla 9.- Programa Maestro de Desarrollo Portuario.

El Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Matamoros 2023-2028 (PMDP), vigente y autorizado por la Dirección General de Puertos, establece la planeación estratégica para que el puerto produzca una oferta eficiente de infraestructura y servicios para el manejo y traslado de bienes y personas hacia o desde su zona de influencia, eleve su competitividad, desarrolle nuevos negocios, incentive la inversión en infraestructura básica, terminales e instalaciones en el puerto e impulse el desarrollo de su comunidad portuaria.

El PMDP establece las metas de inversión y mantenimiento, así como otras acciones para el desarrollo del puerto durante su periodo de vigencia. El Programa Maestro será revisado cada 5 años y la APITAM deberá realizar su actualización y presentarlo a la autoridad para su autorización, conforme a lo establecido en la Ley de Puertos.

La construcción, aprovechamiento, operación y explotación de obras marítimas, terminales e instalaciones portuarias, se sujetará a los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto, de acuerdo con lo previsto en el PMDP vigente.

Los trabajos de construcción, conservación, mantenimiento, ampliación y modernización que ejecuten los Operadores en el Puerto, se sujetarán al PMDP vigente, a los títulos de concesión, permisos o autorización que correspondan para cada área o Instalación del Puerto concesionado, a los contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones o de prestación de servicios celebrados con la APITAM, y a los requisitos y especificaciones que fije la propia APITAM antes y durante la ejecución de los trabajos. Respetando la normatividad aplicable y recabando las autorizaciones, ante las autoridades que correspondan, en materia de ecología y preservación del medio ambiente.

Previo opinión del Comité de Operaciones, las áreas de la zona de desarrollo portuario, en tanto no sean aprovechadas conforme a los usos y modos de operación previstos en el PMDP vigente, podrán ser destinadas por la APITAM, para usos temporales acordes con la planeación general que se requieran, en apoyo de la actividad portuaria.

El PMDP está disponible para consulta de la comunidad portuaria y cualquier otra persona interesada en la página web de la APITAM (<https://apitamaulipas.com/>) o de manera física en las oficinas de ésta.

Regla 10.- Mantenimiento.

La APITAM está obligada a mantener operables las áreas, instalaciones y vialidades de uso común que existan en el Puerto, para lo que aplicará un programa de mantenimiento preventivo de acuerdo con los diagnósticos de necesidades, los cuales se actualizarán periódicamente. También será responsable de mantener en óptimas condiciones de operación el señalamiento marítimo, así como las marcas oficiales que en coordinación con la Capitanía y pilotos se establezcan, a fin de garantizar la seguridad de las embarcaciones a la entrada y salida del Puerto las 24 horas del día.

La APITAM también será responsable del dragado en las áreas de uso común, tales como el canal de acceso, dársenas de ciaboga y frente a los muelles de uso público, en tanto que, en las áreas ubicadas frente a las terminales privadas, el dragado corresponderá a los operadores de estas. La APITAM realizará el dragado de mantenimiento en los canales, y dársenas de ciaboga y de maniobras para conservar una profundidad mínima de -8.00 metros (26.25 pies) en Bajamar Media Inferior (NBMI).

Los trabajos de dragado se efectuarán conforme al programa anual establecido por la APITAM, el cual podrá ser modificado de acuerdo con el resultado de los estudios de batimetría que se realicen. Cuando por

condiciones climatológicas o fenómenos meteorológicos, se presente azolve extraordinario, se efectuarán trabajos de dragado emergente, a efecto de restablecer las profundidades mínimas de los calados oficiales.

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

Todos los usuarios del Puerto serán responsables solidarios con la APITAM de la conservación y buen estado de las instalaciones, por lo que tienen la obligación de hacer buen uso de ellas e informar a la APITAM de los daños que ocasione un tercero o que por desgaste natural se presenten.

Regla 11.- Obras ejecutadas por los Cesionarios.

Los operadores de terminales o instalaciones en el interior del Puerto son responsables del mantenimiento de las terminales, instalaciones y áreas cesionadas, conforme a su contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones, por lo que deberán contar con un programa de mantenimiento que garantice la conservación y la operación adecuada. Los cesionarios deberán enviar a la APITAM el programa de mantenimiento correspondiente dentro de los primeros 30 días de cada año y deberán informar de su avance dentro de los primeros 5 días de cada mes.

Todos aquellos que celebren contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones o de prestación de servicios con la APITAM serán responsables de ejecutar los trabajos de construcción, conservación, mantenimiento, ampliación y modernización de la infraestructura portuaria de acuerdo con lo convenido contractualmente, sujetos al PMDP vigente, así como los necesarios para la realización de sus operaciones.

Todas las obras que realicen los cesionarios se deberán ajustar a lo establecido en su contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones y serán presentadas en proyecto a la APITAM a través de la Gerencia de Ingeniería, la cual analizará la viabilidad de estas, cuidando que éstas no afecten la continuidad y eficiencia de las operaciones del puerto, fijará las medidas preventivas a que se sujetan dichos trabajos, a fin de garantizar las debidas condiciones de seguridad sin perjuicio de que los trabajos se sujeten a las disposiciones aplicables en materia ecológica.

En todos los casos, se deberá de contar con la aprobación de la APITAM para ser debidamente comunicado a los Usuarios.

En su caso, la APITAM, someterá el proyecto correspondiente a la autorización de la SEMAR, en los términos del Capítulo II del Reglamento de la Ley de Puertos; ninguna obra podrá ser iniciada sin el visto bueno y autorización correspondientes. Durante la ejecución de la obra, la APITAM tendrá la obligación de supervisar el cumplimiento del proyecto aprobado.

Cada terminal tendrá la obligación de entregar sus batimetrías respecto de sus áreas de atraque a la APITAM para que a su vez se remitan a la Capitanía de Puerto para que sean actualizados los calados oficiales del Puerto. La falta de entrega de dichas batimetrías será causa de negación del atraque en los muelles correspondientes.

Los daños que se causen a la infraestructura por mala ejecución o por accidentes deberán ser reparados de manera inmediata por el causante, debiendo quedar conforme la APITAM.

De ser procedente y de acuerdo a la naturaleza de los proyectos, todas las obras que realicen los cesionarios deberán contar con autorizaciones en materia de impacto ambiental, cambio de uso de suelo en terrenos forestales y/o estudio de riesgo ambiental, emitidas por las autoridades ambientales competentes, con base en las leyes, reglamentos, normas, guías y formatos establecidos.

Regla 12.- Recinto Portuario.

El Recinto Portuario de Matamoros se integra por la zona federal marítimo portuaria delimitada y determinada en el Acuerdo Intersecretarial publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de octubre de 1998, el cual fue suscrito por los titulares de la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como Puerto de El Mezquital, Estado de Tamaulipas, conforme al plano oficial RPMEZ-98-01-A, de 14 de mayo de 1998, denominado "Delimitación y Determinación del Recinto Portuario del Puerto de El Mezquital, Tamaulipas", para quedar con una superficie total de 496-67-63.62 hectáreas, integrada por 339-31-20.22 hectáreas de terrenos de dominio público de la Federación y 157-36-43.40 hectáreas de agua de mar territorial, de acuerdo a la poligonal envolvente del Recinto Portuario; excluyéndose las áreas, obras e instalaciones ocupadas destinadas al servicio de la Secretaría de Marina.

En dicho Acuerdo se declaran afectas al Recinto Portuario y bajo la administración de la APITAM, de la Secretaría de Marina (SEMAR), las zonas federales que comprenden las áreas de agua, terrenos, obras e instalaciones adquiridas o construidas por el Gobierno Federal y, en general, los bienes del dominio público ubicados en el Recinto Portuario, mismos que se destinarán al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios. ANEXO I de estas Reglas de Operación se acompaña el Plano del Recinto Portuario del Puerto de Matamoros.

Regla 13.- Áreas destinadas para Terminales e instalaciones portuarias.

Las áreas, terminales e instalaciones comprendidas dentro del Recinto Portuario estarán regidas por los usos, destinos y formas de operación establecidos en el PMDP vigente autorizado por la SEMAR.

Las áreas destinadas a terminales e instalaciones y los usos, destinos y modos de operación se señalan, respectivamente, en el Plano de Instalaciones y el Plano de Destinos, Usos y Modos de Operación del PMDP, los cuales se agregan como ANEXOS II y V de este documento.

Las maniobras de carga y descarga a buques únicamente se llevarán a cabo en terminales e instalaciones que tengan áreas cedidas para tales efectos, con base en lo señalado en sus respectivos contratos de cesión parcial de derechos vigentes, respetando las áreas de uso común.

La APITAM es responsable de mantener actualizados dichos planos e informarlos a las autoridades, cesionarios, prestadores de servicios y usuarios del puerto.

I. Áreas otorgadas en cesión parcial de derechos en el Recinto Portuario de APITAM

Denominación	Clave de Zonificación		Superficie		Tipo de Carga Prioritaria
	Uso	Modo de Operación	Tierra	Agua	
Terminal Marítima de Matamoros, SAPI de C.V.	Pu	E	587,443.35	29,510.82	• Contenedores • Granel Mineral • Granel Líquido • General Suelta • Ro-Ro • Carga de proyecto

II. Áreas proyectadas para desarrollo en el Recinto Portuario de APITAM

Destino	Clave de Zonificación		Superficie Asignada (m ²)		Tipo de Carga Prioritarias
	Uso	Modo de Operación	Tierra	Agua	
Terminal Semiespecializada Roll On Roll Off y de carga general	Pu	S	189,186.84	10,499.96	- Automóviles - Carga General - Cargas Compatibles
Terminal de Usos Múltiples II	Pu	S	297,137.10	14,903.63	- Cargas Sobredimensionadas - Equipos para la industria energética - Graneles Minerales - Graneles Agrícolas
Terminal especializada de fluidos	Pu	E	199,659.65	10,499.96	- Petrolíferos - Cargas Compatibles - Acetites - Productos Químicos
Astillero	Pu	E	32,058.29		Servicios de construcción, ensamble, mantenimiento y rehabilitación de embarcaciones y plataformas marinas
Terminal de Hidrocarburos	Pa	E	508,691.61	20,411.57	Hidrocarburos
Terminal de gas natural	Pa	E	372,142.13	-	Gas Natural
Instalación de Licuefacción	Pa	E	40,112.71	-	Gas Natural
Planta desalinizadora	Pa	E	101,639.87	-	

Nota: Muelles que se desarrollarán de acuerdo con el PMDP.

Regla 14.- Obras de Atraque.

Área de atraque del Puerto:

Obra de Atraque

Área o instalación	Longitud (metros)	Ancho (metros)	Forma de operación	Tráfico
Terminal de Usos Múltiples Terminal Marítima de Matamoros, S.A.P.I. de C.V.	138.00	12.00	Público	Altura y Cabotaje

Para el resguardo por fondeo de embarcaciones y artefactos navales, la APITAM asignará los espacios para tales efectos en función de las características de cada una de ellas en las áreas de agua, sin afectar en ningún momento el canal y dársenas de navegación, así como las áreas de atraque. Durante la permanencia de estas en Puerto, las mismas deberán contar en todo momento con tripulación suficiente a bordo para realizar maniobras en caso necesario.

Cuando sean construidos nuevos muelles o terminales, la API deberá actualizar las presentes Reglas de Operaciones de manera inmediata.

Regla 15.- Áreas de uso común y formas de operación.

Las áreas de agua, las vialidades, muelles de uso común y las áreas destinadas como reserva del Recinto Portuario de Matamoros se encuentran integradas de la siguiente manera

Áreas de agua del Puerto de Matamoros

Instalación	Superficie (m ²)	Forma de Operación	Uso	Modo
Canal de navegación	636,372.62	Área de navegación	Pu	E
Dársena de ciaboga I	125,663.70	Área de navegación	Pu	E
Dársena de aproximación y operaciones	99,780.32	Área de navegación	Pu	E
Áreas de agua de uso común	6,612,758.68	Área de navegación	Pu	E

Uso.- Pu: Público; Pa: Particular Modo: E: Especializado; N: No especializado; S: Semiespecializado

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Vialidades y muelles de uso común del Puerto de Matamoros

Instalación	Superficie (m ²)	Forma de Operación	Uso	Modo
Vialidad norte	221,563.93	Tránsito interno, vehículos de carga y particulares.	Pu	S
Vialidad sur	103,166.89	Tránsito interno, vehículos de carga y particulares	Pu	S
Muelle de servicios para transbordo lado norte	1,751.46	Para carga general y pasaje	Pu	S
Muelle de servicios para transbordo lado sur	2,979.89	Para carga general y pasaje	Pu	S
Berma de servicios para ductos	60,898.91	Especializada para las operaciones, servicios y mantenimientos del puerto.	Pa	E

Uso.- Pu: Público; Pa: Particular Modo: E: Especializado; N: No especializado; S: Semiespecializado

Reserva portuaria

Instalación	Superficie destinada (m ²)	Forma de Operación	Uso	Modo
Reserva portuaria	736,226.19	Área de desarrollo	-	-

Uso.- Pu: Público; Pa: Particular Modo: E: Especializado; N: No especializado; S: Semiespecializado

Regla 16.- Áreas destinadas para autoridades.

En el Recinto Portuario del Puerto de Matamoros, la Capitanía de Puertos y la SEMAR cuentan con las siguientes áreas e instalaciones:

Zonas Portuarias Asignadas

Destino	Superficie (m ²)	Titular de la asignación
Oficinas APITAM	25,415.15	Administración Portuaria Integral de Tamaulipas S.A. de C.V.
SECCION ADUANAL	147,573.35	SECCION ADUANAL

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Áreas asignadas a autoridades en el Puerto de Matamoros



Elaboró: Gerencia de Planeación, desarrollo y seguimiento.

Las demás autoridades, como son Aduana, Sanidad Internacional, Sanidad Animal e Instituto Nacional Migración actualmente tienen sus instalaciones y oficinas fuera del Recinto Portuario de Matamoros. En la medida en que se incrementa el volumen de buques y de carga operada por el Puerto, se tramitará que estas autoridades puedan operar de manera continua dentro del Puerto

Autoridades e Instituciones del Puerto de Matamoros

Autoridad / Institución	Ubicación	Actividades y servicios
APITAM	Dentro del Recinto Portuario	Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad portuaria.
Capitanía de Puerto	Fuera del Recinto Portuario	Autorizar el arribo y despacho de embarcaciones, vigilar que la navegación, atraque, servicios de pilotaje y remolque se realicen con seguridad; supervisar que las vías navegables reúnan condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y ayudas a la navegación; verificar que se respeten las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevenir de la contaminación marina, con facultades para solicitar los certificados de las embarcaciones.
Aduana	Fuera del Recinto Portuario	Vigilancia y custodia de las mercancías de comercio exterior dentro del recinto fiscal, así como autorizar la internación de dichas mercancías al territorio nacional a través del despacho aduanal. Lo anterior con facultades para vigilar e inspeccionar las mercancías, su debida clasificación arancelaria en los pedimentos y el cumplimiento de las obligaciones fiscales.
Lugar Distinto al Autorizado (LDA)	Dentro del Recinto Portuario	Lugar Distinto a la Aduana para despachar la entrada y salida de mercancías de territorio Nacional.
Sanidad Internacional, Secretaría de Salud	Fuera del recinto Portuario	Otorgar la libre plática a bordo, operar los servicios de sanidad internacional y revisar las condiciones de la tripulación y pasajeros para garantizar que no se producirá la introducción o propagación de una enfermedad o daño a la salud.
Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Alimentaria (SENASICA)	Fuera del Recinto Portuario	Inspección física de productos y expedición de certificados sanitarios para asegurar la calidad e inocuidad de animales, vegetales y sus productos.
Secretaría de Marina (SEMAR)	Excluido del Recinto Portuario	Coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades o servicios y los medios de transporte que operen en ellos. De igual manera podrá administrar los puertos centralizados y coordinar los de la Administración paraestatal, otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios, fijar tarifas y tiene atribuciones para fungir como la única Autoridad Marítima Nacional, entre otras facultades.
Instituto Nacional de Migración, Secretaría de Gobernación	Fuera del Recinto Portuario	Revisión de visas y documentos migratorios de tripulación y pasajeros para el legal ingreso y salida de personas del territorio nacional.

Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA)	Fuera del Recinto Portuario	Realizar acciones de inspección, verificación y vigilancia para garantizar la protección de los recursos naturales.
Unidad Naval de Protección Portuaria (UNAPROP)	Fuera del Recinto Portuario	Encargado de implementar medidas para garantizar la protección y seguridad marítima y portuaria contra amenazas como terrorismo, crimen organizado y narcotráfico, entre otras, mediante la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), en el Nivel de Protección No. 3 de mismo código, así como del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional.

Regla 17.- Áreas destinadas al tránsito de mercancías de comercio interior y su vinculación con cargas de comercio exterior, así como para actividades diversas.

Las áreas destinadas al manejo de carga comercial son las áreas destinadas a terminales e instalaciones portuarias, dichas áreas deberán permanecer sin obstáculos de cualquier tipo para permitir en todo momento el libre tránsito de las mercancías, estas áreas se señalan en el Plano de Instalaciones y en el Plano de Destinos, Usos y Modos de Operación del Puerto, que se agregan como ANEXOS II y V, respectivamente, de las presentes Reglas.

Regla 18.- Señalamiento Marítimo en el Recinto Portuario.

La señalización existente en el Puerto se ajusta a las especificaciones y normas oficiales establecidas para cada caso. La APITAM vigilará que la señalización del puerto opere de manera eficiente. En el ANEXO VI se presenta el Plano de Señalamiento Marítimo del Puerto.

Señalamiento marítimo del Puerto de Matamoras



Elaboró: Gerencia de Planeación, desarrollo y seguimiento.

Señalamientos marítimos del Puerto de Matamoros

Denominación	Localización en plano	Tipo de luz	Periodo (seg.)	Número de destellos (seg)	Color	Altura de la señal con nivel del mar (m)	Alcance (millas náuticas)		Tipo de Tráfico	Descripción de la estructura	Coordenadas	
							Geográfico	luminoso			X	Y
Baliza escollera norte	Sm1	Destellante	5.0	0.5 luz 4.5 eclipse	Rojo	9.1	6.3	10	Altura y cabotaje	Cilíndrica con base de concreto armado	659,934.165	2,791,819.562
Baliza escollera sur	Sm2	Destellante	5.0	0.5 luz 4.5 eclipse	Verde	9.1	6.3	10	Altura y cabotaje	Cilíndrica con base de concreto armado	659,869.544	2,791,424.253
Faro Puerto de Matamoros	Sm3	Destellante	12.0	3	Blanco	24.4	10.2	14	Altura y cabotaje	Edificio cilíndrico de concreto armado, color blanco	656,835.334	2,793,381.381
Boya canal no. 1	Sm4	Destellante	4.0	1 luz 3 eclipse	Verde	2.5	6 c/neblina 10 despejado	6	Altura y cabotaje	Boya de polietileno, verde	659,634.109	2,791,657.674
Boya canal no. 2	Sm5	Destellante	4.0	1 luz 3 eclipse	Rojo	2.5	6 c/neblina 10 despejado	6	Altura y cabotaje	Boya de polietileno, roja	659,653.804	2,791,735.017
Boya canal no. 3	Sm6	Destellante	4.0	1 luz 3 eclipse	Verde	2.5	6 c/neblina 10 despejado	6	Altura y cabotaje	Boya de polietileno, verde	659,149.526	2,791,780.880
Boya canal no. 4	Sm7	Destellante	4.0	1 luz 3 eclipse	Rojo	2.5	6 c/neblina 10 despejado	6	Altura y cabotaje	Boya de polietileno, roja	659,169.268	2,791,858.406
Boya canal no. 5	Sm8	Destellante	4.0	1 luz 3 eclipse	Verde	2.5	6 c/neblina 10 despejado	6	Altura y cabotaje	Boya de polietileno, verde	658,664.989	2,791,904.265
Boya canal no. 6	Sm9	Destellante	4.0	1 luz 3 eclipse	Rojo	2.5	6 c/neblina 10 despejado	6	Altura y cabotaje	Boya de polietileno, roja	658,684.732	2,791,981.794
Boya canal no. 7	Sm10	Destellante	4.0	1 luz 3 eclipse	Verde	2.5	6 c/neblina 10 despejado	6	Altura y cabotaje	Boya de polietileno, verde	658,180.454	2,792,027.656
Boya canal no. 8	Sm11	Destellante	4.0	1 luz 3 eclipse	Rojo	2.5	6 c/neblina 10 despejado	6	Altura y cabotaje	Boya de polietileno, roja	658,200.196	2,792,105.182
Boya canal no. 9	Sm12	Destellante	4.0	1 luz 3 eclipse	Verde	2.5	6 c/neblina 10 despejado	6	Altura y cabotaje	Boya de polietileno, verde	657,695.917	2,792,151.045
Boya canal no. 10	Sm13	Destellante	4.0	1 luz 3 eclipse	Rojo	2.5	6 c/neblina 10 despejado	6	Altura y cabotaje	Boya de polietileno, roja	657,715.660	2,792,228.570
Boya canal no. 11	Sm14	Destellante	4.0	1 luz 3 eclipse	Verde	2.5	6 c/neblina 10 despejado	6	Altura y cabotaje	Boya de polietileno, verde	657,211.381	2,792,274.433
Boya canal no. 12	Sm15	Destellante	4.0	1 luz 3 eclipse	Rojo	2.5	6 c/neblina 10 despejado	6	Altura y cabotaje	Boya de polietileno, roja	657,231.123	2,792,351.959

Boya canal no. 13	Sm16	Destellante	4.0	1 luz 3 eclipse	Verde	2.5	6 c/neblina 10 despejado	6	Altura y cabotaje	Boya de polietileno, verde	656,724.187	2,792,398.498
Boya de recalada	Sm17	Destellante	4.0	1 luz 3 eclipse	Blanca	3	6 c/neblina 10 despejado	10	Altura y cabotaje	Boya oceánica de polietileno	661,321.5828	2,791,269.2878

El señalamiento marítimo del Puerto de Matamoros cumple con su función de apoyo a la navegación segura de las embarcaciones y está integrado por los siguientes elementos:

- 1 faro
- 2 balizas de enfilación sobre las escolleras norte y sur
- 13 boyas
- 1 boya de recalada

El señalamiento cumple con las normas internacionales para una marcación clara y sistemática de las áreas por donde navegan las embarcaciones, el cual se basa en las recomendaciones y normas de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la International Association of Lighthouse Authorities (IALA).



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

CAPÍTULO IV

HORARIOS DEL PUERTO

Regla 19.- Horario para el arribo, atención y zarpe de embarcaciones.

I. Para el control de acceso al Puerto.

El control de acceso al Puerto estará a cargo de la APITAM, quien tendrá bajo su responsabilidad el establecimiento de guardias de personal de seguridad en turno continuo en las áreas de uso común.

El acceso al Puerto será las 24 horas del día, todos los días del año, siempre y cuando se cumplan con las formalidades establecidas en las presentes Reglas de Operación.

II. Para el arribo, atención y zarpe de embarcaciones

Las operaciones y los servicios portuarios se proporcionarán las 24 horas de los 365 días del año, en los términos de las presentes Reglas, con excepción de lo previsto en el artículo 37 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en la que establece que la SEMAR, 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, además de lo relativo a las condiciones meteorológicas o hidrometeorológicas severas que establezca la Capitanía de Puerto respecto al cierre y apertura del Puerto.

Regla 20.- Horario de la APITAM.

La APITAM tendrá un horario de oficinas y atenderá a los usuarios de lunes a viernes de 09:00 a 15:00 y de 16:00 a 18:00 horas, sábados y días festivos de 09:00 a 12:00 horas. Para atender cuestiones operativas, la APITAM estará atenta las 24 horas los 365 días del año.

Con el incremento de arribos de buques, la APITAM instrumentará un sistema electrónico para la atención de los procesos de arribo y zarpe para que por medio de éste se puedan realizar los trámites correspondientes, en tanto, estos se realizarán de manera documental entre los actores involucrados.

Regla 21.- Horario de la Capitanía de Puerto.

El horario de operación de la oficina de la Capitanía de Puerto será de lunes a viernes de 08:00 a 15:00 y de 16:00 a 18:00 horas. Sábados, domingos y días festivos de 09:00 a 13:00 horas en horario extraordinario, exclusivamente para autorización de arribos y despachos, con previa solicitud requerida en tiempo ordinario.

Para la atención operativa existirán guardias en las áreas de navegación y resguardo marítimo durante todo el año, conforme a las disposiciones vigentes.

Regla 22.- Horario de la Aduana.

Horario ordinario y solicitud de extraordinario. La entrada y salida de mercancías de comercio exterior por el puerto se registrarán por las disposiciones aduanales para un lugar distinto al autorizado y se realizará

conforme lo indique la Aduana de Matamoros. Los trámites correspondientes se deberán efectuar en los horarios de atención de la dicha autoridad en sus oficinas del aeropuerto de Matamoros.

En función del incremento del volumen de carga comercial de comercio exterior, la APITAM o los cesionarios de las terminales que lleguen a operar tendrán bajo su responsabilidad encontrar el mejor mecanismo para la operación de la aduana dentro del Puerto.

Regla 23.- Horario de las distintas autoridades.

Los horarios de la SEMAR y la Secretaría de la Defensa Nacional serán establecidos por éstas de acuerdo con los requerimientos de las actividades del Puerto, tomado las medidas necesarias para lograr una operación continua las 24 horas del día, y estarán sujetos a la normatividad y organización interna de cada una de las dependencias.

I. Sanidad Internacional: lunes a viernes de 08:00 a 15:30 horas.

II. Instituto Nacional de Migración: Guardia las 24 horas, los 365 días del año.

III. Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria, dependiente de la

Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación: lunes a Domingo de 07:00 a 22:00 Horas.

IV. Procuraduría Federal de Protección al Ambiente: lunes a viernes en horario de 09:00 a 15:00 horas y de 16:00 a 18:00 horas.

Regla 24.- Horario de la prestación de los servicios portuarios.

Todos los cesionarios que cuenten con contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones y prestadores de servicios con contrato de prestación de servicios portuarios, celebrados con la APITAM, tienen la obligación y el compromiso de mantener la disponibilidad de atención las 24 horas del día todos los días del año para evitar prolongar de manera innecesaria la estadia de las embarcaciones y de la carga en el Puerto.

Los servicios portuarios a las embarcaciones, a que se refiere la fracción I del artículo 44 de la Ley de Puertos, operarán las 24 horas todos los días del año.

No obstante lo mencionado en los párrafos anteriores, los servicios portuarios generales a las embarcaciones, a que se refiere la fracción II del artículo 44 de la Ley de Puertos, operarán en los horarios que sean convenidos entre los representantes de las embarcaciones y los prestadores de servicios que cuenten con un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones y/o contrato de prestación de servicios para tales fines con la APITAM, siempre y cuando estos convenios no vayan en contra de la operatividad y rendimientos del puerto.

Los servicios portuarios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, a que se refiere la fracción III del artículo 44 de la Ley de Puertos, estarán determinados por los horarios de cada uno de los operadores de las terminales e instalaciones, sin que ésta se contraponga por los horarios de atención que establezca la aduana. Sus horarios de atención se darán a conocer al Comité de Operaciones en los primeros días de cada año, mismo que se difundirá a través de comunicados a toda la comunidad portuaria por medio de sus asociaciones o representantes, y a su vez por los medios que así se destinen para ello.

Lo anterior, independientemente de las cuotas, tarifas o cargos que resulten aplicables por la prestación de servicios.

Los servicios conexos operarán en los horarios que sean convenidos entre los usuarios y los prestadores que cuenten con un contrato para tales fines con la APITAM.

Para el desembarque de mercancías peligrosas, la Capitanía de Puerto y la APITAM determinarán el muelle, patios y horario específicos para su manejo, estiba y transporte.

Los servicios portuarios y conexos se prestarán por riguroso turno, a excepción de los casos de fuerza mayor, para lo que se deberá de informar a la Capitanía y a la APITAM.

El ingreso y salida de mercancías nacionales en el Puerto podrá realizarse las 24 horas del día todos los días del año.

El horario para el desaduanamiento de mercancías de comercio exterior será determinado por la autoridad aduanera, sin perjuicio de las operaciones del Puerto, de acuerdo con los requerimientos del flujo de desalojo de la mercancía. Los horarios que establezca la autoridad aduanera serán notificados al Comité de Operaciones para la adecuada planeación y realización de las actividades portuarias.



**COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS**

CAPÍTULO V

ASIGNACIÓN DE POSICIONES DE ATRAQUE

Regla 25.- De la programación para el arribo de buques.

Cuando existan arribos de buques previstos, la APITAM establecerá el programa mensual de arribo de buques, el cual será informado a los miembros del Comité de Operaciones y a los demás usuarios del puerto. Dicho programa será presentado al Comité de Operaciones durante la segunda mitad del mes anterior al de la programación.

Cuando el volumen de arribos de buque lo amerite, la APITAM constituirá un sistema de transferencia electrónico de datos con el objeto de facilitar y simplificar las acciones coordinadas para la asignación de posiciones de atraque en los muelles.

En tanto, cuando exista el arribo de buques previsto, la APITAM enviará los lunes, miércoles y viernes, antes de las 17:00 horas, la programación de arribos a los pilotos, operadores, agencias navieras y/o consignatarias establecidas en el Puerto.

Junta de Programación.

La APITAM integrará semanalmente una junta de programación de arribo de embarcaciones al Puerto, a fin de coordinar las acciones, recursos materiales y humanos necesarios para ejecutar eficientemente las operaciones portuarias y abreviar la estadía de las embarcaciones en el mismo.

Para facilitar las acciones de coordinación para el arribo de buques, la junta de programación de arribo de embarcaciones se realizará todos los lunes hábiles del año a las 10:00 horas a las oficinas de la APITAM o bien vía remota, o extraordinariamente en cualquier tiempo cuando así se requiera.

Tomando en cuenta los avisos de arribo de las embarcaciones al Puerto, en caso de ser necesario, se determinará el orden de prioridades en que deban efectuarse las operaciones y servicios, así como los trámites de los muelles de las terminales autorizadas, en los que de acuerdo con las características de la carga y de estiba, así como los objetos autorizados de cada terminal, deba atracar cada embarcación.

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

I. Integración:

La Junta de Programación de arribo de embarcaciones estará integrada por un representante propietario o suplente de:

- La APITAM;
- La Capitanía de Puerto;
- Los pilotos de puerto;
- La Aduana;
- Los Usuarios del Puerto;
- Los Operadores;
- Los Prestadores de Servicios;

- Los Agentes Consignatarios, Navieros; y
- Las demás autoridades y entidades públicas y privadas que se vean involucradas en los asuntos que se traten en cada junta.

II. Sesiones.

Las sesiones de la junta de programación de arribo de embarcaciones serán presididas por el representante de la APITAM, quien presentará el Programa de Operación de las embarcaciones a ser atendidas en el Puerto que será aprobado, considerando las opiniones de los integrantes de esta.

III. Aviso a Capitanía de Puerto.

Los armadores, navieros u operadores de buques o sus representantes autorizados en el Puerto, de acuerdo con el artículo 46 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y el 86 del Reglamento de la Ley de Puertos, darán aviso por escrito a la Capitanía de Puertos y a la APITAM con 48 horas de anticipación, cuando menos, de la llegada de la embarcación, así como de las operaciones y reparaciones que pretenda efectuar, salvo en el caso de arribos forzosos. Deberán entregar copia simple de la documentación siguiente, misma que la APITAM hará del conocimiento de la junta de programación de arribo de embarcaciones, dentro de las 24 horas siguientes:

- Manifiesto de carga, señalando por separado las características de esta;
- Lista de mercancías peligrosas; con indicación de puerto de origen y, en su caso, del plan de estiba;
- Datos de identificación de los Operadores y Prestadores de Servicios;
- Tiempos estimados para la carga y descarga de mercancías; y
- Puerto de procedencia, destino y fecha programada de salida hacia este último.

Lo anterior, sin perjuicio de la documentación que conforme a la legislación aplicable vigente, se requiera presentar para obtener la autorización de arribo al Puerto.

IV. Resguardo por fondeo de embarcaciones o artefactos navales.

Los armadores o sus representantes autorizados en el Puerto que soliciten el servicio de resguardo por fondeo de embarcaciones o artefactos navales dentro del Puerto darán aviso por escrito a la Capitanía de Puerto de su llegada, con por lo menos 96 horas de anticipación. Para lo anterior, harán entrega de copia simple de la siguiente documentación:

- Contrato firmado con la APITAM para el servicio de resguardo por fondeo.
- Título de propiedad, factura, o contrato de compraventa.
- Certificación de peso de casa clasificadora, ABS, BUREAU VERITAS, o similar.
- Certificado de Salubridad.

Durante la permanencia de embarcaciones o artefactos navales fondeados en el Puerto deberán contar en todo momento con tripulación suficiente a bordo para realizar maniobras en caso necesario.

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

V. El Programa de Operación.

El Programa de Operación contendrá como mínimo los siguientes datos:

- Señalamiento del lugar de fondeo de la embarcación o artefacto naval, o de la porción del muelle destinados en la junta de programación de arribo de embarcaciones;
- Programación de las visitas e inspecciones, que, en su caso, deban realizar las autoridades competentes;
- Los prestadores de servicios seleccionados por los usuarios, para la ejecución de las maniobras que vayan a efectuarse;
- Sitios y teléfonos en donde podrá localizarse al responsable de la operación y a los supervisores de los trabajadores, de los operadores y prestadores de servicios;
- Relación de las maniobras y tiempos en que se llevarán a cabo en las áreas de operación; y
- Equipo asignado a la realización de las maniobras.

Los integrantes de la junta, al final de esta, firmarán de aceptado el programa, comprometiéndose a cumplir con lo acordado.

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

A fin de reducir las estadias, la APITAM podrá disponer que los buques operen sus turnos en forma continua.

Los integrantes de la junta de programación de maniobras, a partir de la aceptación de los Programas de Operación relativos, tendrán un plazo de 12 horas para manifestar fehacientemente a la APITAM, 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, se considerará que el citado programa se ejecutará en la forma y términos previstos.

Cuando por necesidades del servicio, surjan asuntos que no hubieren sido contemplados en la Junta de Programación, la APITAM podrá convocar, con una anticipación de 3 horas, a una junta extraordinaria a los Operadores y Prestadores de Servicios, quienes deberán ejecutar los servicios portuarios en los términos de las adiciones o modificaciones, que en su caso, se aprueben para el citado programa.

VI. Servicios adicionales.

El Usuario que requiera servicios adicionales, no incluidos en los programas previamente elaborados, deberá solicitarlos a los operadores y prestadores de servicios, quienes se obligarán a prestarlos en los siguientes casos:

- Que se refieran a maniobras relacionadas con el programa, respecto a la embarcación que se encuentre operando.
- Que los Operadores y Prestadores de Servicios dispongan de trabajadores y equipo suficiente, de manera que no se obstaculice el desarrollo previsto en el programa que se encuentre en ejecución.

A fin de prestar los servicios en condiciones de seguridad, oportunidad y eficiencia, los trabajadores, maquinaria y equipos asignados a un área de trabajo no podrán destinarse a otra en tanto no se haya concluido con el Programa de Operación, excepto que la APITAM expresamente así lo autorice.

Cuando un Usuario haya solicitado un servicio y no concurra a la Junta de Programación respectiva, la APITAM, los Operadores y Prestadores de servicios coordinarán la forma en que se ejecutarán las maniobras con la aprobación del oficial de carga de la terminal que corresponda. El acuerdo que se tome sólo podrá modificarse con previa autorización de la APITAM.

VII. Cambios a las programaciones.

Cuando a petición de alguna agencia naviera o consignataria sea necesario cambiar programaciones ya establecidas, se permitirá el acuerdo entre las agencias involucradas, pero contando con la aprobación de la APITAM y la Capitanía de Puerto, siempre y cuando no se afecte a una tercera embarcación previamente programada.

En caso de que no se llegue a un acuerdo entre las partes, será la APITAM y la Capitanía de Puerto quienes decidan lo conducente.

Si por cualquier circunstancia se modifica la fecha de arribo de la embarcación, la agencia naviera deberá notificarlo por escrito a la APITAM y a la Capitanía de Puerto, con 24 horas de anticipación, por lo menos, salvo los casos de arribadas forzosas o travesías menores de 24 horas. La APITAM deberá proporcionar los detalles de la información a que se refiere esta regla, a más tardar 4 horas después de haberlos recibido, a los Prestadores de servicios y a todas las autoridades involucradas. La posición de atraque se asignará de acuerdo con la disponibilidad de instalaciones, de igual forma se procederá cuando exista cancelación. La APITAM notificará a la junta en caso de que la modificación se reciba en forma extemporánea.

Salvo lo señalado en el párrafo anterior, en cuanto la junta cuente con el programa de operación para cada una de las fechas de que se trate, la APITAM de inmediato notificará, a más tardar, 24 horas antes de que inicien las actividades, a las dependencias y autoridades, así como a los Operadores y Prestadores de Servicio, agentes aduanales, agentes navieros y Usuarios que conforme a cada programa deban intervenir en la actividad portuaria, a fin de lograr su oportuna participación.

Regla 26.- Información del arribo.

Para asignar posición de atraque, el agente naviero debe generar el Aviso de Arribo que se presentará en la junta de programación de arribo de embarcaciones al Puerto, teniendo que proporcionar toda la información relativa a la embarcación o artefacto naval.

Para las embarcaciones o artefactos navales que arriban por primera vez al puerto, además de la información que se debe entregar a la Capitanía de acuerdo con lo señalado en la Regla 27, tendrán que entregar:

- Certificado de arqueo "Internacional Tonnage Certificate" (1969).
- Certificado oficial de las características del buque (Ship's particulars).
- Certificado Internacional de Protección del Buque (Código PBIP), en el caso de movimientos de altura.
- Notificación de Arribo (Advance Notice Of Arrival)

Para las embarcaciones que arriban de manera frecuente al puerto tendrán que entregar cada seis meses los anteriores documentos, con el fin de actualizar los catálogos de buques.

De acuerdo al artículo 86 del Reglamento de la Ley de Puertos, los navieros, consignatarios o sus representantes, deben enviar el aviso de arribo debidamente requisitado a la APITAM, al menos con 48 horas antes del arribo del buque, y con un plazo máximo de anticipación de una semana, salvo en los casos de arribos forzosos debidamente justificados ante la autoridad marítima, en términos del artículo 45 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, o travesías menores de veinticuatro horas, las cuales deberá comprobar con el documento Advance Notice of Arrival.

La APITAM se encargará de publicar en su página de internet la programación prevista del arribo de los buques.

Regla 27.- Solicitud de Autorización de Arribo.

Los armadores, navieros o sus agentes consignatarios o representantes debidamente autorizados solicitarán la autorización del arribo a la Capitanía de Puerto de manera escrita directamente en sus oficinas, por lo menos con 48 horas de anticipación, anexando la información requerida.

La autorización del arribo será otorgada por parte de la Capitanía de Puerto, la cual podrá, por razones de operatividad, autorizar el arribo de una embarcación mayor o menor hasta con quince horas de anticipación, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos, en cuyo caso el agente naviero consignatario será responsable de proporcionar oportuna y correctamente la información y documentación requerida. En el caso de que la embarcación no arribe a más tardar tres horas después de la hora prevista, se deberá tramitar una nueva autorización.

En los términos del artículo 46 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el capitán o representante del buque, para obtener la autorización de arribo a puerto deberá presentar a la Capitanía de Puerto lo siguiente:

I. En navegación de cabotaje:

- Despacho de salida del Puerto de origen.
- Carta compromiso de la agencia consignataria.
- Manifiesto de carga y declaración de mercancías peligrosas. Requisito obligatorio de la NOM-009-SCT4-1994, la cual establece la clasificación y la terminología de las mercancías peligrosas transportadas en embarcaciones.
- Lista de tripulantes y, en su caso, de pasajeros.
- Diario de navegación.
- Patente sanitaria local.

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

- Autorización de libre plática;
- Patente de sanidad;
- En su caso, lista de pasajeros que habrán de internarse en el país y de los que volverán a embarcarse;
- Certificado de arqueo;
- Declaración General;
- Declaración de provisiones a bordo; y
- Declaración de efectos y mercancías de la tripulación.
- Certificado oficial de las características del buque (*Ship's particulars*).
- Certificado Internacional de Protección del Buque (Código PBIP)

Regla 28.- Planeación de operaciones.

Una vez que tenga la autorización de arribo del buque por parte de la Capitanía de Puerto, el agente naviero o consignatario realizará con el cesionario de la Terminal una reunión de planeación de operaciones del buque donde notificará las características de la mercancía a operar, la cantidad a descargar o cargar, la operadora o muelle que atenderá el buque, así como los tiempos de operación de la embarcación.

Las terminales portuarias que operen en el recinto portuario confirmarán su disponibilidad de atención a las embarcaciones y la recepción de la carga anunciadas y detallará el marco operativo a utilizar, especificando equipo a utilizar, personal asignado, rendimientos a lograr y nombre del encargado de la operación, por el medio que establezca la APITAM.

Para la asignación de los puestos de atraque se tomará en cuenta lo dispuesto en los artículos 85 y 88 del Reglamento de la Ley, las características de las embarcaciones, el tipo de carga, el sistema operativo, así como el área de almacenamiento.

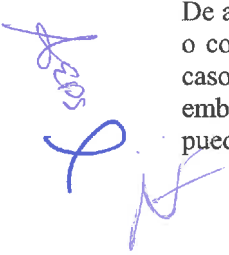
Regla 29.- De la disponibilidad de atraque en terminales para el manejo de la carga.

La APITAM determinará el orden en que recibirá a las embarcaciones notificando de su arribo a la APITAM, en su caso, y las autoridades competentes en las juntas de programación para el arribo de buques; lo anterior sin perjuicio de lo estipulado en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo y la Ley de Puertos.

Para la asignación de posición de atraque se considerará lo siguiente:

- 
- 
- I. Los operadores proporcionarán mensualmente la programación de buques a la APITAM para el uso de los muelles.
 - II. En el caso que por las condiciones de la carga y su modo de transporte no sea posible cumplir con el apartado anterior, la terminal presentará una solicitud de utilización del muelle con una anticipación mínima de 5 días naturales.
 - III. El operador confirmará el nombre y ETA (*estimated time of arrival* - tiempo estimado de llegada) de la embarcación que recibirá en sus instalaciones antes de la junta de programación siguiente.
 - IV. Los agentes navieros deberán presentar el aviso de arribo con un mínimo de 48 horas de anticipación.
 - V. Se otorgará posición de atraque en la junta de programación, respetando el orden de la solicitud y la fecha de arribo de los buques.
 - VI. Para los casos en que una terminal cuente con dos o más posiciones de atraque, la asignación de estas posiciones adicionales se realizará de acuerdo con los procedimientos que establezca dicha terminal.
 - VII. En caso de solicitud de atraque de embarcaciones no programadas, la junta de programación analizará la posibilidad de destinar el muelle requerido. En este caso la embarcación que sea atracada será condicionada a dejar el muelle al arribo de la embarcación programada, teniendo que cubrir los costos que ocasionen sus propios movimientos de enmienda o salida.
 - VIII. Los operadores de Terminales se comprometerán a trabajar de manera continua en este tipo de muelle sin suspensión de labores y a cumplir con los rendimientos comprometidos.

Regla 30.- Información a autoridades para la programación de arribos.



De acuerdo con lo establecido en el artículo 86 del Reglamento de la Ley de Puertos, los agentes navieros o consignatarios deberán entregar la información que requiera la Capitanía de Puerto, la Aduana, en su caso, y las autoridades o dependencias correspondientes con cuando menos 48 horas previo al arribo de la embarcación; ésta será también condicionante para la programación de arribos. Aquella información que pueda ser transmitida por medio electrónico se realizará adjuntando los documentos que cada una tenga

establecido. Aquella información que no pueda ser enviada por medio de estos sistemas será entregada físicamente a las autoridades o dependencias correspondientes.

Regla 31.- De la planeación de buques con carga peligrosa.

Los barcos o buques que transporten sustancias consideradas como peligrosas, conforme a la clasificación de la Organización Marítima Internacional, serán atracados en los lugares que señale la APITAM en coordinación con la Capitanía de Puerto.

El capitán, armador o agente consignatario de una embarcación que transporta mercancías peligrosas deberá notificar a la APITAM, a la Capitanía y a la Empresa Maniobrista o Terminal con un mínimo de 48 horas antes del arribo de la embarcación lo siguiente:

- I. Nombre, numeral, nacionalidad y Puerto de matrícula de la embarcación.
- II. Razón social del agente consignatario.
- III. Fecha y hora estimadas de arribo y zarpe.
- IV. Lista o manifiesto de las mercancías peligrosas señalando:
 - Nombre de expedición
 - Cuando sean "no especificadas" o "N.E.P" ("N.O.S." por sus siglas en inglés) se debe adicionar el nombre técnico o químico.
 - Número de identificación (NU).
 - Clasificación de acuerdo con la NOM-002-SEMAR-ARTF/2023 (incluyendo riesgos secundarios si los hubiere).
 - Documentos de transporte de mercancías peligrosas de acuerdo a la NOM-043-SEMAR-ARTF/2023.
 - Número y tipo de embalaje, grupo de empaque y peso bruto.
 - En el caso de productos inflamables, su punto de inflamación en °C.
 - En el caso de productos pertenecientes a las clases 1, 2, 6.2 y 7, la información adicional que se especifica en la sección 9 de la Introducción General al Código IMDG.
 - Posición de estiba de las mercancías peligrosas a bordo, señalando aquellas que se descargarán en el Puerto.
 - Condición de estiba y segregación si se presenta un riesgo adicional o imprevisto.
 - Cualquier circunstancia que pueda afectar la seguridad del Puerto o de la embarcación.

La embarcación deberá contar con el o los certificados vigentes aplicables de acuerdo con los convenios internacionales ratificados por el Gobierno Mexicano en el caso de mercancías peligrosas transportadas a granel.

Cuando las cargas de sustancias explosivas, inflamables o peligrosas se encuentren exclusivamente en tránsito, la Capitanía podrá mantener a bordo y en lugar adecuado, al personal de vigilancia que estime necesario.

La APITAM debe verificar que las mercancías peligrosas que se pretenda manejar para su tránsito o ingreso a las instalaciones portuarias, estén acompañadas de las autorizaciones correspondientes expedidas por las autoridades competentes de acuerdo con su clase, las cantidades permisibles de las mismas, las condiciones de manejo en las instalaciones, y las facilidades disponibles para su recepción y almacenamiento.

Estos buques deberán efectuar las operaciones de carga, descarga, estiba, desestiba y almacenamiento con las precauciones y en el horario que la misma autoridad señale; asimismo se tendrá que cumplir con lo indicado en el ANEXO IX de estas Reglas, denominado "Procedimiento para el ingreso, manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas en el Recinto Portuario".

Como medida de prevención, el representante del buque deberá de presentar el plano de localización de los equipos de seguridad con que cuenta.

Regla 32.- Tipo de Muelles de acuerdo con la carga que se puede operar.

Para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías que requieran de ser embarcadas o desembarcadas se destinarán las siguientes posiciones de atraque:

Muelle	Tipo de carga prioritaria
Muelles de la Terminal Usos Múltiples I	Altura y cabotaje para cargas relacionadas con las actividades petroleras costa afuera (offshore) y para el ensamble de equipos para la industria de generación eléctrica, gránulos minerales, agrícolas, carga general y fluidos.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Las terminales portuarias instaladas en el recinto portuario confirmarán su disponibilidad de atención a las embarcaciones y la recepción de las cargas anunciadas en las respectivas reuniones de planeación de operaciones y notificarán a la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S.A. de C.V. (APITAM) de esto, por medio electrónico.

Considerando que los muelles donde se puede atender carga comercial en el Puerto son de uso público, los cesionarios de las terminales, o la APITAM, según corresponda, determinarán el orden en que recibirán a las embarcaciones notificando de su arribo a la APITAM y las autoridades competentes en las juntas de programación para el arribo de buques; lo anterior sin perjuicio de lo estipulado en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Ley de Puertos, sus reglamentos y demás instrumentos normativos aplicables.

Regla 33.- De la programación extraordinaria.

La APITAM en coordinación con la Capitanía de Puerto podrá llevar a cabo programaciones extraordinarias cuando por motivo de la operación del buque lo considere procedente.

Cuando por necesidades del servicio surjan circunstancias no contempladas en la junta de programación de buques y arribo de embarcaciones, que pudieren implicar modificaciones al programa de operación en turno, si existe tiempo para ello, el administrador portuario podrá convocar, vía correo electrónico o vía

telefónica, con anticipación de 3 (tres) horas, a una junta de programación extraordinaria. En tal caso, los operadores y prestadores de servicios ejecutarán las maniobras acordadas en los términos de las modificaciones aprobadas en el programa de operación extraordinario.

Regla 34.- De las prioridades para la asignación de áreas de fondeo y de posiciones de atraque.

La entrada y salida de los buques en el puerto, así como cualquier maniobra dentro de éstos, quedarán sujetos a las prioridades que correspondan, pero no habrá distinciones al respecto por el pabellón de los buques o por el monto de los cargos que deban pagarse por los servicios.

En cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 88 del Reglamento de la Ley de Puertos, la APITAM asignará áreas de fondeo y posiciones de atraque de los buques, según se indique en las Reglas de Operación, atendiendo a las prioridades en el estricto orden que sigue:

- I. Por la función o característica de la embarcación:
 - a. Los barcos hospitales en operaciones de salvamento de vidas.
 - b. Los barcos que conduzcan cargamentos para casos de emergencia, y
 - c. Los barcos averiados, cuando requieran atraque inmediato y no supongan peligro para el puerto.
- II. Por la índole del tráfico:
 - a. Los barcos con itinerario fijo, y
 - b. Los barcos que no estén sujetos a rutas o itinerarios fijos.
- III. Por las características de la carga:
 - a. En las terminales especializadas, los que transporten ese tipo de cargas o den servicios a pasajeros;
 - b. Los barcos que transporten productos perecederos, y
 - c. Los barcos que transporten mercancías clasificadas como carga general.

Asimismo, la APITAM asignará espacios para el resguardo por fondeo de embarcaciones y artefactos navales que soliciten este servicio, previa firma del contrato respectivo con la APITAM para tales fines.

Regla 35.- De las coincidencias de arribos.

Los movimientos de entrada y salida al Puerto, así como la asignación de posiciones de atraque y la prestación de los servicios portuarios se realizarán por riguroso turno de llegada.

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

En las terminales públicas, en caso de coincidencia en el arribo de dos o más embarcaciones, se dará prioridad al que cumpla lo siguiente:

- El primero que arribe al Puerto y cruce los límites de este, lo que se comprobará con la información que proporcione la Capitanía de Puerto.
- El que de inmediato esté listo para iniciar sus operaciones al arribo.
- El que permanezca menos tiempo en sus operaciones en el Puerto.
- El que vaya a operar con el ritmo de productividad más elevado.

Regla 36.- De las posiciones previamente ocupadas.

Los buques de línea podrán solicitar el fondeo de la última embarcación en servicio trampa que haya atracado, siempre y cuando no haya disponibilidad de posición de atraque en un plazo máximo de 8 (ocho) horas y que sus operaciones no sean mayores de 24 (veinticuatro) horas. Los gastos que se originen por el fondeo y retorno de la embarcación serán por cuenta del buque de línea que lo solicite.

Los gastos correrán por cuenta del buque de línea siempre y cuando los buques en servicio trampa que se encuentren atracados realicen sus operaciones en los términos del programa de operación y alcancen los rendimientos mínimos de productividad establecidos en las presentes reglas.

Regla 37.- De las asignaciones condicionadas.

Serán condicionados los arribos de los barcos cuyas características intrínsecas de operación dificulte las maniobras de carga y descarga con la consecuente reducción de la eficiencia operativa. La Capitanía de Puerto a petición de la APITAM, informará al representante del buque sobre la necesidad de corregir las deficiencias o cambiar de embarcación, con la condición de no aceptar dar el servicio en la siguiente ocasión si se mantienen las causas del motivo del apercibimiento.

A cualquier embarcación en servicio trampa, o *charters*, se les podrá asignar posición de atraque condicionado al arribo de un buque de línea, siempre y cuando no exista otra posición de atraque disponible, por lo que los gastos que se originen por la enmienda o fondeo serán por cuenta del buque de línea.

A las embarcaciones en servicio trampa, o *charters*, con productos similares y para el mismo recibidor de la carga o embarcador, se les condicionará el atraque de la segunda o demás embarcaciones, con enmiendas a otro muelle o en su caso a fondeo, siempre y cuando la primera no cumpla con los rendimientos mínimos de productividad establecidos.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Regla 38.- De las inconformidades de los Usuarios.

En caso de no estar de acuerdo con la asignación de muelle, el agente naviero que resulte afectado, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 89 del Reglamento de la Ley de Puertos, podrá inconformarse y presentar sus argumentos ante la Capitanía de Puerto, quien decidirá lo conducente de acuerdo con las disposiciones legales en vigor en un plazo no mayor de 30 días naturales.

CAPÍTULO VI

NAVIGACIÓN INTERIOR DEL PUERTO

Regla 39.- Autorización para navegación interior y reconocimiento electrónico de embarcaciones en puerto

ANEXO VII. Manual De Usuario Del Centro De Control De Tráfico Marítimo. (Cuando exista será integrado a las presentes reglas)

Todo buque o artefacto naval para ingresar y navegar en las aguas interiores del puerto deberá obtener previamente la autorización de la Capitanía de Puerto y de la APITAM, contar con su asignación de espacio de atraque o de fondeo, emitido por la APITAM y el Operador correspondiente, en su caso.

Regla 40.- Calados Oficiales en las diferentes áreas de navegación.

Los calados oficiales y las condiciones especiales de arribo y zarpe de embarcaciones serán determinados por la Capitanía de Puerto, atendiendo a las circunstancias existentes de profundidad en los muelles y vías de navegación, así como a los factores necesarios para garantizar la seguridad de las embarcaciones en el puerto.

La APITAM gestionará lo conducente para que los calados oficiales estén permanentemente actualizados. Para la entrada, salida y movimientos de los buques en el puerto, se deberá considerar un margen mínimo de seguridad del 10% sobre la profundidad existente en las áreas navegables para las maniobras y el desplazamiento de las embarcaciones.

Zona	Calado
Canal de acceso	-9 metros
Darsenas de ciaboga y de maniobras	-9 metros
Muelle 1 de la Terminal de usos múltiples 1	-8 metros

Los calados anteriores están referidos al Nivel de Bajamar Media, con elevación 0.00 metros.

Regla 41.- Comunicación.

Durante las maniobras de aproximación al puerto, los capitanes de las embarcaciones establecerán contacto con la Capitanía de Puerto (VHF -14-16) autorizados, indicando posición y arribo estimado, así como cualquier otra circunstancia que lo amerite, tales como enfermos a bordo, polizontes, condiciones especiales, entre otras. Los buques cuando se aproximen al puerto deberán establecer comunicación con la Capitanía de Puerto.

Cuando se requiera, la APITAM y la comunidad portuaria podrán establecer el uso de otros medios de comunicación.

Regla 42.- Velocidad máxima de navegación dentro del Puerto.

Todo buque o artefacto naval que navegue dentro del Puerto no excederá las siguientes velocidades:

Parámetros de velocidad máxima en las áreas del puerto

Zona	Velocidad máxima
Canal de acceso	10 nudos
Dársenas de ciaboga y de maniobras	3 nudos

Regla 43.- Del uso del servicio de remolque.

Para el arribo y atraque, será obligatorio el uso del servicio de remolque, para todas las embarcaciones mayores de 8,000 toneladas de arqueo bruto (TRB).

La utilización del servicio de remolque estará regulada por el **ANEXO VIII**, “Criterios técnicos para prestación del servicio portuario de remolque en el puerto”.

Independientemente de sus toneladas de arqueo bruto, será obligatorio el servicio de remolque para las embarcaciones que transporten petróleo, productos petroquímicos, gaseros, mercancías peligrosas y maniobras especiales cuando se amerite.

Regla 44.- Prohibición de permanecer en el canal de navegación.

Las embarcaciones se abstendrán de obstruir y permanecer en el canal de acceso y en las vías de navegación internas del Puerto cuando un buque se encuentre en movimiento, y ostentarán en todo tiempo los distintivos que señalen el tipo de operación que se encuentren efectuando, y deberán ser monitoreadas en todo momento por la APITAM.

Regla 45.- De las embarcaciones menores y pesqueras.

Las embarcaciones menores deberán navegar de acuerdo con su facilidad de maniobra, considerando en todo momento no interferir o cruzar la derrota de embarcaciones mayores o con maniobrabilidad restringida cuando estas se encuentren en movimiento, sin menoscabo de la correcta aplicación del Código Internacional para Prevenir Abordajes en el Mar 1974.

Cualquier embarcación menor en tránsito por el canal de acceso hacia el Recinto Portuario deberá de desarrollar una velocidad máxima de 12 nudos a partir de la boya de recalada hacia la entrada al Recinto Portuario, deberán de disminuir su velocidad a 6 nudos y al aproximarse a la entrada de las instalaciones desarrollaran los 3 nudos a que se hace referencia en la regla 42. Estas embarcaciones menores deberán navegar tomando toda clase de precauciones y les estará prohibido cruzar la derrota de los buques cuando éstos se encuentren en movimiento.

Se prohíbe a toda embarcación menor o pesquera la actividad de pesca deportiva y/o comercial, así como cualquier tipo de actividad deportiva acuática en las zonas de agua del Recinto Portuario.

CAPÍTULO VII

ATRAQUE Y PERMANENCIA DE LAS EMBARCACIONES EN EL PUERTO

Regla 46.- De los permisos y prioridades de atraque.

La asignación de posiciones de atraque de los buques nacionales o extranjeros en los muelles del puerto los otorgará la APITAM de acuerdo con los resultados de la de Junta de Programación.

Los operadores y prestadores de servicios deberán solicitar a la APITAM y a la Capitanía de Puerto autorización para el atraque de las embarcaciones, aun cuando estas sean de su propiedad.

Es facultad exclusiva de la Capitanía de Puerto autorizar maniobras de entrada, atraque, enmienda, zarpe y fondeo, por lo que los agentes navieros o consignatarios, tendrán que solicitar la entrada de la embarcación a la Capitanía de Puerto cumpliendo con las condicionantes y requisitos que establecidos en la Ley de Navegación de Comercio Marítimos y su Reglamento.

La Capitanía de Puerto será la única responsable de autorizar las prioridades para el atraque de urgencia manifiesta, debidamente comprobada y de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 45 fracción III de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Los prestadores de servicios de pilotaje, remolque y amarre de cabos solo prestarán sus servicios a la embarcación que cuente con la autorización de la Capitanía de Puerto y con posición de atraque asignada por la APITAM.

Las embarcaciones autorizadas a arribar solo podrán atracar al muelle o posición de atraque asignado en la Junta de Programación y que le haya sido autorizada, por lo que los prestadores de servicios tendrán que consultar en la página electrónica de la APITAM la programación de buques.

Regla 47.- Atraque de las embarcaciones.

Para el atraque de las embarcaciones deberá de existir una coordinación entre los servicios de pilotaje, remolque y amarre de cabos, tomando en consideración los siguientes factores:

1. Seguridad en la navegación interior;
2. Evitar daños a las embarcaciones y a la infraestructura;
3. Cumplimiento de los horarios establecidos, y
4. Protección al ambiente marino.

Las decisiones técnicas durante el proceso de atraque estarán a cargo del piloto asignado, por lo que los servicios de remolque y amarre se pondrán en este sentido a su disposición.

El amarre se deberá de realizar de acuerdo con las características técnicas que garanticen la seguridad de la embarcación y evitando daños a la infraestructura de atraque durante su permanencia en el muelle.

Regla 48.- Libre plática.

Para las embarcaciones en tráfico de altura, en cumplimiento a lo establecido en el Artículo 453 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y los artículos 26 y 29 del Reglamento de la Ley General de Salud en Materia de Sanidad Internacional, antes de iniciar operaciones se deber realizar

la visita de autoridades o “libre platica”, con la participación de Sanidad Internacional, la Oficina de Inspección de Sanidad Agropecuaria (OISA) y el Instituto Nacional de Migración, el responsable de la coordinación de las autoridades y el proceso será el agente consignatario, por lo que este deberá de facilitar las acciones de las autoridades para que esta actividad de realice de la manera oportuna y en los tiempos requeridos, para que no se afecte la programación de operaciones del buque.

Toda embarcación en que solicite su entrada al puerto se deberá comunicar con las autoridades correspondientes de acuerdo con lo establecido en la Ley General de Salud y en su Reglamento; asimismo, deberá ser despachada previo al zarpe de esta.

La comunicación y despacho se realizarán de manera expedita con el fin de no afectar el inicio de las operaciones y el tiempo de estadía de los buques. En el caso de las embarcaciones en tráfico de altura, las autoridades que realicen la “libre plática” se coordinarán para que su duración no exceda de 30 minutos después del atraque del buque y posterior al término de operaciones, siempre y cuando las condiciones del buque sean las normales.

Los trabajos de comunicación y despacho de los buques se realizarán por riguroso turno las 24 horas, todos los días del año.

Regla 49.- Los responsables de los buques atracados, no podrán sin el permiso previo de la Capitanía.

- Mover las máquinas para pruebas sobre amarres.
- Soltar al agua sus embarcaciones menores.
- Mantener escalera de gato abajo.
- Realizar reparaciones de soldadura en cubierta.
- Efectuar enmiendas.

Regla 50.- Criterios para permanencia en las posiciones de atraque.

Para la permanencia del buque en una posición de atraque, se considerarán los siguientes criterios generales:

- Todos los buques deberán, siempre que las condiciones climatológicas lo permitan, trabajar de manera continua las 24 horas del día durante su estadía.
- Que la operación alcance los estándares promedio de productividad establecidos por el Comité de Operaciones señalados en las Reglas 74 y 75 de este documento, y de acuerdo a los compromisos adquiridos en la Junta de Programación.
- Que se realicen las operaciones en los turnos y días establecidos en la Junta de Programación.

El cumplimiento de los criterios anteriores será verificado por el APITAM, quien llevará un registro de las operaciones portuarias de todas las embarcaciones que arriben y atraquen en los muelles del Recinto Portuario, para lo cual elaborará el formato interno denominado “Registro de operaciones portuarias”.

I. Restricciones de las embarcaciones en muelles.

Durante su permanencia en el muelle, los responsables de las embarcaciones deberán prestar atención a las siguientes restricciones:

1. Las embarcaciones no podrán mover sus máquinas para pruebas sobre amarras sin la autorización de la Capitanía de Puerto y el consentimiento de la APITAM.
2. Queda prohibido dar cabos a otro punto del muelle no destinados a ese objeto; el responsable de la embarcación deberá mantener los cabos y amarras en los lugares que indique el piloto de puerto y colocar en los cabos los discos de protección para impedir el paso de roedores.
3. Los prestadores de servicios están obligados a portar el equipo básico de protección personal cuando se encuentren en áreas restringidas como muelles, bodegas, zonas de obras o cuando aborden un buque.
4. Ningún barco o buque podrá abandonar su posición de atraque ni efectuar enmiendas, sin la previa autorización de la APITAM, de lo que avisará a la Capitanía de Puerto.
5. Durante la permanencia de embarcaciones en Puerto, las mismas deberán contar en todo momento con tripulación suficiente a bordo para realizar maniobras en caso necesario.
6. Aun cuando no realicen maniobras de embarque, desembarque o manejo de carga, todos los buques deberán mantener por las noches luces que iluminen los costados de las embarcaciones correspondientes al muelle, pasarelas, escalas de acceso en proa y popa y señalando sus extremos.
7. Las embarcaciones que en arribo forzoso transporten cargas peligrosas, tales como sustancias explosivas e inflamables, serán atracadas en los lugares y con las precauciones que autorice la Capitanía de Puerto.
8. Los responsables de las embarcaciones atracadas no podrán sin el permiso previo de la Capitanía de Puerto:

- Soltar al agua sus embarcaciones menores;

- Efectuar cualquier trabajo de mantenimiento en el casco, y

- Cargar o transbordar de buque a buque combustibles y aguas contaminadas.

9. Los vehículos y equipos utilizados para las operaciones de todo tipo de embarcaciones, deberán ser retirados de los muelles al término de estas, o cuando dichas operaciones se suspendan por 24 horas o más.
10. Todas las embarcaciones que se encuentren atracadas deberán cumplir con las disposiciones que dicte la Capitanía de Puerto y con la legislación en materia ecológica vigente.

La Capitanía de Puerto, a petición de la APITAM, podrá ordenar el desatraque de las embarcaciones cuando éstas no cumplan con lo establecido en las Reglas y en la Junta de Programación correspondiente, y los costos de los movimientos correrán por cuenta de la embarcación o prestador de servicios que resulte responsable.

Regla 51.- De los incumplimientos que afecten la programación.

La APITAM vigilará que las embarcaciones no permanezcan injustificadamente en las instalaciones del Puerto. La Capitanía de Puerto, a solicitud fundada de la APITAM, ordenará lo conducente para dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 53 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Durante su permanencia en la zona portuaria, las embarcaciones deberán contar con el personal necesario para ejecutar cualquier movimiento que ordene la Capitanía de Puerto o que proceda para la seguridad del Puerto y las demás embarcaciones.

En caso de incumplimiento en que se afecte la programación de buques, la Capitanía de Puerto, a petición de la APITAM, podrá ordenar el desatraque de la embarcación, previa justificación de la causa de incumplimiento; los costos correspondientes correrán por cuenta de la que resulte responsable.

La Capitanía de Puerto, a solicitud fundada de la APITAM, podrá ordenar el desatraque de la embarcación conforme a lo previsto en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en los casos siguientes:

- I. Cuando la permanencia de una embarcación en las instalaciones de atraque afecte la programación de arribos, por no realizar aquellas las operaciones en los términos del programa de operación o no alcance los estándares mínimos de producción establecidos en la Regla 94 de este documento.
- II. Cuando la embarcación interrumpa por más de cuatro horas sus operaciones por causas que le resulten imputables, si coincide con el arribo de otra embarcación programada para atracar en la instalación.
- III. Las maniobras para el desatraque de embarcaciones en el caso de la fracción I, serán realizadas por cuenta de estas o de los prestadores de servicios que resulten responsables y por cuenta de la propia embarcación, en el caso de la fracción II.

En Terminales de uso particular, el responsable de estas será el que determine sus prioridades de atención, previo aviso a la Capitanía de Puerto.

Regla 52.- De las disposiciones nocturnas para buques atracados.

Aun cuando los buques que se encuentren atracados no efectúen maniobras de carga o descarga por causas climatológicas, deberán mantener luces por las noches que iluminen los costados de los buques correspondientes al muelle, pasarelas, escalas de acceso, en proa y popa y aquellas que señalen sus extremos.

Todas las embarcaciones deberán contar con personal de seguridad al final de la escala sobre cubierta para evitar que aborden personas ajenas a las maniobras y al buque.

Regla 53.- De las solicitudes de enmienda y fondeo.

El agente naviero deberá generar y presentar la solicitud que corresponda de acuerdo con la maniobra a realizar; si no existiera inconveniente, la APITAM la autorizará y enviará a la Capitanía de Puerto, quien liberará los servicios de pilotos y remolque, en su caso.

En los casos donde la enmienda o cambio de buque se realice a una terminal, esta tendrá que validar la solicitud.

Todos aquellos movimientos de enmienda o fondeo, que, por convenir a los intereses de otros buques atracados, sean movidos previa autorización de la APITAM y la Capitanía de Puerto, los costos deberán ser asumidos por parte de la empresa que genera el movimiento.

En los casos donde la enmienda o cambio de buque se realice a terminal de uso particular, ésta tendrá que validar la solicitud. La APITAM actualizará la programación de arribos.

Regla 54.- Del plazo de desatraque y sus excepciones.

Todos los buques deberán desatracar a la brevedad posible, con dos horas como máximo posteriores al término de las maniobras, a excepción de que por requerimiento de las autoridades o por condiciones particulares del buque deban permanecer atracados dentro del Puerto.

En los casos en los que se requiera de un tiempo mayor al estipulado, se deberá de informar oportunamente a la APITAM, quien determinará si es pertinente, así como lo que resulte procedente.

Para el zarpe del Puerto, todas las embarcaciones deberán cumplir con el despacho otorgado por la Capitanía de Puerto como lo establece el artículo 48 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, para lo cual el agente naviero o su representante deberá presentar la siguiente documentación:

- Patente de sanidad.
- Certificado de no adeudo o garantía de pago por el uso de la infraestructura portuaria o en caso de daños causados a la misma.
- Certificados de seguridad que demuestren el buen estado de la embarcación.
- Cálculo y plan de estiba del buque.

Para cumplir con lo anterior la APITAM portuaria extenderá el certificado de no adeudo a la agencia naviera correspondiente, por lo que ésta deberá solicitarlo con un tiempo mínimo de cuatro horas antes del desatraque de la embarcación.

Regla 55.- De los daños y afectaciones a la infraestructura portuaria.

Por los daños que ocasionen las embarcaciones en los atraques, enmiendas y zarpes a la infraestructura portuaria deberá ser requerida la agencia naviera y/o consignataria de buques para la determinación de las responsabilidades correspondientes y el pago resultante por la reparación de los daños a la APITAM, a través de los seguros de los buques. En todos los casos, se dará parte a la Capitanía para que determine lo conducente según su ámbito de competencia.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

CAPÍTULO VIII

SERVICIOS PORTUARIOS Y CONEXOS

Regla 56.- De la prestación de los servicios.

El Artículo 44 de la Ley de Puertos clasifica los diversos servicios portuarios. Como lo establece el artículo 40, fracción V de dicha ley, el APITAM deberá prestar los servicios portuarios y conexos requeridos en el Puerto por sí, o a través de terceros mediante el contrato respectivo.

Las personas físicas o morales que cuenten con una cesión parcial de derechos por parte de la APITAM para la construcción de un patio, instalación o terminal portuaria brindará todo tipo de maniobras y servicios portuarios por cuenta propia dentro de sus instalaciones, en caso de no poder hacerlos deberá acudir al padrón de terceros autorizado como prestadores de servicios y maniobristas del puerto, los cuales deberán contar con su contrato para estos fines con la APITAM. En caso de que ninguno de los registrados pueda brindar el servicio necesario, se deberá justificar como caso excepcional para poder hacer uso de un proveedor externo al puerto y contando con la autorización de la APITAM.

Las autoridades, dependencias, entidades públicas, empresas, organizaciones, así como todas las personas que participen en la operación portuaria, coordinarán acciones, recursos materiales y humanos, para que la ejecución de los servicios portuarios y conexos se realice bajo los mejores estándares de calidad, seguridad, oportunidad y eficiencia, contribuyendo en la optimización de la estadía de las embarcaciones en el Puerto.

El número de prestadores de servicios de cada tipo según la clasificación establecida por la Ley de Puertos estará determinado en el PMDP vigente.

Los servicios portuarios y conexos se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y regular; en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio; y por riguroso turno.

Además, de las obligaciones establecidas en los respectivos contratos de cesión parcial de prestación de servicios suscritos con la APITAM, y de lo dispuesto en las presentes Reglas, la persona física o moral de que se trate, al momento de prestar sus servicios deberá observar los lineamientos que emita la Aduana para el ingreso y salida de personas, maquinaria, herramientas y equipo en los lugares de control, así como atender a las disposiciones que emitan las demás autoridades correspondientes en el ámbito de su competencia.

Todos los prestadores de servicios portuarios y conexos deberán informar a la APITAM con la periodicidad que ésta les indique, sobre el número y descripción de sus servicios realizados en todas y cada una de las áreas de aplicación de las presentes Reglas.

Regla 57.- Solicitud para prestar los servicios portuarios y conexos.

Los terceros interesados en prestar maniobras, servicios portuarios y conexos dentro del Puerto deberán de presentar su solicitud por escrito a la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas señalando los servicios que pretenden prestar. Por lo que se refiere a la maniobra de carga y descarga de buques, esta solo se podrá efectuar en las Terminales del Puerto.

De conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos, el PMDP vigente y en las presentes Reglas de Operación, la APITAM dará respuesta, de acuerdo con protocolo, a la solicitud de los interesados en un plazo no mayor a 60 días hábiles posteriores a la recepción de la solicitud. En caso de que la respuesta sea positiva el interesado deberá firmar un contrato con la APITAM para la prestación de maniobra y servicios portuarios como tercero autorizado; de no ser contestado de manera positiva en 60 días aplicará la negativa ficta.

Cuando se trate de una prórroga o modificación al instrumento contractual, se deberán de respetar los plazos establecidos en el contrato respectivo que se firme con la APITAM.

Regla 58.- Requisitos Generales.

Los servicios portuarios se prestarán tanto por personas físicas como morales, así como lo define el artículo 2º Fracción XVI del Reglamento de Ley de Puertos.

Para prestar servicios portuarios, los interesados deberán cumplir con los requisitos que fijen la Ley y su Reglamento, así como los establecidos en el presente Capítulo, y deberán presentar a la APITAM solicitud por escrito que contenga la documentación y los datos siguientes:

I. Nombre o razón social, registró federal de contribuyentes, domicilio y comprobante del mismo.

Cuando se trate de personas morales se deberá presentar el acta constitutiva y sus reformas, así como copia de los estados financieros auditados de los últimos tres ejercicios fiscales, o en caso de que la empresa sea de reciente creación, copia de sus estados pro-forma. Para personas físicas, se deberá presentarse el acta de nacimiento; en ambos casos, documentación debidamente certificada.

II. Copia certificada de poderes generales o especiales que otorgue el solicitante, los señalados en primer término deberán estar inscritos en el Registro Público del Comercio y ambos protocolizados ante fedatario público.

III. Copia de la sésdula de identificación fiscal (RFC).

IV. Identificación oficial del representante o apoderado legal (credencial del INE o pasaporte).

V. Currículum Vitae de la empresa y marco operativo de la misma.

VI. Copia de la última declaración anual de pago de impuestos, y opinión de cumplimiento de la SHCP.

VII. Relación y descripción de los servicios que se pretenden proporcionar.

VIII. Acreditación de que cuenta con los recursos financieros, materiales y humanos para prestar los servicios.

IX. Documentos que acrediten la capacidad técnica, administrativa y la solvencia económica y moral del solicitante.

X. Carta compromiso de calidad y productividad.

XI. Carta compromiso del solicitante indicando que en el caso de que la solicitud sea aprobada, se obligará en el plazo que al efecto se establezca en el contrato de prestación de servicios que celebre con la APITAM, a contratar un seguro que cubra daños a terceros por la prestación de los servicios, en los términos del propio contrato o de las reglas de aplicación de las tarifas correspondientes, así como ser objeto de las disposiciones que se señalen en el Programa Maestro.

XII. Declaración firmada de que conoce el modelo de contrato que, en su caso, sería firmado con la APITAM, a cuyo efecto ésta le entregará copia correspondiente mediante acuse de recibo.

- XIII. Listado del equipo y sus respectivas fotografías, con los que se prestaría el servicio, anexando las facturas que conste que son de su propiedad o bien el contrato de arrendamiento a largo plazo y un listado de este indicando en cada caso: número de unidad, fecha de adquisición, marca, año, serie, condiciones de operación en que se encuentra y fecha de disponibilidad en el Puerto.
- XIV. Permisos por autoridades competentes para realizar los servicios.
- XV. Relación de los vehículos para ingresar u operar dentro del recinto portuario, presentando tarjetas de circulación, pólizas de seguro vigentes, fotografías de estos, (si aplica).
- XVI. Evidencias fotográficas de la instalación u oficina.
- XVII. Relación del personal con nombre y puesto (organigrama de la empresa) relacionado con la prestación del servicio solicitado.
- XVIII. Procedimientos operacionales que aseguren la protección ambiental, de sanidad vegetal y animal y seguridad portuaria. De los procedimientos de sanidad vegetal y animal, deberán entregar una copia al SENASICA.
- XIX. Procedimientos de atención de emergencias.
- XX. Un Plan de negocios completo y formal con fotografías incluidas, en donde se detalle la propuesta económica, financiera, operativa y técnica, conforme a lo establecido en el artículo 32 del reglamento de la Ley de Puerto.
- XXI. En el caso de los prestadores de servicios que lleven a cabo trabajos de reparación y mantenimiento en terminales, buques, plataformas y artefactos navales deberán demostrar contar con la vigencia de derechos ante el IMSS del personal que lleve a cabo dichos trabajos.
- XXII. Descripción detallada del servicio o servicios a proporcionar con el procedimiento correspondiente, el cual deberá contener:
- Horarios de servicio: regular y extraordinario.
 - Tarifas
 - Datos que deberán contener las solicitudes de servicio.
- XXIII. Los demás requisitos que señala el artículo 21, párrafo tercero del Reglamento de la Ley de Puertos.

Los servicios generales a las embarcaciones solo se prestarán durante la permanencia de la embarcación en los puestos de atraque durante su tiempo de operación, por lo que ningún servicio se autorizara el ingreso una vez terminado la operación.

Regla 59.- Requisitos particulares para la prestación de servicios portuarios.

Los terceros autorizados que presten servicios conexos dentro del puerto deberán acreditar y mantener actualizados, de acuerdo con el tipo de servicio de que se trate, los equipos, permisos y demás requisitos particulares, para dar cumplimiento con las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, así como los tratados y convenios internacionales celebrados y ratificados por el gobierno mexicano y demás normatividad aplicable a la que está sujeta esta APITAM, mismos que se detallan a continuación:

I. Servicio de pilotaje.

El servicio consiste en conducir una embarcación mediante la utilización por parte de los capitanes de éstas, de un piloto o práctico de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque y desatraque en los puertos.

El servicio está regulado por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en lo particular por los artículos 55, 56, 57 y 58, así como por el Capítulo V del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. La admisión para ser piloto se determina en la sección IV del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Para ser piloto de puerto se deberán cubrir como mínimo los siguientes requisitos:

- Ser mexicano por nacimiento y no adquirir otra nacionalidad;
- Contar con título profesional de una escuela náutica acreditada ante la Secretaría;
- Contar con el certificado de competencia para el puerto respectivo, otorgado por la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría; y
- Contar con equipo de radiocomunicación VHF.

El cargo de piloto de puerto será incompatible con cualquier empleo, cargo o comisión, directo o indirecto, en las empresas de navieras o agencias navieras usuarias del servicio de pilotaje, así como en sus empresas filiales o subsidiarias.

II. Servicio de Remolque

Este servicio se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación.

El prestador del servicio, además de observar lo dispuesto por los artículos 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65 y 66 del Reglamento de la Ley de Puertos, deberá acreditar los requisitos que establezca la Secretaría, además de los que señale el concurso público y/o la APITAM, relativos a inversión, productividad, eficiencia, ecología, calidad, equipamiento, aptitud de la plantilla laboral, mantenimiento, entre otros, cuando conforme al PMDP vigente proceda la admisión de uno o más prestadores de este rubro, adicionales a los actualmente autorizados en el Puerto.

Asimismo, deberá acreditar y mantener actualizados lo siguiente:

- Certificado Internacional de prevención de la Contaminación por Hidrocarburos.
- Certificado de Seguridad ISM.
- Certificado Internacional de Francobordo.
- Certificado Nacional de Seguridad Marítima.
- Certificado Internacional de Arqueo.
- Certificado de Matrícula.
- Certificado de Clase.
- Certificado de Internacional de Protección de Buque.
- Presentar sus procedimientos operacionales.

- Presentar su plan de Prevención y atención a emergencias, seguridad e higiene, así como las DC3 de usos y manejo de extintores.
- Contar con Sistema de Identificación Automática (AIS)

III. Amarre de cabos

El servicio se presta para sujetar a las embarcaciones cuando se atracan a muelles o boyas en el Puerto. El interesado en prestar el servicio además de observar lo dispuesto por los artículos 67,68 y 69 del Reglamento de la Ley, deberá cumplir con lo siguiente.

- Presentar sus procedimientos operacionales, donde determine el número de amarradores asignados por buque de acuerdo con las características de las embarcaciones, el cual no podrá ser menor a cuatro.
- Presentar las constancias comprobatorias de que su personal está capacitado para realizar las actividades de amarre y desamarre, así como que cuenta con conocimientos sobre la seguridad y atención de emergencias, comprobando con la DC3 de la capacitación correspondiente.

En el caso que requiera introducir una o más lanchas a los muelles del Puerto para la prestación de este servicio, deberá acreditar que cuenta con equipo propio y mantener actualizado lo siguiente:

- Certificado Nacional de Seguridad Marítima.
- Certificado de Matrícula.
- Presentar Libreta de Mar del personal a cargo de la lancha.
- Presentar su plan de atención a emergencias, seguridad e higiene.
- Contar con Sistema de Identificación Automática (AIS).

IV. Servicio de Lanchaje

Es el servicio portuario a la navegación, que se proporciona con una o más lanchas, para transportar a pasajeros, tripulantes, pilotos, autoridades o cualquier usuario hasta el costado de las embarcaciones, para abordarlas y/o regresar personal a tierra.

Para la prestación de este servicio, el prestador del servicio además de observar lo dispuesto por los artículos 70, 71, 72, 73 y 74 del Reglamento de la Ley deberán acreditar que cuenta con equipo propio y mantener actualizado lo siguiente:

- Certificado Nacional de Seguridad Marítima.
- Certificado de Matrícula.
- Presentar Libreta de Mar del personal a cargo de la lancha.
- Presentar sus procedimientos operacionales.
- Presentar su plan de Prevención y atención a emergencias, seguridad e higiene, así como las DC3 de usos y manejo de extintores.
- Contar con Sistema de Identificación Automática (AIS).
- Contar con equipo de radiocomunicación VHF.

V. Servicio de Maniobras

Es el servicio portuario para la transferencia de bienes o mercancías dentro del puerto, excepto las maniobras de carga, descarga, alijo y todas las relacionadas con la operación de las mercancías que lleguen en buques.

Para la prestación de este servicio, el solicitante, además de observar lo dispuesto por los artículos 81 y 82 del reglamento de la Ley, deberá demostrar lo siguiente:

- Solvencia moral y económica.
- Capacidad técnica, administrativa y financiera.
- Cumplir con los requisitos que establezca la Secretaría y la APITAM

Regla 60.- Requisitos particulares para la prestación de servicios conexos.

I. Servicio de avituallamiento y proveeduría.

Consiste en el suministro de todos aquellos insumos que requiere la embarcación y los tripulantes para la realización de sus travesías.

En el caso del avituallamiento de víveres para el personal en plataforma, se deberá prever el riesgo se presenta en el traslado de víveres en mal estado, provocando enfermedades o alguna posible epidemia.

Para la prestación de este servicio se requerirá ser persona física o moral que haya celebrado contrato mercantil con la APITAM, contar con el equipo y personal necesario para un eficiente servicio y cumplir con las normas de seguridad industrial y protección física del Puerto y de cada terminal, así como con los procedimientos para el control de ingresos de estas y con las medidas de protección del Código PBIP. Este servicio se podrá prestar las 24 horas todos los días del año.

Para prestar el servicio de avituallamiento, el prestador de servicio además de observar lo dispuesto por el artículo 75 y 76 del Reglamento de la Ley deberá acreditar que cuenta con equipo propio, así como presentar y mantener actualizado lo siguiente:

- Contar con el equipo y personal necesario para un eficiente servicio y cumplir con las normas de seguridad industrial y protección física del Puerto y de cada terminal, con los procedimientos para el control de ingresos de estas y con las medidas de protección del Código PBIP.
- Presentar la autorización expedida por el Instituto Nacional de Migración para poder abordar la embarcación que se atenderá.
- Contar con los permisos de las Autoridades sanitarias y Fito zoosanitarias y cumplir con los parámetros de calidad que establezca la APITAM.
- Presentar por lo menos 3 cartas de aceptación de diferentes agencias navieras.
- Acreditar que se cuenta con la disponibilidad de un vehículo modelo de no más de 5 años de fabricación, y adecuado para transporte de alimentos en condiciones óptimas sanitarias y técnicas.
- Presentar sus procedimientos operacionales.

II. Servicio de suministro de Agua Potable.

Es el servicio portuario, proporcionado a las embarcaciones a través de pipas, consistente en el suministro de agua potable que requieren sus tripulantes para la realización de sus viajes.

El suministro de agua potable se prestará durante el tiempo de operación del buque, por lo que no deberá afectar la permanencia de las embarcaciones.

El prestador del servicio deberá acreditar que cuenta con equipo propio, así como presentar y mantener actualizado lo siguiente:

- El permiso de la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) o JAD Matamoros y la Secretaría de Salud, en el cual autoriza la carga de agua potable al parque vehicular referido por el solicitante.
- Contar con vehículos cisterna o pipas, propios o bajo contrato, en buen estado modelo reciente.
- Autorización de la Comisión Nacional del Agua para la carga de agua potable al parque vehicular referido por el solicitante y el pozo en el cual deberán de cargar.
- El equipo y personal necesarios para un eficiente servicio y cumplir con las normas de seguridad y operación del Puerto.
- Contar con un programa de mantenimiento de las unidades de transporte.
- Resultado de la verificación sanitaria emitida por la Secretaría de Salud para almacenar y transportar agua en pipas.
- Presentar sus procedimientos operacionales.

III. Servicio de suministro de Agua Industrial.

Consiste en el servicio de abastecimiento de agua industrial a las embarcaciones, ya sea utilizando transporte terrestre o por medio de tubería. Para la prestación de este servicio se requerirá lo siguiente:

- Demostrar ante la APITAM que cuenta con la autorización de la Comisión Nacional del Agua.
- Contar con un vehículo cisterna o pipa, planta potabilizadora, propios o bajo contrato.
- Anexar copia de los certificados que en su caso deban expedir las autoridades competentes.

El servicio de suministro de agua industrial podrá ser proporcionado las 24 horas, todos los días del año, mediante el pago de la tarifa que en su caso resulte aplicable.

IV. Servicio de suministro de combustibles.

Este servicio consiste en el suministro de combustibles y lubricantes que requieren las embarcaciones proporcionado mediante auto tanque, embarcaciones u otros medios.

El prestador del servicio podrá optar por la prestación del servicio de suministro de combustibles y lubricantes de manera conjunta, o bien de forma separada.

Para la prestación del servicio de combustibles a través de embarcaciones, el prestador de servicio deberá acreditar y mantener actualizados lo siguiente:

- Contar con contrato vigente de distribución de combustibles marinos celebrado con Petróleos Mexicanos o un distribuidor autorizado.
- Los certificados emitidos por las autoridades competentes, donde se autorice el transporte de sustancias peligrosas.
- Contar con el equipo y personal necesario para un eficiente servicio y cumplir con las normas de seguridad y operación del Puerto.

- Las instalaciones, equipo y capacidad técnica para realizar las tareas de transporte y suministro de combustible a las embarcaciones atracadas dentro del Recinto Portuario, ya sea por camión, por buque abastecedor o por tubería instalada en los muelles, de acuerdo a las disposiciones aplicables sobre la materia establecidas en el código IMDG, el Reglamento de Seguridad e Higiene de Petróleos Mexicanos (1984) o similar, el Plan Nacional de Contingencia para combatir y controlar derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas en el mar, así como las Normas Oficiales Mexicanas NOM-009-SCT4-1994, NOM-021-SCT4-1995, NOM-023-SCT4-1995, NOM - 012 - SCT4 - 1995, NOM-028-SCT4-1996 y la NOM-033-SCT4-2013, en las cuales se señala el tipo de transporte, el etiquetado así como las reglas de seguridad necesarias.
- Un plan de contingencias para prevenir accidentes y atender eventualidades generadas por el manejo de materiales peligrosos.
- Del equipo contra incendios y materiales para la contención y recuperación de posibles fugas o derrames, los cuales tendrá que colocar en todos los casos de suministro e informar a la Capitanía y a la APITAM de cada servicio.
- En su caso, realizar la adecuada disposición de los residuos y/o materiales peligrosos, resultantes de las actividades del manejo, contención y recuperación de derrames de sustancias nocivas y/o materiales peligrosos en tierra o en agua, con empresas autorizadas para el transporte, recolección y disposición de residuos peligrosos, por las autoridades competentes.
- Presentar las tarifas vigentes del precio de venta del combustible.
- Procedimientos operacionales.

En caso de que el suministro sea por embarcación tendrá que cumplir lo siguiente con respecto a la embarcación (s):

- Contar con contrato o autorización para la distribución de combustibles marinos.
- Autorización de la SICT para el transporte de sustancias peligrosas a nombre del prestador, o en su caso del tercero a quien se contrate el servicio.
- Contar con el equipo especializado de preferencia bomba neumática, para suministro de combustible, en caso de ser rentado, el contrato respectivo.
- Barreras físicas para la contención de sustancias nocivas vertidas en agua, materiales oleofílicos y equipos mecánicos para la recuperación de sustancias nocivas vertidas en agua. En caso de no contar con dichos equipos y materiales, podrá subcontratar este servicio con empresas autorizadas y presentar el contrato de servicios correspondiente.
- Certificado Internacional de prevención de la Contaminación por Hidrocarburos.
- Certificado de Seguridad ISM.
- Certificado Internacional de Francobordo.
- Certificado Nacional de Seguridad Marítima.
- Certificado Internacional de Arqueo.
- Certificado de Matrícula.
- Certificado Internacional de Protección del buque.
- Presentar su plan general de zafarrancho.
- Contar con equipo del Sistema de Identificación Automática, para poder ser monitoreado por el CCTM, de acuerdo con el Capítulo V, Regla 19.2 de SOLAS.

El servicio de suministro de combustible podrá realizarse también vía autotanke, para lo cual el solicitante deberá acreditar y mantener actualizado lo siguiente:

- Contar con contrato vigente de distribución de combustibles marinos celebrado con Petróleos Mexicanos o un distribuidor autorizado.
- En caso de rentar el equipo de transporte a un tercero, el interesado deberá presentar el contrato de prestación del servicio de transporte vigente.
- Autorización de la SICT para el transporte de sustancias peligrosas a nombre del prestador, o en su caso del tercero a quien se contrate el servicio.
- Presentar relación de unidades de transporte con placas del servicio público federal, a nombre del prestador, o en su caso del tercero a quien se contrate el servicio.
- Presentar licencias de conducir de los operadores de las unidades de transporte (tipo E), especial para residuos peligrosos.

V. Recolección de basura y residuos no peligrosos.

Es un servicio portuario proporcionado a las embarcaciones a través de contenedores o medios de transporte terrestre, consistente en la recolección de cualquier residuo generado por la embarcación o la tripulación.

Comprende también la recolección del material de trunca a petición expresa del capitán del buque, sus armadores, operadores o fletadores a través de sus agentes y que sea considerado como basura de cargamento, o bien la que resulte de las operaciones de descarga, debiendo cumplir con los lineamientos sanitarios y aduanales, en su caso, para lo cual los agentes navieros deberán de realizar los trámites correspondientes para la verificación y/o inspección de estos materiales ante la PROFEPA, quien determinara lo conducente de acuerdo a sus procedimientos. En su caso, deberá presentar el correspondiente certificado de fumigación, emitido por la empresa de fumigación autorizada. De igual forma, lo deberán hacer aquellas personas que se encarguen de coleccionar, retirar y darle uso y destino, a la basura orgánica de embarques en proceso de importación, generada en los puntos de inspección autorizados por SENASICA.

Para la recolección de desechos orgánicos e inorgánicos no peligrosos, el prestador de servicio deberá acreditar que cuenta con equipo propio, así como cumplir con los siguientes requerimientos:

- Las instalaciones, el equipo y la capacidad técnica para realizar las tareas de recolección, almacenamiento y tratamiento de los residuos, de acuerdo a las disposiciones establecidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, (MARPOL 73/78), anexo V, la Ley General del Equilibrio Ecológico, Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos y su Reglamento, el Reglamento para la Prevención y Control de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos, la Ley General de Salud, y las que se señalen en la legislación competente, en los Ordenamientos, Reglamentos, Convenios Nacionales e Internacionales de los que México es signatario, (para casos de atención a buques).
- Las autorizaciones o permisos como prestador de servicios para el manejo, recolección y transporte de residuos de manejo especial, emitida por la autoridad ambiental competente. Además, anexar copia del convenio o contrato del sitio autorizado para la disposición final de los residuos.
- Contar con transporte terrestre con caja cerrada para evitar escurrimientos y derrames, el cual contará con extintor en lugar accesible.
- Presentar sus procedimientos operacionales.

- Ajustarse al procedimiento para la recolección y destrucción de residuos sólidos urbanos, provenientes de las embarcaciones atracadas en Puerto.
- Autorización y visto bueno, por parte de Sanidad Internacional al inicio de sus operaciones.
- Contar con el Certificado de Registro vigente expedido por la Unidad de Capitanías de Puertos y Asuntos Marítimos (UNICAPAM) como un gestor autorizado de servicios MARPOL, dando cumplimiento al anexo V del Convenio Internacional para prevenir la Contaminación del Mar por los Buques, MARPOL 1973/Protocolo de 1978.
- Acuse de recibo de conocimiento al SENASICA-OISA.

VI. Recolección de aguas residuales.

Para la recolección, transporte y disposición de aguas residuales, el prestador de servicios deberá presentar y mantener actualizado lo siguiente:

- Contar con el Registro para la recolección y transporte de aguas residuales, emitido por la autoridad ambiental correspondiente.
- Contar con el Registro Estatal de Descarga de Aguas Residuales al Sistema de Drenaje y Alcantarillado Municipal, emitido por la autoridad ambiental correspondiente.
- Relación de unidades de transporte a nombre del interesado, debidamente equipadas con extintor y materiales para la contención y manejo de derrames, así como de la empresa con la que, en su caso, se subcontrate el servicio.
- Presentar sus procedimientos operacionales
- Presentar el Plan de Prevención y Atención a Contingencias de la empresa.

VII. Reparación Naval y desguace a flote

Consiste en la prestación de servicios de reparaciones menores, mantenimiento y desguace a buques, pudiendo ser de tipo estructural, mecánicas, eléctricas, electrónicas, pintura y otras afines, siempre y cuando se realicen con la autorización de la APITAM.

Para la prestación de estos servicios se deberá contar con los equipos y el personal necesario para la prestación eficiente de los mismos y cumplir con las normas de calidad internacional requeridas por las sociedades clasificadoras, así como las de seguridad y operación del Puerto.

Este servicio podrá prestarse a cualquier hora del día y en cualquier día del año, durante la estadía del buque en Puerto. En caso de que estas actividades se realicen durante las operaciones de carga/descarga de buque se deberá solicitar previamente a la Capitanía el permiso correspondiente para realizar dichas maniobras.

Para este servicio en particular se requiere lo siguiente:

- Seguro de responsabilidad civil por daños a terceros.
- Estricto apego a normas que regulan la contaminación ambiental y un seguro de, por lo menos, quinientos mil pesos que garantice el pago por daños generados por problemas de contaminación ambiental.
- Demostrar mediante contratos, una experiencia de por lo menos 3 años en la realización de estas actividades en puertos.
- En el caso de desguaces, demostrar la experiencia en por lo menos tres embarcaciones similares.

- Tener constancia de homologación de su personal por parte de las sociedades clasificadoras.
- Contar con un control de calidad y de certificación de materiales, así como procedimientos aceptados por las sociedades clasificadoras.
- Otorgar fianzas que garanticen la calidad de los trabajos al armador.

VIII. Tendido de barreras

Consiste en la colocación de barreras físicas para evitar la dispersión de hidrocarburos y/o sustancias nocivas vertidas en agua ocasionados por un posible derrame, así como equipos mecánicos para la recuperación y almacenamiento temporal de las sustancias vertidas.

Para la prestación de este servicio, el prestador deberá cumplir con lo siguiente:

- Acreditar que cuenta con personal capacitado para realizar los servicios.
- Presentar sus procedimientos operacionales.
- Contar con equipos recolectores de superficie, así como equipos de almacenamiento temporal (en tierra y/o agua) para hidrocarburos o sustancias nocivas vertidas en agua.
- Presentar carta firmada que se comprometen a cumplir con todas las disposiciones en materia de protección civil para casos de emergencias y de seguridad e higiene establecidos por la APITAM o en su caso, la terminal.
- Plan de Manejo Ambiental.

En el caso que requiera introducir una o más lanchas a los muelles del Recinto Portuario para la prestación de este servicio, deberá acreditar que cuenta con equipo propio y mantener actualizado lo siguiente:

- Certificado Nacional de Seguridad Marítima.
- Certificado de Matrícula.
- Presentar Libreta de Mar del personal a cargo de la lancha.
- Presentar su plan de atención a emergencias, seguridad e higiene.

Los materiales resultantes de la limpieza de los equipos contaminados con residuos de hidrocarburos o sustancias nocivas, deberán manejarse y disponerse con base en la normatividad vigente aplicable en materia de residuos peligrosos.

IX. Para fumigación

Consiste en la aplicación de sustancias para desinfectar y prevenir de la introducción de plagas y enfermedades al país.

Para la prestación de estos servicios se deberá de contar con lo siguiente:

- Personal debidamente capacitado, así como con el permiso respectivo expedido por la Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (SADER) y/o SENASICA.
- Certificado Fitosanitario de cumplimiento a la NOM-022-SAG/FITO-2016 emitido por la SADER/SENASICA.
- Autorización de la SEMARNAT para la aplicación de las medidas fitosanitarias y el uso de la marca en el embalaje de madera utilizado en el comercio internacional de conformidad con la NOM-144-SEMARNAT-2017.

- Licencia Sanitaria expedida por la Secretaría de Salud en la cual se autoricen los servicios urbanos de fumigación, desinfección y control de plagas.
- Presentar oficio emitido por la SADER/SENASICA que acredite como Tercer Especialista Fitosanitario al responsable de los servicios en la materia de "Empresas Prestadoras de Tratamientos Cuarentenarios".
- En caso de contar con unidades para el transporte de herramienta o equipo, éstas deberán estar acondicionadas con extintor debidamente accesible.
- Presentar todos los procedimientos operacionales.
- Plan de prevención y atención a emergencias, en caso de fuga o vertimientos de sustancias toxicas.
- Plan de Manejo Ambiental.
- Presentar el Plan de Prevención y Atención a Contingencias de la empresa.
- Procedimiento para la recolección, inactivación, uso y destino final de los residuos de fumigantes derivado de los tratamientos fitosanitarios o zoonosanitarios a productos regulados por SENASICA.

X. Recolección de residuos peligrosos y de aguas oleosas

Consiste en la recolección de todos aquellos residuos, en cualquier estado físico, que por sus características corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables, biológico infecciosas o irritantes, representan un peligro para la salud humana, el equilibrio ecológico o el ambiente.

Para prestar el servicio de recolección de residuos peligrosos y aguas oleosas, el prestador de servicio deberá presentar y mantener actualizado lo siguiente:

- Relación de unidades de transporte con placas de servicio público federal a nombre del interesado, debidamente equipadas con extintor y materiales para la contención y manejo de derrames, así como de la empresa con la que, en su caso se subcontrate el servicio.
- Autorización de la SEMARNAT para recolección y transporte de materiales peligrosos a nombre del interesado, así como en caso de rentar equipo adicional al propio, se deberá presentar el contrato vigente de prestación del servicio de transporte celebrado entre el interesado y una empresa autorizada por SEMARNAT, mostrando su autorización correspondiente, de la empresa a quien subcontrate.
- Autorización de la SEMARNAT a nombre del interesado para el almacenamiento (acopio) de materiales peligrosos o cualquier otra disposición final que establezca la SEMARNAT, en caso de que el interesado no cuente con dicha autorización, deberá presentar un contrato para la disposición final de materiales peligrosos celebrado con una empresa autorizada por la SEMARNAT, presentando su autorización correspondiente.
- Autorización de la SICT para el transporte de materiales peligrosos a nombre del interesado, así como en caso de rentar equipo adicional al propio, se deberá presentar la autorización de la SICT de la empresa a quien se subcontrate el equipo.
- Presentar licencias de conducir de los operadores de las unidades de transporte (tipo E), especial para el transporte de materiales peligrosos.
- Contar con el Certificado de Registro expedido por la Secretaría de Marina por conducto de la UNICAPAM dando cumplimiento a los anexos I y II del Convenio Internacional para prevenir la Contaminación del Mar por los Buques, MARPOL 1973/Protocolo de 1978.
- Presentar sus procedimientos operacionales.
- Presentar su plan de Prevención y Atención a Contingencias de la empresa.

- Para el caso de retiro de aguas oleosas procedentes de los buques, se deberá contar además, con barreras de contención de derrames en agua, así como equipos y materiales oleofílicos, los cuales deberán colocarse para concentrar y contener la sustancia vertida, para su posterior recuperación. En caso de no contar con dichos equipos, deberá presentar contrato con la empresa especializada proveedora de este tipo de servicios.

XI. Para la inspección a buques (*surveyors*)

El servicio conexo de inspección marítima se clasifica en tres rubros: 1) Servicios realizados por un inspector marítimo (*marine surveyor*); 2) Servicios realizados por una Sociedad Clasificadora; y 3) Servicios realizados a equipos contraincendios, artefactos navales y balsas salvavidas.

El interesado que preste dos o tres servicios de los anteriormente referidos, podrá celebrar con la APITAM un solo contrato de prestación de servicios conexos, siempre y cuando acredite la documentación requerida en cada uno de los servicios que pretende realizar.

Para el Servicio realizado por un inspector marítimo, el prestador de servicio deberá presentar y mantener actualizado lo siguiente:

- Autorización o certificado por institución que avalen los conocimientos para prestar el servicio.
- Presentar sus procedimientos operacionales.
- Presentar carta firmada que se comprometen a cumplir con todas las disposiciones en materia de protección civil para casos de emergencias y de seguridad e higiene establecidos por la APITAM o en su caso, la terminal.

Para el Servicio prestado por una Sociedad Clasificadora de inspección, el prestador de servicio deberá presentar y mantener actualizado lo siguiente:

Ser miembros o estar registrados ante el *International Association of Classification Societies LTD*, (IACS).

- Presentar sus procedimientos operacionales.
- Presentar carta firmada que se comprometen a cumplir con todas las disposiciones en materia de protección civil para casos de emergencias y de seguridad e higiene establecidos por la APITAM o en su caso, la terminal.

Los servicios realizados a equipos contraincendios, artefactos navales y balsas salvavidas serán proporcionados por una estación de servicio autorizada por la Dirección General de Marina Mercante, para lo cual el interesado en prestarlos deberá presentar y mantener actualizado lo siguiente:

- Certificado de Aprobación Clase 2 emitido por la Dirección General de Marina Mercante, que acredite el cumplimiento de la empresa como estación de servicios.
- Certificado de aprobación a estaciones de servicio para balsas salvavidas autoinflables emitido por la Dirección General de Marina Mercante.
- Presentar sus procedimientos operacionales.
- Presentar carta firmada que se comprometen a cumplir con todas las disposiciones en materia de protección civil para casos de emergencias y de seguridad e higiene establecidos por la APITAM o en su caso, la terminal.

Regla 61.- Respuesta a las solicitudes.

Cumplidos los requisitos a los que se refiere el presente capítulo, la APITAM dará respuesta a las solicitudes en los términos del artículo 54 de la Ley de Puertos, y de aprobarse, deberá procederse a la firma del contrato para la prestación de los servicios respectivos, mismo que será registrado ante la Secretaría acorde a lo dispuesto por el numeral 51, fracción V de la Ley.

Regla 62.- Prestadores de servicios.

La prestación de maniobras y servicios portuarios dentro del puerto será proporcionada únicamente por personas físicas o morales que cuenten con una cesión parcial de derechos o un contrato de terceros autorizados por parte de la APITAM como se describe en las reglas 56 y 57 del presente reglamento para la prestación de servicios portuarios o conexos, celebrados con la APITAM.

Dentro de las Terminales, titulares de contratos de cesión parcial de derechos, la entrada de prestadores de servicios autorizados por la APITAM solo será para aquellos servicios que no tengan autorizados en sus respectivos contratos, o que no estén interesados en prestarlos de manera directa.

El número de prestadores de servicios estará determinado por el PMDP vigente.

Regla 63.- Supervisión y evaluación de la prestación de los servicios portuarios por parte de la APITAM y, en su caso, por parte de la Autoridad portuaria.

La APITAM evaluará la calidad de la prestación de los servicios para cada uno de los giros establecidos, tomando estos como base para emitir las recomendaciones pertinentes para mejorar la calidad del servicio.

Para esto, los prestadores de servicios deberán entregar a la APITAM los informes que sean requeridos con base en lo establecido en los contratos de cesión parcial de derechos y/o de prestación de servicios portuarios respectivos, durante los cinco días hábiles siguientes al período que se reporta.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

CAPÍTULO IX

MANIOBRAS PORTUARIAS, RENDIMIENTOS Y PRODUCTIVIDAD

Regla 64.- De la planeación de operaciones.

Las terminales que presten los servicios de carga/descarga, traslado, y almacenamiento de mercancías tienen la obligación de realizar una planeación de operaciones, donde se establecerán los sistemas operativos a utilizar en las maniobras de carga o descarga, determinando los tiempos estimados de operación, la cantidad de equipo y personal que se asignará, así como el área de almacenamiento y sistema de desalojo.

Para las embarcaciones que atracarán en los muelles del Puerto, la programación tendrá que realizarse de manera coordinada con el personal operativo de la APITAM y el cesionario de la terminal correspondiente.

La planeación buscará la eficiencia de las operaciones, por lo que tendrá que considerar un flujo integral de la carga, en su paso por el puerto y su conexión con los siguientes modos de transporte.

En todo tiempo, la APITAM podrá requerir a los cesionarios de las terminales la planeación de las operaciones que realicen.

Las embarcaciones que por sus características o por su carga sean considerados como especiales tendrán que realizar la planeación en coordinación con la APITAM y con las autoridades y organismos que el caso requiera.

Regla 65.- Del inicio de operaciones.

Dado que el puerto opera las 24 horas del día, el inicio de operaciones tendrá que darse inmediatamente después que termine la comunicación o visita de la embarcación, por lo que los operadores tendrán la obligación de disponer del equipo y del personal necesario una vez que atraque la embarcación.

Regla 66.- Sistemas operativos.

Los operadores de terminales utilizarán sistemas tecnológicos y operativos adecuados al tipo de carga a manejar, tomando en consideración las características del buque, del muelle y del almacenamiento, con el fin de alcanzar los rendimientos programados, buscando la mayor eficiencia en el servicio, lo cual se reflejen en menor estadía de las embarcaciones en el muelle, en particular, y en el puerto, en lo general.

La APITAM deberá autorizar el esquema de operación que garantice la seguridad y eficiencia máxima posible.

Regla 67.- Responsables de la operación.

Los operadores de terminales nombrarán a un responsable por cada buque durante los tres turnos de trabajo, quién estará localizable y responderá ante los requerimientos de la Capitanía, de la APITAM y de las demás autoridades en el puerto con respecto a las operaciones del buque.

Regla 68.- Revisión de las condiciones de seguridad en buques.

Las terminales deberán realizar un análisis de las condiciones físicas y de seguridad a los medios de izaje del buque antes de iniciar operaciones, con el fin de verificar que cumplan con las medidas de seguridad necesarias para realizar las tareas de carga o descarga, considerando las normas de seguridad del Puerto y en su caso dando parte a la Capitanía, quien determinará lo que corresponda.

Si la empresa detecta condiciones de inseguridad en el buque para realizar las operaciones, solicitará a la Capitanía se efectúe una revisión de estos e informarán a la APITAM sobre los resultados.

Si como resultado de la revisión se considera que dichos equipos y elementos no presentan las garantías de seguridad necesarias, el agente naviero en coordinación con el capitán del buque tomará las medidas para que se corrijan las deficiencias, a satisfacción de la propia Capitanía y de la terminal.

Regla 69.- Del personal de maniobras.

Las terminales deberán asignar el personal necesario y capacitado para cumplir con los rendimientos mínimos comprometidos y establecidos en las presentes reglas, lo cual comprobarán si es necesario con la constancia de habilidades, registrada ante la Secretaría del Trabajo y Prevención Social donde se acredite que cada operador ha tomado los cursos de capacitación requeridos para el puesto.

Todos los trabajadores que intervengan en las maniobras portuarias, y de manera prioritaria los operadores de maquinaria deberán estar debidamente capacitados y contar con la constancia de habilidades, registrada ante la Secretaría del Trabajo y Prevención Social donde se acredite que cada operador ha tomado los cursos de capacitación requeridos para el puesto.

Los trabajadores que intervengan en las maniobras deberán estar debidamente uniformados con los elementos de identificación de la empresa para la que prestan sus servicios, así como los equipos de protección personal requeridos de acuerdo con las maniobras a realizar y a las características de las mercancías a manipular.

Los operadores nombrarán a un responsable por cada buque durante los tres turnos de trabajo, quién estará localizable y responderá ante los requerimientos de la autoridad o de la APITAM con respecto a las operaciones del buque, y en jornadas de trabajo que no excedan y causen accidentes.

Regla 70.- Los equipos de maniobras.

Los equipos que se utilicen en cualquier maniobra deberán ser los adecuados o especializados para el tipo de carga y maniobra de acuerdo con el proceso tecnológico determinado en la planeación de las operaciones.

En todos los casos en los que se manejen productos que puedan caer al mar durante las operaciones, se deberá colocar, por parte de la terminal redes o lonas de protección de acuerdo con el producto, para evitar que esto suceda.

Los aparatos de carga, cualquiera que sea su clase, no deberán excederse del límite que establezca el certificado respectivo. Tanto el equipo portuario como el de los buques, deberá ostentar claramente la carga máxima permisible. Durante las maniobras de carga o descarga, no se permitirá que la carga permanezca suspendida en los aparejos del buque. Las bodegas de los buques y almacenes en tierra deberán contar con puertas en condiciones operables y con las señalizaciones que permitan la rápida evacuación de los trabajadores.

Para la utilización de equipos especiales para maniobras de elevación o arrastre de cargas con un peso mayor de 40 toneladas, las empresas maniobristas comunicarán de esta circunstancia a la APITAM, la cual, en su caso, determinará lo que corresponda, de acuerdo con la capacidad de carga del muelle o áreas por donde circularían dichos equipos.

Regla 71.- Verificación de las condiciones de la carga.

La verificación de las condiciones del embalaje y empaque que se reciba será responsabilidad de las terminales que las manipulan, por lo que será responsable de que éstas conserven sus características y que corresponda la documentación que las ampara.

Cuando las cargas carezcan de marcas o no indiquen destinatario, los maniobristas avisarán a la Aduana, en caso de tratarse de tráfico de altura, y con base en los manifiestos de aquéllas, se anotarán los datos faltantes.

La Capitanía y/o la APITAM, en cualquier momento podrán efectuar la revisión de winches, plumas, cabos de labor y cables de carga, las condiciones de estiba en las bodegas, estado de las cubiertas próximas a las escotillas y demás condiciones de seguridad. Si como resultado de la revisión, se considera que dichos equipos y elementos no presentan las garantías de seguridad necesarias o de eficiencia operativa adecuada previo dictamen técnico, no se permitirá al buque operar con esos elementos hasta que no se corrijan sus deficiencias, a satisfacción de la propia Capitanía; lo anterior con el fin de dar cumplimiento a los convenios relativos a la Organización Internacional del Trabajo para la prevención de accidentes del mar.

Regla 72.- Del manejo de sustancias peligrosas.

Los buques que transporten sustancias, mercancías y/o materiales peligrosos deberán efectuar las operaciones de carga, descarga, estiba, desestiba y almacenamiento con las precauciones y en el horario que la Capitanía y/o la Aduana señalen; asimismo se tendrá que cumplir con lo indicado en el ANEXO IX de las presentes reglas, relativo al "Procedimiento para el ingreso, manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas en el recinto portuario", así como facilitar las Hojas de Seguridad (HDS/MSDS) de las sustancias, mercancías y/o materiales que transporten, a fin de determinar las medidas de precaución que deberán implementarse durante su manejo.

Para el caso de las maniobras con sustancias peligrosas, es responsabilidad de la terminal prever las medidas de seguridad de acuerdo con el producto y supervisar su cumplimiento por parte de los trabajadores, de acuerdo con lo indicado en el el ANEXO IX de las presentes reglas, relativo al "Procedimiento para el ingreso, manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas en el recinto portuario".

Las maniobras que se realicen en el transporte de sustancias, inflamables o peligrosas se deberán efectuar con las recomendaciones y el horario que la APITAM señale, observando las normas de seguridad e higiene aplicables en la materia.

Los buques, cesionarios o terminales que se encarguen del transporte, carga, descarga, estiba, desestiba, manejo y almacenamiento de sustancias, mercancías y/o materiales peligrosos, deberán apegarse a lo establecido en las enmiendas al Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) y sus resoluciones vigentes y modificaciones subsecuentes, entre las que se mencionan de manera enunciativa mas no limitativa, las siguientes:

- Resolución MSC. 477 (102).

- Resolución MSC. 501 (105).

De igual manera, deberán apegarse, de manera enunciativa más no limitativa, a lo establecido en las siguientes Normas Oficiales Mexicanas y sus modificaciones subsecuentes:

- NOM-023-SCT4-1995 Condiciones para el manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas en puertos, terminales y unidades mar adentro.
- NOM-005-STPS-1998 Relativa a las condiciones de seguridad e higiene en los centros de trabajo para el manejo, transporte y almacenamiento de sustancias químicas peligrosas.
- NOM-018-STPS-2000 Sistema para la identificación y comunicación de peligros y riesgos por sustancias químicas peligrosas en los centros de trabajo.
- NOM-033-SCT4-2013 Lineamientos para el ingreso de mercancías peligrosas a instalaciones portuarias.
- NOM-002-SCT-SEMAR-ARTF/2023 Listado de Substancias y Materiales Peligrosos (mercancías peligrosas).

- NOM-043-SCT-SEMAR-ARTF/2023 Documento de Transporte de Mercancías Peligrosas.

Regla 73.- Permanencia de las mercancías en los muelles.

Las mercancías no podrán permanecer en los muelles, ya que esto puede causar demora a los buques próximos a operar, por lo que las terminales deberán de prever en su planeación el área de almacenamiento o transferencia necesaria.

Regla 74.- Estándares de rendimientos mínimos comprometidos.

Con el objeto de optimizar los sistemas operativos y ofrecer mejores índices de productividad, la APITAM en coordinación con las terminales establecerán estándares de rendimiento y condiciones mínimas de servicios con base en el análisis para cada tipo de carga y para cada fase que comprenda la secuencia completa del servicio en cuestión, procurando que exista equilibrio entre ellas.

Los estándares promedio de rendimientos estarán sujetos a revisión, por lo menos una vez al año, y será compromiso entre terminales y la APITAM; y ésta con la Secretaría de Marina, debiendo quedar contenido en el programa operativo anual de la APITAM.

Los estándares de productividad, independientemente de los establecidos en sus contratos correspondientes estarán determinados por las presentes Reglas de Operación, que los mismos serán actualizados de acuerdo con las necesidades operativas del puerto y de los usuarios.

TIPO DE CARGA	RENDIMIENTOS EN TONELADAS	
	THBM	THBO
Carga general	70.0	80.0
Granel mineral	170.0	202.0
Granel agrícola	160.0	170.0
Carga de actividades costa afuera (<i>offshore</i>)	13.0	15.0

Para las cargas que se operen de manera esporádica y que no se encuentren en el cuadro anterior, el rendimiento se pactará durante el proceso de planeación con la operadora.

Regla 75.- De los indicadores de rendimiento.

Los indicadores que se aplicarán en el análisis del rendimiento para la carga o descarga, obligatoriamente, serán:

- Tonelada Hora Gancho.
- Tonelada Hora Buque.
- Tonelada Hora Muelle.
- Tonelada Hora Puerto.

La APITAM realizará el cálculo de los indicadores anteriores, con base en la información recibida por las terminales, a través del estado de hechos enviado por aquellos, y serán analizados mensualmente en las sesiones ordinarias del Comité de Operaciones.

Regla 76.- Fórmulas de aplicación de los indicadores de rendimiento.

El indicador base será Toneladas, Hora Buque, en Operación, (THBO). El cual se obtendrá de la siguiente manera:

Para el caso de mercancías en toneladas.

$$THBO = \frac{\text{Tonelaje manejado}}{\text{Tiempo de Operación del buque}}$$

Para el caso de mercancías en unidades.

$$UHBO = \frac{\text{Unidades manejadas}}{\text{Tiempo de Operación del buque}}$$

En donde:

- Tiempo de Operación del buque. Se refiere al contabilizado de forma continua desde el momento en que la embarcación se manifieste lista para descargar o cargar y hasta que la terminal de por concluidas las operaciones de carga o descarga; restando las demoras o tiempos perdidos acumulados, no imputables a la terminal.
- Tiempo perdido no imputable a la operadora. Se refiere al tiempo acumulado de demoras por grúa o gancho, por causas ajenas a terminal.

Todos los tiempos deducidos de la operación serán auditables a través del estado de hechos del buque.

- Tonelada / hora-gancho o Unidades/ hora gancho. Se entiende como la relación entre el tonelaje movido en el día entre la suma de las horas gancho utilizadas, restando las demoras o tiempos perdidos acumulados por cada gancho, no imputables a la terminal.
- Toneladas / hora-buque en puerto. Es el rendimiento medido en toneladas o unidades por hora que registra la embarcación, considerando su estadía total y continua en el puerto desde su arribo hasta el zarpe.
- Tonelada/hora-buque en muelle. Es tonelaje total cargado o descargado, entre el tiempo, medido en horas, que permanece el buque en muelle, considerando desde que queda amarrado el primer cabo, hasta que suelta el ultimo cabo el buque.

Si la terminal incumple con los rendimientos mínimos establecidos, la APITAM podrá iniciar el procedimiento correspondiente, para determinar lo conducente de acuerdo a lo previsto en el contrato respectivo, si es demostrada negligencia por parte de ella.

Regla 77.- Traslado de las mercancías de los muelles, al área de almacenamiento.

Para el traslado de las mercancías a las áreas de almacenamiento o viceversa, se deberá de asignar el número de unidades de transporte de acuerdo con los ritmos de carga o descarga con el fin de no afectar los rendimientos del buque y mantener el flujo de las mercancías, esta actividad es responsabilidad de la terminal por lo que la falta de unidades de traslación será tiempo muerto adjudicable a la misma.

Cuando el traslado de mercancías se tenga que realizar utilizando las vialidades de uso común, se aplica lo establecido en el párrafo anterior y se tendrá que coordinar con el personal de la APITAM.

El traslado de las mercancías deberá seguir la ruta más directa, y con base en las especificaciones de los señalamientos en las vialidades dentro del Puerto, evitando en lo posible los cruces con otros flujos de mercancías, de vehículos de servicio público federal o de vehículos en servicio.

Regla 78.- Traslado de las mercancías peligrosas.

Para el tránsito de mercancías peligrosas por el puerto, el personal de maniobras deberá tener la preparación sobre los cuidados y medidas preventivas que se deben seguir en su manejo y contar con los equipos requeridos para el mismo, así como elementos auxiliares de apoyo para prevenir y, en su caso, reducir el riesgo de accidentes.

Regla 79.- Vialidades.

Está prohibida la realización de maniobras de carga o descarga en las áreas señaladas como vialidades y obstrucción de las mismas. La APITAM dispondrá de un programa para la señalización integral de las áreas de uso común del Recinto Portuario, el cual contendrá lo siguiente:

I. Señalización vertical:

- Indicaciones de accesos y salidas.
- Ubicación de los muelles.
- Áreas de almacenamiento.
- Localización de las terminales e instalaciones.

- Áreas de atención al público.
- Límites de velocidad y áreas restringidas
- Áreas de estacionamiento.
- Áreas restringidas de estacionamiento.

II. Señalización horizontal:

- Sentido de vialidades.
- Áreas de almacenaje.
- Áreas de carga/descarga de unidades de transporte.
- Cruces de Ferrocarril.
- Longitudes de los muelles.
- Restricciones de acceso a los muelles.
- Rutas de evacuación.
- Rutas peatonales.
- Límites de velocidad.
- Ruta fiscal.

Todas las áreas del Puerto, incluyendo al interior de las terminales deberán estar debidamente señalizadas.

Regla 80.- Riesgos y contingencias.

La APITAM, en coordinación con las terminales, establecerá un programa de recorridos a todas las áreas del Puerto, en la que por lo menos establezca dos recorridos semanales para la detección de condiciones y actos inseguros. Del resultado de dicho recorrido, se emitirán recomendaciones y observaciones que deberán ser subsanadas y cumplidas por quien corresponda. Las terminales deberán dar las facilidades para el recorrido en sus instalaciones.

Todas las empresas del Puerto son responsables de los riesgos y contingencias que resulten de sus actividades e indemnizarán a la APITAM, empresa o personas que resulten afectadas en caso de accidentes que les sean imputables.

Con objeto de prevenir y afrontar en el Puerto posibles contingencias o emergencias tales como incendios y/o sismos y accidentes o incidentes de embarcaciones, las dependencias con oficinas en el mismo, la APITAM, las terminales, Prestadores de Servicios, navieros, agentes navieros y aduanales, transportistas, usuarios y en general las personas físicas y morales que intervengan en las actividades portuarias deberán elaborar el inventario de equipos y materiales con los que cuentan para la atención a contingencias, además de integrarse al Comité Local de Contingencias establecido por la SEMAR, sujetarse al "Programa de protección civil en el Puerto", al "Sistema de control y prevención de incendios" y en caso de siniestro se apegarán a lo establecido en el "Manual de Procedimiento en caso de siniestro". Los anteriores documentos se presentan como ANEXO XI en las presentes Reglas.

De igual forma y en la medida del ámbito de su competencia, todas las dependencias con oficinas en el mismo, la APITAM, las terminales, prestadores de servicios, navieros, agentes navieros y aduanales, transportistas, usuarios y en general las personas físicas y morales que intervengan en las actividades portuarias deberán participar en el Programa Anual de Simulacros por Contingencias del Puerto de Matamoros.

Regla 81.- Limpieza de Muelles.

En el caso de los muelles, los representantes de las embarcaciones al término de las operaciones deberán prever por sí o por conducto de los prestadores de servicios autorizados por la APITAM, la limpieza de la porción de muelle y de las áreas de maniobras (incluyendo vías utilizadas en la carga y descarga de vialidades y/o áreas de operación) que hubieren utilizado, empleando equipo especializado. Lo anterior con el fin de no afectar la programación de operaciones y eliminar cualquier tipo de contaminación.

Queda prohibido verter residuos, materiales, basura o suciedad al mar, así como cualquier contaminante a consecuencia de la limpieza de muelles y en el caso de barrido se dará disposición final de lo recolectado.

En el caso de graneles, deberá efectuarse un barrido continuo en el muelle.

Regla 82.- Liberación y entrega de muelles.

La limpieza del muelle asignado y de las áreas de maniobras deberá realizarse inmediatamente al término de la operación, así como toda la maquinaria utilizada durante la carga y descarga del buque deberá ser retirada del muelle de atraque.

En la eventualidad de no proceder como se establece en la presente regla, la APITAM ordenará a un tercero realizar la limpieza de las áreas de trabajo correspondientes por cuenta de los consignatarios de las embarcaciones.

Regla 83.- Optimización portuaria.

Los cesionarios y terceros autorizados tienen la obligación de realizar sus actividades con los sistemas operativos, logísticos, equipo, personal y tecnologías de información de alto rendimiento que permitan alcanzar los mayores niveles de seguridad, productividad y rendimientos, e impulsar el crecimiento de estos.

Regla 84.- Responsabilidad de los Prestadores de Servicios sobre la carga.

Durante la ejecución de las maniobras en el manejo de carga, los operadores de terminales serán responsables de las mercancías, desde la descarga del buque hasta su entrega al usuario, respondiendo por las mismas en los términos pactados en los contratos respectivos de transporte o manejo de mercancías.

CAPÍTULO X

ALMACENAMIENTO DE LA CARGA

Regla 85.- Sistema de almacenaje.

Las terminales que cuenten con el servicio de almacenamiento deberán contar con la capacidad suficiente, que deberá corresponder al tráfico que opera por tipo de mercancía, a los ritmos de descarga, a los índices de rotación de las mercancías en las áreas de almacenamiento, así como a la capacidad de desalojo.

Para el manejo y almacenamiento de mercancías, y de acuerdo con sus características, se utilizarán preferentemente las instalaciones de las terminales. Las áreas de almacenamiento a cargo de la APITAM podrán ser utilizadas para el manejo y almacenamiento de mercancías, siempre y cuando no exista disponibilidad en las terminales autorizadas por la misma.

En caso de así requerirlo, las áreas de almacenamiento a cargo de particulares con los que se celebren contrato de cesión parcial de derechos deberán solicitar al Servicio de Administración Tributaria (SAT), a través de la Administración General de Aduanas, el permiso correspondiente para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior.

Los procedimientos para la recepción y entrega, almacenamiento y custodia de mercancía estarán regulados por la Ley Aduanera, su Reglamento y las Reglas Generales de Comercio Exterior, así como por las disposiciones que establezca la Secretaría de Hacienda a través del SAT o de la aduana.

Los particulares que obtengan la autorización o concesión para manejo de mercancías de comercio exterior deberán cumplir con lo establecido en el Art. 15 de la Ley Aduanera, además de:

- Instalar cámaras de circuito cerrado de televisión, un sistema electrónico que permita el enlace con el Servicio de Administración Tributaria (SAT), en el que se lleve el control de inventarios, mediante un registro simultáneo en las operaciones realizadas, así como de las mercancías que hubieran causado abandono a favor del fisco federal, mediante dicho sistema se deberá dar aviso a la Aduana de la violación, daño o extravío de bultos almacenados en la forma que establezca el SAT mediante reglas.
- Disponer de áreas determinadas para el almacenamiento de mercancías embargadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público o que hayan pasado a propiedad del fisco, sin que en caso alguno el espacio que ocupen exceda del 20% de la capacidad volumétrica de almacenaje.

Regla 86.- Almacenamiento de mercancías.

En la prestación de los servicios de almacenamiento de mercancías, con el fin de ofrecer servicios con los estándares adecuados de calidad, eficiencia y seguridad, las terminales deberán:

- Verificar, previo a la autorización de la planeación de buques, que dispongan de espacio suficiente en sus silos, tanques y áreas de almacenamiento.
- Verificar que exista correspondencia entre la descripción, cantidad, peso, tipos de embalaje y datos de identificación individual de las mercancías recibidas en sus áreas de almacenamiento; y que esta información, en su caso, se encuentre alineada con lo declarado en el manifiesto de importación o exportación, o artículo 26 de la Ley Aduanera, y los pedimentos que presenten los agentes aduanales para el retiro de estas al almacén.

- Corroborar que exista la disponibilidad de capacidad, de acuerdo con los compromisos comerciales y a la demanda estimada, por lo que tendrán que realizar los cálculos de la capacidad estática y dinámica y presentarlo de manera anual a la APITAM los primeros 30 días del año, o cuando esta lo requiera.

Regla 87.- Identificación, protección y custodia de las mercancías.

Corresponde al operador de la terminal la identificación, protección y custodia de las mercancías depositadas en sus almacenes e instalaciones, tomando en consideración los aspectos siguientes:

- I. La responsabilidad de las mercancías depositadas en los almacenes corresponde a la terminal.
- II. Todas las áreas de almacenamiento tendrán que contar con un sistema electrónico de control y registro de inventarios.
- III. Para la protección de las mercancías, la terminal realizará las tareas necesarias para evitar daños a la carga y deberá disponer del equipo de seguridad y contra incendio necesario de acuerdo con la norma.
- IV. En su caso, las revisiones previas y la inspección de la carga general suelta o contenerizada se llevarán a cabo en el lugar que la terminal determine, siempre y cuando cuente con las medidas de seguridad y vigilancia adecuadas que permita el monitoreo permanente y siempre que el solicitante o agente aduanal presente la documentación correspondiente. Para productos regulados por SENASICA, cuya normatividad establezca la colocación de sellos sanitarios de origen, o tratándose de productos perecederos, esta actividad deberá coordinarse con personal de la OISA, y cuando corresponda, deberá efectuarse en puntos de inspección fitozoosanitaria autorizados por dicha dependencia, para cada tipo de producto en lo particular, cuidando la no infestación por plagas, la cadena de frío y la inocuidad de los mismos, así como la seguridad del personal en general.
- V. Las mercancías descargadas o por cargar, no podrán permanecer fuera de las instalaciones de la terminal, en su caso del recinto fiscalizado autorizado, más allá del tiempo de traslación del almacén al bodega o viceversa, por lo que toda carga que se deposite en áreas será bajo responsabilidad directa del operador de la terminal.

Regla 88.- Almacenamiento de mercancías peligrosas.

Para poder almacenar mercancías peligrosas, las terminales deberán contar con un almacén o un área especial para este tipo de carga, en aplicación a la NOM-033-SCT4-2013, o a su homóloga vigente, relativa a los lineamientos para el ingreso de mercancías peligrosas a instalaciones portuarias, así como a la NOM-023-SCT4-1995 o su homóloga vigente, que establece las condiciones para el manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas en puertos, terminales y unidades mar adentro.

Las terminales que puedan almacenar mercancías peligrosas tendrán que seguir el procedimiento que se encuentra como ANEXO IX, "Procedimiento para el ingreso, manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas en el recinto portuario" de las presentes Reglas.

En caso de no disponer de condiciones para el manejo de este tipo de mercancías no se podrán recibir, por lo que tendrán que ser trasladadas a un recinto que cuente con las condiciones, o su descarga tendrá que ser directa al transporte terrestre y desalojado inmediatamente.

Para el caso de las maniobras con sustancias peligrosas, es responsabilidad de los operadores prever las medidas de seguridad de acuerdo con el producto y supervisar su cumplimiento por parte de los trabajadores, de acuerdo con lo indicado.

Las terminales que manejen mercancías peligrosas serán responsables de contar con las Hojas de Seguridad (HDS/MSDS) de tales productos y de que su personal cuente con la capacitación adecuada para el manejo de dichas sustancias, además de contar con los utensilios, materiales y equipos adecuados para su manipulación en condiciones seguras.

Regla 89.- Control de áreas de almacenamiento.

Con el propósito de cumplir con la calidad del servicio de almacenaje, el responsable de la terminal deberá de mantener un control sobre los espacios de las áreas de almacenaje, sobre las cargas que se depositen y sobre la documentación de las mercancías, desde su ingreso hasta su salida.

Las terminales que presten el servicio de almacenaje deberán de manejar la información de manera segura y confiable, evitando que esta se utilice para otros fines que no sea el de los servicios prestados.

Para un adecuado control y vigilancia en las áreas de almacenamiento se deberán realizar las siguientes acciones:

- I. Control de espacios. Se deberá conocer el nivel de oferta de espacios de almacenamiento, para lo cual es indispensable contar diariamente con la información de áreas disponibles siendo obligación del operador del almacén realizar los reacomodos necesarios para el uso óptimo de las instalaciones.
- II. El operador del almacén deberá llevar registros actualizados de las entradas y salidas, del abandono de mercancías, así como los registros de los movimientos diarios, mensuales y anuales de cada una de las áreas de almacenamiento.
- III. Control de documentos. El operador deberá de llevar un control de la documentación de las mercancías depositadas, desde su recepción hasta su entrega en cumplimiento con las disposiciones establecidas por la autoridad aduanera y de acuerdo con los procedimientos internos de la empresa.

Regla 90.- De las mercancías que causan abandono.

En el caso de que las terminales obtengan autorización para operar como recintos fiscalizados, conforme a la legislación aduanera, las mercancías que permanezcan por más de 60 días en el recinto fiscalizado en el caso de la importación, por más de 90 días en el caso de la exportación, y 3 días en el caso de mercancías peligrosas serán consideradas en abandono.

En estos casos la terminal deberá de notificar a la autoridad aduanera de todas las mercancías que causen abandono, para que ésta inicie el trámite correspondiente.

Las mercancías que causen abandono deberán de ser trasladadas al área destinada para tal fin en cada Recinto Fiscalizado y quedaran bajo su resguardo hasta que la Autoridad Aduanera determine el destino de estas.

Una vez notificado a la Autoridad Aduanera, si se solicita su entrega por parte del agente aduanal, este tendrá que contar con la autorización de la Autoridad Aduanera.

Regla 91.- Recepción o entrega de mercancías en el Puerto.

Las operaciones de entrega recepción se realizarán con las dos variantes del sistema operativo:

- Directa: Cuando la carga se entregue o reciba a costado del buque, de manera directa, del o al, transporte terrestre, esto dependerá de las condiciones de la carga y, en su caso, siguiendo con la normatividad establecida para tal efecto por la autoridad aduanera.

- Indirecta: Cuando la carga se entregue o reciba en un área de almacenamiento de la terminal.

La entrega recepción de la carga se podrá realizar de o a transporte carretero.

Regla 92.- Recepción o entrega de mercancías directa a costado de buque.

Siempre y cuando no existan las instalaciones adecuadas o espacios disponibles en las terminales, será posible la entrega o recepción de mercancías directa a costado de buque. Los servicios serán proporcionados por la terminal.

Regla 93.- Verificación de las condiciones de la carga.

La verificación de las condiciones del embalaje, empaque o contenedor que se reciba será responsabilidad de las terminales que las manipulan, por lo que será responsable de que éstas conserven sus características y que corresponda la documentación que las ampara.

En su caso y previo al procedimiento de despacho aduanero, se deberá solicitar a la PROFEPA la inspección de tarimas y embalajes de la carga de acuerdo a la normatividad aplicable en la materia

Regla 94.- Información estadística del servicio de almacenamiento.

La entrega de mercancías será responsabilidad de las terminales, por lo que tendrá que verificar que se cumple con lo que establece la legislación aplicable, así mismo será responsable de verificar que estén realizados todos los pagos correspondientes.

Con el fin de cumplir con los compromisos que la APITAM en materia de entrega de información tiene con la SEMAR, las terminales deberán llevar un control estadístico de las mercancías que han sido depositados en las áreas de almacenamiento, sus características, su estadía, su rotación, el tipo de transporte al que se transfirió, el origen y destino de las mercancías manejadas, y en lo particular, las características y volúmenes de las mercancías peligrosas. Esta información deberá ser enviada en un plazo de cinco días posteriores al término de cada mes.

CAPÍTULO XI

REGULACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE

Regla 95.- Sistema de gestión del autotransporte.

Con objeto de regular la entrada, salida y operación eficiente del autotransporte de carga en el puerto, la APITAM establecerá un sistema manual de control de entrada, salida y operaciones de vehículos de autotransporte, el cual será de observancia obligatoria para todas las personas y empresas que ingresen al puerto.

Todo vehículo dentro del área de influencia deberán de contar con una póliza de seguro vigente, en caso contrario deberá contratar con la aseguradora del puerto, de no considerarlo viable deberá de abandonar el recinto.

Regla 96.- Obligatoriedad y permanencia del sistema.

El uso del sistema a que se refiere la Regla 95 es de carácter obligatorio y permanente para cualquier solicitud de ingreso al puerto.

La APITAM verificará que el sistema que establezca permita la interacción con los agentes aduanales, agentes navieros y consignatarios, terminales, empresas transportistas y la misma APITAM.

Las empresas transportistas deberán llevar un registro de los camiones y operadores con los que presta el servicio de ingreso y desalojo de carga en el Puerto, el cual deberá ser entregado a la APITAM antes de iniciar operaciones y al finalizar.

Regla 97.- De la administración portuaria.

La APITAM será la encargada operar el sistema de gestión del autotransporte, y deberá atender las funciones específicas siguientes:

- I. Establecer la visión y objetivos estratégicos del sistema.
- II. Determinar las herramientas para el monitoreo y rastreo de las unidades de carga, que coadyuven con las actividades relacionadas con el servicio de autotransporte a cesionarios, transportistas, autoridades y dueños de la carga.
- III. Establecer y coordinar la mesa del trabajo del autotransporte.

Regla 98.- Regulación para el ingreso de unidades de transporte terrestre.

Todas las unidades de transporte terrestre para poder prestar sus servicios al interior del Puerto tendrán que estar dadas de alta en el padrón de transportistas en el cual deberán estar registrados tanto los camiones como los operadores. Dicho registro se podrá hacer directamente en la APITAM o por medio electrónico, siguiendo el instructivo que para tal efecto ha elaborado la APITAM y se encuentra en su página web.

La regulación del ingreso del transporte terrestre estará coordinada entre la APITAM y las terminales de acuerdo con la capacidad tanto de las vialidades comunes, interiores y de la capacidad de atención de la terminal, por lo que solo podrán ingresar aquellas unidades que ya estén programadas para una operación determinada para ese día.

La APITAM determinará el sistema tecnológico de control que considere el más adecuado y eficiente, el cual será obligatorio en su uso para poder ingresar y permanecer en el recinto portuario.

Regla 99.- Del movimiento de unidades de transporte al interior del Recinto Portuario.

Al ingresar al Puerto, las unidades de transporte deberán trasladarse de forma directa y con precaución a la terminal donde se ubique su carga.

Su desplazamiento será solo por las vialidades que establezca y señale la APITAM, respetando todas las indicaciones viales, como velocidad, sentido, altos y demás señalizaciones establecidas.

Al ingresar a la terminal donde se encuentre su carga, se deberá cumplir con las disposiciones de seguridad y control establecidas.

El operador de la unidad de transporte no deberá abandonar la unidad mientras se encuentre en el interior del Puerto, ni estacionarse en áreas operativas ni en vialidades, con excepción del momento de trincado o destrincado de carga.

Las unidades que requieran ingresar a depositar o retirar mercancía de manera directa al buque deberán contar con una torreta color ámbar la cual permanecerá encendida durante su estadía en los muelles.

Regla 100.- Del desalojo de unidades de transporte terrestre.

Dentro del Puerto, una vez cargada la unidad de transporte, deberá trasladarse hacia la salida directamente y sin realizar puentes en vialidades.

Las unidades de transporte que ingresaron al Puerto para depositar carga, una vez depositada, deberán de abandonarlo inmediatamente, siguiendo las indicaciones de salida del párrafo anterior.

Cuando se trate de unidades con cargas sobredimensionadas y peligrosas, deberán de seguir y respetar lo que indique la APITAM, así como lo dispuesto en la NOM-040-SCT-2-2012 o la que en su momento la reemplace.

Regla 101.- Del aseguramiento de carga.

Las unidades de transporte deberán estar en condiciones óptimas físico-mecánicas y contar con los aditamentos de aseguramiento de carga de acuerdo con las características de las mercancías que transportan o transportarán en el caso de las unidades que ingresen vacías.

La terminal que atienda el servicio destinará los tiempos y lugares donde podrá asegurarla. El aseguramiento de la carga se realizará dentro de estas, por lo que no se permitirá realizar esta actividad en vialidades y áreas de uso común.

No se permitirá la circulación en vialidades del Puerto de unidades que no traigan asegurada su carga y que pongan en riesgo la integridad física de la comunidad portuaria, la carga y las instalaciones portuarias.

Las unidades que transporte granel mineral deberán de contar con lonas o elementos que impidan que el producto se volatice y se disperse por las vialidades y áreas en las que transita.

Para el manejo de cargas peligrosas, es obligación y responsabilidad del transportista, realizar el aseguramiento de las cargas de acuerdo con sus características de embalaje, con el objeto de garantizar la seguridad de las personas, terminales e instalaciones portuarias.

Regla 102.- Del movimiento ferroviario.

No Aplica. El puerto no cuenta con servicio ferroviario.



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

CAPÍTULO XII

INFORMACIÓN ESTADÍSTICA

Regla 103.- Del sistema estadístico.

De acuerdo con lo establecido en el Artículo 40 de la Ley de Puertos, en su apartado XI, la APITAM es responsable de proporcionar la estadística portuaria a la SEMAR, por lo que todos los usuarios, terminales y prestadores de servicios del puerto tienen la obligación de enviar la información de sus operaciones de acuerdo con los formatos y periodicidad establecida para tal fin, y por medio de la vía que determine la APITAM.

La APITAM concentrará la información, analizará y enviará los resultados a las terminales y prestadoras de servicio para su validación, los primeros 5 días hábiles de cada mes, la cual tendrá que ser validada en los siguientes tres días hábiles como máximo. Los resultados serán presentados al Comité de Operaciones de forma mensual y posteriormente la publicará en su página electrónica para la consulta de quien lo requiera.

Para cumplir con esta actividad, la APITAM pondrá a disposición de las terminales y prestadores de servicios portuarios los formatos y lineamientos mediante los cuales deberán cumplir con la entrega de la estadística portuaria en la forma y términos establecidos previamente con ellos.

Regla 104.- De la información estadística de las maniobras de buque.

Reporte diario de operaciones. Los cesionarios y los terceros autorizados proporcionarán al personal designado por la APITAM, la información relativa al volumen de carga operada por turno de trabajo, el acumulado desde el inicio de operaciones y el remanente a operar, así como el número de ganchos operando en cada turno y las demoras o suspensiones parciales por gancho y/o por buque y sus causas.

Reporte al término de operaciones. En este se debe informar el desarrollo de las operaciones del buque desde su inicio hasta el término de las mismas y deberá contener la fecha y hora el inicio y la correspondiente de término de operaciones, el volumen total de carga operada, el número de ganchos o grúas o rampas o conexiones promedio de la operación y los sumatoria de los tiempos de suspensión o demoras y sus causas, a detalle del manejo de contenedores llenos y vacíos y sus pesos en toneladas, así como la cantidad y marcas de unidades de vehículos y su peso en toneladas. Esta información se debe enviar al término de las operaciones con un máximo de 48 horas posteriores al zarpe.

Regla 105.- De la información de almacenamiento.

Con el fin de cumplir con los compromisos que la APITAM en materia de entrega de información tiene con la SEMAR, las terminales tendrán que llevar un control estadístico de las mercancías que han sido depositados en sus áreas de almacenamiento; sus características, su estadía, su rotación, el tipo de transporte al que se transfirió, y en lo particular, las características y volúmenes de las mercancías peligrosas. En un plazo de los primeros cinco días calendario de cada mes, las terminales deberán enviar la información sobre el origen y destino de las mercancías manejadas, por medio de archivo electrónico.

Regla 106.- De la información de desalojo.

Con objeto de proveer a la eficiente operación portuaria y para tener un control de la información de la capacidad de desalojo del puerto las terminales deberán enviar a la APITAM, dentro de los primeros cinco días calendario de cada mes, la información referente al número de unidades de transporte terrestre atendidos diariamente, por instalación y tipo de carga.

Regla 107.- Capacidad de servicio.

Las terminales deberán presentar a la APITAM y al Comité de Operación un informe sobre las características técnicas de sus instalaciones, sus análisis de capacidad integral de servicios, que comprenda la capacidad integral por sus fases de carga/descarga, almacenamiento y desalojo, y su relación con respecto a la demanda, con el fin de actualizar la capacidad del puerto, esta información tendrá que ser entregada los primeros 20 días calendario de cada año, por medio de archivo electrónico.

Regla 108.- De la Información de los servicios portuarios y conexos.

Los prestadores de servicios informarán a la APITAM, durante los primeros 5 días hábiles de cada mes por medio de archivo electrónico, sobre el número de servicios proporcionados, tipo, volumen, embarcación a la que se le proporcionó.

Regla 109.- Sanción por omisión de informes estadísticos.

En caso de no cumplirse parcial o totalmente lo establecido en este capítulo, la APITAM determinará las medidas administrativas a aplicar con apego a lo establecido en sus contratos respectivos.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

CAPÍTULO XIII

SEGURIDAD E HIGIENE EN TERMINALES, INSTALACIONES PORTUARIAS, MANIOBRISTAS, MUELLES, EMBARCACIONES Y EN GENERAL EN PERSONAS Y/O MERCANCÍAS

Regla 110.- Comisión para detección de riesgos y contingencias.

Con base en lo señalado en la Regla 80, la APITAM, en coordinación con las terminales, establecerá una Comisión para la detección de condiciones y actos inseguros. Para tal fin la comisión presentará un programa de visitas mensuales a todas las áreas del Puerto, tanto de uso común como las cesionadas. Los reportes de esta Comisión serán presentados mensualmente en el Comité de Operación.

Regla 111.- Responsables del Programa de Protección Civil del Recinto Portuario.

Con objeto de prevenir y afrontar en el Puerto posibles contingencias o emergencias, tales como incendios, sismos, fenómenos hidrometeorológicos, fugas, derrames, contingencias ambientales y accidentes de embarcaciones, las dependencias con oficinas en el mismo, la APITAM, las terminales, prestadores de servicios, agentes navieros y consignatarios de buques, agentes aduanales, transportistas, usuarios del Puerto y en general las personas físicas y morales que intervengan en las actividades portuarias deberán integrarse al Comité Local de Contingencias establecido por la SEMAR, además de sujetarse al "Programa de protección civil en el Puerto", que como ANEXO XI se agregan a las presentes reglas.

Para el cumplimiento del Programa de Protección Civil, se formará un Comité de Protección Civil que se integrará por la Capitanía, la APITAM, un representante de cada terminal y un representante de los prestadores de servicios en el puerto.

La APITAM, se encargará de difundir, vigilar, supervisar y aplicar el cumplimiento de las actividades que contemplan los Programas Internos de Protección Civil en el Puerto, informando al Comité de Protección Civil formado, los términos y con la periodicidad que éste recomiende y/o requiera.

De igual forma y en la medida del ámbito de su competencia, todas las dependencias con oficinas en el Puerto de Matamoros, la APITAM, las terminales, prestadores de servicios, navieros, agentes navieros y aduanales, transportistas, usuarios del Puerto y en general las personas físicas y morales que intervengan en las actividades portuarias deberán participar en el Programa Anual de Simulacros por Contingencias del Puerto de Matamoros.

Regla 112.- Responsables del Programa Interno de Protección Civil de cada terminal.

Cada una de las terminales implementará un Programa Interno de Protección Civil, el cual se alinearán con el Plan Local de Contingencias establecido por la SEMAR, al Programa de Protección Civil del Puerto, y designará a un responsable ante el Comité de Protección Civil del puerto de la aplicación de este.

Regla 113.- Responsabilidad de los prestadores de servicios portuarios ante los programas de protección civil de las áreas donde realizan sus actividades.

Cada uno de los prestadores de servicios en el puerto establecerá un Programa Interno de Protección Civil, el cual se alinearán con el Plan Local de Contingencias establecido por la SEMAR, al Programa de Protección Civil del Puerto y designará al responsable de coordinar su cumplimiento. Cada uno de los prestadores de servicios designará a un representante ante el Comité de Protección Civil del puerto.

Regla 114.- Responsable de supervisar que los cesionarios, terminales y prestadores de servicios en su caso, cuenten con la existencia, den cumplimiento, y otorguen a su personal la capacitación de los Programas Internos de Protección Civil respectivos.

La APITAM verificará que las terminales y prestadores de servicios cumplan con los Programas de Protección Civil y con los Manuales de procedimientos en caso de desastre del puerto, tanto del Puerto como los internos de cada terminal.

Regla 115.- Seguridad e Higiene en Manejo de Cargas.

Las terminales para el manejo de mercancías deberán observar las normas sobre la seguridad e higiene indicadas en el Reglamento Federal de Seguridad, Higiene y Medio Ambiente del Trabajo, establecidas en las Normas Oficiales Mexicanas de la materia, particularmente en lo que respecta a la NOM-030-SCT4-1996 o la que en su momento la sustituya, así como los tratados internacionales a los que México se encuentra adscrito; asimismo, las precauciones que determine la APITAM, y el comité de operaciones.

Sin detrimento de lo antes señalado, las Terminales estarán obligadas a adoptar, de acuerdo a la naturaleza de las actividades que realicen, las medidas de seguridad e higiene pertinentes de conformidad con lo dispuesto en las normas aplicables, a fin de prevenir, por una parte, accidentes en el uso de maquinaria, equipo, herramientas y materiales, y, por la otra, enfermedades por la exposición a los agentes químicos, físicos, biológicos, ergonómicos y psicosociales, así como para contar con las instalaciones adecuadas para el desarrollo del trabajo. Así mismo los niveles máximos permisibles de contaminantes, producto del manejo de sustancias o mercancías, no deberán exceder los límites establecidos por las normas correspondientes.

Las terminales deberán de contar con un análisis de riesgos por cada tipo de maniobra que realiza para determinar las medidas de seguridad específicas que garanticen la ausencia de accidentes de trabajo, los cuales se harán del conocimiento de la APITAM. Con base en lo anterior, se determinará el equipo mínimo de seguridad personal indispensable, el cual será obligatorio su uso durante todo el tiempo que duren las maniobras.

Las terminales elaborarán un programa de capacitación correspondiente a seguridad e higiene, de acuerdo con los resultados de su análisis de riesgos y a su detección de necesidades de capacitación, el cual se hará del conocimiento de la APITAM.

Regla 116.- Seguridad e Higiene en el embarque, desembarque y tránsito de pasajeros.

Los agentes consignatarios deberán informar a la APITAM y a las autoridades de salud, migración y, en su caso, aduanas sobre las personas que forman la tripulación y personal del buque, las que están en tránsito y las que embarcarán y desembarcarán.

Los tripulantes que pretendan embarcar o desembarcar de buques que realicen tráfico de altura, deberán solicitar ante la Aduana la revisión de los equipajes a través del representante del buque. El agente consignatario, deberá presentar escrito libre en donde se obliga solidariamente con las empresas porteadoras, capitanes, pilotos o propietarios de los medios de transporte para la realización del trámite. Una vez que el trámite ha sido autorizado, los tripulantes deberán dirigirse a la comandancia de la Inspección Fiscal y Aduanera, para que los inspectores los dirijan a la plataforma de reconocimientos, ubicada en la ruta fiscal.

De los buques y artefactos navales fondeados no deberán desembarcar personas al Puerto sin la autorización de la Capitanía y del Instituto Nacional de Migración.

Regla 117.- Medidas de seguridad e higiene en las maniobras y servicios portuarios.

En el manejo de la carga deberán observarse las normas sobre la seguridad e higiene aplicables y las de prevención de accidentes que dicte la normatividad existente en aspectos de seguridad, higiene, y protección del medio ambiente, así como las precauciones que a petición de la APITAM se determinen.

Las terminales aplicarán, de acuerdo con su análisis de riesgos, las medidas de seguridad e higiene específicas a las maniobras que realicen.

Las terminales colocarán en lugares visibles de las áreas de trabajo avisos o señales de seguridad e higiene para la prevención de riesgos, en función de la naturaleza de las maniobras que realicen, conforme a las normas correspondientes y de acuerdo con su análisis de riesgos.

Las terminales nombrarán al personal idóneo y debidamente capacitado para realizar las operaciones en condiciones seguras de acuerdo con el tipo de maniobra, la mercancía y equipo a utilizar, cuya operación pueda ocasionar daños a terceras personas o al centro de trabajo.

Toda persona que ingrese al recinto portuario deberá utilizar el equipo de protección personal durante todas las maniobras de acuerdo con las características y riesgos que presenten las cargas a manejar. En el caso de que algún trabajador no cuente con él, será objeto de retiro del Puerto por parte de la APITAM, quien notificará al responsable de la maniobra, por lo que se deberá cumplir en todo momento lo que estipula la Norma Oficial Mexicana NOM-017-STPS/2008, Equipo de protección personal/ Selección, uso y manejo en los centros de trabajo, o la que en su momento la sustituya.

La maquinaria y equipo deberá contar con las condiciones de seguridad e higiene, de acuerdo con las normas correspondientes.

Regla 118.- De las medidas de seguridad en los muelles.

Las áreas de los muelles donde se estén realizando las actividades de carga y descarga se deberán delimitar, permaneciendo de esa forma hasta el término de las actividades. Ningún trabajo de carga o descarga, estiba o desestiba podrá realizarse fuera de las áreas de maniobras designadas.

Las terminales deberán mantener el piso y otras superficies de trabajo limpias y en condiciones de seguridad para sus empleados y otras personas durante las operaciones, por lo que la derrama de productos, sobre todo en graneles agrícolas y minerales, deberá de levantarse de manera continua para evitar su acumulamiento sobre los muelles y posible dispersión hacia otras áreas.

Todo el personal deberá de estar debidamente capacitado de acuerdo con la naturaleza de los trabajos que desempeñen y a la naturaleza de las instalaciones en donde se encuentren laborando. La APITAM requerirá a las empresas la información documental que compruebe lo dispuesto en la presente regla.

Todo el personal deberá de estar uniformado de acuerdo con las características de la empresa con la que opera con el fin de que se identifique a simple vista su procedencia y portar el equipo de seguridad personal determinado.

Los equipos que participen en las maniobras, así como las herramientas deberán de ser las adecuadas para el tipo de operación que se esté realizando, respetando en todo momento sus capacidades de carga, así como sus condiciones de operación con el fin de evitar accidentes por la mala utilización de equipos y herramientas.

Todos los equipos de las terminales deberán de estar en condiciones de óptimo funcionamiento, principalmente en su sistema de frenos, eléctrico y de iluminación. La APITAM estará facultada para impedir la circulación de las unidades que no cumplan con esta medida.

Todos los equipos de elevación y traslación de las terminales deberán estar señalizados, rotulados con el nombre o logo de sus respectivas compañías, el cual podrá ser a base de pintura, carteles magnéticos o cualquier otra forma de identificación que sea visible a distancia, la APITAM estará facultada para impedir la circulación de las unidades que no cumplan con esta medida.

No se permitirá la permanencia en muelles de personal que no esté nombrado, o que no justifiquen su relación con la maniobra.

Queda prohibido el utilizar equipos sustitutos para realizar maniobras para lo que no son diseñados, ya que esto puede provocar accidentes en las maniobras.

Durante el ciclo del gancho, no se permitirá que la carga quede suspendida en el área de muelles o bodegas, con el fin de evitar que ésta pueda caer sobre el muelle y provoque un accidente, de igual manera queda prohibido permanecer o circular bajo el área del ciclo del gancho cuando esté operando.

Todas las cargas que por su naturaleza puedan caer al mar, deben ser operadas con dispositivos de contención apropiados que impidan su caída al agua en caso de falla en las eslingas, quien incumpla esta disposición se hará acreedor a las sanciones impuestas por la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente y la Capitanía.

A fin de prevenir accidentes durante las maniobras de carga nocturnas, los buques deben mantener la iluminación suficiente en sus bodegas y cubierta.

Solo podrán ingresar vehículos a los muelles cuando se justifique y que estén relacionados con las operaciones, como suministro, equipos de maniobra o insumos al buque, en su caso entrarán con torreta encendida.

Las terminales durante las maniobras de carga y descargas de buques deberán colocar islas de seguridad perfectamente delimitadas con barreras o defensas en un área segura, para que su personal, el de las compañías de inspección, supervisión, y los que justificadamente tienen que estar en el muelle, permanezcan dentro de la misma en los momentos de inactividad de la función que les fue encomendada.

Regla 119.- Medidas para prevenir accidentes.

Es responsabilidad de las terminales determinar para cada maniobra, de acuerdo con su propio análisis de riesgos, las medidas preventivas para evitar accidentes.

Las terminales deberán informar a los trabajadores respecto de los riesgos relacionados con las actividades que se realizarán, las características de las mercancías a operar y, en particular, respecto de los riesgos que implica su trabajo, así como las normas para prevenir accidentes. Para tal efecto se realizarán pláticas de concientización en materia de seguridad y salud ocupacional previa al inicio de operación y en cada cambio de turno.

Es obligación de las terminales proporcionar a todos sus trabajadores el equipo de protección personal, de acuerdo con su análisis de riesgos.

Las terminales, prestador de servicios y en general todos aquellos que tengan alguna actividad que realizar dentro del Puerto deberán realizar a sus colaboradores, principalmente a los operadores de equipo mayor, exámenes toxicológicos de manera aleatoria los cuales se harán del conocimiento de la APITAM.

Regla 120.- De la supervisión de la seguridad.

Es responsabilidad de las terminales la supervisión y vigilancia del cumplimiento por parte de sus trabajadores de las medidas de seguridad, y que su desempeño sea con diligencia y eficiencia en el manejo de las cargas que operen a bordo, en muelles, patios, lugares descubiertos y almacenes.

Todas las terminales y prestadores de servicios deberán integrar sus comisiones de seguridad e higiene en un plazo no mayor de 30 días a partir de la fecha de inicio de sus actividades y cumplir con las obligaciones que indican las normas en la materia, las cuales serán directamente encargadas de la gestión de la seguridad al interior de sus instalaciones y el enlace con la APITAM y la comunidad del puerto.

La APITAM por medio de su personal de operaciones, seguridad y vigilancia supervisará de manera general que las operaciones en el puerto se estén realizando en condiciones seguras, por lo que reportarán al departamento de seguridad, de manera inmediata todos aquellos elementos que estén poniendo en riesgo las instalaciones, las embarcaciones, la carga o a las personas. Para lo anterior, las terminales permitirán en todo momento el acceso al personal de la APITAM, previamente identificado y autorizado, para realizar las tareas de supervisión.

En caso de incidencias reportadas a la APITAM, se notificará de manera inmediata al responsable de la operación para que se corrija las condiciones o actos inseguros; en caso de no acatar las recomendaciones se acudirán a la autoridad para que determine lo conducente.

La APITAM y la Capitanía deberán verificar y supervisar el cumplimiento de estas normas.

Regla 121.- Daños o accidentes.

Los daños que se causen a la infraestructura y áreas comunes a cargo de la APITAM derivados de una mala operación o por causa de accidentes, deberán ser reparados por quien los genere, de manera inmediata, para evitar que se vean afectadas las operaciones.

Si las reparaciones no se realizan de manera inmediata y los daños afectan la operación, la APITAM podrá repararlo y transferir los gastos a quien lo genere, el cual estará obligado a pagarlos.

Regla 122.- Reportes de Seguridad e Higiene y área responsable de recibir los informes anuales del programa de protección civil emitidos por autoridad competente.

Las terminales entregarán a la APITAM, de acuerdo con formato y sistema que determine, un informe de los accidentes y eventos sobresalientes sobre la seguridad e higiene en sus instalaciones, dentro de los primeros cinco días calendario de cada mes. La APITAM elaborará un reporte mensual, el cual se analizará en el Comité de Operaciones.

CAPÍTULO XIV

CONTROL AMBIENTAL Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

Regla 123.- Control de emisión de gases de efecto invernadero y partículas suspendidas.

1. Normatividad aplicable a emisiones de gases efecto invernadero y partículas suspendidas.

La Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, sus cesionarios, operadores, proveedores, prestadores de servicios portuarios y conexos, constructoras, contratistas, servicios de mantenimiento, deberán cumplir con la normatividad ambiental vigente, emitidas por la autoridad ambiental competente, relativa al control sobre emisiones de GEI procedentes de fuentes fijas o móviles, además de vincularse a los siguientes ordenamientos:

Regulaciones Internacionales

Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático

El objetivo final de la Convención es estabilizar las concentraciones de gases de efecto invernadero "a un nivel que impida interferencias antropógenas (inducidas por el hombre) peligrosas en el sistema climático". El objetivo último de la presente Convención y de todo instrumento jurídico conexo que adopte la Conferencia de las Partes, es lograr, de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención, la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático. Ese nivel debería lograrse en un plazo suficiente para permitir que los ecosistemas se adapten naturalmente al cambio climático, asegurar que la producción de alimentos no se vea amenazada y permitir que el desarrollo económico prosiga de manera sostenible.

Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL).

Su objetivo principal es preservar el ambiente marino mediante la completa eliminación de la polución por hidrocarburos y otras sustancias dañinas, así como la minimización de las posibles descargas accidentales.

Anexo VI: Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques (entrada en vigor: 19 de mayo de 2005). En este Anexo se establecen los límites de las emisiones de óxidos de azufre y de óxidos de nitrógeno de los escapes de los buques y se prohíben las emisiones deliberadas de sustancias que agotan el ozono; para las zonas de control de emisiones designadas se establecen normas más estrictas en relación con la emisión de SOx, NOx y de materias particuladas. En un capítulo adoptado en 2011 se establecen medidas técnicas y operacionales obligatorias de eficiencia energética encaminadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

Resolución MEPC.304(72) (OMI) adoptada el 13 de abril de 2018

Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques, cuyo objetivo es el de reforzar la contribución de la OMI a los esfuerzos mundiales abordando las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional. Los esfuerzos internacionales para abordar las emisiones de GEI incluyen el Acuerdo de París y sus objetivos y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y su ODS 13: "Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos".

Resolución MEPC80 (OMI), adoptada el 7 de julio de 2023.

Estrategia revisada de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (GEI).

El objetivo de la estrategia revisada de la OMI MEPC80 sobre los gases de efecto invernadero (GEI) incluye una mayor ambición común de alcanzar unas emisiones netas nulas de GEI cerca de 2050, un compromiso de garantizar la adopción de combustibles alternativos con emisiones nulas o casi nulas de GEI de aquí a 2030, y puntos de control indicativos para 2030 y 2040.

Regulaciones Nacionales

Plan Nacional de Desarrollo (PND)

El Objetivo General 3 “Desarrollo Económico” enfatiza que es necesario “Desarrollar de manera transparente, una red de comunicaciones y transportes accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente y moderna, con visión de desarrollo regional y de redes logísticas que conecte a todas las personas, facilite el traslado de bienes y servicios, y que contribuya a salvaguardar la seguridad nacional” (Objetivo 3.6).

Programa Especial derivado del Plan Nacional de Desarrollo 2021-2024

Objetivo 6.2.- Relevancia del Objetivo prioritario 2: Reducir las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero a fin de generar un desarrollo con bienestar social, bajo en carbono y que proteja la capa de ozono, basado en el mejor conocimiento científico disponible.

Ley de Puertos (LP)

La Ley de Puertos en su Artículo 26, fracción VI, establece: “El título de concesión, según sea el caso, deberá contener, entre otros los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura portuaria, los cuales se apegarán a las disposiciones aplicables en materia de protección ecológica”.

Reglamento de la Ley de Puertos (RLP)

Derivado de la Ley de Puertos, en su Reglamento se menciona que:

- Artículos 78, 79 y 80: establecen con precisión los requisitos sobre el manejo de desechos y aguas residuales que deberán acreditar los prestadores de servicios.
- Artículo 85 fracciones I y XIV: las Reglas de Operación deberán contener las condiciones en materia de construcción, explotación y operación para asegurar que la ejecución de las obras no afectará la continuidad, la eficiente operación y sustentabilidad ecológica del puerto... y el control ambiental y prevención contra la contaminación...
- Artículo 124: los trabajos que se hagan en los buques deberán cumplir con las normas relativas a la prevención de la contaminación.

Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente

Objetivos:

- Garantizar el derecho de toda persona a vivir en un medio ambiente sano para su desarrollo, salud y bienestar;

- La preservación, la restauración y el mejoramiento del ambiente;
- La preservación y protección de la biodiversidad, así como el establecimiento y administración de las áreas naturales protegidas;
- El aprovechamiento sustentable, la preservación y, en su caso, la restauración del suelo, el agua y los demás recursos naturales, de manera que sean compatibles la obtención de beneficios económicos y las actividades de la sociedad con la preservación de los ecosistemas;
- La prevención y el control de la contaminación del aire, agua y suelo;
- Garantizar la participación corresponsable de las personas, en forma individual o colectiva, en la preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente.

Ley General de Cambio Climático

Artículo 2o. Esta Ley tiene por objeto:

I.- Garantizar el derecho a un medio ambiente sano y establecer la concurrencia de facultades de la federación, las entidades federativas y los municipios en la elaboración y aplicación de políticas públicas para la adaptación al cambio climático y la mitigación de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero;

II. Regular las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero para que México contribuya a lograr la estabilización de sus concentraciones en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático considerando, en su caso, lo previsto por el artículo 2o. de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y demás disposiciones derivadas de la misma.

Norma Oficial Mexicana NOM-044-SEMARNAT-2017

Esta Norma Oficial Mexicana tiene como objetivo establecer los límites máximos permisibles de emisiones de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos no metano (HCNM), hidrocarburos no metano más óxidos de nitrógeno (HCNM + NOx), partículas (Part), e incluso de amoníaco (NH3); todos ellos, contaminantes provenientes del escape de motores nuevos que utilizan diésel como combustible y que se utilizarán para la propulsión de vehículos automotores con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos, así como del escape de vehículos automotores nuevos con peso bruto vehicular mayor a 3,857 kilogramos equipados con este tipo de motores.

Norma Oficial Mexicana NOM-045-SEMARNAT-2017

El objetivo de esta Norma Oficial Mexicana es establecer los límites máximos permisibles de emisión expresados en coeficiente de absorción de luz o por ciento de opacidad, proveniente de las emisiones del escape de los vehículos automotores en circulación que usan diésel como combustible, método de prueba y características técnicas del instrumento de medición.

Su cumplimiento es obligatorio para los propietarios o legales poseedores de los citados vehículos, Centros de Verificación Vehicular, Unidades de Verificación y autoridades competentes. Se excluyen de la aplicación de la presente Norma Oficial Mexicana, la maquinaria equipada con motores a diésel empleada en las actividades agrícolas, de la construcción y de la minería.

Norma Oficial Mexicana NOM-156-SEMARNAT-2012

Esta norma tiene como objetivo el especificar las condiciones mínimas que deben ser observadas para el establecimiento y operación de sistemas de monitoreo de la calidad del aire.

Títulos de Concesión

En los Títulos de Concesión de las ASIPONAs, la cláusula (XVIII) establece la obligatoriedad de preservación del ambiente: al realizar cualesquiera actos en ejercicio de esta concesión, la Concesionaria deberá cumplir con las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, así como con los tratados internacionales celebrados y ratificados por México en materia de equilibrio ecológico y protección al ambiente.

De igual forma, los Contratos de Cesión Parcial de Derechos y Obligaciones deben contener una cláusula relativa a necesidad de preservar el medioambiente, además, se alude a las certificaciones con las que deberán cumplir: "... las emisiones contaminantes a la atmósfera, sean fuentes artificiales o naturales, fijas o móviles, deben ser reducidas y controladas, para asegurar una calidad del aire satisfactorio para el bienestar de la población y el equilibrio ecológico..."

2. Inventario de fuentes emisoras de gases de efecto invernadero.

a) Responsables del cumplimiento en el ámbito del Puerto de Matamoros.

La Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, sus cesionarios, operadores, proveedores, prestadores de servicios portuarios y conexos, constructoras, contratistas, servicios de mantenimiento, tienen la responsabilidad de identificar e inventariar todas sus fuentes generadoras de GEL, ya sean fijas o móviles, así como elaborar los planes de prevención y control de la contaminación del aire por emisiones de GEL y desarrollar y ejecutar las acciones tendientes a minimizar las emisiones de GEL.

Dichos inventarios deberán actualizarse conforme a las necesidades de cada cesionario, operador, proveedor y/o prestador de servicios conforme a los cambios o modificaciones que realice en su plantilla identificada de fuentes emisoras, ya sea por incremento, baja, cambio, modificación, mejora y/o reemplazo de equipos.

Toda actualización del inventario de fuentes emisoras fijas o móviles, deberá hacerse del conocimiento de la APITAM, a fin de realizar los cambios pertinentes al inventario general.

b) Indicadores, Metas y Frecuencia de Medición.

La APITAM, sus cesionarios, operadores, proveedores, prestadores de servicios portuarios y conexos, constructoras, contratistas, servicios de mantenimiento, deberán establecer dentro de sus planes y programas los indicadores, metas, métodos y frecuencias de medición de dichos indicadores, a fin de determinar la eficacia de las medidas establecidas e implementadas para controlar y minimizar las emisiones de sus fuentes generadoras fijas o móviles.

Con la finalidad de dar cumplimiento a la Estrategia de Descarbonización de Puertos, establecida por la Secretaría de Marina, a través de Dirección General de Puertos, los resultados de las emisiones generadas en el año inmediato anterior deberán ser facilitados dentro de los primeros 30 días naturales al inicio cada año calendario a la APITAM, a fin de integrarlos en el informe general de indicadores que será remitido a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

c) De la Calidad de la Información.

Es responsabilidad del personal encargado del sistema de inventario de fuentes emisoras de GEI, tanto de la APITAM, así como de los cesionarios, operadores, proveedores, prestadores de servicios portuarios y conexos, constructoras, contratistas, servicios de mantenimiento, verificar la veracidad y calidad de la información y/o datos con la finalidad de limitar la incertidumbre relativa a los datos, métodos y resultados, para facilitar la toma de decisiones para el desarrollo de estrategias y políticas que conlleven a la minimización de la emisión de GEI.

Dentro de las fuentes de información que pueden servir de referente, a manera de ejemplo, se encuentran las siguientes:

- ✓ Programas de mantenimiento preventivo de vehículos automotores.
- ✓ Programas de mantenimiento preventivo por horas de vehículos móviles.
- ✓ Programas de mantenimiento instalaciones eléctricas.
- ✓ Programas de mantenimiento instalaciones equipos.
- ✓ Programas de acciones o medidas establecidas para contribuir al control y/o reducción de emisiones de GEI.
- ✓ Estadísticas de consumos de energía, combustibles, etc.

3. Límite organizacional.

La presente regla de operación es de aplicación obligatoria dentro de las áreas que componen tanto el Recinto Portuario concesionado, así como en el área de desarrollo o zonificación industrial del Puerto de Matamoros, bajo la dirección de la APITAM.

4. Límite operacional.

La presente regla es aplicable o todas las áreas comprendidas dentro de los límites del puerto, definidas en las presentes reglas de operación. De igual forma, aplica para todos los cesionarios y permisionarios con que la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas tenga firmado contrato, así como constructores, contratistas y prestadores de servicios que cuenten en su operación con alguno de las siguientes fuentes de emisiones de Gases de Efecto Invernadero:

- a) Vehículos para realizar tareas livianas que sean propiedad de la empresa o se encuentren bajo algún tipo de arrendamiento.
- b) Vehículos para realizar tareas pesadas que sean propiedad de la empresa o se encuentren bajo algún tipo de arrendamiento.
- c) Equipo de manipulación de la carga, propios o bajo algún tipo de arrendamiento.
- d) Transporte ferroviario.
- e) Embarcaciones para proporcionar los servicios portuarios consignados en el artículo 44, fracción I, II y III de la Ley de Puertos.

- f) Calderos y hornos en edificios.
- g) Cualquier otra fuente de emisión que posea y opere la empresa para la prestación de sus servicios.
- h) Red eléctrica.
- i) Plantas de energía.
- j) Instalaciones Industriales de fabricación y/o maquila.
- k) Oficinas administrativas.
- l) Iluminación de accesos, áreas y vialidades.

5. De las responsabilidades en el proceso de integración del inventario de GEI del Puerto de Matamoros.

Es responsabilidad de la APITAM:

- a) Realizar un censo de los cesionarios, permisionarios y prestadores de servicios, obligados a presentar los informes de emisiones de GEI, de conformidad con lo señalado en los límites organizacional y operacional.
- b) Coordinar la integración del inventario del equipamiento portuario por cada uno de los cesionarios, permisionarios y prestadores de servicios portuarios.
- c) Determinar la forma en que los cesionarios, permisionarios, prestadores de servicios deberán presentar los informes y establecer la frecuencia en que se realizará la medición de las emisiones de GEI, en la plataforma tecnológica que deberá ser facilitada por la APITAM, de conformidad con la Secretaría de Marina.
- d) Establecer los medios de comunicación para recepcionar los informes de los cesionarios, permisionarios y prestadores de servicios, así como sistematizar dichos procesos.
- e) Implementar la metodología de medición de emisiones de GEI en su ámbito de competencia y realizar el inventario propio de emisiones de GEI.
- f) Proporcionar y facilitar la capacitación al personal de la APITAM, así como la adquisición de las herramientas tecnológicas y el conocimiento necesario para la aplicación de la metodología establecida por la Secretaría de Marina, para realizar el inventario de emisiones.
- g) Proporcionar asesoría a los cesionarios, permisionarios y prestadores de servicios en la implementación de la metodología establecida por la Secretaría de Marina, en su ámbito de competencia.
- h) Integrar el inventario de emisiones de GEI existentes en el Puerto de Matamoros, que incluya la información de la APITAM y de los cesionarios, permisionarios y prestadores de servicios.
- i) Llevar un control de los flujos de información sobre el comportamiento de GEI, así como de las acciones de mitigación y reducción aplicadas por la propia APITAM, así como por los cesionarios, permisionarios y prestadores de servicios del Puerto de Matamoros.

j) Integrar el Plan de Prevención y Control de la Contaminación del Aire por Emisiones de GEI en colaboración con los cesionarios, permisionarios y prestadores de servicios del Puerto de Matamoros.

k) Proporcionar a la Secretaria de Marina los informes que ésta solicite.

Es responsabilidad de los cesionarios, permisionarios y prestadores de servicio:

a) Implementar la metodología de medición de emisiones de GEI en su ámbito de competencia.

b) Cumplir con la entrega de los informes de emisiones de GEI dentro de los primeros 45 días naturales de cada año.

c) Proporcionar los datos requeridos por la APITAM para integrar el inventario del equipamiento portuario y seguimiento al Plan de Prevención.

d) Establecer metas, en el ámbito de su competencia, de conformidad con el Plan de Prevención y Control de la Contaminación del Aire elaborado por la APITAM.

e) Cumplir con la normatividad aplicable en materia ambiental.

6. Inventario del equipamiento portuario

La APITAM y los cesionarios, permisionarios y prestadores de servicios portuarios deberán integrar y mantener actualizado el Inventario del equipamiento portuario o de su instalación que incluya, por lo menos, las fuentes de emisiones señaladas en el límite operacional de esta regla.

El inventario deberá contener como mínimo los siguientes datos de cada uno de los equipos propiedad o arrendados por la APITAM, cesionarios, permisionarios y prestadores de servicios en el Puerto de Matamoros:

- Tipo, nombre o denominación del equipo,
- Marca, Modelo y Capacidad del equipo.
- Número de serie o de identificación del equipo.
- Categoría.
- Tipo de combustible, año de adquisición y capacidad.
- Croquis de ubicación del equipo.

La APITAM establecerá los medios de comunicación electrónica para recepcionar los informes de los inventarios de los cesionarios, permisionarios y prestadores de servicios, así como sistematizar dichos procesos en la plataforma tecnológica que designe la APITAM, de conformidad con la Secretaría de Marina.

7. Informe anual de emisiones de Gases de Efecto Invernadero GEI (bióxido de carbono equivalente) generados en el año inmediato anterior.

Los cesionarios, permisionarios y prestadores de servicios portuarios deberán entregar anualmente a la APITAM un informe de emisiones de GEI que deberá contener como mínimo la siguiente información:

- Emisiones directas derivados del consumo de energéticos fósiles.
- Emisiones indirectas derivados del consumo (compra) de energía eléctrica que se utilizó para las operaciones de equipo e instalaciones portuarios.
- Emisiones procedentes de los buques, en los casos que aplique.

El informe deberá ser entregado conforme a los parámetros, metodología, calidad, nivel de detalle y formato que establezca la APITAM dentro de los primeros 30 días naturales al inicio de cada año.

8. Plan de prevención y control de la contaminación del aire por emisiones de fuentes fijas y móviles: será entregado dentro de los primeros 30 días naturales al inicio de cada año a la APITAM.

Los cesionarios, permisionarios y prestadores de servicios portuarios deberán elaborar y entregar a la APITAM el Plan de Prevención y Control de la contaminación del Aire por emisiones de fuentes fijas y móviles, el cual deberá contener al menos la siguiente información:

a) Programa de Mantenimiento preventivo de vehículos automotores: vehículos utilitarios que utilicen combustibles fósiles cada 10,000 kilómetros de uso.

b) Programa de Mantenimiento preventivo por horas de equipos móviles: maquinaria, equipo y plantas de emergencia y otros que utilicen combustibles fósiles.

c) Programa de Mantenimiento de las instalaciones eléctricas: subestaciones eléctricas y transformadores y sistemas de iluminación.

d) Programa de acciones adoptadas y por adoptar que contribuyan a la reducción de GEI y Huella de Carbono: Conforme a las acciones realizadas en el puerto deberá incluir soluciones medioambientales y equipamiento que promueva la transición energética como el uso de energía renovable, energización de muelles, sistemas de autoconsumo con paneles solares y reforestaciones, así como gestión de residuos, medidas que promuevan el control de contaminación del aire, un compromiso social con las partes interesadas, la capacitación del personal, la implementación de soluciones digitales y renovación tecnológico.

En el Plan de Prevención y Control de la Contaminación del Aire por Emisiones de Fuentes Fijas y Móviles, deberá incluir acciones necesarias de compensación para mitigar las emisiones de GEI generadas indirectamente por el usuario, así como para la evaluación de las emisiones generadas en el Recinto Portuario y contribuir a su disminución. Lo anterior, en concordancia de lo dispuesto en los artículos 87 y 88 de la Ley General de Cambio Climático y en los artículos 3, fracción II, incisos c) y d); 6 y 9 del Reglamento en Materia del Registro Nacional de Emisiones.

Para el seguimiento de estas acciones los cesionarios, permisionarios y prestadores de servicios portuarios enviarán a la APITAM de manera trimestral los avances del cumplimiento de dicho plan, los primeros 10 días hábiles posteriores al cierre de cada trimestre.

La APITAM, elaborará el informe de las emisiones de GEI de las embarcaciones que arriben al puerto, de acuerdo con los datos disponibles en sus sistemas de información, dentro de los primeros días naturales al inicio de cada ejercicio fiscal.

En la carga y/o descarga de graneles agrícolas y/o minerales, así como actividades en las que se generen emisiones de partículas y polvos, los cesionarios y prestadores de servicio deberán tomar medidas necesarias para mantener los niveles por debajo de los límites máximos permisibles establecidos en la NOM-025-SSA1-2014 y mitigar, en lo posible, la generación y desplazamiento de polvo y partículas o la atmósfera.

Los resultados del Monitoreo de Calidad del Aire (PM10 y PM2.5) del año inmediato anterior deberán ser informados a la APITAM los primeros 10 días naturales de cada año, conforme al formato emitido por la misma APITAM.

La APITAM es responsable de proporcionar el informe anual de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante para el monitoreo de su cumplimiento y a la Dirección General de Puertos para la elaboración de las estadísticas de control de emisión de gases efecto invernadero, ambos a través de la Secretaría de Marina, por lo que todos los cesionarios y prestadores de servicios del puerto, tienen la obligación de enviar de manera electrónica, (o en la plataforma tecnológica que designe la APITAM en su momento), el informe correspondiente en su ámbito de competencia.

Regla 124. Normatividad en Materia Ambiental, supervisión y prevención.

La APITAM, así como todos los usuarios del puerto (terminales, proveedores, constructoras, servicios de mantenimiento, prestadores de servicios portuarios y conexos), deberán cumplir con lo establecido por la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos y su reglamento, la Ley de Aguas Nacionales y la Ley de vertimientos en Zonas Marítimas Mexicanas, así como a sus Reglamentos, normas, acuerdos y disposiciones nacionales e internacionales correspondientes.

Las terminales deberán elaborar y obtener la autorización de sus Manifiestos de Impacto ambiental, y cumplir con el Reglamento en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.

Para las actividades de responsabilidad directa de los operadores, la APITAM deberá vigilar la observancia de las normas aplicables para minimizar los impactos ambientales, y coordinar la realización de las obras y actividades que se requieran para cumplir la legislación ambiental vigente y los compromisos internacionales en la materia, a fin de que se integren en el PMDP vigente. Asimismo, se deberán organizar e instrumentar planes de atención a emergencias requeridos por la operación portuaria, establecidos en el programa de protección civil.

Con la finalidad de supervisar el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente la APITAM implementará lo siguiente:

a).- APITAM, a través del personal de Verificación Ambiental, supervisará de manera general que las operaciones y actividades desarrolladas en el Puerto de Matamoros, se lleven a cabo bajo condiciones seguras para evidenciar el cumplimiento ambiental normativo vigente y de los compromisos o convenios internacionales en la materia, reducir o administrar los riesgos ambientales y sus impactos negativos sobre el ecosistema y/o la biodiversidad.

b).- Los cesionarios, operadores de terminales, patios y áreas de almacenamiento, deberán otorgar todas las facilidades al personal de verificación ambiental a fin de realizar recorridos al interior de sus instalaciones, los cuales deberán realizarse de forma programada.

c).- El personal de Supervisión Ambiental, verificará el cumplimiento normativo aplicable a los siguientes aspectos ambientales, los cuales se indican de manera enunciativa más no limitativa:

- ✓ Aire.
- ✓ Agua.
- ✓ Suelo y subsuelo.
- ✓ Aguas residuales
- ✓ Residuos.
- ✓ Vida silvestre.
- ✓ Riesgo ambiental.
- ✓ Contingencias ambientales.

Para tal efecto, se implementaran formatos de verificación a manera de check list, donde establecerán los rubros normativos a cumplir para cada aspecto ambiental, además de realizar los registros de evidencias documentales y/o fotográficas correspondientes.

d).- Como resultado de estas verificaciones, se emitirá un reporte con recomendaciones y observaciones, las cuales deberán ser atendidas y subsanadas por parte del cesionario u operador de la terminal, patio y/o área de almacenamiento que sea visitada.

En caso de no atender las recomendaciones u observaciones de forma oportuna y dependiendo de la gravedad del incumplimiento detectado, se acudirá ante la autoridad ambiental competente para que determine lo conducente.

e).- En caso de que durante los recorridos diarios efectuados por los verificadores ambientales se detecte alguna actividad o evento que, de forma deliberada o fortuita, signifique algún riesgo ambiental o derive en una afectación al medio, se notificará de forma oportuna al interesado para que se apliquen las medidas de control y/o mitigación conducentes para llevar a cabo el control de tal evento.

f).- El responsable de ocasionar la afectación o contingencia ambiental deberá sufragar todos los gastos que se deriven de la aplicación de las medidas de atención, control, disposición, mitigación y o remediación que sean necesarios para atender dicha contingencia, cuando se requiera del apoyo externo por parte de APITAM y/o cesionarios u operadores de terminales con insumos, recursos materiales y equipos especializados.

Lo anterior, sin menoscabo de atender los requerimientos, visitas de inspección, procesos administrativos, medidas de mitigación y/o restauración, multas y demás penalizaciones que sean determinadas por la autoridad ambiental competente, como resultado de la afectación o contingencia ambiental ocasionada.

Regla 125.- Ejecución de obras.

Para el caso de ejecución de obras y actividades relacionadas con trabajos de conservación, mantenimiento, reconstrucción, terminación, modificación, ampliación, mejoramiento, modernización y desarrollo de obras en el Puerto, señaladas en el Reglamento en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente o autorizadas por la APITAM, se deberá contar con las autorizaciones y licencias reglamentarias. Asimismo, se deberá observar lo siguiente:

- La obra y sus límites físicos estarán señalizados.
- Los materiales de construcción se acopiarán de forma que se reduzca la emisión de polvo, cubiertos si es necesario y en las zonas autorizadas.
- Se regarán las vialidades por donde circulan los camiones y maquinaria, en caso de emisión de polvo y afectaciones a terceros o a la calidad del aire.
- Se limpiarán las vialidades ensuciadas por los vehículos de obra.
- Se prohíbe el vertimiento de cualquier tipo de residuo o material de construcción en aguas portuarias y drenes pluviales.
- Una vez concluida la obra, el contratista retirará sus instalaciones temporales y dejará los suelos limpios de residuos y de restos de materiales, debiendo realizar la adecuada disposición de los residuos en sitios autorizados o a través de empresas debidamente autorizadas por la autoridad competente.

Regla 126.- Condiciones en materia de construcción para asegurar que la ejecución de obra no afecte la continuidad y operación del puerto.

Todas las obras que realicen los cesionarios de la APITAM se tendrán que ajustar a lo establecido en su contrato cumpliendo con las condiciones de construcción determinadas en la sección de *Estrategia para el Desarrollo Portuario del Puerto Matamoros* en el PMDP vigente. Los proyectos que sean presentados para su autorización ante la APITAM y la Secretaría deberán evitar afectar la continuidad y la eficiencia de las operaciones; en caso de no ser así, deberán ser modificados. A efectos de permitir la continuidad y operación del puerto durante obras de construcción, se deberá establecer las condiciones de seguridad como señalamientos de precaución vehiculares o peatonales, demarcación de zona en construcción terrestre o navegable y velocidad de tránsito.

Regla 127.- Operaciones de Gráneles Sólidos.

En el ámbito de su área de responsabilidad, la APITAM, las terminales y los prestadores de servicios adoptarán medidas preventivas para reducir la generación de polvos y mejorar el estado de limpieza del Puerto.

Se colocarán lonas o similares en cantidad y calidad suficientes entre el cantil del muelle y el buque si existe riesgo de derrame significativos de mercancía al mar. Se realizará el mantenimiento preventivo de grúas, tolvas y almejas considerando que estas últimas cierren adecuadamente y no sean sobrecargadas.

Asimismo, se deberá considerar durante la descarga del buque la reducción de la altura de caída de la carga para reducir emisiones de polvo significativas. En caso de ser necesario, y si la carga lo permite, se deberán colocar aspersores de agua.

Regla 128.- De la Generación, Almacenamiento y Disposición Final de Residuos.

Las terminales y los prestadores de servicios portuarios y conexos que por sus actividades generen residuos clasificados como de manejo especial y/o peligroso, de acuerdo con el Reglamento de la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, deberán cumplir con las disposiciones correspondientes en cuanto al manejo, transporte y disposición final. También están obligados a su cumplimiento quienes realicen actividades susceptibles de generar residuos.

No deberán utilizarse los contenedores del servicio de limpieza de la APITAM, distribuidos en las áreas de uso común del Puerto para la eliminación de los residuos generados por los cesionarios o prestadores de servicio. En virtud de que no suponen la prestación por la APITAM de un servicio de recolección de residuos.

Se prohíbe el vertimiento de cualquier tipo de residuo al mar o a la red de drenaje del Puerto, tal como se estable en la Ley de Vertimientos en Zonas Marinas Mexicanas. No se verterán residuos peligrosos (aceites, grasas, solventes, aditivos, pinturas, entre otros materiales o sustancias) a la red de drenaje del puerto.

Los residuos de manejo especial y peligrosos generados por las terminales se mantendrán almacenados en contenedores separados e identificados con etiquetas externas, en zonas cubiertas, acondicionadas para recoger los posibles lixiviados y derrames accidentales. Deberán ser retirados para su disposición final por un Prestador de Servicios autorizado, procurando el retiro periódico de los mismos. No deberán almacenarse residuos peligrosos por más de seis meses en la zona portuaria.

Los residuos de manejo especial originados por la realización de las maniobras de carga/descarga de embarcaciones y vehículos de transporte terrestre serán retirados al término de las operaciones por los Prestadores de Servicio de Maniobras, efectuando la disposición final apropiada de los mismos.

Los generadores de residuos peligrosos deben tener permanentemente, a disposición de la APITAM, la documentación que acredite la gestión integral de los residuos, tales como registros como generadores de residuos peligrosos, bitácoras de generación y/o manifiestos de entrega-recepción de residuos peligrosos.

La disposición final de estos residuos deberá realizarse de conformidad con la normatividad ambiental vigente en la materia y en sitios autorizados por las autoridades correspondientes.

Regla 129.- De la Recolección de Residuos Generados por los Buques.

Los residuos de los buques deberán ser recolectados por los prestadores de servicios autorizados por la APITAM, previo registro del prestador de servicio ante La Unidad de Capitanías de Puertos y Asuntos Marítimos (UNICAPAM) como un gestor autorizado de servicios MARPOL, así como por las autoridades ambientales competentes.

No se depositarán residuos en los muelles en espera de su recolección por un prestador de servicios portuarios. Ni se colocarán bidones de residuos peligrosos en los muelles en espera de su recolección. La recolección y desalojo de todo tipo de basura y desechos provenientes de las embarcaciones, deberá de realizarse vía terrestre.

En el caso de la necesidad de desembarque de basura orgánica o inorgánica que haya estado en contacto con ésta, el agente consignatario del barco deberá presentar solicitud de verificación a SENASICA con la información que esa autoridad le requiera 12 horas antes de requerido el servicio, estar presente durante todo el proceso, firmar y recibir directamente el acta oficial correspondiente.

El prestador de servicios deberá contar con todos los permisos necesarios para la recolección, traslado y la disposición final de estos residuos, deberá realizarse de conformidad con la normatividad ambiental vigente en la materia y en sitios autorizados por las autoridades correspondientes.

Regla 130.- Del Control de la Contaminación del Agua en el Puerto.

No se realizarán vertimientos en aguas portuarias de lastres y sustancias contaminantes, (aguas de sentinas, aceites usados, restos de hidrocarburos, aguas de lavado de tanques, aguas residuales, etc.).

Se deberán tomar las precauciones necesarias para impedir derrames de combustibles en los muelles y la zona marítima del Puerto, para tal efecto se aplicarán los Instructivos establecidos en el documento "Procedimientos para la prestación de servicios que afectan al medio ambiente" del ANEXO XII de las presentes Reglas.

En caso de observar derrames o fugas, la APITAM suspenderá las operaciones hasta que se garantice la reparación de las tomas, apegándose a los convenios nacionales e internacionales en la materia. De presentarse algún derrame el agente naviero, usuario o prestador de servicios, según sea el caso, responderán ante la APITAM, la Capitanía, la Secretaría de Marina-Armada de México y la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente por la remediación del área afectada, los residuos generados, la limpieza de las instalaciones y por los daños que haya originado a los recursos naturales marinos.



Las terminales autorizadas y equipadas para la carga/descarga, manejo y almacenamiento de combustibles y/o productos derivados del petróleo, así como los prestadores de servicios de suministro de combustibles a embarcaciones a flote, deberán tender una barrera flotante alrededor de los buques que manejen estos productos, a fin de que los posibles derrames queden confinados al interior de esta. De igual manera cualquier servicio de recolección de mezclas de aguas contaminadas con hidrocarburos deberán observar esta precaución, así como acreditar su permiso para otorgarlo.

Regla 131.- Del Control de la Contaminación del Suelo.

Se prohíbe la realización de actividades susceptibles de contaminar el suelo sin disponer sistemas de retención de posibles derrames.

Se dispondrá de recipientes y materiales absorbentes capaces de retener cualquier tipo de derrame accidental, rebose o goteo.

Se dispondrá de la ficha de seguridad de todas las sustancias peligrosas almacenadas.

En caso de acontecer derrames o fugas por vehículos o maquinaria, la terminal, el prestador de servicios o Transportista, según sea el caso, responderán ante la APITAM, la Capitanía y la Autoridad Ambiental por la recolección de los residuos generados, la remediación del área afectada, la limpieza de las instalaciones y por los daños que haya originado.

Regla 132.- Del Control de la Contaminación por Ruido Ambiental.

Las terminales, que por sus actividades generen ruido hacia el ambiente, deberán respetar los límites máximos permisibles que establece la "Norma Oficial Mexicana NOM-081-SEMARNAT-1994 Que Establece los Límites Máximos Permisibles de Emisión de Ruido de las Fuentes Fijas y su Método de Medición", considerando como valores máximos permisibles 68 y 65 decibeles (dB) en horario diurno y nocturno respectivamente. Esta Norma Oficial Mexicana establece los límites máximos permisibles de emisión de ruido que genera el funcionamiento de las fuentes fijas y el método de medición por el cual se determina su nivel emitido hacia el ambiente.

Regla 133.- Del Mantenimiento a Buques y Artefactos Navales en el Recinto Portuario.

Los trabajos de mantenimiento de cascos y cubierta en barcos fondeados o atracados deberán ser autorizados por la Capitanía y la APITAM, debiendo tomar el solicitante o generador las medidas necesarias para el adecuado manejo y disposición final de los residuos sólidos que se genere, igualmente ningún trabajo de reparación deberá interferir las operaciones del Puerto.

Cuando el buque se encuentre atracado o fondeado, queda prohibido realizar sin previa autorización labores o cualquier otra actividad que pueda causar un impacto ambiental en el Puerto.

Regla 134.- Procedimientos e Instructivos de la APITAM.

Las terminales, los prestadores de servicios, los usuarios y cualquier persona física o moral que tenga relación contractual con la APITAM deberán de observar todos los procedimientos e instructivos que genere esta última, en su caso, en materia de control ambiental y prevención de la contaminación conforme a la normatividad aplicable, mismos que estarán publicados para consulta en el Portal Web de la APITAM.



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

CAPÍTULO XV

ACCESOS Y VIALIDADES DEL RECINTO PORTUARIO

Regla 135.- Control de accesos eficientes y seguros.

El Título de Concesión y La Ley de Puertos, en su artículo 40, fracción IX, faculta a la APITAM a operar los servicios de vigilancia y el control de los accesos y tránsito de personas y vehículos en el área terrestre del Recinto Portuario, dando cumplimiento también al Código PBIP, por lo que ésta, a través de supervisores y de una compañía prestadora del servicio de vigilancia, ejecutará las consignas y procedimientos para el control de accesos al Recinto Portuario, entre otras funciones.

El acceso al Puerto será restringido y solo podrán ingresar los trabajadores portuarios, personal de las terminales, prestadoras de servicios, dependencias gubernamentales, usuarios y las compañías contratistas que previamente sean autorizados por la APITAM.

Toda persona que ingrese al puerto deberá portar en todo momento durante su estancia, como mínimo el equipo de protección personal siguiente:

- Casco.
- Camisa manga larga. El personal de las dependencias gubernamentales ingresará con el uniforme oficial establecido por la instancia que les corresponda.
- Chaleco reflejante o camisola manga larga con cintas reflejantes
- Pantalón largo.
- Zapato cerrado.

Con el objeto de ampliar y detallar la información a que hace referencia la presente regla, se agrega como ANEXO XIII el documento denominado "Procedimiento para el acceso al recinto portuario".

Sólo podrán ingresar al Puerto aquellos vehículos, previamente autorizados por la APITAM, que sean necesarios para el desempeño de las funciones de las autoridades, terminales y prestadores de servicios; de transporte de mercancías y de materiales de construcción para las obras en el Puerto. Para el auxilio y salvamento, cuando ello sea necesario, el ingreso de esos vehículos se hará procurando evitar congestionamientos.

Regla 136.- Padrón de usuarios y su actualización.

La APITAM dispone de un sistema para el control del acceso al Puerto y salida del mismo de las personas y vehículos, el cual debe mantenerse actualizado en todo momento por los usuarios del puerto, con los datos proporcionados para activar su estatus. Las terminales, prestadores de servicios portuarios y conexos, agencias aduanales, agencias navieras y consignatarias de buques, autoridades y dependencias gubernamentales, compañías contratistas, y todos los usuarios que tengan cuenta en el sistema y que desempeñen trabajos dentro del Puerto, serán los responsables de entregar a la APITAM dentro de los primeros 15 días de cada año, una relación de los trabajadores y empleados de base que ingresaran al Puerto, los cuales deberán estar previamente asegurados, debiendo actualizar de manera continua esta información, por los medios que ella disponga.

De manera automática el sistema de accesos dará de baja temporal a todas aquellas personas, vehículos y motocicletas que no hayan ingresado al Puerto durante 60 días. Los vehículos y motocicletas causarán baja temporal cuando finalice la vigencia de su póliza de seguro registrada ante la APITAM.

Regla 137.- Credenciales de acceso.

La APITAM creará un padrón de usuarios que actualizará de manera permanente. Las empresas deberán dar de alta a los trabajadores y empleados que requieran ingresar al Puerto, justificando su acceso, para que se les proporcionen identificación de acceso; éstas estarán obligadas a actualizar de manera continua los movimientos de altas y bajas de sus empleados.

Con base en el padrón de usuarios, la APITAM emitirá los siguientes tipos de credenciales:

- I. Personalizadas: a los miembros regulares de las empresas usuarias del Puerto.
- II. De visitante: A solicitud, mediante oficio, por parte de las empresas que se localizan en el Puerto, se les autorizará el acceso provisional de visitantes o contratistas, registrándose en la caseta de acceso y presentando una identificación oficial vigente se les proporcionará la identificación de acceso, la cual regresarán a cambio de su identificación oficial al salir del Puerto.
- III. Vehiculares: a los usuarios que requieran por sus actividades ingresar en él, la empresa solicitará identificación de acceso por oficio, presentando copia de la póliza de seguro vigente, copia de la tarjeta de circulación y de la licencia de manejo. Los visitantes deberán portar dichos documentos.

Sean motivo de cancelación de las identificaciones de acceso o del retiro definitivo de las mismas en los siguientes casos:

- I. Se transfiera o utilice la identificación de acceso de otra persona para ingresar al Puerto.
- II. Se exceda los límites de velocidad, establecidos en el Puerto.
- III. Se ingrese al Puerto por lugares no autorizados.
- IV. Presentarse en estado de ebriedad o haber consumido drogas o enervantes.
- V. Se confirme alguna orden de aprehensión o demanda jurídica en contra del usuario.
- VI. Genere un daño a la infraestructura portuaria o a terceros.
- VII. No presentarla como identificación ante el personal de vigilancia que se la requiera.
- VIII. Por utilizar las áreas comunes como estacionamiento.
- IX. Por no utilizarse en un periodo de 60 días calendario, el sistema de control de accesos, la da de baja en forma automática.
- X. Por otras razones justificadas a criterio de la Capitanía y de la APITAM.

El uso de estas credenciales es responsabilidad de la empresa solicitante, así como el costo de estas y las sanciones que ameriten por el uso indebido.

Regla 138.- Accesos al Recinto Portuario.

Todo vehículo que ingrese al Puerto deberá portar en todo momento el permiso correspondiente, de acuerdo con lo establecido en el "Procedimiento para el Acceso al Recinto Portuario", que como ANEXO XIII se agrega a las presentes Reglas y es parte integrante de las mismas.

Lo anterior será aplicable para cada una de las personas que estén a bordo de las unidades que pretendan ingresar, quienes deberán portar su pase de acceso o identificación correspondiente. El ingreso al recinto portuario de niños y menores de edad no será permitido a menos que justifiquen su estancia y tengan el permiso correspondiente proporcionado por la APITAM y cumplan con las medidas de seguridad establecidas.

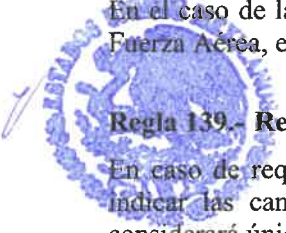
Será negado el ingreso al vehículo cuyo conductor y tripulantes no cumplan con los requerimientos mencionados, o de quién no justifique debidamente la necesidad de ingreso al recinto portuario.

La Capitanía, con fundamento en el Art. 102, párrafo segundo del Reglamento de la Ley de Puertos, será competente para resolver los casos de inconformidad.

El personal de Autoridades Federales que por la índole de sus funciones ejercen la autoridad en el Recinto Portuario, portarán en los accesos al Recinto Portuario sus credenciales oficiales que los identifican. Las Autoridades referidas son: Capitanía de Puerto, Aduana Marítima, Instituto Nacional de Migración, Sanidad Internacional, SAGARPA, PROFEPA.

Cualquier otra dependencia que por requerimientos de la Capitanía tengan que ingresar, en el acceso del Puerto se les proporcionará una identificación de acceso, regresando ésta a la salida al personal de vigilancia.

En el caso de las policías estatales, federales y fuerzas armadas, Armada de México, Ejército Mexicano, Fuerza Aérea, el acceso será irrestricto.



Regla 139.- Requisitos para introducir herramientas y equipos.

En caso de requerir introducir o desalojar materiales e insumos, equipos, herramientas, etc., se deberá indicar las cantidades y características de estos en la solicitud de pase de acceso, para lo que se considerará únicamente lo ahí marcado previo trámite y autorización de la APITAM.



Regla 140.- Seguridad y accesos a las Terminales.

Las terminales establecerán las reglas específicas para el acceso y salida de su personal y vehículos a sus instalaciones, las cuales deberán ser complementarias y congruentes con las presentes Reglas y serán responsables de cumplir en lo que les sean aplicables, dentro de los límites considerados en sus correspondientes contratos de cesión parcial de derechos, con los mismos requerimientos contenidos en el presente capítulo.

Regla 141.- Revisión a la entrada y salida del Recinto Portuario.

A la entrada y salida del Puerto, los conductores de vehículos y motocicletas, así como las personas, deberán facilitar al personal de vigilancia de la APITAM, y a las autoridades que lo requieran de acuerdo con las funciones que realizan en el puerto, la revisión de los vehículos y/o bultos que lleven consigo.

No se permitirá la salida de conductores o vehículos que en su momento fuesen reportados por el personal de vigilancia para efectos de aclaración, en caso de haber participado en algún accidente o ilícito en el Puerto. En caso de conflicto, el conductor, el o los vehículos podrán ser consignados ante las autoridades competentes a través de la Capitanía.



Regla 142.- Transporte de trabajadores portuarios, visitas y tripulantes.

El personal que labora en el interior del Puerto, las visitas, así como los tripulantes de las embarcaciones deberá ser transportado en vehículos desde el ingreso del recinto portuario a sus centros de trabajo y/o destino y viceversa, reduciendo el tránsito de peatones.



Cuando se trate de personas que visitarán a las empresas cesionarias del puerto, deben ser transportados en vehículos de las empresas o propios de los visitantes, previa solicitud de la empresa cesionaria y

autorización de la APITAM, y por seguridad de su integridad física y de la operación del Puerto, no podrán bajar éstos de los mismos hasta llegar al lugar de visita, y de éste a la salida de este.

Se prohíbe transportar personas en plataformas, estribos, equipos de maniobras, maquinaria o medios de transporte inadecuados, correspondiendo al personal de la APITAM y/o de vigilancia detener el vehículo hasta que se cumpla esta Regla.

Regla 143.- Vialidades generales de servicios al Puerto.

La APITAM, con base en el PMDP vigente, dará a conocer en su oportunidad a los Usuarios las vialidades que han sido incorporadas al Puerto, así como sus reglas de uso. La información a que hace referencia la presente Regla podrá consultarse en el ANEXO V, "Plano de destinos, usos y modos de operaciones del puerto".

Regla 144.- Normas de vialidad.

Todos los Usuarios están obligados a respetar y cumplir las siguientes normas de vialidad:

- I. No se permite transportarse al interior del Puerto en bicicletas, bicimotos, triciclos automotores, carros de propulsión humana o vehículos de tracción animal.
- II. La APITAM autorizará la permanencia de los vehículos dentro del Puerto por el tiempo estrictamente necesario y en el área autorizada para su estacionamiento, quedando su conductor obligado a no obstaculizar o entorpecer las maniobras.
- III. La circulación de vehículos pesados, de sustancias peligrosas o equipos especiales, podrá efectuarse con la previa autorización de la APITAM, por las áreas y vialidades indicadas por esta última, siempre que no se dañe la carpeta asfáltica de las áreas operativas.
- IV. La APITAM autorizará la permanencia de los vehículos oficiales y particulares de las empresas cesionarias que lo soliciten siempre y cuando comprueben que cuentan con el espacio designado suficiente dentro de sus instalaciones.
- V. Sólo podrán viajar además del conductor, el número de personas autorizadas en la tarjeta de circulación de cada vehículo.
- VI. Los vehículos deberán portar sus placas en lugar visible y contar con todas sus luces reglamentarias.
- VII. Para el caso de motocicletas, los conductores deberán utilizar casco y chaleco reflejante traer permanentemente sus luces delantera y posterior encendidas, así como hacer uso de sus luces direccionales cuando corresponda.
- VIII. Todos los vehículos que circulen en el interior del Puerto deberán contar con póliza de seguro que cubra la responsabilidad civil por accidente, así como las lesiones y daños que se puedan ocasionar a los Usuarios e instalaciones.
- IX. Todos los conductores deberán abstenerse de conducir bajo el efecto de drogas, psicotrópicos o en estado de ebriedad, así como en casos de cansancio extremo para evitar causar accidentes.
- X. Todos los conductores deberán de abstenerse de utilizar audífonos, celulares, o reproductores de audio y video, así como todo elemento que pueda distraer su atención a la conducción segura.
- XI. Las personas que requieran trasladarse a pie deberán de hacerlo por las áreas determinadas para peatones, cuidando además no cruzar en forma intempestiva las superficies de rodamiento, sino cuando se hayan cerciorado de que pueden hacerlo, y evitar cruzar frente a equipos de maniobras o vehículos de transporte detenidos momentáneamente.

- XII. Las rutas de acceso y de circulación interna deberán mantenerse siempre libres de obstáculos, por lo que no se permite estacionarse ni depositar cargas en ellas.
- XIII. Los vehículos de bomberos, los de socorro o de auxilio, ambulancias de inspección aduanera y de autoridades que coadyuve con las funciones de protección portuaria, tendrán derecho preferencial siempre y cuando sea un caso de extrema urgencia y lo hagan con la sirena y/o torreta luminosa encendida; incluso podrán dejar de atender las normas de circulación generales, tomando siempre las precauciones debidas.
- XIV. Los equipos de operación en áreas operativas, muelles y en cruces tienen preferencia de circulación.
- XV. Se prohíbe efectuar labores de lavado de vehículos, camiones y furgones, reparaciones, ajustes y trincado de carga en las áreas operativas y vialidades.
- XVI. La velocidad máxima permitida dentro del Puerto es de 40 km/hora, salvo en los casos en los que se indique otra cosa.

Regla 145.- Transportación de carga dentro del Recinto Portuario.

Para el acceso de todos los camiones de servicio público federal o vehículos que requieran ingresar al Puerto solo podrán hacerlo por los accesos autorizados de acuerdo con el ANEXO XIII "Procedimiento para el acceso al recinto portuario".

Los operadores tendrán que mostrar su licencia de transporte público y en su caso la de tipo E, si transporta o transportara mercancías considerada peligrosas.

Todos los transportistas adicionales a la cobertura de responsabilidad civil deberán de evidenciar mediante la caratula de la póliza o información adicional donde especifique (las coberturas o cláusulas especiales) de estar cubierto por daños que puedan provocar los contenedores o cajas que transporten.

Sólo se permitirá el ingreso de unidades con su operador, no podrá transportar acompañantes, ni durante su permanencia en el Puerto.

Los transportistas que ingresen al Puerto para recoger mercancías deberán contar con el material necesario, de acuerdo con el tipo de carga, para efectuar el trincado de esta.

Para la transportación de todo tipo de carga dentro del Puerto, se deberá observar lo siguiente:

- I. Es obligación del transportista asegurar, trincar o enlonar adecuadamente la carga que transporte en camiones, los cuales deben de cumplir con las especificaciones y Normas Oficiales Mexicanas aplicables para cada caso, así como garantizar la seguridad de la transportación de ésta durante su traslado.
- II. Los camiones que se utilicen para el traslado de mercancías del costado del buque hacia áreas de almacenamiento deberán contar con dispositivos especialmente diseñados para garantizar la segura transportación de estos.
- III. La APITAM por sí, o a través de la empresa encargada de la vigilancia del Puerto, podrán negar el acceso al recinto portuario a los camiones que omitan observar las medidas de seguridad, con el objeto de evitar riesgos o accidentes, hasta en tanto dichas causas persistan.
- IV. Para el manejo de cargas peligrosas, es obligación y responsabilidad del transportista realizar el aseguramiento de las cargas de acuerdo con sus características de embalaje, con el objeto de garantizar la seguridad de las personas y las instalaciones portuarias.

- V. Los operadores de vehículos que carguen o descarguen mercancías de comercio exterior y vehículos particulares, no deben dejar abandonada su unidad durante su permanencia en el recinto portuario, de igual forma no deben trincar ni asegurar sus cargamentos fuera del área de carga en que realizó su operación.
- VI. En todos los casos que se programe efectuar maniobras para la introducción o desalojo de carga sobredimensionada dentro del Recinto Portuario, se deberá dar aviso al área de operaciones de la APITAM, quienes en su caso harán las indicaciones que correspondan.

Regla 146.- Maniobras especiales en vialidades.

Cuando por necesidades operativas se realicen maniobras en áreas de vialidad o se traslade una carga especial sobredimensionada en áreas de uso común, la terminal deberá colocar la señalización adecuada para la prevención de accidentes; para esta maniobra se deberá solicitar la aprobación de la APITAM, quien supervisará el desarrollo de estas.

Regla 147.- Restricciones para el estacionamiento de vehículos.

Esta prohibido estacionarse en las vialidades de uso común. Las terminales deben de asignar, dentro de sus instalaciones, un área para el estacionamiento de vehículos.

Regla 148.- Señalización en vialidades y áreas de circulación.

La APITAM colocará la señalización necesaria y correspondiente en todas las vialidades de uso común, donde sea necesario con el fin de indicar las medidas precautorias que eviten la existencia de accidentes.

Las terminales deberán de colocar la señalización correspondiente dentro de sus instalaciones.

Todos los usuarios y autoridades del puerto se obligan a respetar la señalización existente en las vialidades, áreas de estacionamiento, muelles, áreas restringidas y en donde se observen, sea en áreas de uso común o dentro de las áreas de las terminales.

Regla 149.- Velocidades de Tránsito.

Los conductores de los vehículos ligeros y de carga, así como maquinaria autopropulsada que ingresen al Puerto se obligan a respetar la velocidad máxima permitida que se indique en la señalización horizontal y vertical correspondiente.

Regla 150.- Restricción del acceso.

Se prohíbe el acceso a personas ajenas a la operación portuaria, o a quienes se detecten con portación de armas, en estado de ebriedad o bajo los efectos de alguna droga, lo anterior se reportará a las empresas involucradas, y la Capitanía.

Las identificaciones de acceso personal y vehicular son propiedad de la APITAM y tendrán carácter de intransferibles, solo podrán ser expedidas y renovadas por el mismo.

- I. Será motivo para negar el acceso al Puerto por las consideraciones siguientes:
- No permitir la comprobación de su identidad, negarse a mostrar su identificación oficial y la autorización de acceso personal o vehicular.

- Presentarse en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas, enervantes o psicotrópicos. Los tripulantes que lleguen en estado de ebriedad no se les prohibirá el acceso al Puerto, sin embargo, el responsable del servicio de seguridad y protección se enlazara con la agencia naviera responsable para que esta se presente al acceso y conduzca al tripulante hasta su embarcación, asegurándose que no sufra daños en su integridad física.
- Presentarse con pantalón corto, huaraches o chancletas, así como vestimenta que pueda ocasionar distracciones o posibles inconvenientes.
- Negarse a cumplir con el protocolo de revisión implementado al momento de su ingreso.
- Tratar de introducir al Puerto bebidas embriagantes, armas, estupefacientes o cualquier tipo de material que pueda ser utilizado para provocar daños a la infraestructura, mercancías, personas y embarcaciones.
- Incumplir las presentes Reglas.
- Cuando la empresa a la cual representan o por la cual ingresan al Puerto, este bajo algún procedimiento con la APITAM y presente suspensión de acceso.

Las autorizaciones de acceso personal y vehicular podrán ser canceladas, retenidas o inhabilitadas por el tiempo que la APITAM determine en base a la gravedad de la falta.

II. Para el caso de personas, se les negará el acceso y retirará del Puerto en los siguientes casos:

- Ingresar a áreas restringidas.
- Introducirse al Puerto por lugares no autorizados.
- Intentar o haber introducido bebidas embriagantes o drogas.
- Agredir o amenazar física o verbalmente a autoridades, personal de vigilancia o trabajador portuario.
- Presentarse al momento de su ingreso con un permiso apócrifo o alterado.

III. A los conductores de vehículos y maquinaria operativa, se les negará el acceso y retirará del Puerto en los siguientes casos:

- Circular a mayor velocidad que la señalada en la vialidad correspondiente.
- No acatar las instrucciones del personal de operaciones y protección portuaria de la APITAM o de la empresa de vigilancia.
- No cumplir con los requisitos mínimos de seguridad para los vehículos que transportan mercancías peligrosas.
- Por daños a las obras, instalaciones, equipo y sistemas.
- No respetar los señalamientos de tránsito y vialidad instalados dentro del recinto portuario.
- Circular en áreas comunes no establecidas como vialidades.
- Ingresar a áreas no autorizadas.
- Introducirse al Puerto por lugares no autorizados.
- No cumplir con condiciones físico-mecánicas o medidas de seguridad mínimas que garanticen el manejo seguro de la carga; llantas que se observen a simple vista dañadas o lisas; falta de luces delanteras, traseras y demarcadoras; y fugas de fluidos del motor y emisiones de humo en exceso.

IV. Queda estrictamente prohibido de manera enunciativa más no limitativa el tráfico, comercio y consumo de drogas, enervantes o bebidas embriagantes de cualquier tipo dentro del recinto portuario. De igual manera queda prohibido:

- Vendedores Ambulantes.

La entrada a todo tipo de vendedores ambulantes, cualquiera que sea su ramo, permitiéndose únicamente previa autorización el ingreso de productos a los establecimientos autorizados o que cuenten con permiso de la APITAM y las autoridades sanitarias competentes, para la expedición, elaboración y consumo de alimentos dentro del Recinto Portuario.

- Buceo, Natación, Pesca Deportiva y Comercial.

El desarrollo de actividades de buceo, natación, pesca deportiva y comercial en el Puerto, a excepción de casos de rescate, o estudios de sondeo previa autorización de la Capitanía.

- Juegos de azar.

- Prostitución:

No se podrá ejercer la prostitución dentro del Puerto.

El incumplimiento de los puntos anteriores será motivo de sanción o consignación por las autoridades correspondientes.

7. Será prohibida la entrada a personas ajenas a la operación portuaria o que se detecten en estado de ebriedad o bajo los efectos de alguna droga, quedando facultado el personal de vigilancia para retirar al infractor de manera inmediata del recinto portuario, lo cual será reportado a la empresa involucrada y en su caso a las autoridades competentes.

**COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO:
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS**

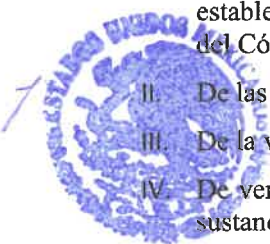
CAPÍTULO XVI

VIGILANCIA Y PROTECCIÓN

Regla 151.- De los Servicios de Vigilancia, Protección y Seguridad.

La compañía de seguridad privada que preste el servicio de vigilancia a la APITAM, presentará a la misma la evidencia documental que compruebe el cumplimiento de la sección 18.2 de la parte A del Código PBIP. En el ANEXO XIV se presenta documento de cumplimiento del código PBIP emitido por Dirección General de Marina Mercante.

La APITAM verificará que los servicios de vigilancia en el puerto cumplan con lo que se indica a continuación:

- 
- I. Del control de acceso al Puerto de personas, vehículos y bienes aplicando los procedimientos establecidos en el Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP) de acuerdo a las disposiciones del Código PBIP.
 - II. De las condiciones de seguridad en las instalaciones y áreas comunes.
 - III. De la verificación de certificados y condiciones de seguridad.
 - IV. De verificar el cumplimiento de las medidas de seguridad en el transporte y manejo de materiales, sustancias y residuos peligrosos.
 - V. De la prevención de la contaminación y protección al medio ambiente.
 - VI. De las condiciones de seguridad e higiene para la prestación de Servicios Portuarios.
 - VII. Del cumplimiento del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias. (Código PBIP).
 - VIII. El personal de vigilancia facultado para supervisar y sancionar respecto de excesos de velocidad, control de accesos a personas y vehículos, entre otros.

La ejecución del servicio de vigilancia se realizará en estricto apego a las garantías individuales y a los derechos humanos.

Regla 152.- De los Servicios de Vigilancia, Protección y Seguridad en Terminales e instalaciones portuarias.

Sin perjuicio de las facultades del Capitán y de las autoridades competentes, las terminales serán responsables de la seguridad dentro del espacio demarcado en sus contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones, debiendo proporcionar anualmente a la APITAM y a la Capitanía un informe por escrito que incluya el nombre de la compañía que le brindará el servicio de vigilancia, número de elementos y áreas de resguardo, así como los permisos de las autoridades competentes para su operación.

Las terminales deberán contar con sistemas de seguridad que incluya circuito cerrado de televisión, medios de comunicación y sistemas automatizados para el control de las entradas y salidas de personas, mercancías y medios de transporte que garanticen la seguridad de las cargas, las personas, los bienes y las instalaciones.

Regla 153.- De la Verificación y Control de Personas, Vehículos y Mercancías.

Para garantizar un mejor control y seguridad, todas las personas que deseen ingresar al Puerto deberán contar con su credencial de acceso que portarán en forma visible ó justificar el motivo de su visita mediante el oficio de comisión y el aval de un funcionario de la APITAM, mostrar identificación oficial con fotografía y registrarse en la bitácora de control de accesos.

El personal del servicio de protección y vigilancia del Puerto está autorizado para verificar, en cualquier momento, si la credencial de identidad personal, la tarjeta de control de ingreso vehicular o el pase de acceso personal corresponden al portador autorizado.

Quedan excluidas de la aplicación de esta regla las autoridades que por sus funciones así lo requieran, en los términos de la legislación aplicable, siempre y cuando se encuentren en servicio y se identifiquen plenamente. (Parte A Secc. 1.3.3 Código PBIP)

Dentro del Código PBIP se incluyen prescripciones funcionales dentro de las cuales se encuentra la siguiente: evitar el acceso no autorizado a los Buques e Instalaciones Portuarias y Zonas Restringidas (Parte A Secc. 1.3.3 Código PBIP)

Regla 154.- Consignación a las Autoridades competentes.

Se pondrá a disposición de la autoridad que corresponda a la persona o personas que ingrese al Puerto por accesos no autorizados o sin la autorización correspondiente.

Toda persona que sea sorprendida robando o deteriorando las mercancías y/o la infraestructura portuaria será consignada a la autoridad competente.

No se permitirá la salida del Puerto a ningún vehículo que este reportado por el personal de vigilancia, de haber participado en algún accidente o ilícito dentro del mismo, de ser el caso, el conductor y el vehículo serán consignados a las autoridades competentes.

Regla 155.- De los Daños a la Infraestructura Portuaria.

Los daños que ocasionen los Usuarios del Puerto a la infraestructura marítima o portuaria concesionada, por el uso, transporte terrestre o marítimo, prestación de servicios portuarios y maniobras serán reparados de inmediato a entera satisfacción de la APITAM mediante la suscripción de una carta responsiva por conducto del apoderado o representante legal de la empresa responsable, quien reparara en daño de acuerdo con lo convenido con la APITAM.

La APITAM podrá solicitar a la Capitanía, la detención de los vehículos o equipos que se vean involucrados, hasta que se restaure por completo el bien afectado.

Regla 156.- Del Cumplimiento del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

ANEXO XIV.

Las terminales deberán analizar la vulnerabilidad del Puerto desde su área de responsabilidad e integrar un Plan de Protección de la Instalación Portuaria en el cual se describan las medidas y procedimientos conducentes para detectar y prevenir las amenazas que puedan afectar la protección de los buques y las instalaciones portuarias y los métodos de respuesta para casos de emergencia.

La APITAM y cada terminal e instalación deberá contar con un Oficial de Protección, quienes desarrollarán sus Planes de Protección de cada terminal, manteniendo coordinación con los Oficiales de Protección de los buques, con base en los lineamientos del Código de Protección de las Instalaciones Portuarias.

Los Oficiales de Protección del Puerto deberán analizar periódicamente las condiciones de vulnerabilidad y contar con un plan de protección de la instalación portuaria que les corresponda, en el cual se describan las medidas y procedimientos conducentes a prevenir y detectar las amenazas que puedan afectar la seguridad de los buques, las instalaciones portuarias y los métodos de respuesta para casos de emergencia, tomando en cuenta lo dispuesto en el Código Internacional de Protección a los Buques e Instalaciones Portuarias.

Regla 157.- De los Oficiales de Protección.

En cumplimiento del Código PBIP, las terminales deberán asignar a un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria certificado por la SEMAR, quien será responsable entre otras actividades de elaborar el Plan de Protección de su instalación, su mantenimiento e implementación.

La APITAM asignará a su Oficial de Protección debidamente acreditado a través del certificado de competencia especial emitido por la Autoridad competente, quien, en comunicación con la Capitanía, coordinará las actividades de los oficiales de las terminales y con los oficiales de protección de los buques en su ámbito de competencia.

Regla 158.- El Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria (CUMAR).

El CUMAR aplicará las medidas de protección marítima y portuaria y la atención eficaz de incidentes marítimos y portuarios, coadyuvando en el cumplimiento de los tratados o convenios internacionales en los que México es parte en materia de Protección Marítima y Portuaria, estableciendo los siguientes niveles de protección según se amerite:

- I. Nivel de protección 1: Establecido en todo momento con medidas mínimas de Protección Marítima y Portuaria;
- II. Nivel de protección 2: Establecerá estas medidas adicionales de Protección Marítima y Portuaria a las establecidas en el inciso anterior por aumentar el riesgo de que ocurra un suceso que afecte la Protección Marítima y Portuaria, durante un determinado periodo, y
- III. Nivel de protección 3: Establecerá las medidas específicas adicionales de Protección Marítima y Portuaria a las establecidas en los incisos anteriores por un tiempo limitado, cuando sea probable o inminente un suceso que afecte la Protección Marítima y Portuaria, aún en el caso de que no pudiera localizarse el objetivo específico que dicho suceso afecte;

El Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria se encuentra establecido por la Secretaría de Marina, quien dará la atención eficaz a incidentes marítimos y portuarios, que determine la misma Secretaría.

CAPÍTULO XVII

SANCIONES

Regla 159.- Del Incumplimiento de las Presentes Reglas.

En caso de incumplimiento de algunas de las presentes Reglas, la APITAM podrá apercibir al infractor, suspender de forma temporal o definitiva el acceso al Puerto, suspender los trabajos que sean motivo de apercibimiento hasta que se presente la Autoridad competente en la materia, y consignar los hechos ante la autoridad. Así mismo podrá solicitar a la Capitanía su intervención si amerita multa.

El incumplimiento total o parcial de las presentes Reglas quedará sujeto a las disposiciones legales en la materia, así como a las sanciones previstas en los contratos de cesión parcial de derechos o para la prestación de servicios.

Regla 160.- Infracciones y Sanciones.

El incumplimiento de las presentes reglas se considerará como un perjuicio a la operación del Puerto, independientemente de las sanciones o medidas que determine la Capitanía en su carácter de autoridad, y dará lugar a las sanciones correspondientes establecidas en la Ley de Puertos, el Reglamento de ésta, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el Título de Concesión y en los contratos respectivos, independientemente de las sanciones o medidas que determine la Secretaría o la Autoridad de la materia.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

ANEXOS



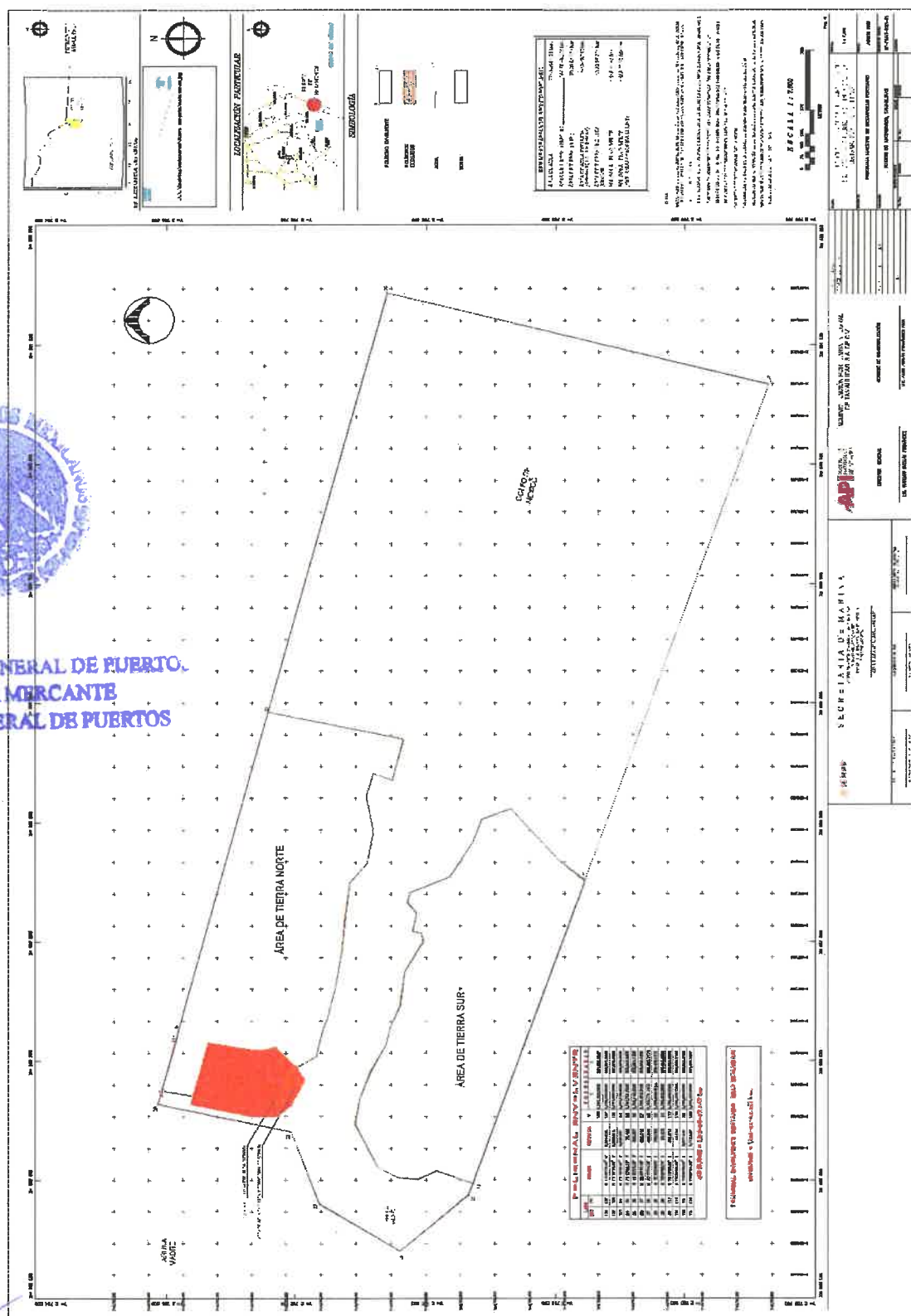
ANEXO I

PLANO DEL RECINTO PORTUARIO

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



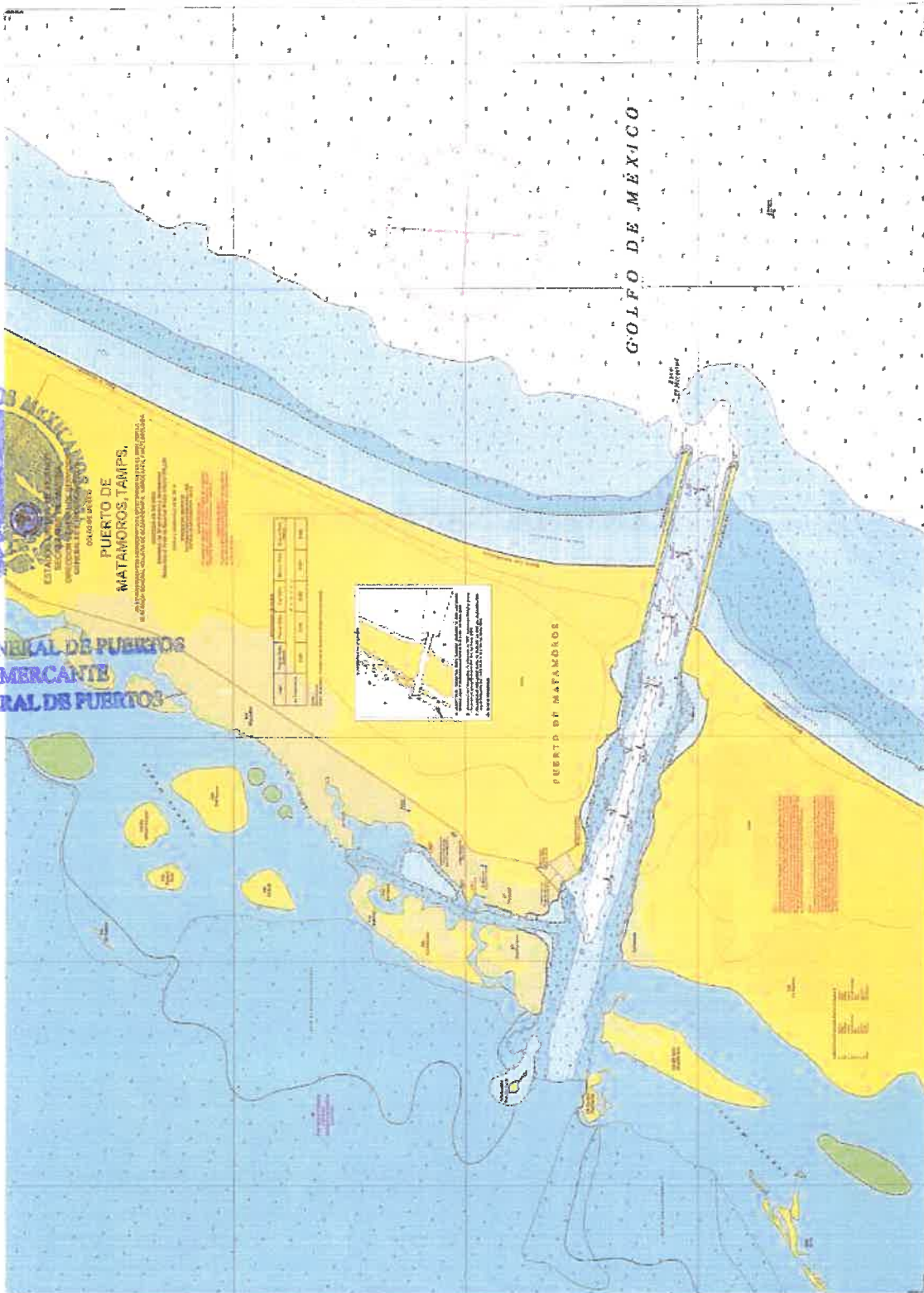
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS





CARTA DE NAVEGACION

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS





ANEXO II

PLANO DE INSTALACIONES PORTUARIAS DEL PUERTO

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS





ANEXO III

REGLAMENTO INTERNO DEL COMITÉ DE OPERACIONES DEL PUERTO.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

REGLAMENTO INTERNO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE MATAMOROS

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES

PRIMERO. Fundamento.- De conformidad con lo establecidos los artículos 57, segundo párrafo de la LEY; 43 y 44 de su REGLAMENTO; y la Condición Decimoseptima del TÍTULO DE CONCESIÓN.

SEGUNDO. Definiciones.- Para los efectos de este REGLAMENTO INTERNO se entenderá por:

ADMINISTRADOR PORTUARIO: Titular de la sociedad mercantil APITAM que tenga la concesión integral del PUERTO.

APITAM: Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S.A. de C.V.

CESIONARIO: Persona física o moral a la cual se le otorgue un contrato de Cesión Parcial de Derechos y Obligaciones, por un tiempo determinado, para la construcción, uso, aprovechamiento, explotación y operación de una Terminal, Marina o Instalación Portuaria, así como para la prestación de los servicios portuarios y conexos correspondientes, dentro de las áreas concesionadas a la APITAM en el RECINTO PORTUARIO.

COMITÉ: El Comité de Operación del PUERTO.

INSTALACIONES PORTUARIAS: Conforme al Art. 2º, fracción VI de la Ley de Puertos, son las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o la construcción o reparación de embarcaciones.

LEY: Ley de Puertos.

OPERADOR(ES): La persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador celebra a nombre propio los contratos de transporte marítimo al terrestre en un sentido u otro y que en los términos de la Ley, son responsables de Terminales o Instalaciones Portuarias.

PRESTADOR(ES) DE SERVICIOS: La persona física o moral que tiene celebrado con el ADMINISTRADOR PORTUARIO contrato para la prestación de servicios portuarios.

PUERTO: El Puerto de Matamoros, localizado en el Municipio de Matamoros, Estado de Tamaulipas.

RECINTO PORTUARIO: La zona federal delimitada y determinada por la SECRETARÍA y por la Secretaría de Bienestar en el PUERTO, en sus terminales y marinas, y que comprende las aéreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

REGLAMENTO: Reglamento de la Ley de Puertos.

REGLAMENTO INTERNO: Es el presente documento denominado Reglamento Interno del Comité de Operación del Puerto de Matamoros, concesionado a la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S.A. de C.V., que conforma el conjunto de medidas, normas y objetivos que deben respetarse.

REGLAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO: Las Reglas de Operación del Puerto de Matamoros, en los términos de los artículos 40, fracción VII de la LEY; 84 y 85 de su REGLAMENTO.

SECRETARÍA: La Secretaría de Marina.

SECRETARIO TÉCNICO: El que el ADMINISTRADOR PORTUARIO designe para dar seguimiento a las actividades del COMITÉ.

SERVICIOS PORTUARIOS: Los que se proporcionan en el PUERTO, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y trasbordo de personas entre embarcaciones, tierra y otros modos de transporte, entre otros.

TERMINAL: De acuerdo con el Art. 2º, fracción IV, de la Ley de Puertos, es la unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de operación portuaria a la que se destina.

TÍTULO DE CONCESIÓN: El otorgado por el Gobierno Federal a favor de la APITAM, para la administración portuaria integral del Puerto de Matamoros en el Estado de Tamaulipas.

USUARIOS: Las personas físicas o morales en cuyo favor se brinde o deba brindar algunos de los servicios dentro del RECINTO PORTUARIO.

TERCERO. Objeto.- El presente REGLAMENTO INTERNO tiene por objeto establecer las bases para el funcionamiento y organización del COMITÉ, con el fin de llevar a cabo las acciones que permitan el funcionamiento óptimo de la operación y desarrollo del PUERTO.

CUARTO. Modificaciones del REGLAMENTO INTERNO.- Para las modificaciones del REGLAMENTO INTERNO del COMITÉ se requerirá de la aprobación de dos tercios de los miembros del COMITÉ, y la asistencia del ADMINISTRADOR PORTUARIO, del Capitán del Puerto y del Administrador de la Aduana cuando el COMITÉ se constituya en el PUERTO.

CAPÍTULO II

INTEGRACIÓN, ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL COMITÉ.

QUINTO. Integración.- De acuerdo con el artículo 57 de la LEY, el COMITÉ estará integrado por los siguientes miembros permanentes:

- I. El ADMINISTRADOR PORTUARIO, quien presidirá el COMITÉ;
- II. El Capitán de Puerto;
- III. El Administrador de la Aduana;

- IV. El representante del **PUERTO** de la Secretaría de Marina;
- V. El representante de Sanidad Internacional.
- VI. El representante de Instituto Nacional de Migración.
- VII. El representante de Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria.
- VIII. El representante de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente.
- IX. Un representante de los **USUARIOS** del **PUERTO**;
- X. Un representante de los **PRESTADORES DE SERVICIOS** del **PUERTO**;
- XI. Un representante de los **CESIONARIOS** del **PUERTO**; y
- XII. Representantes de las otras autoridades que se encuentren al interior del **PUERTO**.

El **ADMINISTRADOR PORTUARIO** podrá designar como su representante suplente a un integrante de su instancia, quien deberá tener por lo menos nivel inferior jerárquico inmediato al titular. El resto de los miembros permanentes que tienen cargos de autoridades podrán designar como su representante suplente al funcionario público que ellos decidan.

Los representantes de los **PRESTADORES DE SERVICIOS** y **CESIONARIOS** podrán designar a suplentes; siempre y cuando estos tengan contratos vigentes con la **APITAM**. En el caso del representante de los **USUARIOS** el suplente deberá tener operaciones regulares en el **PUERTO**.

Todos los suplentes deberán ser notificados por escrito al **ADMINISTRADOR PORTUARIO** en un plazo no mayor a 10 días hábiles al nombramiento de los miembros permanentes.

En el momento en que existan cambios en la titularidad de los representantes de los miembros permanentes y de sus suplentes, en un plazo no mayor a 10 días hábiles, se notificará al **ADMINISTRADOR PORTUARIO** de dichos cambios.

Para la exposición, análisis o desahogo de algún asunto que sea competencia del **COMITÉ**, a las sesiones de éste podrán asistir personas invitadas por el presidente, por iniciativa propia o a petición de alguno de los miembros del **COMITÉ**.

SEXTO. Designación de miembros propietarios.- Los representantes permanentes tendrán la calidad de miembros propietarios.

La asignación del representante de los **CESIONARIOS**, del representante de los **PRESTADORES DE SERVICIOS PORTUARIOS** y del representante de los **USUARIOS** del **PUERTO**, se realizará en sesión pública en presencia del **ADMINISTRADOR PORTUARIO**, del Capitán de Puerto y con la mayoría de los **CESIONARIOS** y **PRESTADORES DE SERVICIO** del **PUERTO**, en la que manifestarán, en el acta de la reunión que se elabore, su conformidad con la representación de la que fueron designados.

Para la sustitución de un miembro propietario, se requiere la aprobación correspondiente del **COMITÉ**.

El nombramiento de los miembros propietarios del **COMITÉ** será honorífico y por su desempeño no percibirán emolumento por asistir a las sesiones y por el ejercicio de su cargo.

SÉPTIMO. Funcionamiento del COMITÉ.- Las sesiones del **COMITÉ**, se sujetarán a lo siguiente:

- I. Las sesiones del **COMITÉ** deberán celebrarse en la localidad en donde se ubique el **PUERTO** respectivo o, en su caso, de manera virtual por caso fortuito o fuerza mayor;
- II. Las sesiones ordinarias deben realizarse cuando menos una vez al mes, sin embargo, el **ADMINISTRADOR PORTUARIO** podrá convocar a sesiones extraordinarias cuando las circunstancias así lo justifiquen;
- III. Las convocatorias serán entregadas por el **ADMINISTRADOR PORTUARIO** a todos los representantes de los miembros en el domicilio o correo electrónico que cada uno de ellos tenga registrado para esos efectos, con tres días hábiles de anticipación a la fecha de la sesión. Las convocatorias contendrán la fecha, el lugar y el orden del día para la sesión;
- IV. A las sesiones sólo podrá asistir el representante de cada uno de los integrantes del **COMITÉ**. Para tal efecto, el **ADMINISTRADOR PORTUARIO** llevará, con base en la información que se le proporcione, un registro con los nombres de los representantes de cada uno de los integrantes del **COMITÉ**. Solamente se admitirán en las sesiones del **COMITÉ** a aquellas personas que aparezcan en el registro respectivo. Para cambiar a los representantes registrados, los integrantes deberán enviar aviso por escrito al **ADMINISTRADOR PORTUARIO**, con acuse de recibo. Podrán asistir invitados con el objeto de explicar o proporcionar información que no se encuentre al alcance de ninguno de los integrantes del comité de operación, y

El **ADMINISTRADOR PORTUARIO** presidirá todas las sesiones del comité de operación. Para considerar legalmente instalada una sesión, en primera convocatoria será necesaria la participación de la mayoría de los miembros. En segunda convocatoria la sesión se llevará a cabo con los que asistan y las resoluciones en ambos casos serán tomadas por mayoría de votos.

Cada miembro del **COMITÉ** tendrá derecho a un voto. Todas las votaciones serán económicas, a menos que la mayoría del **COMITÉ** resuelva que sean secretas y por escrito.

Para modificar el **REGLAMENTO INTERNO** del **COMITÉ** se requerirá la asistencia del **ADMINISTRADOR PORTUARIO**, del Capitán de Puerto y del administrador de la aduana y se requerirá al menos la aprobación de dos tercios de los miembros del **COMITÉ**.

Cuando se tengan que tratar asuntos urgentes a petición de cualquier miembro del **COMITÉ**, el presidente podrá omitir los plazos de convocatoria antes señalados. Las resoluciones serán tomadas por la mayoría de los que asistan.

OCTAVO. Facultades del COMITÉ.- El **COMITÉ**, conforme al artículo 58 de la **LEY**, conocerá y recomendará en su caso, sobre los siguientes asuntos:

- I. Del funcionamiento, operación y horario del **PUERTO**;
- II. De la asignación de posiciones de atraque;
- III. De los precios y tarifas;

- IV. De los conflictos entre la **APITAM** y los **USUARIOS, CESIONARIOS, Y PRESTADORES DE SERVICIOS** en el **PUERTO**;
- V. De la quejas de los **USUARIOS**, y;
- VI. De la coordinación que debe darse en el **PUERTO** para su eficiente funcionamiento.

CAPÍTULO III

FUNCIONES DE LOS MIEMBROS DEL COMITÉ

NOVENO. Funciones del **ADMINISTRADOR PORTUARIO**. Entre otras, son las siguientes:

- I. Representar al **COMITÉ** y presidir las sesiones;
- II. Proponer al **COMITÉ** nombramiento del **SECRETARIO TÉCNICO**;
- III. Convocar a los integrantes del **COMITÉ**, por conducto del **SECRETARIO TÉCNICO**, a las sesiones ordinarias y extraordinarias, o a solicitud de cualquiera de sus miembros;
- IV. Instalar, coordinar y clausurar las sesiones ordinarias y extraordinarias del **COMITÉ**, en el lugar, fecha y hora indicada, de conformidad con el presente **REGlamento INTERNO**;
- V. Proponer el Orden del Día de las sesiones, ordinarias y extraordinarias;
- VI. Aprobar el **REGlamento INTERNO** y sus modificaciones;
- VII. Someter a la opinión del **COMITÉ** las **REGLAS DE OPERACIÓN** y sus modificaciones;
- VIII. Dirigir las sesiones del **COMITÉ**, someter a opinión los asuntos sobre los cuales deberán adoptarse recomendaciones y, autorizar las actas;
- IX. Emitir su opinión y voto para cada uno de los asuntos que deban decidirse, y el de calidad para el caso de empate en las votaciones;
- X. Presentar ante el **COMITÉ**, dentro de las reuniones ordinarias el estatus de los acuerdos adoptados, haciendo referencia al seguimiento brindado;
- XI. Registrar los acuerdos del **COMITÉ** y expedir copias de los documentos del archivo cuando se soliciten y proceda, dicha documentación será entregada por conducto del **SECRETARIO TÉCNICO**, quien será el medio para la obtención de copias;
- XII. Gestionar cualquier actividad o trámite necesario a fin de dar cumplimiento a lo acordado por el **COMITÉ**;
- XIII. Firmar las actas de las sesiones que haya presidido; y
- XIV. Proporcionar la información requerida a los miembros del **COMITÉ** para su análisis y evaluación.

DÉCIMO. Funciones de los miembros permanentes.- Sus funciones son las siguientes:

- I. Asistir a las sesiones ordinarias y extraordinarias que sean convocadas;
- II. Designar a su suplente;
- III. Sugerir los asuntos que deban tratarse en las sesiones ordinarias y extraordinarias del COMITÉ;
- IV. Emitir su opinión y voto respecto a los asuntos tratados en las sesiones;
- V. Dar el oportuno seguimiento en caso de que se le solicite su apoyo, para cualquier tema que sea tratado en el COMITÉ;
- VI. Solicitar del COMITÉ la información disponible en los asuntos a tratar en las reuniones, para su análisis y evaluación.

DÉCIMO PRIMERO. Funciones del SECRETARIO TÉCNICO.– Sus funciones son las siguientes:

- I. Coordinar las sesiones ordinarias y extraordinarias del COMITÉ, y asegurar la expedición correcta y oportuna de: a) el Orden del Día correspondiente a cada sesión; b) el resumen de los asuntos que se tratarán, incluyendo los soportes documentales necesarios; y, c) la Lista de asistencia;
- II. Revisar los asuntos que se propongan a tratarse en las reuniones, cuidando que cada caso cuente con la información adecuada y suficiente para que pueda ser evaluada por dicho COMITÉ; y someter dicha información a la aprobación previa del ADMINISTRADOR PORTUARIO, preparando los proyectos de respuesta de las consultas que se formulen al COMITÉ para someterlas a su consideración;
- III. Elaborar y poner a consideración del COMITÉ las actas de cada reunión, y recabar las firmas correspondientes;
- IV. Dar seguimiento a los acuerdos que adopte el COMITÉ e informarlo a dicho órgano;
- V. Elaborar, llevar el control, y actualizar el registro de los nombres y domicilios laborales de los miembros que integran el COMITÉ;
- VI. Dar cuenta al ADMINISTRADOR PORTUARIO y al COMITÉ de la correspondencia recibida y acordar con el ADMINISTRADOR PORTUARIO el despacho de la misma;
- VII. Integrar los expedientes con la documentación que se genere, misma que deberá estar a disposición para su revisión y/o consulta por los integrantes del COMITÉ;
- VIII. Realizar las demás funciones que le encomiende el ADMINISTRADOR PORTUARIO y/o el COMITÉ.

DÉCIMO SEGUNDO. Consideración de quórum.– En caso de que no pudiese llevarse a cabo una sesión por falta de quórum, el ADMINISTRADOR PORTUARIO convocará a reunión en otra fecha, la que se realizará con los miembros presentes, al igual que las demás sesiones, por lo que se observará en lo conducente lo establecido en el numeral SÉPTIMO, fracciones III y IX, del presente REGLAMENTO INTERNO.

DÉCIMO TERCERO. Convocatoria de las Sesiones.– Las sesiones ordinarias se llevarán a cabo de acuerdo al programa que el propio COMITÉ establezca, en la primera sesión de cada año. Por otra parte, las sesiones

extraordinarias se convocarán a petición de cualquiera de los miembros permanentes del **COMITÉ**, previa aprobación del **ADMINISTRADOR PORTUARIO**.

Cuando se tengan que tratar asuntos urgentes a petición de cualquier miembro del **COMITÉ**, el **ADMINISTRADOR PORTUARIO** podrá omitir los plazos de convocatoria antes señalados. Las resoluciones serán tomadas por la mayoría de los que asistan.

DÉCIMO CUARTO. Revisión y envío de las recomendaciones.- El **ADMINISTRADOR PORTUARIO** revisará que las recomendaciones aprobadas por el **COMITÉ**, no contravengan las condiciones de competencia, eficiencia, calidad e interés público, ni confiera exclusividad a algún **OPERADOR** o **PRESTADOR DE SERVICIO** del **PUERTO**.

El **ADMINISTRADOR PORTUARIO** enviará a la **SECRETARÍA** las recomendaciones del **COMITÉ**, con la finalidad de verificar su viabilidad conforme a las Políticas y Programas del **PUERTO** de que se trate y el Sistema Portuario Nacional.

CAPÍTULO IV

TRANSITORIOS

PRIMERO. Este **REGLAMENTO INTERNO** entrará en vigor al día siguiente que la **SECRETARÍA** emita su autorización.

SEGUNDO. Publíquese este **REGLAMENTO INTERNO** en la página de internet de la **APITAM** para que sirva de consulta pública en términos de lo previsto en la fracción IX del artículo 11 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

En cumplimiento con lo establecido para la integración del Comité de Operaciones del Puerto de Matamoros, y con base en los oficios remitidos por cada una de las instituciones que lo conforman a la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas S.A. de C. V. se recibió la información correspondiente a la designación de sus representantes permanentes y suplentes.

Dicha información fue presentada y analizada en la sesión ordinaria del Comité de Operaciones celebrada en diciembre de 2024, dentro del Orden del día, en el numeral 4.- Ratificación de la acreditación de la representación de miembros del Comité de Operaciones del Puerto y el subnumeral 4.1 Oficios de designación. En dicha sesión, mediante el Acuerdo II-01-ORD-18/12/2024, se aprobaron los miembros que conforman el comité permanente de operación del Puerto, sus representantes autorizados y suplentes, conforme a los oficios antes señalados, los cuales forman parte de la presente acta.

Puerto de Matamoros, a 16 de enero de 2025

POR LA APITAM	
MIEMBRO PROPIETARIO	SUPLENTE
C. GUSTAVO GUZMÁN FERNÁNDEZ DIRECTOR GENERAL ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE TAMAULIPAS S.A. DE C.V.	C. ALDO ADRIÁN FERNÁNDEZ PIER GERENTE DE OPERACIONES ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE TAMAULIPAS, S.A. DE C.V.
SECRETARIO TÉCNICO	
C. JUAN CARLOS RÍOS MUÑOZ SUBGERENTE JURÍDICO DE PROCEDIMIENTOS LEGALES ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE TAMAULIPAS S.A. DE C.V.	
POR LA SEMAR	
MIEMBRO PROPIETARIO	SUPLENTE
C. SERGIO FLAVIO ZEPEDA AGUIRRE C.G. D.E.M. VICEALMIRANTE Y COMANDANTE DEL SECTOR NAVAL DE MATAMOROS DE LA SECRETARÍA DE MARINA.	C. EMILIO PÉREZ SÁNCHEZ CAP. NAV. CG. DEM. Y JEFE DE LA SECCIÓN DE OPERACIONES DEL SECTOR NAVAL DE MATAMOROS DE LA SECRETARÍA DE MARINA.

POR LA CAPITANÍA DE PUERTO	
MIEMBRO PROPIETARIO	
C. ANA LAURA GREGOIRE MARCO CAP. FRAG. SAIN. L. ADMON. CAPITÁN DEL PUERTO DE H. MATAMOROS, TAMAULIPAS. DE LA SECRETARÍA DE MARINA.	C. GABRIEL CHOLULA LUNA 1ER. MTRE. SAIN. OFTA. JEFE ACCIDENTAL DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA CAPITANÍA DEL PUERTO DE H. MATAMOROS DE LA SECRETARÍA DE MARINA.
POR LOS CESIONARIOS	
MIEMBRO PROPIETARIO	SUPLENTE
C. JUAN CARLOS OCEJO PÉREZ REPRESENTANTE LEGAL DE LA TERMINAL MARÍTIMA DE MATAMOROS S.A.P.I. DE C.V.	C. JORGE ARTURO ALARCÓN LUQUE REPRESENTANTE LEGAL DE LA TERMINAL MARÍTIMA DE MATAMOROS S.A.P.I. DE C.V.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO,
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



ANEXO IV

**ACTA DEL COMITÉ DE OPERACIONES DONDE SE EMITAN
LAS OPINIONES DE LAS PRESENTES REGLAS DE
OPERACIÓN PREVIO A SU AUTORIZACIÓN POR PARTE DE
LA DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS.**

**COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS**

**COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE MATAMOROS
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE TAMAULIPAS, S.A. DE C.V.**

**Primera Sesión Ordinaria
16 de enero 2025.**

ORDEN DEL DÍA



1.- Pase de Lista de Asistencia.

2.- Declaración del quórum legal.

3. - Aprobación del orden del día.

4.- Lectura, discusión y en su caso aprobación de las reglas de operación.

**5.- Lectura, discusión y en su caso aprobación del Reglamento Interno del
Comité de Operaciones.**

**6.- Exposición y aprobación del proyecto ejecutivo del Señalamiento
Marítimo.**

**7.- Exposición y aprobación del proyecto ejecutivo del Balizamiento del
Puerto.**

8.- Asuntos Generales.

**COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE MATAMOROS
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE TAMAULIPAS S.A. DE C.V.
Primera Sesión Ordinaria
16 de enero 2025.
LISTA DE ASISTENCIA**

POR LA API TAMAULIPAS C. Gustavo Guzman Fernandez Director General de la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas S.A. de C.V.	
C. Aldo Adrián Fernández Pier Gerente de Operaciones de la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas S.A. de C.V.	
POR EL SECTOR NAVAL EN MATAMOROS C. Sergio Flavio Zepeda Aguirre C.G. DEM. Vicealmirante, y Comandante de la Primera Zona Naval	
C. Emilio Pérez Sánchez Cap Nav. Cg.Dem. Jefe de la Sección de Operaciones del Sector Naval en H. Matamoros, Tamaulipas de la Secretaría de Marina.	
POR LA CAPITANÍA DEL PUERTO C. Ana Laura Gregoire Maroq. CAP. FRAQ. SAIN. L. ADMON	
C. Gabriel Cholula Luna Jefe accidental del Departamento Administrativo	
POR EL CESIONARIO Maritima Matamoros, S.A.P.I. de C.V. C. Juan Carlos Ochoa Pérez	
C. Jorge Arturo Alarcón Luque	



**COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS**

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

**ACTA DE LA PRIMERA SESIÓN ORDINARIA PARA EL EJERCICIO 2025, DEL
COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE MATAMOROS ADMINISTRACIÓN
PORTUARIA INTEGRAL DE TAMAULIPAS, S.A. DE C.V.**

En la Ciudad de H. Matamoros Tamaulipas, siendo las 16:00 horas. (dieciséis) del día 16-dieciséis de enero del año 2025 - dos mil veinticinco, encontrándonos en la sala de juntas de las oficinas de la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas S.A. de C.V., sito en la avenida Pedro Cárdenas número 5113 entre calles Agapito González y Zafiro de la colonia Ampliación Amado Nervo, en el municipio de H. Matamoros, Tamaulipas; se encuentran reunidos los integrantes del **COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE MATAMOROS DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE TAMAULIPAS S.A. DE C.V.**, para celebrar la primera sesión del ejercicio 2025.

En uso de la voz, el **Secretario**, procede al pase de lista e informa al **Presidente** que "sí" existe el **Quorum Legal** para poder llevar a cabo la presente sesión, advirtiéndolo que todos los acuerdos que se tomen tendrán plena validez.

En desahogo del **TERCER PUNTO** del orden del día, el **Presidente**, declara formalmente el inicio de la sesión y solicita al **Secretario** de lectura a los puntos del orden del día, los someta a **consideración, aprobación y desahogo**, el cual fue debidamente informado en la convocatoria, acto seguido el **Secretario** realiza la lectura correspondiente:

- 1.- Pase de Lista de Asistencia.
- 2.- Declaración del quórum legal.
- 3.- Aprobación del orden del día.
- 4.- Lectura, discusión y en su caso aprobación de las reglas de operación.
- 5.- Lectura, discusión y en su caso aprobación del Reglamento Interno del Comité de Operaciones.
- 6.- Exposición y aprobación del proyecto ejecutivo del Señalamiento Marítimo del Canal de navegación del Puerto.
- 7.- Exposición y aprobación del proyecto ejecutivo del Balizamiento del Puerto de Matamoros.
- 8.- Asuntos Generales.

Se hace la observación que en los numerales 6 - seis y 7- siete del orden del día dice: "**exposición y aprobación**". Solamente se hará la exposición de los proyectos para quedar como sigue:

- 1.- Pase de Lista de Asistencia.
- 2.- Declaración del quórum legal.
- 3.- Aprobación del orden del día.
- 4.- Lectura, discusión y en su caso aprobación de las reglas de operación.
- 5.- Lectura, discusión y en su caso aprobación del Reglamento Interno del Comité de Operaciones.
- 6.- Exposición del proyecto ejecutivo del Señalamiento Marítimo del Canal de navegación del Puerto.
- 7.- Exposición del proyecto ejecutivo del Balizamiento del Puerto de Matamoros.
- 8.- Asuntos Generales.

Una vez que se dio nueva lectura al orden del día, se sometió a los integrantes del Comité de Operación para su votación, quienes después de realizar la deliberación correspondiente y un intercambio de opiniones, emiten el siguiente:

ACUERDO

I-01-ORD-16/01/2025

ÚNICO. - Con fundamento en el artículo 57 de la Ley de Puertos y de conformidad en lo dispuesto en el numeral décimo, fracción III y IV del Reglamento Interno del Comité de Operaciones del Puerto de Matamoros, este Órgano Colegiado aprueba por unanimidad de votos el orden del día.

En desahogo del **CUARTO PUNTO** del orden del día el Secretario informa a los integrantes del Comité que se recibieron observaciones por parte de:

- Cesionario, vía correo electrónico, las cuales ya están integradas al articulado que se lee.
- Capitanía de Puerto a través de oficio Núm. 019/2025, respecto a la Regla 111 y del Anexo IX "Programa de Protección Civil para el Puerto", las cuales han sido integradas al articulado que se lee.

Haciendo notar a este cuerpo colegiado que ambos documentos están bajo resguardo de esta Secretaría y de los cuales se ajunta copia como anexo y forma parte integral del acta; por lo que si tienen alguna consideración se sirvan manifestarlo...

Dicho lo anterior, concluida lectura general, con la venia del Presidente someto a la consideración de los integrantes del Comité de Operación para su votación, quienes después de realizar la deliberación correspondiente y un intercambio de opiniones, emiten el siguiente:

ACUERDO

II-01-ORD-16/01/2025

ÚNICO. - Con fundamento en el artículo 57 de la Ley de Puertos y de conformidad en lo dispuesto en el numeral décimo, fracción III y IV del Reglamento Interno del Comité de Operaciones del Puerto de Matamoros, este Órgano Colegiado aprueba y autoriza por unanimidad de votos las Reglas de Operación para el Puerto de Matamoros.

En desahogo del **QUINTO PUNTO** del orden del día el Presidente instruye al Secretario para que de lectura, someta discusión y en su caso aprobación el Reglamento Interno del Comité de Operaciones, acto seguido el Secretario con la venia del Presidente hace del conocimiento del cuerpo colegiado que el reglamento solo fue modificado en los términos de las actualizaciones de la ley y demás legislaciones aplicable, por lo que si tienen alguna consideración se sirvan manifestarlo...

Hecho lo anterior y concluida lectura general, con la venia del Presidente someto a la consideración de los integrantes del Comité de Operación para su votación, quienes después de realizar la deliberación correspondiente y un intercambio de opiniones, emiten el siguiente:

4/6

ACUERDO
III.01-ORD-16/01/2025

ÚNICO. - Con fundamento en el artículo 57 de la Ley de Puertos y de conformidad en lo dispuesto en el numeral décimo, fracción III y IV del Reglamento Interno del Comité de Operaciones del Puerto de Matamoros, este Órgano Colegiado **aprueba y autoriza por unanimidad de votos el Reglamento Interno del Comité de Operaciones.** _____

En desahogo del **SEXTO PUNTO** del orden del día el Presidente instruye al Secretario para que conceda el uso de la voz al C. **JOSÉ MIGUEL MONTOYA RODRÍGUEZ** para que nos participe la "Exposición del proyecto ejecutivo del Señalamiento Marítimo del canal de navegación".

Hecho lo anterior y concluida la exposición, con la venia del Presidente someto a la consideración de los integrantes del Comité de Operación si tienen alguna consideración u opinión. ... después de un intercambio de opiniones, emiten el siguiente:

ACUERDO
IV.01-ORD-16/01/2025

ÚNICO.- Con fundamento en el artículo 57 de la Ley de Puertos y de conformidad en lo dispuesto en el numeral décimo, fracción III y IV del Reglamento Interno del Comité de Operaciones del Puerto de Matamoros, este Órgano Colegiado **toma de conocimiento e instruye al Secretario que resguarde la información para su seguimiento.** _____

En desahogo del **SEPTIMO PUNTO** del orden del día el Presidente instruye al Secretario para que conceda el uso de la voz al C. **JOSÉ MIGUEL MONTOYA RODRÍGUEZ** para que nos participe la "Exposición del proyecto ejecutivo del Balizamiento del Puerto".

Hecho lo anterior y concluida la exposición, con la venia del Presidente someto a la consideración de los integrantes del Comité de Operación si tienen alguna consideración u opinión. ... después de un intercambio de opiniones, emiten el siguiente:

ACUERDO
V.01-ORD-16/01/2025

ÚNICO.- Con fundamento en el artículo 57 de la Ley de Puertos y de conformidad en lo dispuesto en el numeral décimo, fracción III y IV del Reglamento Interno del Comité de Operaciones del Puerto de Matamoros, este Órgano Colegiado **toma de conocimiento e instruye al Secretario que resguarde la información para su seguimiento.** _____

Acto seguido y en desahogo del **OCTAVO PUNTO "Asuntos Generales"**, El Presidente en uso de la voz hace del conocimiento de los integrantes de este Órgano Colegiado que si existe algún tema en particular se sirvan en manifestarlo. ...

El Secretario hace del conocimiento del Presidente que no hay comentarios ni temas pendientes por desahogar en la presente Sesión; acto seguido el presidente instruye al Secretario para que declare formalmente el cierre de la sesión.

Yo Juan Carlos Rios Muñoz en mi calidad de Secretario Técnico del comité de Operaciones del Puerto de Matamoros declaro que siendo las 18 (dieciocho) horas con 50 (cincuenta) minutos del día 16 (dieciséis) de enero de 2025 (dos mil veinticinco), se cierra la Primera Sesión Ordinaria del **COMITÉ DE OPERACION DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE TAMAULIPAS, S.A. DE C.V.**; doy fe y legalidad, firmando los que en ella intervinieron.

COMITÉ DE OPERACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE TAMAULIPAS S.A. de C.V.

Presidente del Comité de Operaciones.	ALDO ADRIAN FERNANDEZ PIER Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S.A. de C.V.
Secretario Técnico del Comité de Operaciones.	JUAN CARLOS RIOS MUÑOZ Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S.A. de C.V.
Concejal	ANA LAURA GREGOIRE MARQ. Capitanía del Puerto
Concejal	EMILIO PÉREZ SÁNCHEZ Sector Naval en H. Matamoros, Tamaulipas de la Secretaría de Marina
Concejal	JORGE ARTURO ALARCÓN LUQUE Terminal Marítima Matamoros, S.A.P.I. de C.V.

INVITADOS

LEONOR RAMÍREZ CERVANTES Oficial de Protección de la Instalación Portuaria Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S.A. de C.V.	
JOSÉ ALFREDO BALDERAMA ALARCÓN Subgerente de Ecología y Gestión Ambiental Administración Portuaria Integral de Tamaulipas	
JOSÉ MIGUEL MONTOYA RODRÍGUEZ En representación de Gerencia de Ingeniería Administración Portuaria Integral de Tamaulipas	

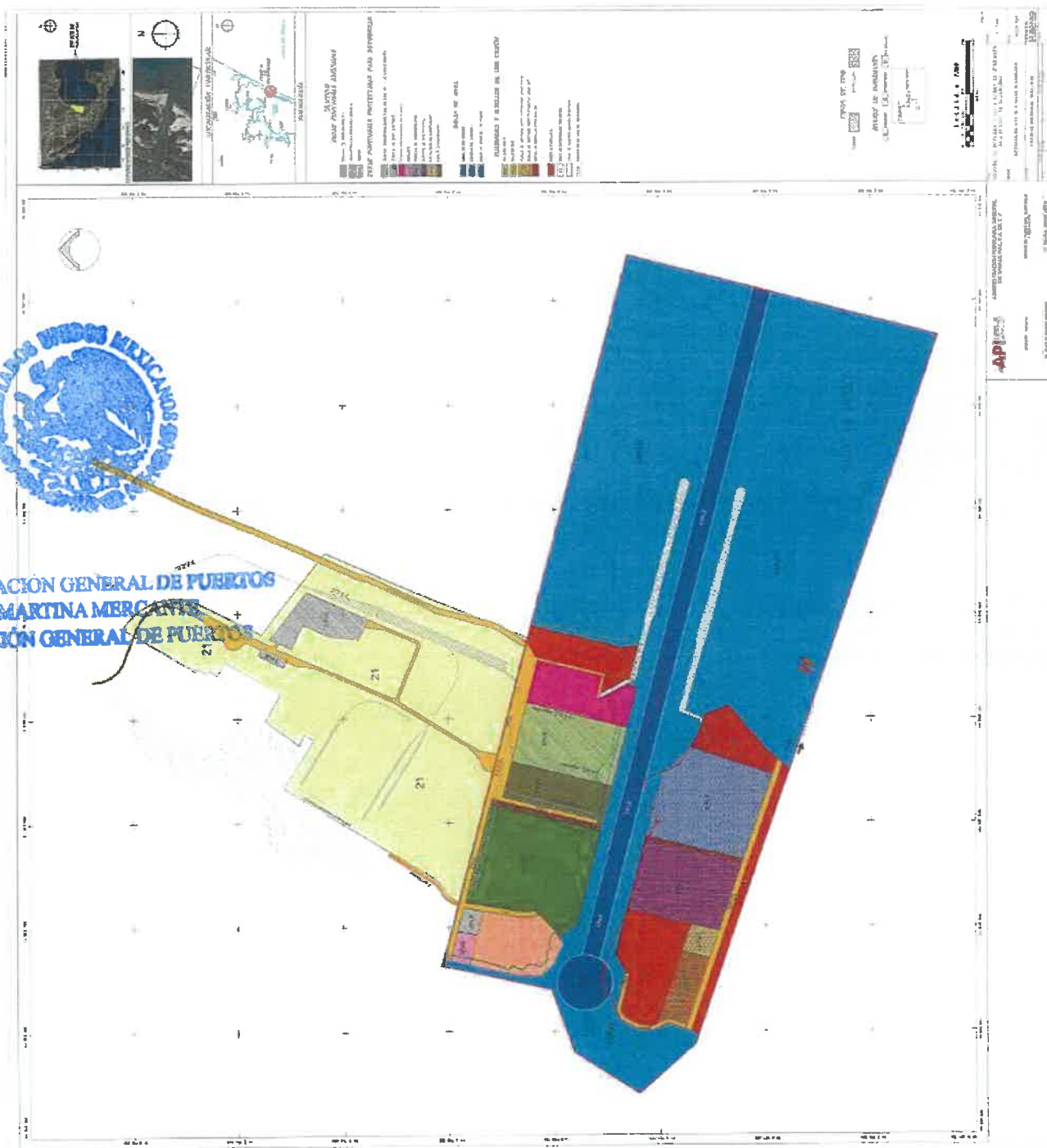


**COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTIL
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS**

ANEXO V

PLANO DE DESTINOS, USOS Y MODOS DE OPERACIÓN DEL PUERTO.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'XES', 'A', 'e', and a large signature.

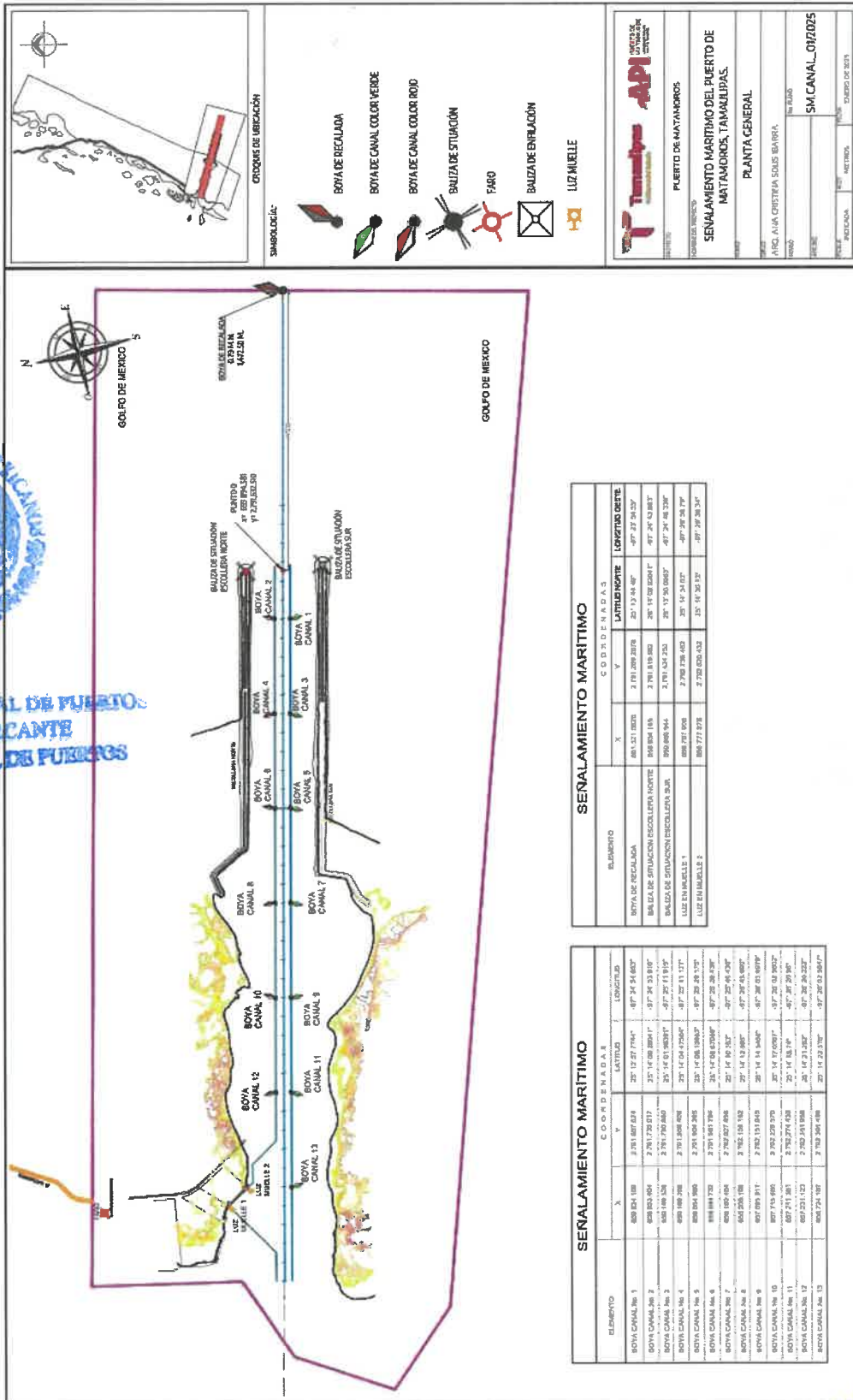


ANEXO VI

PLANO DE SEÑALAMIENTO MARÍTIMO.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



SEÑALAMIENTO MARÍTIMO

ELEMENTO	COORDENADAS		LATITUD NORTE	LONGITUD OESTE
	X	Y		
BOYA DE RECALADA	861 521 808	2 791 209 2878	28° 13' 48" 00"	97° 23' 34" 23"
BALEZA DE SITUACIÓN ESCOLERA NORTE	866 884 165	2 791 819 882	28° 15' 08" 00" 00"	97° 24' 43" 88"
BALEZA DE SITUACIÓN ESCOLERA SUR	890 888 944	2 791 434 251	28° 15' 30" 00" 00"	97° 24' 48" 23"
LUZ EN MUELLE 1	888 777 978	2 790 738 403	28° 14' 34" 00"	97° 24' 36" 79"
LUZ EN MUELLE 2	888 777 978	2 790 628 432	28° 14' 35" 00"	97° 24' 36" 34"

SEÑALAMIENTO MARÍTIMO

ELEMENTO	COORDENADAS		LATITUD	LONGITUD
	X	Y		
BOYA CANAL No. 1	858 824 188	2 791 887 834	28° 12' 27" 00"	97° 24' 54" 88"
BOYA CANAL No. 2	858 824 454	2 791 172 017	28° 14' 08" 00" 00"	97° 24' 53" 81"
BOYA CANAL No. 3	858 188 428	2 791 792 860	28° 14' 01" 00" 00"	97° 25' 11" 81"
BOYA CANAL No. 4	858 188 428	2 791 348 894	28° 14' 04" 00" 00"	97° 25' 11" 17"
BOYA CANAL No. 5	858 354 188	2 791 048 358	28° 14' 05" 00" 00"	97° 25' 28" 17"
BOYA CANAL No. 6	858 884 728	2 791 587 798	28° 14' 08" 00" 00"	97° 25' 28" 29"
BOYA CANAL No. 7	858 884 728	2 792 027 848	28° 14' 12" 00"	97° 25' 28" 43"
BOYA CANAL No. 8	858 354 188	2 792 158 152	28° 14' 12" 00"	97° 25' 28" 43"
BOYA CANAL No. 9	858 354 188	2 792 158 152	28° 14' 12" 00"	97° 25' 28" 43"
BOYA CANAL No. 10	858 354 188	2 792 158 152	28° 14' 12" 00"	97° 25' 28" 43"
BOYA CANAL No. 11	858 354 188	2 792 158 152	28° 14' 12" 00"	97° 25' 28" 43"
BOYA CANAL No. 12	858 354 188	2 792 158 152	28° 14' 12" 00"	97° 25' 28" 43"
BOYA CANAL No. 13	858 354 188	2 792 158 152	28° 14' 12" 00"	97° 25' 28" 43"

ANEXO VII

MANUAL DE USUARIO DEL CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO.

(CUANDO EXISTA SERÁ INTEGRADO A LAS PRESENTES
REGLAS)



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

ANEXO VIII



CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO DE REMOLQUE EN EL PUERTO.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



Marina
Secretaría de Marina

Secretaría de Marina
Coordinación General de Puertos y Marina
Mercante
Dirección General de Marina Mercante



Oficio DGMM 1623/2025

Asunto: Opinión positiva.

Ciudad de México, a 23 de julio de 2025.

Al C. Lic. Gustavo Guzmán Fernández
Director General
Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S.A. de C.V.

Ant's.: OPINIÓN POSITIVA

Esta Dirección General de Marina Mercante a mi cargo, hace referencia a la solicitud citada oficio APITAM/G469/202, APITAM/381/2025, APITAM/0451/2025, APITAM/0540/2025 y en alcance al oficio DGMM-1251/2025 hago de su conocimiento que:

Derivado del análisis y la modificación a las Reglas de Operación con sus Anexos, sugeridas por ésta Unidad Administrativa, concerniente a la prestación de servicio de Remolque y Criterios Técnicos, me es grato emitir:

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

OPINIÓN POSITIVA

Lo anterior, con lo dispuesto en el Art. 44; Art.45 fracción III de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Ley de Puertos donde se regula la forma en que se llevan a cabo las operaciones portuarias, la construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación, protección y administración de estas instalaciones.



SECRETARÍA DE MARINA
DIRECCIÓN GENERAL DE
MARINA MERCANTE

Atentamente
Director General de Marina Mercante

[Firma]
Capitán de Altura
Paulino Morán Quesada

Copias a:

Cap. Alt. - Coordinador General de Puerto y Marina Mercante. - Respetuosamente, para superior Conocimiento, Atentamente. - Ciudad
Cap. Nav. CG. IM. DEM. - Director Adjunto de Protección y Certificación Marítima. - Para su Conocimiento, Atentamente. - Edificio
Cap. Nav. CG. IM. DEM. - Director General de Puerto. - Mismo fin. Atentamente. - Edificio
Cap. Nav. CG. IM. DEM. - Director Adjunto de Dragado. - Mismo fin. Atentamente. - Edificio
Cap. Prof. Saln. L. A. - Capitán de Puerto de Matamoros, Tamps. - Para su Conocimiento, Atentamente

Archivo.

Volante: 2539/2545/2345

[Firma]



2025
Año de
La Mujer
Indígena

Av. Heroica Escuela Naval Militar Núm. 669, 1er. Piso, Col. Presidentes Ejidales 2ª Sección, Alcaldía Coyoacán, C.P. 04470, CDMX. Tel: (55) 5624 6500
Ext. 6079 www.gob.mx/semar

Pág. 1 de 1

CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO DE REMOLQUE EN EL PUERTO DE MATAMOROS, TAMAULIPAS.

Aspectos generales

Con fundamento en lo establecido en los artículos 59, fracciones I y II de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y en el Capítulo VIII de su reglamento, así como los artículos 58 al 66 del Reglamento de la Ley de Puertos, la Secretaría de Marina por conducto de la Dirección General de Marina Mercante, emite los presentes Criterios Técnicos para la Prestación del Servicio Portuario de Remolque en el puerto de Matamoros, Tamaulipas.

De conformidad con la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el servicio de remolque y maniobras en el puerto consistirá en apoyar por medio de remolcadores la conducción y navegación interior de las embarcaciones que arriben o zarpen, desde o hasta el lugar que indique la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S.A. de C.V. (APITAM) o el Capitán de Puerto y pueda concluir cada una de las maniobras requeridas.

De acuerdo al Artículo 594 del Reglamento de La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, La Dirección General de Marina Mercante, establecerá las características del equipo destinado a la prestación del servicio de remolque, así como el número mínimo de los que se destinen a éste, para lo cual emitirá los Criterios Técnicos Específicos aplicables de acuerdo a las condiciones de cada puerto, los que serán incorporados a los contratos de prestación de servicio que al efecto celebre, en su caso, la APITAM de conformidad con la Ley de Puertos.

Para brindar los servicios de remolque y maniobra en los puertos concesionados a una Administración Portuaria Integral, no se requerirá permiso de la Dirección General de Marina Mercante, pero los interesados deberán celebrar con la APITAM el contrato correspondiente para la prestación de estos y exhibirlo a la Capitanía. Asimismo, los interesados deberán adjuntar los certificados que acrediten que la embarcación que haya de utilizarse es apta para proporcionar el servicio de que se trate, sin perjuicio de que en caso de tratarse de navieros mexicanos o de navieros extranjeros, con embarcaciones extranjeras, deban contar con el permiso correspondiente.

Independientemente de lo establecido en la legislación antes mencionada, los prestadores de servicios tendrán que cumplir con las obligaciones que se establezca en el contrato de prestación de servicios celebrado con la APITAM.

Los presentes criterios son de carácter obligatorio y de observancia para todo tipo de embarcaciones que operen dentro del recinto portuario concesionado a la APITAM.

Criterios técnicos

- I. El servicio de remolque será obligatorio para todas las embarcaciones con Arqueo Bruto mayor de 2,500 toneladas (UAB o TRB) y/o 100 metros de eslora.
- II. Será obligatorio el servicio de remolque para las embarcaciones que transporten pasaje, mercancías a granel agrícola y mineral, petróleo y sus derivados, productos petroquímicos, gas, mercancías peligrosas en general y maniobras especiales independientemente de su tonelaje de arqueo bruto.

Salvo las que presten servicio de suministro de combustible o agua potable por medio de barcaza o chalán autopropulsados o con remolcador propio; mediante contrato celebrado con la APITAM las cuales quedarán sujetas a las condiciones que marque la Autoridad Marítima.

SIN TEXTO

III. No requerirán el uso del servicio de remolque previsto en los párrafos anteriores:

- Embarcaciones de servicios costa afuera (Off Shore) con una eslora menor a 120 metros y un Arqueo Bruto (UAB o TRB) menor a 8,000 toneladas.
- Cualquier otro tipo de embarcación con una eslora menor a 100 metros y un Arqueo Bruto (UAB o TRB) menor a 2,500 toneladas.

Las embarcaciones citadas en los anteriores incisos a) y b), deberán contar con equipos de posicionamiento dinámico, o ser embarcaciones equipadas con sistemas azimutales de propulsión, o propulsión transversal en proa, o con propulsión convencional de 2 propelas, o propulsores transversales en proa y popa, que les permitan maniobrar sin la necesidad de remolcadores; siempre que existan condiciones climatológicas favorables, lo cual se determinará por el Capitán del buque, el piloto de puerto designado para la maniobra correspondiente y la Capitanía de Puerto.

IV. El número de prestadores del servicio portuario de remolque estará basado en la seguridad a la navegación, en las características de las instalaciones portuarias, así como en la demanda de embarcaciones y en los requerimientos para la eficiencia operativa.

V. Los remolcadores deberán contar con todos los equipos, materiales, dispositivos y medios apropiados para accederse y efectuar el trabajo de remolque a la tira a los buques autopropulsados o sin propulsión, chalanes, gabarras, buques a remolcar y cualquier Artefacto Naval de los considerados como tales por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, desde o hasta el lugar que indique la Capitanía, para que dichas maniobras se realicen en condiciones de seguridad y eficiencia.

VI. Los remolcadores deberán someterse a la prueba de tirón a punto fijo ante una sociedad clasificadora de buques reconocida internacionalmente, cuando se les hagan reparaciones mayores a sus propulsores. Cuando exista duda en cuanto a su capacidad de tirón a punto fijo, por lo que la Capitanía solicitara la prueba y notificara a la Dirección General de Marina Mercante para que designe a un Oficial de Supervisión de Seguridad Marítima para que la presencie.

VII. En caso de que no se sometan a la prueba en el período correspondiente, o en el resultado de la misma se determine que no cuentan con la potencia requerida, los remolcadores dejarán de operar hasta en tanto se realicen las reparaciones, adecuaciones y otra prueba con resultados satisfactorios.

VIII. En función de la eslora del buque las embarcaciones deberán de utilizar en el servicio de remolque, en el número, características y tirón a punto fijo que se indica en las siguientes tablas:

Remolcadores necesarios por servicio

TABLA R.1

Remolcadores necesarios por servicios para embarcaciones CON propulsión de proa a popa (Propulsión transversal).					
Eslora del Buque	Unidades de Arqueo Bruto (UAB o TRB)	ARRIBO		ZARPE	
		Remolcadores necesarios	Tirón a punto fijo mínimo por cada remolcador	Remolcadores necesarios	Tirón a punto fijo mínimo por cada remolcador
Eslora < 120 m.	2,500 < 10,000	1	30 a 50 toneladas	1	30 a 50 toneladas
Eslora > 120 m.	10,000 < 60,000	2	50 toneladas	1	50 toneladas
Eslora > 220 m.	Mayor de 60,000	2 + 1 de apoyo*	50 a 70 toneladas	2	50 a 70 toneladas

SIN TEXTO

TABLA R.2

Remolcadores necesarios por servicios para embarcaciones SIN propulsión de proa o popa (Propulsión transversal).					
Eslora del Buque	Unidades de Arqueo Bruto (UAB o TRB)	ARRIBO		ZARPE	
		Remolcadores necesarios	Tirón a punto fijo mínimo por cada remolcador	Remolcadores necesarios	Tirón a punto fijo mínimo por cada remolcador
Eslora < 120 m.	2,500 < 8,000	2	30 a 50 toneladas	1	30 a 50 toneladas
Eslora > 120 m.	8,000 < 60,000	2	50 toneladas	2	50 toneladas
Eslora > 220 m.	Mayores de 60,000	2 + 1 de apoyo*	50 a 70 toneladas	2 + 1 de apoyo*	50 a 70 toneladas

* El remolcador de apoyo será a criterio del piloto de puerto que asista en la maniobra.

Las embarcaciones deberán estar atracadas con la proa en dirección al este (rumbo al mar). De lo contrario aplicaran los criterios de arribo de la embarcación.

El Tonelaje total requerido a Punto Fijo podría combinarse dependiendo del tonelaje de tirón de los remolcadores utilizados para la maniobra.

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

- Condiciones meteorológicas deplorables.
- Cuestiones de seguridad y/o emergencia del puerto.
- Falla técnica del buque.
- Buque sin propulsión
- Buque con una alta exposición bélica al viento, entradas o salidas de dique, maniobras en muelles, atracados o sin amplitud de maniobra, y toda clase de maniobra que se considere riesgosa por el piloto de puerto, el capitán del buque y la Capitanía de Puerto.

- Cuando no estén en servicio, los remolcadores permanecerán atracados o fondeados en el lugar que señale la APITAM, lo cual hará del conocimiento de la Capitanía de Puerto.
- Los remolcadores en servicio, atracados o fondeados, tendrán siempre personal de guardia suficiente para operar, en caso de emergencia y a solicitud de la Capitanía de Puerto.
- Cuando se prevea la salida de servicio de un remolcador por más de 48 horas, éste deberá ser sustituido desde el momento en el que el mismo quede fuera de operación y deberá cumplir con lo especificado con el punto VII de estos criterios; en caso contrario la Autoridad Marítima determinará lo procedente.
- Los remolcadores deberán contar con cables y ganchos de escape en sus costados y estar convenientemente protegidos con defensas para que no causen averías cuando se acodere o abarloé al buque en maniobra.
- Los remolcadores deberán contar con todos los dispositivos de seguridad, prevención de incendios, comunicación y seguridad en la navegación de acuerdo con el Convenio Internacional para la

SIN TEXTO

Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1969 (SOLAS) y los requeridos por el estado rector, por la casa clasificadora y por la autoridad marítima y portuaria.

XIV. Los remolcadores deberán cumplir en todo momento con el Certificado de Dotación Mínima.

XV. Los remolcadores estarán dotados con bombas, monitores, mangueras y equipo contra incendio, para la prestación del servicio contra incendio y contarán con chalecos salvavidas y anulares, número igual al doble de sus tripulantes, en los términos de la norma respectiva.

XVI. La tarifa de remolque, sus condiciones de pago y reglas de aplicación se fijarán libremente entre los usuarios y los prestadores de servicio, salvo que la Secretaría establezca regulación tarifaria, en los términos del artículo 60 de La Ley o lo establecido en los contratos de prestación de servicios portuarios.

XVII. Considerando la necesidad de mantener la seguridad en todas las maniobras de las embarcaciones en el Puerto de Matamoros, se establecen las condiciones generales y particulares destinadas a garantizar la seguridad de dichas maniobras a partir del uso de remolcadores.

Para lo anterior, la Capitanía de Puerto del Puerto de Matamoros, la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas (APITAM) y los pilotos del Puerto de Matamoros, en conjunto podrán actualizar los criterios técnicos para la prestación del servicio de remolque en el Puerto de Matamoros.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

SIN TEXTO

ANEXO IX



PROCEDIMIENTO PARA EL INGRESO, MANEJO Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EL RECINTO PORTUARIO.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

PROCEDIMIENTO PARA EL INGRESO, MANEJO Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EL RECINTO PORTUARIO.

Este instructivo es un complemento a las Reglas de Operación, por lo que su observancia es general y obligatoria para todas las empresas que laboren dentro del recinto portuario.

I.- Ámbito de la Aplicación.

El instructivo es de aplicación para todas las mercancías que se manejen por el Puerto y que sean clasificadas como peligrosas, conforme al Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI), los convenios SOLAS (1974/78) y MARPOL (1973/78) y demás ordenamientos aplicables.

Las disposiciones aquí emitidas deberán ser aplicadas para todas las cargas peligrosas que se reciban, despachen, almacenen, carguen, descarguen o trasladen en cualquiera de las instalaciones del Puerto.

II.- Clasificación.

Las mercancías peligrosas son aquellas que por sus altos índices de inflamabilidad, explosividad, toxicidad, reactividad, radiactividad, corrosividad o acción biológica puede ocasionar una afectación significativa al ambiente, a la población o a la infraestructura y se dividen en las siguientes clases y subclases:

1. Explosivos.

1.1 Riesgo de explosión de toda la masa.

Sustancias y artículos que presentan riesgo de explosión de toda la masa.

1.2 Riesgo de Proyección.

Sustancias y artículos que presentan riesgo de proyección, pero no-riesgo de explosión de toda la masa.

1.3 Riesgo de Incendio.

Sustancias y artículos que presentan riesgo de incendio y de que se produzcan pequeños efectos de onda de choque o proyección, o ambos efectos, pero no-riesgo de explosión de toda la masa.

1.4 Sin riesgo considerable.

Sustancias y artículos que no presentan ningún riesgo considerable.

1.5 Poco riesgo de explosión de toda la masa.

Sustancias poco predispuestas a presentar riesgo de explosión de toda la masa.

2. Gases comprimidos, licuados o disueltos a presión.

2.1 Gases inflamables.

2.2 Gases no inflamables.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARITIMOS
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

2.3 Gases venenosos.

3. Líquidos inflamables.

3.1 Inflamación baja.

Grupo con punto de inflamación baja (punto de inflamación de 600° C o más).

3.2 Inflamación media.

Grupo con punto de inflamación media (punto de inflamación de 37.80° C pero bajo de 600° C).

3.3 Inflamación elevada.

Grupo con punto de inflamación elevado (punto de inflamación de 22.80° C).

4. Sólidos inflamables.

4.1 Sólidos inflamables.

Son sustancias que, por sus propiedades, son susceptibles de ser encendidas fácilmente por fuentes exteriores de ignición, de entrar en combustión o de provocar o activar incendios por frotamiento.

4.2 Combustión Espontánea.

Sustancias que pueden experimentar combustión espontánea: Son sólidos o líquidos que tienen en común la propiedad de llegar a calentarse y encenderse espontáneamente.

4.3 Sustancias que al contacto con el agua producen gases inflamables.

Son sólidos o líquidos que tienen en común la propiedad de desprender gases inflamables si entran en contacto con el agua. Esos gases pueden ser en ciertos casos espontáneamente inflamables.

5. Sustancias (agentes) comburentes y peróxidos orgánicos.

5.1 Sustancias Comburentes.

Comburentes son sustancias que, sin ser necesariamente combustibles en sí mismos, pueden, no obstante, liberando oxígeno o por procesos análogos, acrecentar el riesgo de incendio.

5.2 Peróxidos orgánicos.

Sustancias térmicamente inestables que pueden experimentar una descomposición exotérmica auto acelerada, ser susceptibles de experimentar descomposición explosiva; arder rápidamente, ser sensibles al impacto o al frotamiento; reaccionar peligrosamente con otras sustancias; producir lesiones en los ojos.

6. Sustancias tóxicas y sustancias infecciosas.

6.1 Sustancias tóxicas.

Son aquellas que pueden producir en organismos vivos, lesiones, enfermedades, implicaciones genéticas o muerte.

6.2. Sustancias infecciosas.

Son aquellas que por contacto directo o indirecto llegan a ocasionar excoriaciones severas provocando lesiones, enfermedades y complicaciones agudas.

7. Materiales Radiactivos.

Materiales compuestos por un fenómeno de ciertos elementos químicos que se transmutan espontáneamente y emiten radiaciones de efectos químicos o fisiológicos.

8. Sustancias Corrosivas.

Son sólidos o líquidos que, en su estado natural tienen en común causar lesiones más o menos graves en los tejidos vivos, actúan de manera destructiva si entran en contacto con la piel o las mucosas. Algunas de estas pueden ser tóxicas, desprenden gases.

9. Sustancias y artículos peligrosos varios.

(Incluye sustancias peligrosas para el Medio Ambiente) Son sustancias que entrañan riesgos distintos de las que presentan las sustancias de las demás clases.

III. Definiciones y Numeración.

Las definiciones de las clases y subclases, y los números para la identificación precisa de cada sustancia, serán los mismos que han establecido las Naciones Unidas y el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Todas las cargas peligrosas que se reciban, despachen, almacenen, carguen, descarguen o trasladen en cualquiera de las instalaciones del Puerto, serán plenamente identificadas por su clase, subclase y número de Naciones Unidas.

IV. Asignación de puestos de atraque.

Para la asignación de puestos de atraque, el agente naviero presentará el comprobante de entrega de los documentos requeridos por la terminal, entre ellos la declaración de mercancías peligrosas y su lista de cargas peligrosas en tránsito, esta información tuvo que haberse entregado en la junta planeación de operaciones.

Antes de efectuar la maniobra de entrada al Puerto, el capitán de la embarcación debe verificar que las condiciones de la máquina propulsora y sus equipos de navegación y de carga son apropiadas, informando a la autoridad portuaria de cualquier anomalía o deficiencia, a la vez debe verificar también las condiciones de la carga a fin de detectar cualquier daño en los empaques o una fuga o derrame.

Durante la maniobra el capitán de la embarcación debe asegurar que exista una comunicación adecuada con la autoridad portuaria y, ya sea fondeado o atracado, mantener una guardia en cubierta y en máquinas y asegurar en todo momento la disponibilidad suficiente de tripulación para atender una situación de emergencia. Una vez en el muelle se debe asegurar que las amarras sean del tipo y resistencia apropiadas y que su configuración permita que la embarcación pueda ser desamarrada rápidamente en una situación de emergencia.

La Capitanía debe vigilar que se cumplan los requisitos de señalización visual tanto de día como de noche (bandera de letra "B" y luz roja, respectivamente), y verificar que la embarcación cuenta con el certificado de aptitud para el transporte de mercancías peligrosas en conformidad con la regulación II-2/54.3 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974/78), de ser aplicable.

La Junta de programación autorizará los muelles más apropiados para recibir buques con mercancías peligrosas, para su operación más segura. El horario de trabajo de estas cargas y las precauciones que se deban tomar para su manejo seguro será indicado por dicha Junta.

V. Explosivos y Radiactivos.

Se procurará que tanto las sustancias explosivas como las radiactivas se descarguen en forma directa, no siendo objeto de almacenaje en el Puerto.

Cuando sea necesario almacenarlos en el Puerto, los pertrechos militares serán resguardados por el propio ejército en el lugar que les indique la Junta de programación.

VI. Embalaje / Envase.

El embalaje/envase de las cargas peligrosas deberá cumplir con lo establecido en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Las cargas que se reciban por vía terrestre deberán cumplir todas las prescripciones de envase, embalaje, etiquetado e información de seguridad de los ordenamientos aplicables al Transporte de Materiales y Residuos Peligrosos. Las unidades de transporte que lleguen al Puerto con cargas peligrosas, así como sus operadores, también deberán cumplir plenamente con las disposiciones de dichos ordenamientos. No se recibirán cargas cuyos embalajes/envases estén deteriorados, rotos, con fugas o derrames. Los receptáculos vacíos utilizados para transportar mercancías peligrosas y que no hayan sido descontaminados, estarán sujetos a todas las disposiciones aplicables al receptáculo lleno. La misma prescripción se aplica a los contenedores que hayan sido utilizados para transportar mercancías peligrosas.

VII. Marcado, Etiquetado y Rotulación.

Los bultos que contengan mercancías peligrosas irán marcados en forma duradera con el nombre técnico correcto de éstas; no se admitirán sólo nombres comerciales. Los bultos que contengan mercancías peligrosas llevarán las etiquetas distintivas, rótulos y números, establecidos en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, de tal manera que se indique claramente que las mercancías contenidas en ellos tienen propiedades peligrosas. El método de marcar el nombre técnico correcto y de fijar etiquetas, o de fijar rótulos en los bultos que contengan mercancías peligrosas será tal que los datos en ellos consignados sigan siendo identificables tras un periodo de por lo menos tres meses de inmersión en el mar.

VIII. Recepción – Entrega.

La APITAM, si lo considera necesario, podrá establecer en cualquier día de la semana, un horario específico para la recepción y entrega de mercancías peligrosas, así como para el tránsito interno de los vehículos que transporten este tipo de cargas. La APITAM designará espacios especiales para estacionamiento de los vehículos que transporten cargas peligrosas.

Las mercancías peligrosas, al momento de su recepción en el portón de ingreso al Recinto Portuario, se revisarán para verificar que lleven las marcas, etiquetas y rótulos en los embalajes, conforme al Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas. Así mismo no se aceptarán vehículos con carga

peligrosa que no porten, entre otros documentos, “la información de emergencia en transportación” 1 para actuar en posibles fugas accidentales o incendio.

IX. Segregación.

Desde su ingreso al Puerto, las mercancías peligrosas serán objeto de una segregación, basada en los criterios del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas. Las mercancías incompatibles deberán segregarse unas de otras, conforme al Cuadro de Segregación de Mercancías Peligrosas.

X. Estiba.

Las mercancías peligrosas serán estibadas de forma segura y apropiada, teniendo en cuenta su naturaleza. Las mercancías peligrosas en bultos o en forma sólida a granel que desprendan vapores peligrosos se estibarán en espacios bien ventilados.

Para los líquidos o gases inflamables se tomarán todas las precauciones especiales que sean necesarias contra incendios o explosiones.

XI. Almacenaje.

La APITAM en coordinación con las terminales designará y supervisará las áreas, almacenes o bodegas en las cuales será permitido almacenar mercancías peligrosas. Fuera de estas áreas no estará permitido depositar este tipo de cargas, a menos que se tenga la aprobación expresa la APITAM y de la Capitanía.

Las cargas peligrosas se almacenarán en áreas que se encuentren al menos a 800 metros de los centros poblacionales y a 300 metros de oficinas administrativas.

Al mismo tiempo, se tratará de que dichas áreas se localicen a la distancia más corta posible al acceso del Recinto Portuario, a la estación de bomberos, a las tomas de agua y a los servicios médicos.

Para dar su aprobación al servicio de almacenaje de carga peligrosa, la APITAM solicitará una certificación por empresa acreditada, de que las áreas propuestas para almacenar este tipo de cargas cumplen con todas las condiciones de seguridad necesarias, en términos de sus instalaciones, equipo preventivo, equipo de seguridad de sus trabajadores, capacitación del personal y planes de contingencia.

En el interior de los almacenes, bodegas o cobertizos que se hayan aprobado para recibir mercancías peligrosas se deberán aplicar los criterios del cuadro de segregación del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

El personal responsable de estas áreas estará plenamente capacitado en los fundamentos de la segregación de mercancías peligrosas. Asimismo, en estas áreas deberá existir una señalización que identifique los lugares de segregación para las distintas clases y subclases de sustancias, los equipos preventivos, diques de contención de derrames, regaderas, botiquines, equipo especial, vialidad y prohibiciones. También se tendrán accesibilidad a los instructivos para enfrentar las distintas contingencias que pueden presentarse y las fichas descriptivas de los productos con sus riesgos y las recomendaciones en caso de accidentes.

Los almacenes o bodegas deberán tener acceso restringido a vehículos, maquinaria y personas, permitiendo el paso únicamente a aquellos que reúnan las condiciones de seguridad y sean operados por personal capacitado y que vayan a retirar o a depositar mercancías peligrosas. Para autorizar el acceso a vehículos, éstos deberán cumplir con sistemas de protección y dispositivos de seguridad en la maquinaria, equipos y accesorios, destacando el uso de cinta antiestática o aterrizamiento y matas chispas en el escape.

El personal que controle el acceso a las áreas de almacenamiento de cargas peligrosas tendrá la facultad de negar el acceso a cualquier persona que porte encendedores, cerillos, o dispositivos que produzcan chispa. En todo caso, se resguardarán dichos dispositivos en la entrada.

Los almacenes o bodegas aprobados para recibir mercancías peligrosas, en lo que respecta al señalamiento interno y sus vialidades, deberán cumplir con dispositivos de seguridad, de acuerdo con la normatividad aplicable.

Las dimensiones para la vialidad interna de los almacenes deberán permitir el libre tránsito en ambos sentidos y las maniobras de estiba de los montacargas que miden 3 mts. de ancho por 4 mts. de largo, más un espacio de respeto de 50 cm. entre vehículos y estibas.

Para que la planeación y programación del almacenaje se realice adecuadamente, el agente naviero entregará al Recinto Fiscalizado, junto con el aviso de arribo, la información completa relativa a mercancías peligrosas: nombre técnico correcto de la sustancia, número de Naciones Unidas, clase y subclase OMI, cantidad en toneladas, embalaje, fecha de recepción y fecha de salida.

Los empleados administrativos que estén responsabilizados de los almacenes especializados en cargas peligrosas serán debidamente capacitados en los criterios de segregación, las propiedades principales de las sustancias que van a almacenar, sus riesgos y las medidas que deben tomar cuando se presente algún incidente con estas sustancias.

Los trabajadores de los almacenes tendrán su equipo completo de protección personal y estarán capacitados para utilizar los equipos de prevención, combate y control de incendios, fugas, derrames y explosiones.

La terminal deberá llevar un control estricto de las mercancías peligrosas en existencia, permanentemente actualizado, con medios electrónicos, destacando aquellas cargas declaradas en abandono. De estas mercancías llevará estadísticas continuas con reportes semanales que entregará a la Capitanía y a la APITAM.

XII. Ingreso por tierra.

Para el ingreso de sustancias peligrosas al recinto portuario, el agente aduanal o embarcador debe notificar a la APITAM y a la terminal con un mínimo de 24 horas de anticipación el arribo de mercancías peligrosas al Puerto, dicha notificación debe incluir lo siguiente:

- Nombre del embarcador y fecha de arribo.
- Nombre químico del material.
- Número de la ONU y clasificación.
- Punto de inflamación, número y tipo de bultos.
- Peso bruto
- De las clases 1, 2, 6.2 y 7 la información adicional que especifica el Código IMDG.
- Nombre de la embarcación y el de su agente consignatario.

El Agente Aduanal, al solicitar servicio al almacén, deberá notificar en el formato aprobado cuando su carga sea peligrosa, presentando la siguiente información: nombre técnico de los productos, clase y subclase OMI, número de Naciones Unidas, tipo del envase o embalaje, tonelaje, origen, destino y fecha

de entrada. Una vez autorizado el ingreso de la carga, el Agente Aduanal la presentará en el portón, donde será revisada en cuanto a sus condiciones de seguridad.

Los vehículos que transporten las mercancías peligrosas deberán cumplir con las disposiciones aplicables para el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos. Estos vehículos deberán ser fácilmente identificables con los carteles correspondientes a las sustancias peligrosas que transporten; cuando se trasladen dos o más sustancias, en los carteles se citarán a las dos más peligrosas y el símbolo utilizado en el cartel será el de mayor peligrosidad, seguido por el riesgo secundario.

Al presentarse en la entrada, la APITAM verificará que las mercancías cumplan con los requerimientos de identificación, empaque, marcado y etiquetado.

En caso de contenedores, contenedores cisterna, cisternas portátiles y vehículos que contengan mercancías peligrosas, verificará el estado físico a fin de detectar algún posible daño en su estructura que pueda afectar su integridad y facilitar la fuga o derrame de algún producto y que el transporte venga debidamente señalizado. Así mismo:

La carga deberá estar debidamente rotulada y etiquetada, de acuerdo con las especificaciones de Naciones Unidas y el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

El operador, en la caseta de acceso al Recinto Portuario, para poder ingresar, deberá mostrar a los vigilantes la siguiente documentación, de la cual dejará copia:

1. Hoja de emergencia en transportación.
2. Documento de embarque
3. Documento que avale la inspección técnica de la unidad (camión, pipa, cisterna).
4. Licencia federal de conducir específica para el transporte de materiales peligrosos.
5. Certificado de estiba y trincado de contenedores.
6. Certificado de declaración de mercancía peligrosa.

Una vez autorizada la entrada del vehículo se notificará al operador a cuál almacén o bodega debe dirigirse, siguiendo la ruta preestablecida de la cual el conductor no deberá desviarse. El conductor respetará las normas de vialidad internas al Puerto y guardará siempre distancia de los otros vehículos, no debiendo estacionarse más que en el lugar donde se realizará la operación por la cual ingresó.

Para la mercancía peligrosa que ingrese para el uso en las empresas del recinto portuario, el operador del transporte deberá presentar copia de los siguientes documentos:

- i. Hoja de emergencia en transportación.
- ii. En caso de camión pipa, certificado de inspección vigente.
- iii. Licencia de manejo específica para dicho transporte.

Así mismo deberá portar equipo de protección personal y equipo contra incendio.

XIII. Ingreso por Vía Marítima.

El agente naviero, entregará la terminal la declaración de mercancías peligrosas, en la cual se encontrará la información mencionada en siguiente orden:

- I. Nombre y número de identificación de la embarcación, nombre del agente consignatario y fecha y hora estimada de arribo.
- II. Lista o manifiesto de las mercancías peligrosas señalando su nombre de expedición cuando sean "no especificadas" o "NEP" "N.O.S." por sus siglas en inglés) se debe adicionar el nombre técnico o químico, número y tipo de bultos, grupo de empaque, peso bruto y, especialmente en el caso de productos señalados en el Código IMDG.
- III. Posición de estiba de las mercancías peligrosas abordó, señalando aquellas que se descargarán en el Puerto.
- IV. Condición de las mercancías peligrosas ante la presencia de un riesgo adicional o imprevisto.
- V. Cualquier circunstancia que pueda afectar la seguridad del Puerto o de la embarcación.

En el caso de mercancías peligrosas transportadas a granel, se debe verificar que la embarcación cuenta con el o los certificados aplicables de acuerdo con los Convenios Internacionales ratificados por el Gobierno Mexicano.

XIV. Traslado de mercancías peligrosas en el puerto.

De las puertas de acceso a las áreas de almacenaje aprobadas para cargas peligrosas, la APITAM deberá señalar las vías más cortas y de menor riesgo, a las cuales deberán sujetarse los vehículos que transporten ese tipo de mercancías. De la misma manera, de los muelles a las áreas de almacenaje aprobadas, la APITAM establecerá las vías más cortas y seguras.

El personal que traslade mercancías peligrosas en el Puerto deberá portar equipo de seguridad personal básico: camisola y pantalón de algodón, casco, guantes de carnauba, botas industriales, lentes y mascarilla para gases. Asimismo, dicho personal deberá estar debidamente capacitado e informado sobre cómo proceder en caso de emergencias, para lo cual contará con su constancia de habilidades.

En un mismo vehículo no deberán transportarse mercancías peligrosas incompatibles con otras cargas con las cuales podrían tener reacciones indeseables.

Los vehículos que realicen estos traslados de mercancías deberán encontrarse en buen estado, y cumplir con sistemas de protección y dispositivos de seguridad en la maquinaria, equipo y accesorios.

XV. Carga / Descarga de Mercancías Peligrosas.

El personal que participe en las operaciones de carga/descarga de mercancías peligrosas en el Puerto deberá portar equipo de seguridad personal básico: camisola y pantalón de algodón, casco, guantes de carnauba, botas industriales, lentes y mascarilla para gases. Asimismo, este personal deberá estar debidamente capacitado e informado sobre cómo proceder en caso de emergencias.

Tanto para la carga a buque, como para la descarga, el agente naviero informará debidamente a la terminal de las características de las mercancías. El muelle en el cual se vaya a operar deberá contar con señalizaciones que indiquen que se están manejando sustancias peligrosas. Asimismo, se restringirá el paso por estas áreas y deberán tenerse cerca extintores de espuma y químico seco. Si el caso lo amerita se solicitará la presencia de la brigada de mercancías peligrosas y el departamento de bomberos.

Durante la carga y la descarga se evitarán los golpes a estas mercancías. Al bajar a muelle la carga peligrosa será segregada y retirada inmediatamente.

La maquinaria que participe en la carga/descarga de mercancías peligrosas deberá encontrarse en buen estado y contar con los dispositivos de seguridad tales como paros de emergencia, de estacionamiento y frenado en operación normal; sistemas de alarmas sonoras o luminosa cuando la operación sea en reversa o en lugares de alta densidad de tráfico. Cabina para proteger al trabajador y sistema de alumbrado para trabajo nocturno, además de contar con el señalamiento de los controles y los procedimientos de operación, por escrito, en cada cabina del operador, así como los rangos de capacidad máxima. Las máquinas deberán portar la cinta antiestática para no generar chispa y provocar un incendio.

Los equipos para izar, grúas y montacargas, deberán contar con lo anterior y además con las guardas, frenos automáticos de seguridad, placas informativas con código de señales, así como la bitácora de actividades de mantenimiento y los rangos de capacidad en los distintos ángulos de trabajo.

XVI. Limpieza de Muelles.

Los responsables de los buques atracados, además de la limpieza de los muelles, también será de su total responsabilidad la atención apropiada a derrames y residuos de sustancias peligrosas, segregándolas de la basura ordinaria y sin que se contaminen los alcantarillados ni mucho menos la dársena del Puerto. No se deberán dejar residuos perjudiciales a la salud ni al medio ambiente.

El desecho de este tipo de residuos, de fugas o derrames o accidentes, deberá ser tratado conforme a la normatividad aplicable en materia de Protección del Ambiente.

XVII. Terminales.

Las instalaciones y procedimientos de carga/descarga y traslado de sustancias peligrosas deberán ajustarse a las normas aplicables, particularmente a las condiciones de seguridad e higiene, prevención y protección contra incendio, manejo de sustancias inflamables, combustibles, corrosivas, irritantes y tóxicas, así como lo referente a condiciones de seguridad en los centros de trabajo donde la estática representa un riesgo.

Asimismo, los procesos deberán acatar la normatividad en materia de protección ambiental, en especial las de descargas de aguas residuales y residuos peligrosos respectivamente.

El personal que opera maquinaria, tractocamiones, montacargas o auto transporte federal, deberá capacitarse y obtener la licencia de conducir correspondiente.

Para el caso de los contenedores, al llegar a Puerto, por vía terrestre o marítima deberán traer completas y adecuadamente pegadas las etiquetas que identifiquen las cargas peligrosas que contengan.

En las áreas de almacenamiento de contenedores se aplicarán los criterios de segregación, definiéndose las áreas en las cuales se colocarán únicamente este tipo de contenedores.

Las terminales que manejen contenedores deberán establecer un procedimiento para la recepción, almacenamiento y segregación de contenedores con carga peligrosa, de tal forma que el riesgo sea mínimo y la seguridad sea óptima.

En los patios de almacenamiento de contenedores deberán asignar un área especial para los contenedores con carga peligrosa. De ninguna manera se permitirá que los contenedores con carga peligrosa sean estibados con los que no lo son. Los patios de almacenamiento deberán contar con un dique para derrames con capacidad para un contenedor de 40 pies.

Los contenedores vacíos que contuvieron mercancías peligrosas serán considerados en la misma forma que cuando estaban llenos, hasta que sean objeto de limpieza y se tenga la seguridad de que no contienen residuos de las cargas que contenían y entonces serán retiradas las etiquetas por personal acreditado por la APITAM.

XVIII. Consolidación – Desconsolidación.

Debe considerarse un área exclusiva alejada de otras cargas cuando menos por 50 mts., como lo recomienda la O.M.I., para la consolidación-desconsolidación de contenedores, con un sistema de seguridad que garantice la integridad física del personal que interviene en las operaciones y prevenga casos de incendio, fugas, derrames y contaminación al medio.

Esta área debe contar con dique de capacidad similar a cuarenta pies, equipo y normas de seguridad según marcan las normas aplicables y, particularmente el personal que opera la maquinaria, los montacargas y tractocamiones, deberán estar debidamente capacitados y haber obtenido sus licencias de operador.

En el área de consolidación-desconsolidación se deberá tener en forma muy accesible la información de emergencia para cada sustancia que se maneje.

La consolidación de mercancías peligrosas deberá sujetarse a los criterios OMI sobre la segregación de cargas incompatibles. El plan de estiba del contenedor deberá seguir la norma y los criterios de segregación.

Se deberá evitar que el personal y equipo puedan generar chispa, dado que los contenedores que traen carga de importación pueden acumular vapores nocivos a la salud y provocar incendios o explosiones, la apertura de un contenedor con carga peligrosa deberá ser bajo las medidas de seguridad y permitir su ventilación antes de proceder a desconsolidarlo.

En las áreas de consolidación-desconsolidación, no deberán estibarse o colocarse juntas, aunque sea provisionalmente, cargas incompatibles.

Deberá suspenderse este tipo de servicio cuando la velocidad del viento alcance la de un norte moderado (50 Km/h).

XIX. Mercancías Peligrosas en Abandono.

Las mercancías peligrosas causarán abandono a los 3 días de su recepción.

XX. Estadísticas.

Las terminales tendrán la obligación de llevar una estadística continua de las mercancías peligrosas, elaborando reportes mensuales donde destaque las clases y subclases de sustancias manejadas por el Puerto, sus estadías en almacenaje, las mercancías peligrosas en abandono clasificadas por sus riesgos, los embalajes y las áreas de almacenamiento utilizadas. En dicha estadística se tendrá especial cuidado de incorporar los datos relativos a daños a cargas, accidentes e impacto al medio ambiente por derrames o fugas.

XXI. Prevención de la Contaminación.

Las terminales entregarán a la APITAM su programa de control de contaminantes al agua, aire y suelo por derrames, fugas, accidentes y por emisiones fijas. Asimismo, estarán preparadas con las instalaciones necesarias, el equipo y el personal, para contener fugas y derrames que puedan contaminar el agua, aire y suelo, especialmente de los provenientes de sustancias peligrosas, para lo cual deberán de formular su

programa de prevención y atención a emergencias, mismo que deberá dar a conocer a todos sus empleados y Usuarios, así como a la Unidad de Protección Civil.

XXII. Supervisión de la Seguridad en el Manejo de las Mercancías Peligrosas.

La Capitanía y la APITAM llevarán a cabo especial supervisión a las maniobras con mercancías peligrosas, utilizando personal debidamente habilitado y con instrumentos de chequeo. Asimismo, las empresas maniobristas, las terminales especializadas y el cesionario del recinto fiscalizado capacitarán en forma especial a sus supervisores en los aspectos específicos de las cargas peligrosas, para incorporar en sus funciones, actividades concretas de seguridad y prevención de la contaminación.

El capitán de la embarcación, los oficiales y tripulación deben estar familiarizados con el plan de contingencias de la embarcación de conformidad con el Convenio Internacional para la Prevención, Respuesta y Cooperación por Contaminación de Petróleo y Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, de serles proporcionados, con los procedimientos de emergencia de la Terminal.

El capitán debe designar un oficial para hacerse cargo de la supervisión del manejo y estiba de las mercancías peligrosas a bordo. Asimismo, debe verificar que se cuente con una lista de dichos productos de acuerdo con el Código IMDG y que a bordo se tenga un ejemplar de los Procedimientos de Emergencia para Embarcaciones que Transportan Mercancías Peligrosas (EMS) y de la Guía de Primeros Auxilios para Incidentes que Involucren Mercancías Peligrosas (MFAG) que aparecen en el suplemento del código IMDG.

En todos los casos, los buques, cesionarios o terminales que se encarguen del transporte, carga, descarga, estiba, desestiba, manejo y almacenamiento de sustancias, mercancías y/o materiales peligrosos, deberán facilitar las Hojas de Seguridad (HDS/MSDS) de las sustancias, productos y/o mercancías que manejen, así como apegarse a lo establecido en las enmiendas al Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) y sus resoluciones vigentes y modificaciones subsecuentes, entre las que se mencionan de manera enunciativa mas no limitativa, las siguientes:

- Resolución MSC. 477 (102).
- Resolución MSC. 501 (105).

De igual manera, deberán apegarse, de manera enunciativa más no limitativa, a lo establecido en las siguientes Normas Oficiales Mexicanas y sus modificaciones subsecuentes:

- NOM-023-SCT4-1995 Condiciones para el manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas en puertos, terminales y unidades mar adentro.
- NOM-005-STPS-1998 Relativa a las condiciones de seguridad e higiene en los centros de trabajo para el manejo, transporte y almacenamiento de sustancias químicas peligrosas.
- NOM-018-STPS-2000 Sistema para la identificación y comunicación de peligros y riesgos por sustancias químicas peligrosas en los centros de trabajo.
- NOM-033-SCT4-2013 Lineamientos para el ingreso de mercancías peligrosas a instalaciones portuarias.

- NOM-002-SCT-SEMAR-ARTF/2023 Listado de Substancias y Materiales Peligrosos (mercancías peligrosas).
- NOM-043-SCT-SEMAR-ARTF/2023 Documento de Transporte de Mercancías Peligrosas



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



ANEXO X

MANUAL DE PARTICIPACIÓN EN EL RECINTO SIN PAPELES.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



Recinto sin Papeles® (RSP)



Sistema Recinto sin Papeles®

Sistema de Operación y Control de Inventarios Logísticos Portuarios



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Manual de Usuario LDA

Mayo 2024
V 01.00

Febrero 2024 V1.0

Página 1
<https://rsp.apitamauipas.com>



Recinto sin Papeles® (RSP)



I.- Introducción

El sistema Recinto Sin Papeles® (RSP) es un sistema web multiplataforma que permite el intercambio de información continua y de manera inmediata entre los diversos actores que intervienen en los procesos:

- Agentes Aduanales
- Agencias Aduanales
- Agencias Consignatarias
- Líneas Navieras
- Empresas Maniobristas
- Agentes de Carga
- Consolidadores de Carga
- Transportistas
- Capitania de Puerto
- Agencia Nacional de Aduanas México

El sistema esta diseñado para tener una separación de los procesos de planeación, ingreso y salida de las mercancías en diferentes pantallas, lo que permite un correcto control de los procesos previos y durante la operación.

Al tener un punto único de información se busca obtener importantes beneficios como sería:

- Disponibilidad de información en tiempo real.
- Versión "única" de la información.
- Reducción en tiempos de traslado.
- Reducción de consumo de papel.



Recinto sin Papeles® (RSP)



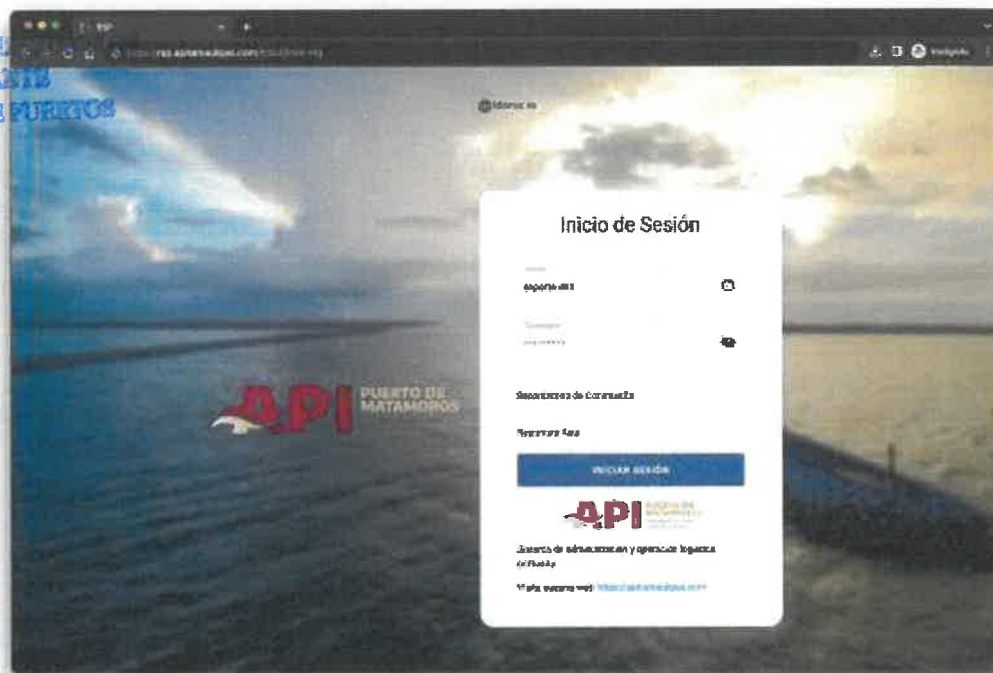
II.- Qué se debe saber antes de usar el sistema

1. El sistema está instalado en un centro de datos en la nube.
2. Para utilizar al sistema se requiere usar un navegador web: Firefox, Google Chrome, Microsoft Edge, Safari.
3. El sistema es funcional en los sistemas operativos: Windows, Mac OS y Linux.
4. El requerimiento mínimo de hardware que se recomienda para un desempeño apropiado es un equipo Pentium Dual Core o superior con al menos 4 Gb de memoria RAM.
5. Para la apertura de los documentos generados en el sistema se puede requerir una aplicación para la apertura de documentos: Adobe Acrobat y Microsoft Excel.

III.- Cómo entrar al sistema

Para acceder al sistema es necesario ingresar utilizando cualquier navegador de los mencionados en la sección anterior y tecleando la siguiente URL: <https://rsp.apitamaulipas.com>

Pantalla de Inicio del Sesión





Recinto sin Papeles® (RSP)

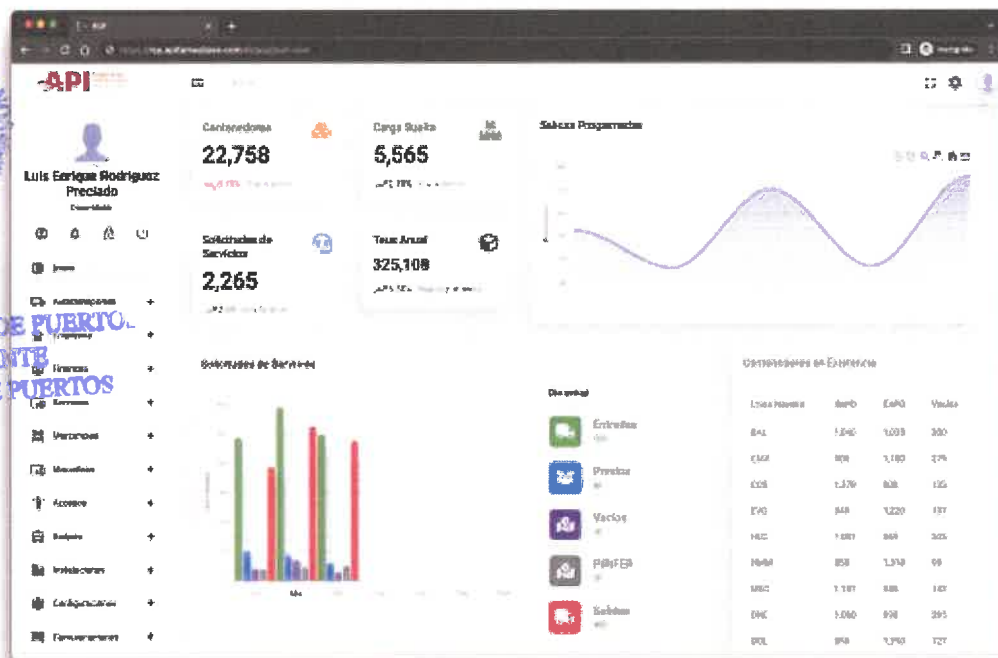


IV.- Módulo Inicio (Estadísticas)

En el momento que se ingresa al sistema se despliega un apartado de inicio que nos muestra un resumen con diferentes opciones de información, lo que será desplegado dependerá de los permisos y privilegios que el usuario que ingreso tenga asignados en el sistema.

Inicio

Pantalla de Inicio (Estadísticas)



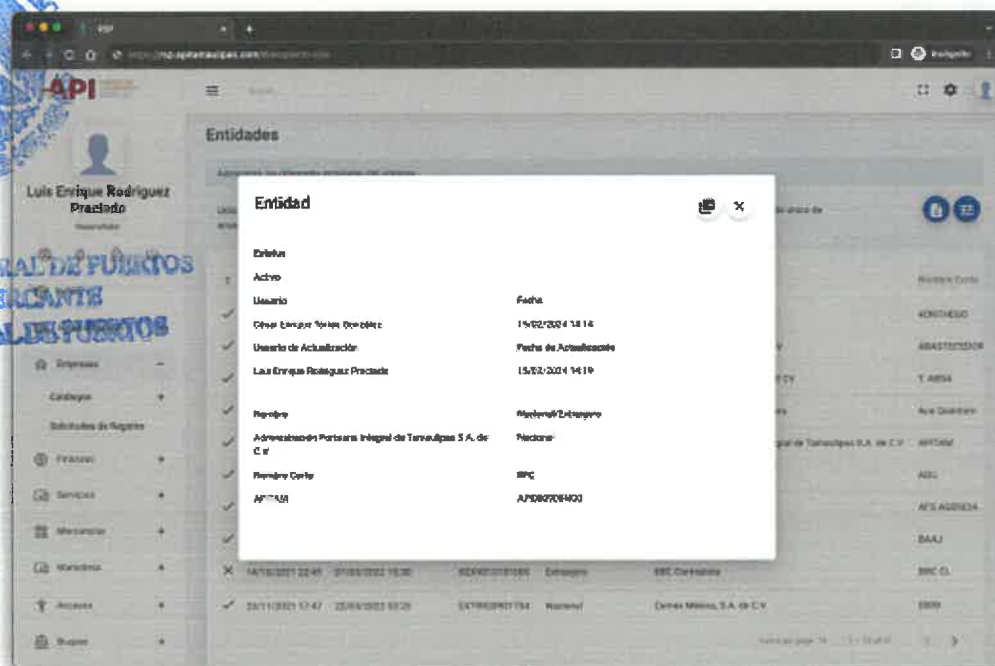
V.- Módulo Empresas

En esta parte del sistema se tienen diferentes apartados que permiten configurar las entidades que interactúan con el sistema y sus operaciones.

Entidades

Se muestran todas las empresas registradas en el sistema.

Pantalla Detalle de Entidad





Recinto sin Papeles® (RSP)



Socios Comerciales

Los socios comerciales son las relaciones de las entidades con un tipo de entidad, donde una misma empresa puede tener diferentes tipos por mencionar algunos: Cliente, Transportista, Agencia Aduanal, Línea Naviera, Proveedor, Agente de Carga, etc.

Pantalla Registro de Socio Comercial



Recinto sin Papeles® (RSP)



Pantalla Registro de Socio Comercial (Medios de Comunicación)

Registro de Socio Comercial

Sección de Facturación | **Medios de Comunicación** | Configuración | Sección de Socio Comercial

Forma de Medio de Comunicación	Valor	Estado	Procesos
Telefono Fijo	+52 (848) 817 0431	Activo	

Privacidad
[Política de Privacidad](#)
[Manejo de Datos](#)
[Política de Privacidad](#)

Recinto Sin Papeles Versión 01.00
 Sistema de administración y operación logística portuaria. Más nombre sin web en <http://rsp.apitamauip.com>

API PUERTO DE MATAMOROS
 00024 D40, en función de web
 Todos los derechos reservados



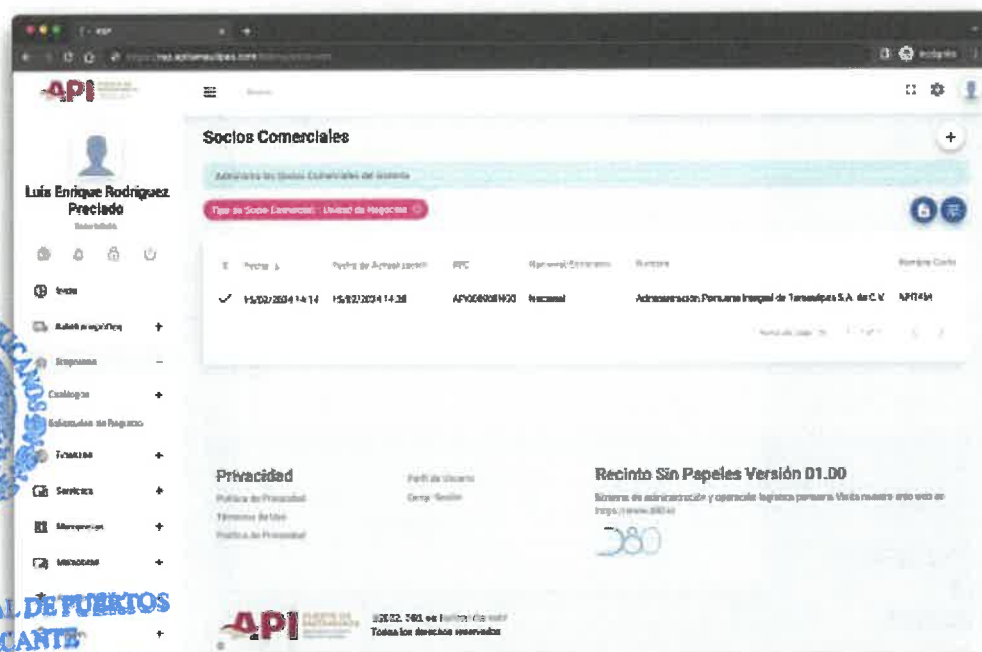
Recinto sin Papeles® (RSP)



Pantalla Registro de Socio Comercial (Documentos)

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Pantalla Consulta de Socios Comerciales





Recinto sin Papeles® (RSP)



Detalle de Socios Comerciales

Luis Enrique Rodriguez
Propietario

- Inicio
- Administración
- Empresas
- Expedientes
- Solicitudes de Registro
- Permisos
- Servicios
- Mantenimiento
- Mantenimiento
- Administración

Socio Comercial

Nombre	Administración Portuaria Integral de Tamaulipas S.A. de C.V.		
Grupo Empresarial	Gobierno del Estado de Tamaulipas		
Tipo de Propio	Comercial		
Tipo de Comercio	Fiscal		
Tipo de Medio de Comunicación	Valor	Edificio	Presencia
Teléfono Fijo	+52(560)617 0807		



Recinto sin Papeles® (RSP)



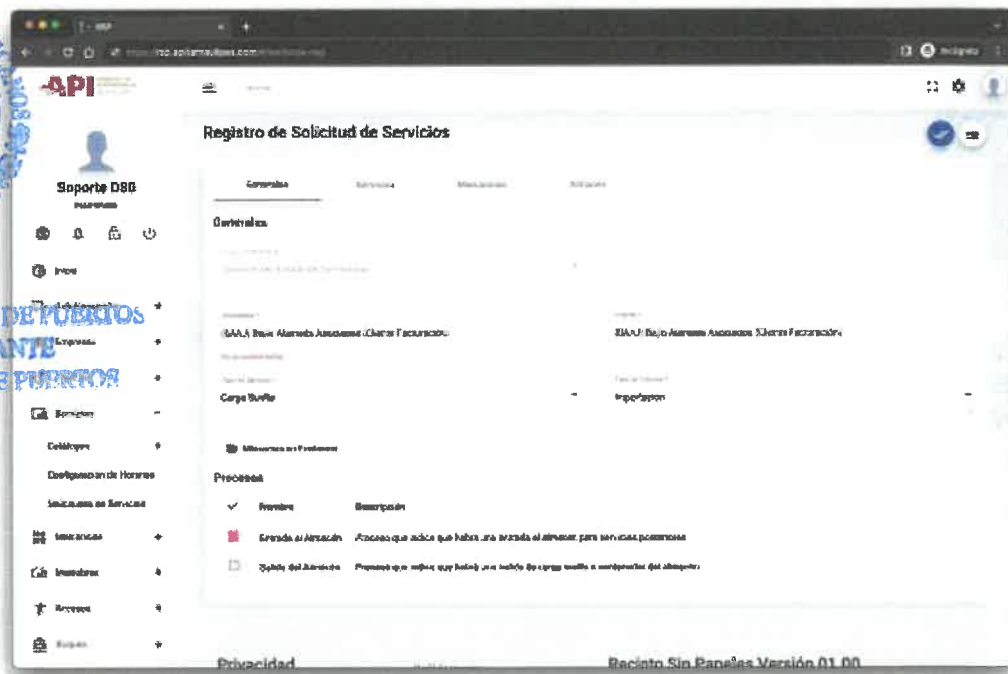
VI.- Módulo Servicios

En este apartado se busca hacer la programación de los servicios a prestar en los Almacenes, Muelles o Patios de Maniobras.

Solicitudes de Servicios

Permite pre-programar los servicios a efectuar a las mercancías.

Registro de Solicitudes de Servicios





Recinto sin Papeles® (RSP)



Registro de Solicitudes de Servicios (Mercancías)

1

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



Recinto sin Papeles® (RSP)



Registro de Solicitudes de Servicios (Almacén)



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]



Recinto sin Papeles® (RSP)



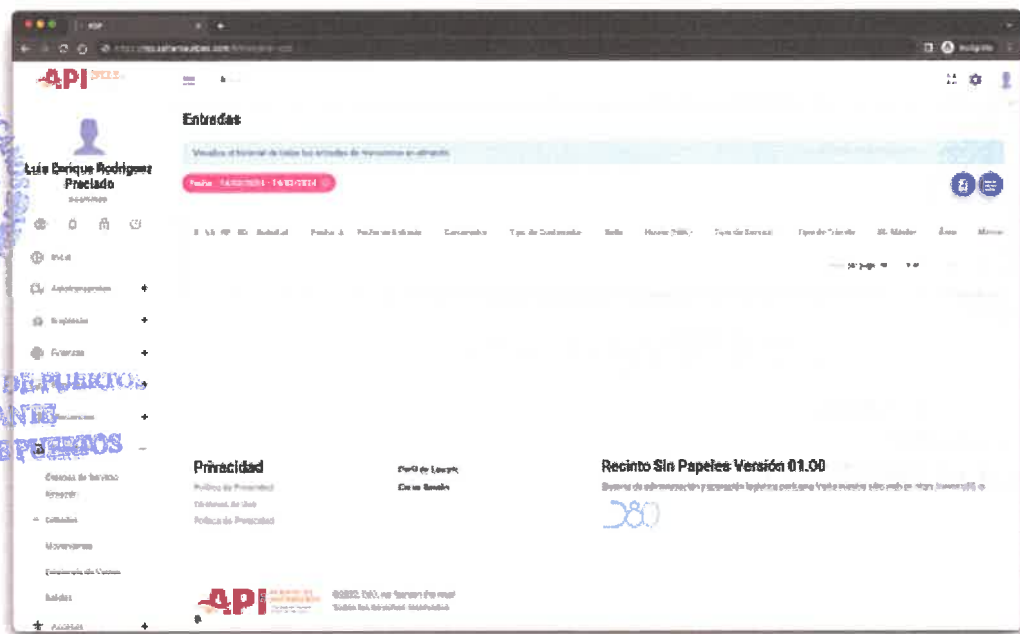
VII.- Módulo Maniobras

En el apartado de las maniobras se registran los eventos que efectivamente se les aplicaron a las mercancías.

Entradas

Registros de entradas de mercancías en las diferentes áreas de la empresa.

Consulta de Entradas (de Mercancías)





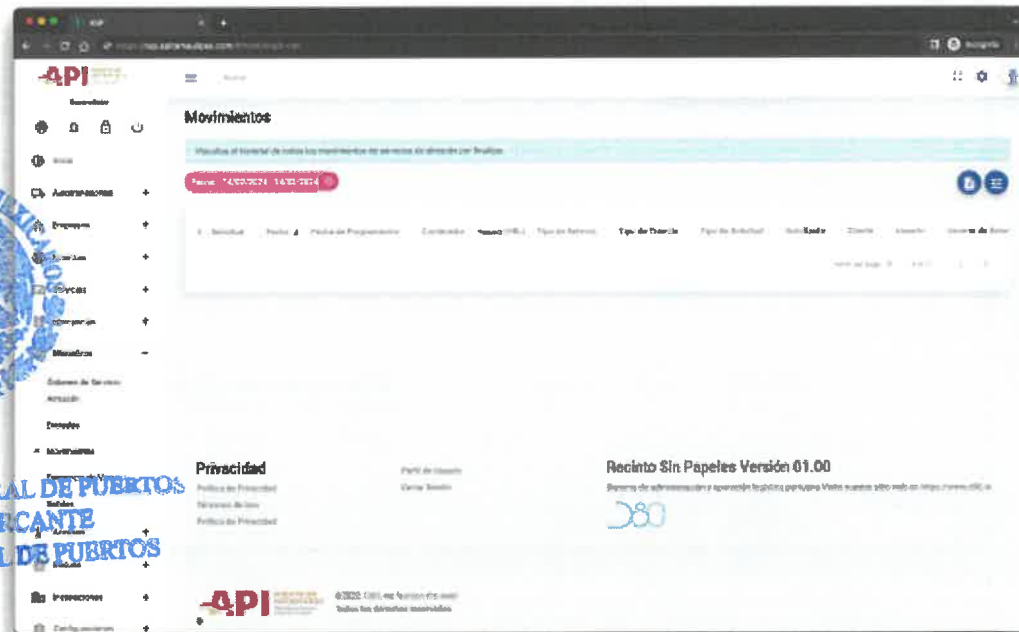
Recinto sin Papeles® (RSP)



Movimientos

Registros de los movimientos (separaciones, sub-divisiones, consolidaciones o desconsolidaciones) en las mercancías.

Consulta de Movimientos (de Mercancías)



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



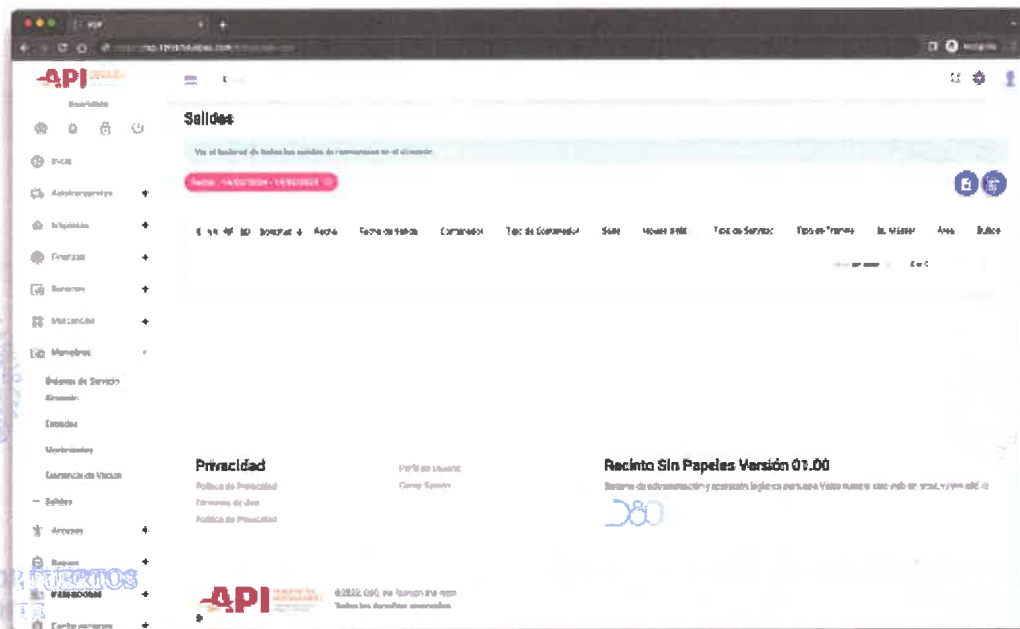
Recinto sin Papeles® (RSP)



Salidas

Las entregas o embarques de las mercancías.

Consulta de Salidas (de Mercancías)





Recinto sin Papeles® (RSP)



VIII.- Módulo Accesos

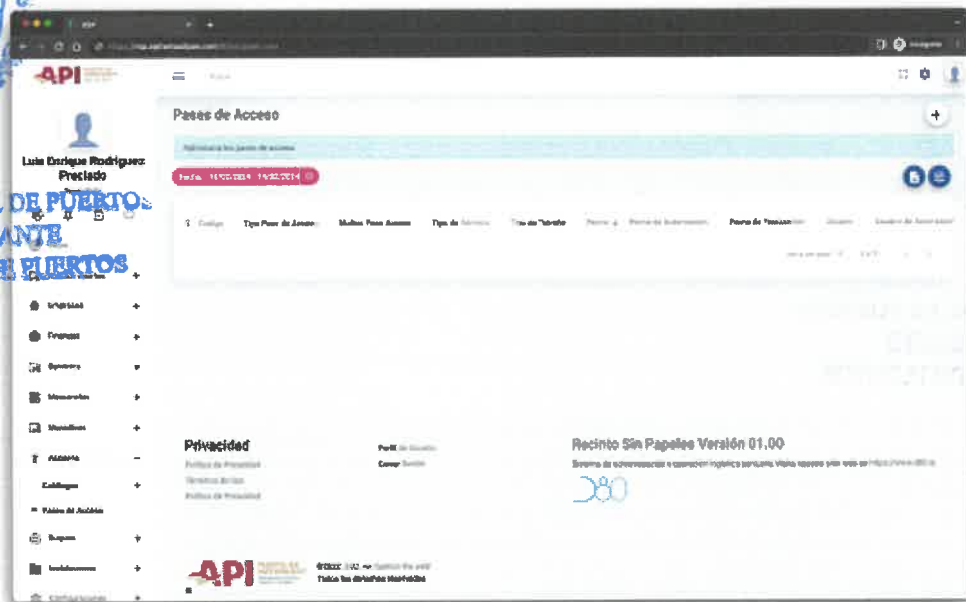
El apartado de accesos muestra los pases de acceso y los ingresos o salidas efectuadas por las puertas o garitas

Pases de Acceso

Los pases de acceso son las programaciones o autorizaciones de ingreso de los siguientes tipos:

- Personas
- Vehículos ligeros
- Vehículos pesados (tractos)

Consulta de Pases de Acceso





Recinto sin Papeles® (RSP)



Detalle de Pase de Acceso

Detalle de Pase de Acceso	
Generales	Unidad de Asignación
Grupo Empresarial	API (API) Autoridad Portuaria Internacional de Tamaulipas S. de C.V.
Entorno	Código
Planta	API (API)
Línea	Fecha
Sector	API (API) 01-01
Unidad de Producción	Fecha de Finalización
Sector	API (API) 01-01
Detalle	Código
API (API) Autoridad Portuaria Internacional	API (API) 01-01
Tipo de Pase	Tipo de Material
Transporte de Carga	API (API) 01-01
Tipo de Material	API (API) 01-01
Carga	API (API) 01-01
Pase de Propiedad	Tipo de Material
API (API) 01-01	API (API) 01-01

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

ANEXO XI

PROGRAMA DE PROTECCIÓN CIVIL, SISTEMA DE CONTROL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS Y MANUAL DE PROCEDIMIENTO EN CASO DE DESASTRE EN EL PUERTO.



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

SR
4
e



PROGRAMA DE PROTECCIÓN CIVIL PARA EL PUERTO

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

PROGRAMA DE PROTECCIÓN CIVIL PARA EL PUERTO DE MATAMOROS, TAMAULIPAS.

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Propósito.

El Programa de Protección Civil del Recinto Portuario del Puerto de Matamoros, Tamaulipas, en lo sucesivo el Programa, tiene por objeto proteger y conservar en el Puerto a las personas así como a sus bienes ante la eventualidad de una emergencia o desastre, mediante el establecimiento de medidas y acciones que permitan:

- I. Afirmar el sentido social y la función pública de la protección civil;
- II. Crear una conciencia y una cultura de protección civil y autoprotección; y
- III. Establecer un nuevo orden en el Puerto, de integración y participación de los sectores público, social y privado, en el ámbito de la protección civil.
- IV. Tomar acciones preventivas ante la eventualidad y/o desastres.

Artículo 2. Programa de carácter Permanente.

El Programa es de carácter permanente y obligatorio para las dependencias y usuarios con oficinas en el Recinto Portuario, la APITAM, las terminales, prestadores de servicios, navieros, agentes navieros y aduanales, transportistas, y en general, para las personas físicas y morales que intervengan en las actividades portuarias.

Artículo 3. Términos.

Además de los términos que se precisan en las reglas de Operación del Puerto, para los efectos del Programa, se entenderá por:

- I. Unidad de Protección.

La Unidad Interna de Protección Civil del Recinto Portuario del Puerto de Matamoros, Tamaulipas.

- II. Zonas de Seguridad.

Las áreas del Puerto que se delimitan son destinadas para la seguridad de las personas en casos de evacuación.

- III. Cuerpos de Seguridad.

Los recursos humanos y técnicos de los cuerpos de vigilancia y seguridad, tanto de la Capitanía como de la APITAM.

Artículo 4. Creación de la Unidad interna de Protección Civil.

La Unidad Interna de Protección Civil del Puerto, es la encargada de establecer, operar y administrar el Programa, y tiene como objetivos específicos los siguientes temas:

- I. Identificar los riesgos a que está expuesto el Puerto y cada instalación, conformando catálogos de posibles incidencias por zona, de acuerdo con el entorno y factores que puedan afectarlos directamente.
- II. Identificar los recursos humanos, materiales y tecnológicos con que se cuenta y, a partir de dicha identificación, clasificarlos de tal manera que se cuente con una base de datos que permita su fácil ubicación y localización en cualquier momento.
- III. Compilar políticas y normas de seguridad en cada una de las zonas e instalaciones del Recinto Portuario, de acuerdo con las características y circunstancias a las que se sujete el uso y operación de estas.
- IV. Diseñar los procedimientos de prevención, respuesta y retorno a la normalidad, especificados por tipo de riesgo a los que se encuentran expuestas las personas y las instalaciones del Recinto Portuario.
- V. Capacitar periódicamente a los elementos que intervienen en la organización a efecto de que apliquen correctamente los procedimientos respectivos.
- VI. Difundir en forma permanente las medidas de seguridad básicas en cada instalación al personal que labore en las mismas.
- VII. Promover la instalación y uso oportuno de alarmas de alta sonoridad en el Recinto Portuario y realizar ejercicios y simulacros a efecto de que los elementos que conforman las brigadas, apliquen cada vez con mayor precisión los procedimientos y acciones programadas por tipo de emergencia; asimismo, para que el personal de los diferentes centros de trabajo reaccione adecuadamente y se reduzcan significativamente los riesgos inherentes.
- VIII. Desarrollar un sistema de información en materia de protección civil que permita contar con información inmediata de los procedimientos y mecanismos de actuación para cada tipo de emergencia.
- IX. Instalar en sitios estratégicos y visibles de los centros de trabajo, planos del conjunto en los que se identifiquen la distribución de las áreas, acceso, salidas de emergencia, rutas de evacuación y localización del equipo de combate a siniestros.
- X. Instrumentar un subprograma de inspecciones periódicas a servicios de emergencias, maquinaria, equipo e instalaciones donde se manejen, transporten o almacenen sustancias peligrosas en las instalaciones del Recinto Portuario.
- XI. Dar seguimiento a los programas de protección de las embarcaciones e instalaciones portuarias.

Artículo 5. Estructura Organizacional.

La Unidad interna de Protección Civil del Puerto quedará integrado por los siguientes miembros permanentes:

- I. El Capitán de Puerto. - Quien fungirá como coordinador general;
- II. El Director General de la APITAM. - Quien fungirá como Secretario Técnico
- III. El Delegado Local de Protección Civil del Municipio de Matamoros. - Quien fungirá como coordinador operativo.
- IV. Un representante de la Aduana;
- V. Un representante de la Autoridad Migratoria;
- VI. El Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP) de la APITAM.

VII. Un Staff Técnico, integrado por los OPIPs de las terminales, un representante como mínimo de cada una de las estructuras de la Unidad Interna de Protección Civil de cada terminal, así como de los prestadores de servicios y usuarios del Puerto.

VIII. Jefes de Brigada, nombrados por cada una de las empresas o centros de trabajo dentro del Recinto Portuario;

Se nombrará un suplente por cada representante, los cuales actuarán con las mismas funciones cuando asistan a las reuniones del subcomité en representación de los miembros propietarios.

CAPITULO II

FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES DE LA UNIDAD INTERNA DE PROTECCIÓN CIVIL DEL PUERTO

Artículo 6. Son funciones generales de la Unidad:

- I. Realizar las investigaciones encomendadas por el Comité de Operación y emitir los informes correspondientes.
- II. Determinar cuándo una información es confidencial e informar al Comité a fin de que sea manejada como tal.
- III. Promover las medidas de seguridad que debieran adoptarse para casos de terrorismo y sabotaje en el Puerto.
- IV. Dar seguimiento a la implementación de los convenios internacionales de seguridad aplicables al Puerto e informar al Comité de Operación.
- V. Promover cursos de seguridad de instalaciones y la participación de cesionarios, prestadores de servicio y usuarios en simulacros de incendio, explosión, sabotaje, etc, a la Unidad interna cada tres meses o las veces que sea requerida.

Artículo 7. Funciones del Coordinador General.

- I. Difundir, vigilar y supervisar el debido cumplimiento de las acciones que contempla el Programa, así como el de los objetivos de la Unidad Interna de Protección Civil del Recinto Portuario, e informar de ello al Comité de Operación en los términos y con la periodicidad que éste recomiende.
- II. Mantener y operar el Programa y dirigir los trabajos que en materia de protección civil se desarrollen en el Puerto.
- III. Coordinar los Cuerpos de Seguridad y vigilancia en la ejecución de los trabajos que se requieran para atender y mitigar una posible eventualidad que pudiera poner en riesgo la seguridad del personal de los centros de trabajo del recinto portuario y de las personas que se encuentren en las zonas portuarias, así como la de sus bienes.
- IV. Garantizar, en caso de que ocurra una contingencia, el aprovisionamiento de los recursos humanos, materiales y tecnológicos con que se cuente, de manera rápida y oportuna, a efecto de atenderla eficientemente.
- V. Definir los apoyos que el Puerto se encuentra en posibilidad de otorgar al Sistema Nacional de Protección Civil o en su caso, a aquella organización que lo solicite como consecuencia de una contingencia en el entorno de las instalaciones del Puerto.

- VI. Convocar a reuniones ordinarias bimestrales y a las extraordinarias que se requieran, a los integrantes de la Unidad de Protección, a fin de evaluar el avance del Programa o tratar los asuntos a que se refieren las fracciones anteriores.
- VII. Elaborar el inventario de riesgos.
- VIII. Coordinar las actividades de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

Artículo 8. Funciones del Secretario Técnico.

- I. Participar en forma activa sobre la identificación de riesgos a los que está expuesto el recinto portuario y sus instalaciones y dar seguimiento a las recomendaciones que establezca el análisis, que se cumplan e informar al Comité Interno de Protección Civil, así mismo de las acciones que se acuerden en el seno del Comité Interno de Protección Civil del Recinto Portuario.
- II. Recopilar la información inherente al proceso de formulación de inventarios, directorios de personal especializado en los puntos que marque el análisis de riesgo y en general de toda aquella que se requiera para integrar el banco de datos del Comité Interno de Protección Civil del Recinto Portuario.
- III. Coordinar los programas de capacitación especializada para el personal de brigadas y de auditorías de prevención.
- IV. Difundir al personal, a través de campañas permanentes, las acciones específicas de protección civil para cada zona y centro de trabajo en coordinación con las empresas y usuarios del recinto portuario.
- V. Promover reuniones de evaluación de aplicación del Programa, por zonas y centros de trabajo dentro del recinto portuario e informar al Comité Interno de protección Civil.
- VI. Preparar informes ordinarios sobre los programas de compromisos anuales de las empresas y usuarios del recinto portuario, así como en caso de presentarse alguna contingencia, preparar y entregar al Coordinador General un informe sobre el origen, desarrollo y medidas adoptadas para mitigarla y controlarla.

Artículo 9. Funciones del Coordinador Operativo.

- I. Instrumentar las medidas y políticas que se dicten en materia de protección civil.
- II. Coordinar en caso de emergencia la participación de Brigadas que se establezcan en los centros de trabajo.
- III. Recopilar información a través de la Secretaría Técnica de los directorios, domicilios y teléfonos de los de las diferentes brigadas.
- IV. Dado un evento de contingencia, participar en estabilizar la misma y posteriormente participar en las medidas de prevención, auxilio y recuperación a la normalidad, así como participar en forma activa en las acciones necesarias y establecer la comunicación constante con los jefes de brigada y los responsables del área.
- V. Estudiar y difundir las rutas de evacuación junto con el responsable del centro de trabajo.

- VI. Participar en la coordinación de los simulacros en los diferentes centros de trabajo, previo programa anual.
- VII. En caso de presentarse una contingencia en alguna zona o centro de trabajo, tomar las decisiones de solicitar apoyo junto con el responsable del centro de trabajo afectado que permitan controlarla o mitigarla, comunicándolo al Coordinador General.
- VIII. Con apoyo de la Unidad Interna de Protección Civil del Puerto, establecer los turnos de trabajo cuando una situación de emergencia así lo amerite.

Artículo 10. Funciones del Oficial de Protección de las Instalaciones Portuarias.

- I. Coordinar la implementación de los planes de protección de cada una de las terminales portuarias.
- II. Realizar visitas en coordinación con cada OPIP a las terminales y verificar el cumplimiento con el Código Internacional de Protección.
- III. Realizar reuniones cada dos meses o cuando sea necesario con los OPIP'S a fin de analizar los problemas en la implementación del Código.

Artículo 11. Funciones del Staff Técnico.

- I. Mantener actualizado el inventario de riesgo que se pueda presentar en el Puerto. Dicho inventario debería contener los materiales y productos considerados riesgosos o peligrosos de acuerdo con la legislación vigente, disposición de estos, ubicación y materiales y equipo necesarios para prevenir una contingencia y mitigarla en caso de que esta se presente.

La capacitación del personal técnicamente necesaria para el manejo de esos productos tendrá que ser por las autoridades competentes.

- II. Mantener actualizado el análisis de riesgo de las posibles afectaciones que pudieran presentar esos materiales, tanto para las empresas que los operan como los posibles daños al entorno.
- III. El mismo staff técnico, elaborará las guías de inspecciones planeadas a todos aquellos equipos, maquinaria y recipientes que contengan o hayan contenido materiales peligrosos.

Los miembros de la Unidad Interna al momento de presentarse una contingencia se deberán mantener informados y prestar apoyo inmediato al control de esta; elaborarán un reporte técnico de los sucesos, así como las medidas recomendadas por el mismo, para evitar que se vuelva a presentar el siniestro.

Las empresas que manejen materiales peligrosos designarán ante la Unidad Interna la o las personas que consideren especialistas en el manejo de productos peligrosos.

Artículo 12. Brigadas en las empresas del Recinto Portuario.

Dentro de la Unidad Interna de Protección Civil de cada una de las empresas que se encuentran dentro del recinto portuario, deberá existir un número de brigadas que será determinado por las condiciones de operación y tamaño de cada empresa, tomando en cuenta el número de trabajadores, los puntos que puedan presentar un riesgo a una contingencia, así como el número disponible de recursos para control de la emergencia.

Artículo 13. Constitución de Brigadas.

Las brigadas deberán estar constituidas por un responsable o jefe de esta, así como un número de personas que la integren y que puedan desarrollar las actividades necesarias para el control de la emergencia.

Artículo 14. Preparación de las Brigadas.

Las brigadas deberán estar preparadas en prevención y control de incendios, manejo de materiales peligrosos, primeros auxilios y evacuación de personal en casos de emergencias.

CAPITULO III ZONAS DE SEGURIDAD

Artículo 15. Zonas de Evacuación.

En caso de incendio o sismo, la evacuación de inmuebles, instalaciones y áreas de maniobras será dirigida por los Jefes de Brigada en las zonas de seguridad que se establezcan previamente para ello, mismas que estarán identificadas de conformidad con el proyecto de desarrollo de infraestructura portuaria.

CAPITULO IV DISPOSICIONES FINALES

Artículo 16. Cargos y Nombramientos.

Los cargos y nombramientos que se confieren para la aplicación del Programa serán de carácter honorario y los responsables de las zonas y centros de trabajo del Puerto, concederá las facilidades necesarias al personal que al efecto sea designado.

Artículo 17. Reunión Ordinaria.

La primera reunión ordinaria de la Unidad de Protección deberá realizarse en un plazo máximo de treinta días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de las reglas de operación del Puerto.



SISTEMA DE CONTROL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

SISTEMA DE CONTROL Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS

La APITAM, los operadores de las Terminales, los prestadores de servicios portuarios, las empresas transportistas que ingresen al puerto, los Usuarios y las autoridades, en el ámbito de sus actividades, para controlar y prevenir incendios deberán atender los siguientes puntos:

- I. Promover cursos de seguridad y simulación de incendio entre todo el personal de las empresas que laboran en el Puerto.
- II. Las mercancías peligrosas, al momento de su recepción en el portón de ingreso al Recinto Portuario, se revisarán para verificar que lleven las marcas, etiquetas y rótulos en los embalajes, conforme al Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas. Así mismo no se aceptarán vehículos con carga peligrosa que no porten, entre otros documentos, “la información de emergencia en transportación” 1 para actuar en posibles fugas accidentales o incendio.
- III. En la estiba y almacenaje de líquidos o gases inflamables se tomarán todas las precauciones especiales que sean necesarias contra incendios o explosiones.
- IV. Los trabajadores de los almacenes tendrán su equipo completo de protección personal y estarán capacitados para utilizar los equipos de prevención, combate y control de incendios, fugas, derrames y explosiones.
- V. Cada terminal conformará por lo menos 3 brigadas de equipo contra incendio, con la finalidad de poder tener la disponibilidad de una de ellas durante todo el día. El personal que participe en dichas brigadas contará con el equipo de protección personal y equipo contra incendio.
- VI. La maquinaria que participe en la carga/descarga de mercancías peligrosas deberá encontrarse en buen estado y contar con los dispositivos de seguridad tales como paros de emergencia, de estacionamiento y frenado en operación normal; sistemas de alarmas sonoras o luminosa cuando la operación sea en reversa o en lugares de alta densidad de tráfico. Cabina para proteger al trabajador y sistema de alumbrado para trabajo nocturno, además de contar con el señalamiento de los controles y los procedimientos de operación, por escrito, en cada cabina del operador, así como los rangos de capacidad máxima. Las máquinas deberán portar la cinta antiestática para no generar chispa y provocar un incendio.
- VII. Las instalaciones y procedimientos de carga/descarga y traslado de sustancias peligrosas deberán ajustarse a las normas aplicables vigentes y sus subsecuentes modificaciones, particularmente a las relativas a condiciones de seguridad e higiene, prevención y protección contra incendio, manejo de sustancias inflamables, combustibles, corrosivas, irritantes y tóxicas, así como lo referente a condiciones de seguridad en los centros de trabajo donde la estática representa un riesgo dentro de los cuales se contemplan.
- VIII. Para actividades de consolidación y desconsolidación de contenedores, debe considerarse un área exclusiva alejada de otras cargas cuando menos por 50 mts., como lo recomienda la O.M.I., con un sistema de seguridad que garantice la integridad física del personal que interviene en las operaciones y prevenga casos de incendio, fugas, derrames y contaminación al medio.

Se deberá evitar que el personal y equipo puedan generar chispa, dado que los contenedores que traen carga de importación pueden acumular vapores nocivos a la salud y provocar incendios o explosiones, la apertura de un contenedor con carga peligrosa deberá ser bajo las medidas de seguridad y permitir su ventilación antes de proceder a desconsolidarlo.

- IX. Los remolcadores que trabajen continuamente en el Puerto deberán contar con todos los dispositivos de seguridad, prevención de incendios, comunicación y seguridad en la navegación de acuerdo con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1969 (SOLAS) y los requeridos por el estado rector, por la casa clasificadora y por la autoridad marítima y portuaria.

Los remolcadores estarán dotados con bombas, monitores, mangueras y equipo contra incendio, para la prestación del servicio contra incendio y contarán con chalecos salvavidas y anulares, número igual al doble de sus tripulantes, en los términos de la norma respectiva.

- X. Cada prestador de servicios portuarios deberá tener y presentar, a quien lo solicite, los planes de contingencia en caso de derrame e incendio.



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



MANUAL DE PROCEDIMIENTO EN CASO DE DESASTRE.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS









MANUAL DE PROCEDIMIENTO EN CASO DE DESASTRE

I. Coordinación Técnica.

- a. La Unidad Interna de Protección Civil del Puerto designará a un coordinador técnico para el caso de siniestro que se concentrará al área cercana al siniestro o donde juzgue oportuno. Se procurará que los encargados de las áreas de seguridad industrial de cada unidad y que los afectados directos, o que estén en riesgo eminente, lo auxilien en la toma de decisiones.
- b. Deberá tomar el control de las acciones, disponiendo del equipo existente y de las personas.
- c. Informará al Coordinador General, de la manera más expedita, de las novedades.
- d. Acordará con el Coordinador Operativo municipal de las necesidades, auxilio y acciones de parte del Municipio y recibirá instrucciones de éste para optimizar el auxilio del equipo de bomberos.
- e. Sobre la base de las necesidades, podrá auxiliarse de los remolcadores para el suministro de agua a los camiones bombas del cuerpo de bomberos.
- f. Los remolcadores, basándose en las acciones de prevención, proporcionarán el líquido con sus bombas y sus maniobras de tubería y válvulas.

II. Coordinador Operativo.

- a. De acuerdo con las necesidades y comunicados del Coordinador Técnico, procederá a la evacuación de las áreas habitadas que juzgue estén en eminente riesgo.
- b. Con el Coordinador Técnico acordará la acción para el desalojo de evacuados del puerto por las rutas convenientes, por lo que solicitarán auxilio de las Policías locales y Tránsito.
- c. Fuera de la zona de riesgo y lo más cercano al acceso principal del Puerto, coordinará que se establezca un módulo de primeros auxilios con personal de la Cruz Roja.
- d. Coordinará que personal de rescate y ayuda se mantenga listo para asistir, hasta que el Coordinador Técnico lo requiera, esto para evitar que personas no necesarias se mantengan alejadas de las áreas de alto riesgo.

III. Aviso Radial.

- a. Si el siniestro es incendio, explosión o escape de gases nocivos, se avisará por el radio VHF, en el canal que la Capitanía del Puerto le proporcione, la dirección del viento para que las unidades de apoyo, ya sean terrestres o acuáticas puedan acercarse.
- b. La Capitanía del Puerto será la encargada de la radio comunicación.
- c. Toda persona que tenga a su cargo equipo de radio VHF marino, se abstendrán de usar este equipo para fines ajenos a la contingencia.
- d. Todo mensaje deberá ser transmitido rápido, claro y preciso.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINEROS
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

- e. La persona que reciba algún mensaje estará atenta al mismo y tomará conocimiento para que en caso necesario no de enterado si por la premura de las acciones se requiere celeridad.
- f. Las personas que asistan al coordinador técnico, portarán radio VHF y lo tendrán al servicio del coordinador técnico.
- g. Si hay teléfono, se dispondrá del mismo en auxilio a la comunicación radial, debiendo destacar a una persona en este teléfono que quede pendiente en todo momento, avisando al coordinador general del número de teléfono donde se está operando.

IV. Incendio.

- a. Se procederá a aislar la zona de peligro, procediendo al desalojo de personas que no estén interviniendo en el control del siniestro con ayuda de los cuerpos de seguridad de la empresa, resguardo marítimo y de ser necesario las fuerzas armadas.
- b. Se alertará al cuerpo de bomberos para que, de forma rápida, destaquen al equipo disponible a las cercanías del área del incendio.
- c. El coordinador general, avisará al coordinador operativo para que a su vez alerte al cuerpo de rescate municipal.
- d. El coordinador operativo alertará a los bomberos de las empresas situadas en el Puerto para que de ser necesario, acudan.
- e. El coordinador general avisará a la Comandancia de la Zona Naval del siniestro y solicitará apoyo de ser necesario.

VI. Primeros Auxilios.

- a. Estos se prestarán con la prontitud requerida, debiendo auxiliarse con vehículos aéreos y terrestres.
- b. Se deberá alertar a los hospitales más cercanos para atención de todo tipo de heridos.
- c. El personal de sanidad internacional y sanidad animal, establecerá un módulo de primeros auxilios dentro del área portuaria cercanos al acceso que esté fuera de la zona de riesgo.
- d. La Cruz Roja se coordinará con el jefe brigadista de primeros auxilios a fin de poder decidir si es necesaria la instalación de más puestos de auxilio; deberán reportar al coordinador general y al secretario técnico del área donde se ubican y donde pretendan ubicar otro u otros puestos de socorro.
- e. El servicio médico de las empresas que están establecidas en el Puerto, auxiliará en sus dispensarios a los posibles lesionados.
- f. Las empresas proporcionarán sus vehículos para el transporte de lesionados hacia los hospitales, esto en caso de faltar ambulancias.

VI. Remolcadores.

- a. El personal que tripula los remolcadores de servicio portuario deberá estar listo cuando se requiera sus servicios en un incendio, en un buque o en las instalaciones portuarias cercanas a los frentes de agua.
- b. Deberá estar a la escucha en canal designado para ello, al recibir el llamado de emergencia.
- c. Deberá desalojar las cubiertas de cabos o materiales inflamables.
- d. Revisará puertas y ventilas para que estén perfectamente cerradas.
- e. Checar que haya presión en la línea contra incendio.
- f. Preparar los cañones de agua a fin de no tener contratiempos al tiempo de atacar un incendio.
- g. Que el capitán de la embarcación mantenga estricto contacto con el coordinador técnico.
- h. Se acercará al lugar del incendio perpendicular a favor de la dirección del viento con relación al foco de incendio.
- i. El capitán en todo momento deberá tener una persona que lo auxilie para asistirlo en hacer llegar las órdenes a donde no haya comunicación radial o telefónica.
- j. El sistema de conexiones de las líneas que conducen el agua para el sistema contra – incendio, deberá tener un cople para poder conectar mangueras hacia sistemas contra incendio de buque, o de camiones bombas de bomberos, esto para en caso de que el remolcador pueda estar atracado o fondeado cerca de un frente de agua y se requiera de agua.
- k. El capitán debe enterarse del tipo de material que se está incendiando para que tome las precauciones necesarias y evitar daños en lo posible a su buque o a su personal.
- l. Si el incendio es en un buque, deberá pedir instrucciones para que tome las medidas y precauciones necesarias, así como definir el tipo de asistencia que prestará.

VII. Amenaza de bomba o Sabotaje.

- a. Se deberá avisar al Coordinador General.
- b. Antes de cualquier otra acción, se debe evacuar rápidamente al personal.
- c. Se debe mover al equipo que haya en el sitio.
- d. En caso de haber un buque cercano al área donde se ubica el artefacto letal, deberá ser desatracaado de inmediato.
- e. Los remolcadores acudirán a asistir al buque en el supuesto anterior.
- f. Los pilotos de Puerto acudirán al buque y a otros buques cercanos para, en caso de ser necesario, se desatraquen.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

- g. El Coordinador General avisará a las Fuerzas Armadas, Marina y Ejército a fin de que destaquen personal especializado.
- h. Se avisará a las autoridades locales, a fin de que acuda en apoyo.
- i. Al comité se le avisará de inmediato, estableciendo la alerta máxima para todo el Puerto.
- j. Se restringirá el acceso al Puerto.
- k. La Capitanía de Puerto ejercerá la autoridad en los accesos, siendo auxiliado por la vigilancia de la APITAM y por elementos de las Fuerzas Armadas.
- l. Se avisará a las autoridades federales para que apoye con sus funciones.
- m. Se reportará a la superioridad del problema en el ámbito federal, nivel federal estatal y nivel gobierno del estado.
- n. Se suspenderán las operaciones del Puerto de acuerdo con la magnitud de la amenaza.

VIII. Información.

- a. Esta se canalizará a través del Secretario Técnico, quien con el apoyo del coordinador general emitirá boletines hacia los medios de comunicación por igual.
- b. Cada responsable directo de áreas afectadas, podrá dar información exclusiva de su área, pero deberá abstenerse de dar opiniones o comentarios de otras áreas ajenas.

IX. Huracán.

Acciones antes de la llegada de un huracán:

- a. Al tener conocimiento del meteoro, el Coordinador General convocará a reunión extraordinaria a fin de tomar las medidas necesarias.
- b. El secretario técnico difundirá en forma permanente las medidas de seguridad básicas en cada centro de trabajo.
- c. El Coordinador Operativo mantendrá actualizado el directorio con nombres, teléfonos y direcciones de cada uno de los integrantes del comité, de las brigadas, así como del comité de protección civil municipal y de autoridades portuarias.
- d. Todos los usuarios y empresas con actividades dentro del Puerto deberán estar atentos a los boletines meteorológicos emitidos por la Capitanía de Puerto.
- e. Cada empresa que tenga instalaciones dentro del Puerto deberá proteger y reforzar puertas, ventanas, techos, antenas de oficinas y trincar equipos con una anticipación mínima de 24 hrs. o cuando se tenga la información de riesgo en el Puerto.
- f. Se deberá asegurar la maquinaria y equipo de talleres, despresurizar tanques compresores y demás recipientes a presión.

- g. Se deberá verificar que las áreas de almacenamiento estén bien protegidas y que la carga esté debidamente estibada y asegurada.
- h. Se realizarán actividades de la limpieza de los drenajes para evitar inundaciones de bodegas, oficinas y vialidades.
- i. Se almacenará agua purificada y se deberá adquirir dotación de lámparas de mano, pilas, radio de transistores y radios portátiles VHF. De igual manera, se deberá adquirir combustible para vehículos, así como tener lleno el tanque de estos.
- j. Se resguardará en lugares seguros los vehículos o en caso contrario retirarlos del Puerto.
- k. Se deberá evacuar el Puerto, dejando únicamente al personal necesario y capacitado para este tipo de emergencia.
- l. Cada empresa que tenga instalaciones dentro del Puerto deberá contar con planta generadora de energía eléctrica y verificar que esté en condiciones de operación.
- m. Se deberá verificar el reforzamiento en el amarre de los buques atracados en el Puerto y tomar las medidas necesarias para aquellos de alto riesgo.
- n. El Coordinador General reunirá a las autoridades portuarias y usuarios a fin de definir las medidas a tomar con las embarcaciones fondeadas y próximas al arribo.
- o. El Secretario Técnico verificará que todas las áreas comunes (vialidades), estén libres de equipos y vehículos.
- p. El staff técnico de la Unidad Interna mantendrá un inventario actualizado del equipo que puede ser necesario durante y después del meteoro.
- q. El Secretario Técnico se encargará de que el Puerto cuente con unidad equipada con ambulancia, botiquín de primeros auxilios y radio con banda VHF.
- r. El Coordinador General mantendrá comunicación con el Ayuntamiento de Matamoros para coordinar apoyos en caso de requerirse.

**COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINERÍA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS**

Acciones durante el huracán:

- a. Las brigadas supervisarán almacenes, oficinas, buques atracados en la terminal e informarán a los jefes de brigada cada 30 minutos o cuando sea necesario, de las novedades que estén ocurriendo y estos a su vez informarán a su coordinador.
- b. En caso de derrumbes e inundación de instalaciones donde se encuentre personal, las brigadas de salvamento procederán a su rescate; en caso de que se solicite apoyo, las brigadas se subordinarán al solicitante.
- c. Si existen fugas de gases tóxicos o derrames de combustibles, se avisará al Coordinador General del comité, el cual a su vez informará a las autoridades competentes. Se alertará al personal de las áreas aledañas a fin de que tomen sus precauciones.
- d. En caso de corrientes de agua que pongan en peligro las instalaciones, se procederá a colocar barreras de contención que desvíe el agua. Si no es posible esto, se abandonará el área y buscarán un refugio seguro.
- e. El Coordinador Operativo del comité mantendrá informado al coordinador general sobre la situación en el Puerto, el cual a su vez informará al Secretario Técnico.
- f. Cualquier auxilio por radio de embarcaciones en las cercanías del Puerto buscando refugio, el coordinador general alertará a pilotos de Puerto y remolcadores, para que en caso de que sea posible se proceda a dar apoyo.
- g. Se mantendrán en alerta las brigadas de primeros auxilios.
- h. El Coordinador General mantendrá comunicación con las autoridades municipales, para informarles del desarrollo del meteoro.
- i. De ser factible, tomar fotografías y videos marcando fecha y hora del evento.
- j. El Coordinador General mantendrá informado a las autoridades centrales del desarrollo del meteoro.

Acciones después del huracán:

- a. El Coordinador General confirmará el rumbo del meteoro y difundirá la terminación de las actividades de emergencia.
- b. El Coordinador General convocará a reunión extraordinaria de la Unidad Interna de Protección Civil del Puerto para iniciar la evaluación de daños, condiciones en que se encuentran las embarcaciones del Puerto, así como los trabajos emergentes para la continuación operativa de los servicios del Puerto, para la canalización óptima de los recursos técnicos y humanos con que se cuenta.
- c. El Secretario Técnico se encargará de revisar instalaciones, almacenes, muelles y equipos (grúas) del Puerto para determinar las condiciones que presentan, si es posible hacer los recorridos los representantes de la compañía de seguros, los afectados y autoridades.
- d. El Coordinador General evaluará el sistema de señalamiento marítimo para su reparación inmediata en caso de ser necesario.

- e. El Secretario Técnico se encargará de revisar, reparar y rehabilitar los sistemas de electricidad del Puerto.
- f. El Coordinador General coordinará el envío de brigadas de rescate y limpieza a las áreas donde se presenten derrumbes o daños mayores.
- g. Cada terminal antes de iniciar la operación de los equipos, deberán realizar pruebas, para verificar su buen funcionamiento.
- h. El Secretario Técnico se encargará de revisar de las condiciones de las vitalidades del Puerto.
- i. El Coordinador General integrará el expediente general de informe a las autoridades, incluyendo actas, informe cronológico del suceso, acuerdos, acciones, fotografías, videos recursos utilizados, equipo destruido y recuperado.

X. Fugas de gases.

- a. La persona que detecte la fuga, avisará inmediatamente a los trabajadores que se encuentran cerca del área.
- b. Se avisará al Coordinador General, vía telefónica, por canal 16 VHF banda marina y/o a través del elemento de vigilancia de más cercano, de la existencia de la fuga.
- c. Se evacuará el área, saliendo de la línea del viento en sentido contrario a este hasta estar lo suficientemente retirado.
- d. El Coordinador General pondrá en alerta al personal de las terminales del puerto, para en caso de que se requiera se proceda a su evacuación.
- e. El Coordinador General estará en contacto con la empresa que sufrió la fuga de gas hasta que sea solucionada la fuga.
- f. Nadie deberá regresar a las áreas evacuadas hasta que haya pasado el peligro.
- g. El Coordinador General integrará un expediente de informe para el coordinador.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTENALES
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

XI. Derrame de Productos Químicos.

- La persona que observe el derrame, avisará al Coordinador General, así como a la APITAM, informando el lugar, tipo de material de que se trata, sino; ver si presenta etiquetas o rótulos y describirlas al momento de informar. Si la persona que detecte el derrame desconoce del material y su manejo, debe retirarse del área.
- Si el material es inflamable, se darán las indicaciones de eliminar todas las fuentes de ignición en un radio de 50 metros. Si es sobre las áreas comunes se hará con apoyo de la vigilancia de la APITAM o de la Terminal.
- Se evacuará el área en lo que se presentan las autoridades correspondientes y de ser necesario se evitará el acceso al Puerto.
- Si existe derrame al suelo, se colocarán materiales absorbentes como arena, aserrín o tierra para evitar que se dirija hacia alcantarillas, drenes, al canal de navegación o a la dársena.
- El Coordinador General solicitará el apoyo y equipo necesario para controlar el derrame enviará personal capacitado para su manejo en caso de requerirse.

XII. Grupos Manifestantes.

- Cuando se detecte que existe un grupo manifestante que pueda afectar las actividades del Puerto, se informará al Coordinador General para que por su conducto se solicite el apoyo a las autoridades competentes.
- Con apoyo de la vigilancia de la APITAM, se dará seguimiento a la manifestación a fin de conocer en lo posible los movimientos a futuro. Se mantendrá informado al Coordinador General.
- En caso necesario, se estará informando a través de la APITAM a todas las empresas del recinto portuario del movimiento de la manifestación.

XIII. Directorio de Emergencia.

INSTITUCION Y/O EMPRESA	TELEFONO / EXTENSION
Protección Civil	52-834 305 6596
Ministerio Público	52-868 811 3600
Policía Municipal	52-862-811 8000
Policía Federal	52 -868-813 4417
Comisión Federal de Electricidad	52-868 811 1701
Cruz Roja	52-868 816 6562
Bomberos	52- 868 812 0003
Instituto Mexicano del Seguro Social	52-868 814 0889
Secretaría de Marina Armada de México	52-767 627 462

ANEXO XII

PROCEDIMIENTOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS QUE AFECTAN AL MEDIO AMBIENTE



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

PROCEDIMIENTOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS QUE AFECTAN AL MEDIO AMBIENTE

RECOLECCIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS

Antes de Ingresar a las instalaciones portuarias, por evento, todo vehículo que utilice el prestador de servicios para la recolección y transportación de residuos peligrosos, así como el chofer y su acompañante, se les verificarán las condiciones de seguridad por parte de personal de la APITAM.

Debe estar presente durante toda la maniobra el responsable de seguridad de la empresa contratante del servicio de recolección.

Debe ejecutar las labores de recepción de los residuos peligrosos bajo las condiciones de seguridad e higiene y protección al medio ambiente que se establecen en el presente instructivo de seguridad. En todos los casos en que se involucre la recolección desde tierra hacia buques, se deberán colocar barreras marinas para la contención de los residuos peligrosos, así como la recolección y recuperación de las sustancias derramadas en el agua.

Debe contar con los equipos, herramientas y/o accesorios de seguridad e higiene y protección al medio ambiente que se establecen en el presente instructivo.

En caso de incumplimiento de las condiciones de seguridad e higiene y protección al medio ambiente, estará sujeto a que se le impida el ingreso o a la suspensión de operaciones, quedando en el entendido que esta suspensión quedará bajo su propia responsabilidad y solamente se le autorizará la continuación de las operaciones siempre y cuando haya cubierto con los requerimientos de seguridad e higiene y protección al medio ambiente.

Supervisión de conexiones.

La APITAM de manera aleatoria verificará una vez cada tres días (o 10 veces al mes como mínimo) las condiciones de seguridad en la zona de operaciones (a costado de buque) incluyendo las conexiones.

En caso de que la supervisión de la APITAM detecte algún problema sobre las condiciones de seguridad e higiene y protección al medio ambiente deberá de suspender temporal o definitivamente la operación de suministro, según sea la gravedad de la falta del prestador de servicios.

En caso de presentarse alguna fuga o derrame, el Supervisor de Operaciones de la APITAM inmediatamente suspenderá la maniobra. La eliminación de las fugas y la limpieza de la zona afectada es responsabilidad del prestador de servicio.

Operaciones del prestador del servicio y de la embarcación.

Estacionar el tracto camión o vehículo receptor; Los tracto camiones, primero colocarán una lona de 3 x 5 metros. Luego se estacionarán sobre ella, debiendo quedar la válvula de descarga al centro de esta lona, si fuera tracto camiones full, para cargar el segundo tanque, deben mover el vehículo de modo que la válvula quede sobre la lona.

Apagar motor; colocar 3 señalamientos de precaución (uno en cada extremo y uno al centro del vehículo recolector a 5 metros del vehículo), que indiquen "Peligro, No Fumar, Recepción de Residuos Peligrosos"; Colocar 3 conos (70 cms. Altura x 35 cms. de base) de precaución que impida acercarse personas ajenas, deberán ubicarse junto a los señalamientos del punto 5.3., colocar 2 extintores de Polvo Químico Seco ABC. De 6.0 Kgs. como mínimo, en áreas estratégicas; y de fácil acceso.

Conectar mangueras de suministro para la entrega-recepción del residuo peligroso. Nota: Se debe colocar recipientes para evitar que el goteo en las conexiones de las mangueras caiga al piso; y abrir la tapa de la pipa. Esto debe ser supervisado por personal de Ecología.

Antes de iniciar la operación, se verificará que en la entrega-recepción no se presente derrame o fuga.

La entrega-recepción debe efectuarse entre dos o más personas, nunca debe efectuarla una sola persona.

El personal del prestador de servicios debe verificar que el personal de a bordo coloque el señalamiento marítimo (Izar bandera Roja o prender luz roja) para carga líquidos combustibles y/o inflamables. En caso de que no se haga esta acción, se reportará a los Supervisores de Operaciones para que actúen en consecuencia.

Medidas de seguridad que debe cumplir el prestador de servicios.

El medio de transporte terrestre debe contar con los señalamientos de transportación de residuos peligrosos (4 Rombos, uno en cada lado del vehículo y en caso de Full 6 rombos)

Se permitirá que solo traiga 3 rombos a aquellos vehículos que en la parte de atrás no tengan espacio suficiente para colocarlo.

La unidad motriz o de arrastre debe tener rotulado a la vista, la razón social de la empresa Prestadora de servicios, así como también el No. de Autorización de SEMARNAT (Recolección y Transportación, Acopio o almacenamiento de Residuos Peligrosos).

Los trabajadores deben portar equipo de protección personal, tal como: casco, chaleco con reflejantes, guantes adecuados, calzado de trabajo con puntera de acero, y ropa 100% de algodón, trajes Tyvek, máscara con filtros adecuados al producto que recogen y chaleco salvavidas.

Deben tener y presentar a quien lo solicite, los planes de contingencia en caso de derrame e incendio.

Contar con suficiente material absorbente para contener derrames de residuos peligrosos (Kit's, Aserrín, Toallas, "Calcetines Absorbentes", bandas elásticas, tapones, etc.).

Contar con suficiente equipo y herramienta para la limpieza y recolección de los mismos (Escobas, cepillos, palas de plástico cuadradas, recogedores, etc.).

Contar con recipientes para disponer adecuadamente los residuos peligrosos. Los recipientes deben contar con el señalamiento de "Recipiente para Residuos".

Las motobombas que se usen para realizar el suministro deben contar con lo siguiente:

- Motor de Combustión Interna:
Bomba para uso exclusivo en líquidos inflamables y/o combustibles.
Mata chispas.
No tener fugas por los sellos mecánicos.
- Motor Eléctrico:
Bomba para uso exclusivo en líquidos inflamables y/o combustibles.
Cable de uso rudo.
Estación de botones de arranque y paro a prueba de explosión.

No tener fugas por los sellos mecánicos.

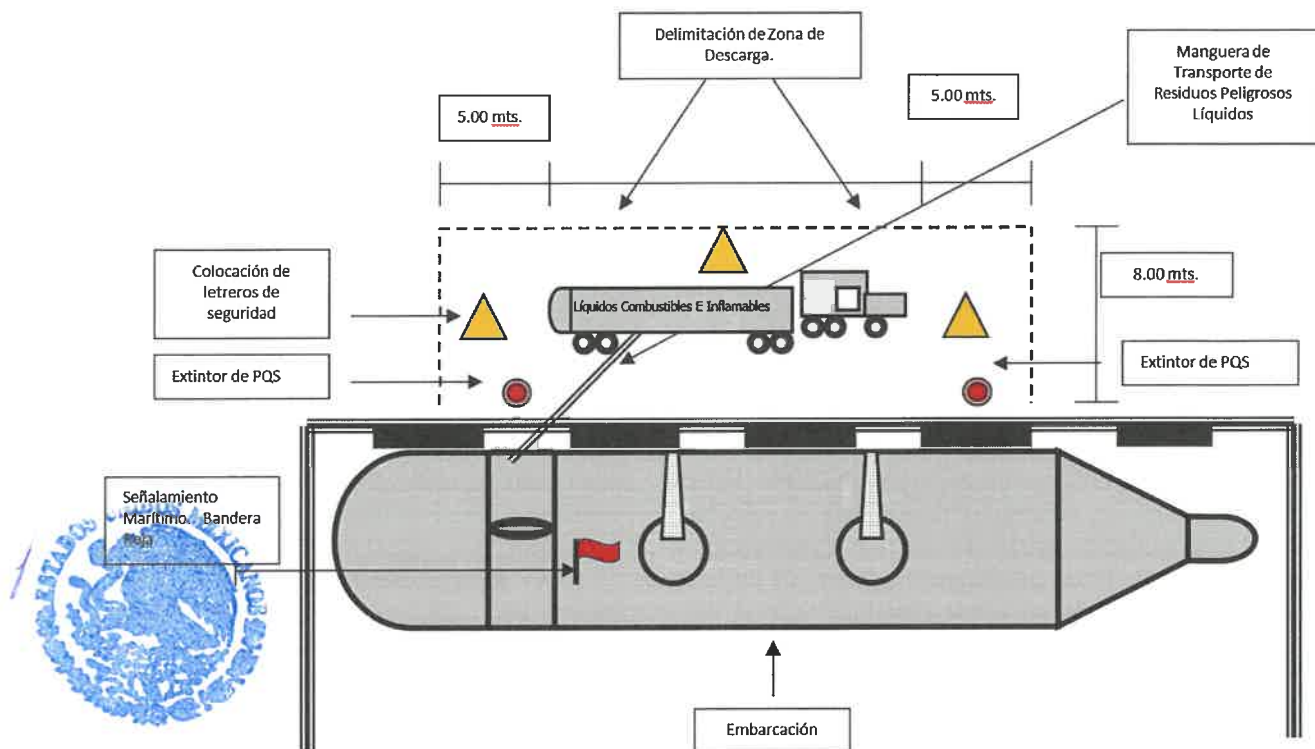
- Bomba Neumática:

No tener fugas.

PROCEDIMIENTO POR SEGUIR EN CASO DE EMERGENCIA

PROCEDIMIENTO EN CASO DE DERRAME:	PROCEDIMIENTO EN CASO DE INCENDIO
El conductor del vehículo que descarga parará inmediatamente el bombeo del líquido combustible y/o inflamable. Dará la voz de alarma al personal de vigilancia de la APITAM y al encargado de seguridad de la empresa. Colocará materiales absorbentes para evitar que se extienda el derrame. Evitará que se vaya por las coladeras de drenaje o al mar. Comunicará inmediatamente al personal de vigilancia y al encargado de seguridad de la empresa responsable de la embarcación, para que active a sus propias brigadas, que llegarán para estar alertas en caso de emergencia. El personal de vigilancia alertará al personal de supervisión de la APITAM, quienes acudirán para verificar que el derrame sea controlado y la limpieza se realice eficazmente. Apoyarán en caso necesario. En caso de derrame en el mar, el conductor el responsable de seguridad de la empresa involucrada y el personal del buque deberán efectuar las acciones necesarias para mitigar la contaminación, debiendo avisar a Capitanía de Puerto. El conductor del vehículo controlará el derrame y efectuará la limpieza del derrame inmediatamente y retirará los residuos peligrosos directamente o a través de terceros. (Deberán mostrar la documentación de una empresa certificada (autorizada) para el retiro de los residuos peligrosos). El personal de la APITAM verificará que se haga la limpieza. Posteriormente de limpiar el área, el conductor deberá asegurarse de que no volverá a ocurrir el derrame y continuará con el traspaso de combustible, siempre y cuando lo autorice el personal de la APITAM o la autoridad competente.	El conductor deberá parar inmediatamente el bombeo del líquido combustible y/o inflamable. Dará la voz de alarma al personal de vigilancia de la APITAM y al encargado de seguridad de la empresa. Inmediatamente usará el extintor más cercano y lo descargará sobre la zona incendiada aplicándolo sobre la base del fuego, siguiendo su plan de emergencia. Si no logró apagar el fuego: El conductor se comunicará inmediatamente con el personal de vigilancia de la APITAM y el encargado de seguridad de la empresa para que este active sus propias brigadas, mientras el personal de vigilancia alertará al personal de la APITAM acudirán como segundo respondiente. Pedirá el apoyo necesario inmediatamente a quienes estén cerca y sepan actuar en estos casos. En caso de no controlar el fuego, manténgase alejado en una zona segura hasta que lleguen las brigadas de emergencia y controlen la situación. No debe abandonar el lugar. Apoyará en las labores de extinción si es necesario, sin exponerse.

Ejemplificación de la zona de recepción de residuos peligrosos de embarcación a tractocamión



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

SUMINISTRO DE LÍQUIDOS COMBUSTIBLES Y/O INFLAMABLES DE TRACTOCAMIÓN A EMBARCACIÓN

Antes de Ingresar a las instalaciones portuarias, por evento, a todo vehículo que transporte líquidos inflamables, combustibles, gases, fumigantes, explosivos, grasas y lubricantes, así como él (la) chofer y acompañante en su caso; se les verificarán las condiciones de seguridad por parte de personal de la APITAM.

Debe ejecutar las labores de suministro de líquidos combustibles y/o Inflamables, grasas, lubricantes y gases bajo las condiciones de seguridad que se establecen en el presente instructivo. En todos los casos en que se involucre el suministro de combustibles desde tierra hacia buques, se deberán colocar barreras marinas para la contención de los mismos, así como la recolección y recuperación de las sustancias derramadas en el agua.

El conductor/operador del vehículo previo a su ingreso al recinto portuario, debe mostrar al personal de vigilancia de la APITAM los siguientes requisitos:

- Permisos de Acceso al Puerto.
- Un extintor en cabina de P.Q.S. de 2 Kgrs.

- Un extintor de P.Q.S. de 6 Kgrs., por cada remolque, que se encuentren en buenas condiciones, de fácil acceso, fácil forma de retirarlos de su base y vigentes.
- Equipo de Protección Personal (E.P.P.), acorde al material que transportan.
- Kit de Respuesta Inmediata para en fuga o derrames (tapones de madera, marro de hule, cinta de hule para sellar fugas, etc.)
- Licencia Federal Tipo "E".
- Hoja/Ficha de Datos de Seguridad del Producto que Transporta.
- Plan de Emergencia del Operador.
- Señalamientos y/o Etiquetas de Seguridad (Rombos del Código IMDG).
- Apagar los calentadores de la Pipa (según aplique).

Los vehículos que no son diseñados para el traslado de Materiales Peligrosos, deben ser acondicionados con el equipamiento de seguridad acorde al tipo de material que transporte, la caja del vehículo deberá de estar limpia y sin escurrimientos, los recipientes (bidones) deben estar herméticamente tapados, limpios (sin escurrimientos), amarrados firmemente al vehículo, los tanques o cilindros deben estar en posición vertical y firmemente sujetos al vehículo, desconectados del regulador, con capuchón protector (los que usen), sin fugas. Tener instalados 4 rombos (3 en caso de no haber lugar donde colocarlo en la parte trasera o 6 en caso de ser doble remolque) con el color y número que indica el Código IMDG. Estos rombos deberán estar colocados en los 4 lados del vehículo. No deben transportar personas fuera de la cabina. No se permitirá el acceso a automóviles ni vehículos de pasajeros que pretendan ingresar Mercancías Peligrosas.

En caso de incumplimiento de las condiciones de seguridad se hará acreedor a la sanción de no ingresar al puerto y a la suspensión de operaciones, quedando esta suspensión bajo su propia responsabilidad y solamente se le autorizará el ingreso y la continuación de las operaciones siempre y cuando haya cubierto los requerimientos de seguridad.

Supervisión de las conexiones:

Una vez que el prestador del servicio haya pasado la verificación que realiza personal de la APITAM y el vehículo entre al puerto, el personal de la APITAM verificará de manera aleatoria una vez cada tres días (o 10 veces al mes como mínimo), las condiciones de seguridad en la zona de operaciones (a costado de buque), incluyendo las conexiones.

En caso de incumplimiento de alguna de las condiciones de seguridad que se mencionan se suspenderá la maniobra, hasta que sea resuelta la problemática.

Operaciones del prestador del servicio y de la embarcación y de la empresa responsable de la embarcación

Deberá estar presente el encargado de seguridad de la empresa responsable de la embarcación, antes de iniciar la maniobra y hasta que termine, aplicando las medidas de seguridad pertinentes.

Al estacionar el tracto camión o pipa, primero colocarán una lona de 3 x 5 mts. (Medida aproximada) Luego se estacionarán sobre ella, debiendo quedar la válvula de descarga al centro de esta lona, los tracto camiones full, para descargar el segundo tanque, deben mover el vehículo de modo que la válvula quede sobre la lona.

Apagar motor.

Colocar 3 señalamientos de precaución (dos en los extremos y uno al centro del tracto camión, a 5 metros del vehículo), que indiquen "Peligro, No Fumar, Descargando Líquidos Combustibles y/o Inflamables" o la mención del tipo de material que están descargando.

Colocar 3 conos (70 cms. Altura x 35 cms. de base aprox.) de precaución que indique el límite de área de trabajo de riesgo, estos conos deberán ubicarse junto a los señalamientos del punto 6.4.

Colocar 2 extintores de Polvo Químico Seco tipo ABC de 6.0 Kgs. Como mínimo, Cargados, presurizados y vigentes, en áreas estratégicas dentro del área de riesgo y de fácil acceso para el conductor del vehículo que transporta el material peligroso.

Conectar mangueras de suministro para la entrega-recepción del líquido combustible y/o inflamable.

Se debe colocar recipientes en las conexiones de las mangueras, que acaparen las posibles fugas que se presenten evitando que caigan sobre el piso. Las medidas mínimas de estos recipientes deben ser 60 x 60 cms. de superficie y los bordos de mínimo 20 cms. de altura.

Antes de iniciar la operación, se verificará que en la entrega-recepción no se presente derrame o fuga.

La entrega-recepción debe efectuarse entre dos o más personas, nunca debe efectuarla una sola persona. El conductor y el encargado de seguridad de la empresa responsable deben permanecer cerca de la instalación de trasiego hasta que termine de surtir y se desconecte.

Personal a bordo de la embarcación, antes de iniciar la operación del traspaso de líquidos combustibles e inflamables, grasas, lubricantes y gases industriales, previamente debe tener colocada barreras flotantes o barreras de contención para evitar que los posibles derrames en el mar se dispersen. En caso de no hacerlo, se coordinará con el supervisor de operaciones para que detenga la maniobra.

Personal a bordo de la embarcación, antes de iniciar la operación del traspaso de líquidos combustibles, inflamables, grasas, lubricantes y gases industriales, previamente debe tener colocado equipo contra incendio y listo para ser usado en caso de incendio, además de colocar barreras marinas para la contención de hidrocarburos o sustancias nocivas derramadas en el agua. En caso de no hacerlo, se coordinará con el supervisor de operaciones para que detenga la maniobra.

El personal de la APITAM debe asegurarse que el personal de abordaje coloque señalamiento marítimo (Izar bandera roja y/o prender la luz roja) para carga líquidos combustibles y/o inflamables, esto, antes de iniciar las conexiones. En caso de no hacerlo, se coordinará con el supervisor de operaciones para que detenga la maniobra.

Medidas de seguridad que debe cumplir el prestador de servicios.

El medio de transporte terrestre debe contar con los señalamientos de transportación de materiales peligrosos (4 o 6 rombos, según el tipo de vehículo, como mínimo uno en cada lado del camión).

Los (Las) trabajadores(as) deben portar equipo de protección personal, tal como: Casco, Guantes, Calzado de Trabajo, y Ropa 100% de Algodón. En el caso de que transporten amoníaco u otros gases, deben traer equipo de respiración autónomo y traje protector, esto también aplica a los fumigadores, acorde al material que traigan.

Contar con suficiente material absorbente para contener derrames.

Contar con bolsas de plástico resistente o recipientes adecuados que permitan almacenar temporalmente los residuos, y llevárselos hasta llegar a su propio almacén temporal o deberán contratar de inmediato a una empresa debidamente autorizada para que haga estas acciones.

Las motobombas que se usen para realizar el suministro deben contar con lo siguiente:

- **Motobomba de Combustión Interna Para Uso Exclusivo En Líquidos Inflamables y/o Combustibles:**

Mata chispas

No tener fugas por los sellos mecánicos.

Motobomba Eléctrica Para Uso Exclusivo en Líquidos Inflamables y/o Combustibles:

Cable de uso rudo sin daños.

Estación de Botones de Arranque y Paro a prueba de explosión.

No tener fugas por los sellos mecánicos.

- **Bombas Neumáticas:**

No tener fugas.

- **Mangueras para el Suministro:**

Mangueras de Hule Neopreno con alma de acero exclusivas para el manejo de hidrocarburos del diámetro y largo necesario que requiera el proveedor, sin daños.

Conexiones Rápidas de aluminio o bronce, sin daños.

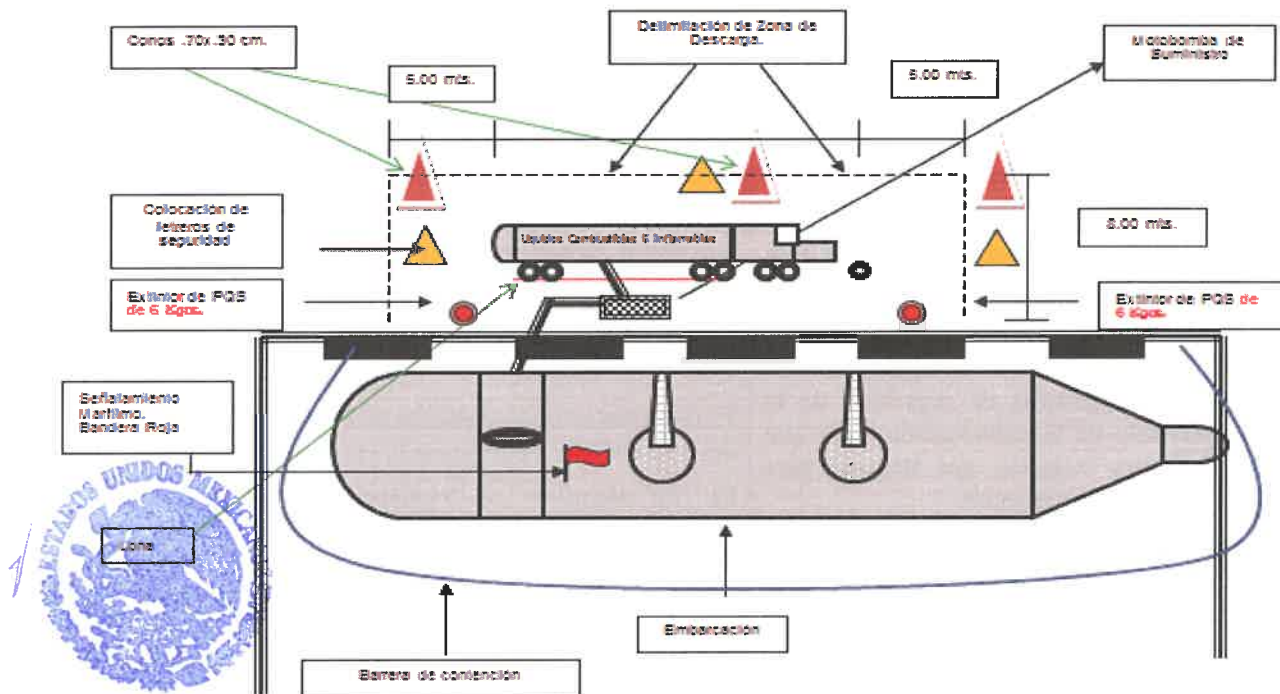
**COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS**

PROCEDIMIENTO POR SEGUIR EN CASO DE EMERGENCIA

PROCEDIMIENTO EN CASO DE DERRAME:	PROCEDIMIENTO EN CASO DE INCENDIO
El (la) conductor(a) del vehículo que descarga, parará inmediatamente el bombeo del líquido combustible y/o inflamable. Dará la voz de alarma al personal de vigilancia y al encargado(a) de seguridad de la empresa. Colocará materiales absorbentes para evitar que se extienda el derrame. Evitará que se vaya por las coladeras de drenaje o al mar. Comunicará inmediatamente al personal de vigilancia y al encargado(a) de seguridad de la empresa responsable de la embarcación, para que active a sus propias brigadas, que llegarán para estar alertas en caso de emergencia. En caso de derrame al mar, el conductor y el responsable de seguridad de la empresa involucrada y el personal del buque deberán efectuar las acciones necesarias para mitigar la contaminación. El personal de vigilancia alertará al Centro de Emergencias Portuarias y de la Subgerencia de Ecología, quienes acudirán para verificar que el derrame sea controlado y la limpieza se realice eficazmente. Apoyarán en caso necesario. La empresa abastecedora será la responsable de controlar el derrame y efectuar limpieza de las áreas afectadas por el derrame de manera inmediata, retirando los residuos peligrosos. Si lo realiza a través de terceros, deberá ser una empresa certificada para la limpieza, retiro y disposición final de los residuos peligrosos. El personal de la Subgerencia de Ecología será la responsable de aprobar que la limpieza sea la adecuada. Para poder continuar el Suministro de Combustibles, se reiniciará el presente procedimiento.	El (la) conductor(a) deberá parar inmediatamente el bombeo del líquido combustible y/o inflamable. Dará la voz de alarma al personal de vigilancia y al encargado(a) de seguridad de la empresa. Inmediatamente usará el extintor más cercano y lo descargará sobre la zona incendiada aplicándolo sobre la base del fuego, siguiendo su plan de emergencia. Si el fuego continúa: El (la) conductor(a) evacua el área y dará la alerta de evacuación y notificará a su empresa El (la) elemento de Vigilancia al enterarse del incendio, informará inmediatamente al C.E.P. y a la Subgerencia de Protección Portuaria. El (la) personal de vigilancia evacua y acordona el área. El C.E.P., ejecuta el procedimiento API-MAN-GO-P-11. Personal del CCTV al escuchar la naturaleza del incidente, deberá de dirigir las cámaras del área hacia el punto del incidente.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Ejemplificación de la zona de suministro de combustibles



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

ANEXO XIII



PROCEDIMIENTO PARA EL ACCESO AL RECINTO PORTUARIO.

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

PROCEDIMIENTO PARA EL ACCESO AL RECINTO PORTUARIO

Regla 1. Acceso y Permanencia.

El acceso y permanencia de personas y vehículos en el recinto portuario de Matamoros, Tamaulipas se sujetará a las disposiciones de este instructivo.

Regla 2. Puertas de Acceso al Puerto.

Para los fines de este instructivo, se considerarán como puertas de acceso o salida las siguientes:

PUERTA 1- Puerta en Vialidad de Acceso y Salida al Recinto Portuario y salida peatonal.

El acceso y salida vehicular será para personal que ingrese en vehículos particulares y oficiales a las terminales de cesionadas por parte de la APITAM.

Regla 3. Solicitudes de Acceso.

Las solicitudes de acceso al recinto portuario se clasificarán en cuatro grupos:

I. Accesos Permanentes:

Aquellos empleados que trabajen de manera permanente con una empresa que preste sus servicios o que cuente con instalaciones dentro del recinto portuario.

II. Accesos de vehículo:

Para todos aquellos vehículos particulares y oficiales de las personas o empresas que requieran ingresar al recinto portuario.

III. Accesos de Visita:

Aquellas personas y vehículos que requieran ingresar eventualmente al recinto portuario a una actividad determinada.

IV. Accesos de Tripulación:

Para todos aquellos tripulantes de las embarcaciones que arriben al Puerto y que requieran ingresar y salir del recinto portuario.

Regla 4. Tramites de Acceso.

Para la solicitud de acceso al Puerto, se deberán realizar los trámites que a continuación se describen de acuerdo con el tipo de acceso que se trate:

Permanentes: La solicitud de credenciales de acceso se realizará ante la APITAM, donde se anotarán los datos sobre la persona y su puesto; dicho trámite será enviado por la empresa responsable de los empleados, la cual justificará en el mismo la necesidad de su ingreso.

La APITAM determinará si es procedente la solicitud, posteriormente validará, y procederá a elaborar la credencial personalizada con fotografía de los interesados; los costos serán cubiertos por la empresa solicitante.

La elaboración de la credencial no deberá de exceder de cinco días hábiles después de la fecha de pago.

De vehículos: Las empresas que realicen sus labores en el interior del recinto portuario y requieran que sus empleados ingresen en automóvil particular o de la empresa, deberán de solicitar a la APITAM la credencial de identificación para el automóvil, misma que deberá utilizarla simultáneamente con la tarjeta personal, para esta solicitud se deberá hacer vía electrónica, anexando copia de la tarjeta de circulación, la licencia y póliza de seguro del vehículo.

De visitas: Las empresas del recinto portuario, realizarán de igual manera la solicitud de acceso vía electrónica, de los visitantes, los cuales podrán ingresar al recinto portuario cuando se justifique plenamente el motivo de su visita y se determine el lugar o empresa a la que se dirige, La APITAM validará, autorizando o negando el acceso, al tiempo que por los medios electrónicos se enviará la información a los equipos de cómputo instalados en las casetas de acceso, para que al presentarse el usuario, el personal de vigilancia realice la consulta permitiendo el acceso, la cual será devuelta a su salida.

Para la visita de escuelas o grupos numerosos, se deberá solicitar vía electrónica mencionando los aspectos que quieran conocer, el trámite se canalizará a la Gerencia de Comercialización de la APITAM, quien se encargará de programar y guiar su recorrido. Como medida de seguridad al ingreso, personal de seguridad les indicarán las medidas que al respecto se deberán de guardar. El horario de visita al Puerto será de 10:00 a 13:00 y de 15:00 a 18:00 horas.

De la tripulación: La agencia naviera enviará lista previa de tripulantes a la APITAM, así mismo se solicitará a la tripulación porten identificación y autorización de autoridad migratoria debiendo mostrarlo al personal de vigilancia en las casetas de acceso para su entrada y salida del recinto portuario.

Regla 5. Credenciales para el Control de Acceso.

Para el control de acceso al recinto portuario, se expedirán credenciales divididas en diferentes grupos, de acuerdo con la siguiente clasificación.

- I. Para los servidores públicos o empleados de las dependencias oficiales.
- II. A las terminales, incluyendo personal operativo y empleados administrativos.
- III. A las empresas prestadoras de servicios portuarios que tengan contrato con la APITAM.

Regla 6. Autorización de credenciales para el Control de Accesos.

En las credenciales personalizadas deberá hacerse constar el nombre completo y fotografía de frente en cuyo favor se expida, anotando la dependencia, organismo o institución en que labore, o que haya solicitado la expedición de la credencial y el número del grupo, el cual deberá ser el mismo del expediente que llevará la APITAM por cada empresa registrada en el Puerto.

Regla 7. Portación de Credenciales para el Control de Accesos.

Las credenciales deberán ser portadas permanentemente por las personas en cuyo favor se expidan, como gafetes durante toda su estancia en el recinto y de manera que sean fácilmente visibles.

El personal de vigilancia de la APITAM podrá en el momento que lo estime necesario, verificar la identidad de los portadores de credenciales cuando hubiere razón fundada para ello.

Regla 8. Carácter Intransferible de Credencial.

Las credenciales tendrán siempre carácter de intransferibles y solo podrán ser renovadas por la APITAM, en caso de extravío la empresa solicitará su reposición con el respectivo motivo y pago correspondiente.

Regla 9. Usos de la Credencial.

A la persona que haga uso indebido de la credencial le será suspendido el derecho de uso, con aviso a la dependencia o empresa de origen y, según la gravedad de la infracción, podrá serle cancelada.

Regla 10. Cancelación de Credencial.

Son motivos de cancelación de la credencial:

- I. Transferirla a otra persona.
- II. Presentarse a laborar en el recinto en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas enervantes o psicotrópicos, pudiendo en su caso consignarse a las autoridades correspondientes.
- III. Ingresar en áreas no autorizadas del recinto o violar las restricciones correspondientes a la naturaleza de su credencial
- IV. Introducirse al recinto por lugares no autorizados, por lo que será sujeto de investigación o consignación ante las autoridades correspondientes según el caso.
- V. Pretender ingresar con cualquier tipo de armas.

Será motivo de sanción desobedecer las instrucciones del personal de vigilancia dadas en ejercicio de sus funciones.

Regla 11. Derechos de la APITAM respecto a las credenciales.

La APITAM se reserva el derecho de emitir, retener o suspender las credenciales de visitantes cuando así lo crea pertinente, previo análisis con la empresa involucrada.

Regla 12. Control por personal de Vigilancia.

El personal encargado del control y vigilancia del acceso al recinto portuario deberá llevar un control de visitantes eventuales para determinar si han quedado en el recinto algunas personas después del tiempo autorizado, en este supuesto lo reportarán a la APITAM para que se tomen las medidas procedentes.

Regla 13. Uso de las Credenciales por las Empresas.

Cada empresa será responsable solidario del buen uso de todas y cada una de las credenciales emitidas a favor de su personal, así como en los casos de nombramientos serán responsables del control y buen uso de las credenciales otorgadas.

Regla 14. Trabajadores Eventuales.

Para el personal de servicios, entendiéndose este al personal que se presenta ocasionalmente al recinto portuario con objeto de realizar trabajos de reparación, mantenimiento, estudios o análisis, ventas, ajustadores de seguros, etc., se considera como visitas de empresa.

Regla 15. Revisión en Accesos.

Toda persona que ingrese o salga del recinto portuario con vehículos y/o bultos deberá permitir que estos sean revisados, en su caso, por la Aduana y por el personal de vigilancia de la APITAM.

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

Regla 16. Consignación a las Autoridades.

En caso necesario los vehículos y personas podrán ser consignados ante las autoridades competentes en situaciones de conflicto.

Regla 17. Disposiciones viales.

Todos los conductores de vehículos deberán sujetarse a las disposiciones viales dictadas por la APITAM, respetando el señalamiento existente y los límites de velocidad establecidos.

Regla 18. Autorización de vehículos.

Se autorizará la estancia de los vehículos dentro del recinto portuario por el tiempo estrictamente necesario y en el área señalada, quedando su conductor obligado a no obstaculizar o entorpecer las maniobras que fuese necesario realizar.

Regla 19. Acceso de Ambulancia y vehículos de Emergencia.

Las ambulancias y vehículos de auxilio y emergencia en servicio, tendrán acceso franco al Puerto, en caso de emergencia.

Regla 20. Presentación de Credencial en Casetas de Acceso.

En la caseta de ingreso al recinto portuario, el personal que labore en las terminales deberá mostrar su gafete de identificación a los elementos de vigilancia y portarlo a la altura del pecho durante su estancia en este.

Regla 21. Oficio Autorizado para Ingreso.

Si la persona no porta identificación, para permitir su ingreso, deberá mostrar credencial de la empresa para la que trabaja, permitiéndole el ingreso por un periodo no mayor a 3 días hábiles.

Regla 22. Ingreso de Mercancías Peligrosas.

Para los materiales y mercancías peligrosas que ingresan al recinto portuario el prestador de servicio deberá realizar el trámite de aviso para el acceso de estos por vía electrónica y deberá contar, en su caso, con la autorización por parte de la Aduana.

Regla 23. Requisitos para Ingresos de Mercancías Diversas.

Las empresas instaladas dentro del recinto portuario y que pretendan introducir mercancías diversas, deberán realizar el trámite de aviso para el acceso de estos por vía electrónica.



**COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS**

ANEXO XIV

DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO DEL CÓDIGO PBIP EMITIDO POR UNICAPAM / DIGAPROCEP, PARA LA APITAM Y CADA TERMINAL E INSTALACIÓN PORTUARIA.



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS. (CÓDIGO P.B.I.P.)

Antecedentes.

Luego de las atrocidades terroristas del 11 de Septiembre de 2001, la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó unánimemente el desarrollo de nuevas medidas con respecto a la protección de los buques y las instalaciones portuarias por adopción a través de la Conferencia de Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS 1974) en Diciembre de 2002. Esta Conferencia adoptó nuevas disposiciones al SOLAS 1974 y al Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP). Estos nuevos requerimientos forman el marco internacional a través del cual los buques y las instalaciones portuarias pueden cooperar para detectar e impedir actos que amenacen la protección en el sector del transporte marítimo.

Terrorismo y Piratería

El terrorismo no es un fenómeno nuevo, y la OMI ha estado investigando el tema de la seguridad en el mar desde el ataque al buque italiano de pasajeros "Achile Lauro" en 1983. En años posteriores, la piratería y el secuestro de buques y sus cargas se volvieron más frecuentes y puso en peligro la vida de los trabajadores de mar y el robo de las cargas con valores millonarios en dólares.

Respuesta de la OMI

En 1985, la OMI adoptó la resolución A.545(13) de la Asamblea "Medidas para prevenir actos de piratería y robo armado contra los buques", para tratar los problemas específicos relacionados con estos temas. Luego, en Septiembre de 1986, el Comité de Seguridad Marítima (CSM) aprobó la CSM/ Circ.443 "Medidas para la Prevención de actos ilícitos contra pasajeros y tripulación a bordo de buques (CSM/ Circ. 443)", con la intención de aplicarla a buques de pasajeros que realicen viajes internacionales de 24 horas o más y las instalaciones marítimas que le provean servicios. Esta fue una medida provisional hasta que entró en vigor Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima 1988 (ACTOS ILÍCITOS).

Luego, en 1996, llegó la CSM/ Circ.754, titulada "Seguridad del Pasajero de Transbordador", relacionada principalmente con los transbordadores de pasajeros que operaran sobre rutas internacionales y los puertos que proveyeran a esas rutas. La circular declaró que las medidas podrían "también aplicarse a las operaciones de transbordadores de fletes internacionales, de acuerdo con los requerimientos de cada Gobierno Miembro". Existen inconsistencias entre las dos circulares.

Convención de Actos Ilícitos

Luego se pidió a la OMI que realizara una convención sobre el tema de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima. La convención designada debía tomar medidas con respecto a la represión total de actos ilícitos cometidos contra la seguridad de la navegación marítima que hagan peligrar vidas humanas inocentes, arriesgue la seguridad de personas y bienes, o afecte seriamente el funcionamiento de los servicios marítimos, los cuales son de gran importancia para la comunidad marítima internacional en su totalidad. Como resultado de lo antes mencionado, se adoptó en Marzo de 1988 la Convención de Actos Ilícitos. Un Protocolo posterior a la represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas ubicadas en la Plataforma Continental, 1988, extendió las medidas de la convención de actos ilícitos contra las plataformas fijas ubicadas en la Plataforma Continental. Estos dos instrumentos entraron en vigor el 1ro de Marzo de 1992 y son ratificados casi globalmente, incluyendo tres países de las

Islas del Pacífico: Islas Marshall, Palau y Vanuatu (la primera y la última que operan “Registros Abiertos”).

El propósito principal de la Convención de Actos Ilícitos es asegurar que se tomen las acciones apropiadas contra las personas que cometan actos ilícitos contra los buques (y las plataformas fijas en la plataforma continental), los cuales incluyen la toma de buques por la fuerza, actos de violencia contra personas a bordo de los buques y la colocación de elementos a bordo del buque que puedan dañarlo o destruirlo. Los tratados obligan a los Gobiernos Contratantes a extraditar o iniciar acciones legales contra los supuestos infractores.

¿POR QUE SOLAS?

Entonces, si existe una convención que trata las medidas para proteger a los buques, a las tripulaciones, los pasajeros y las cargas de actos ilícitos en el mar (Convención de ACTOS ILÍCITOS), claramente temas de protección, ¿Qué tiene que ver una enmienda que se introduce a través de una convención que obviamente trata con la seguridad (SOLAS) con el hecho de mejorar la seguridad?

La respuesta es para que las disposiciones se puedan implementar rápidamente. La mayoría de las convenciones tienen ciertos principios generales en los Artículos, y también temas generales para casi todas las convenciones (disposiciones para firmas, ratificación y aceptación, así como también disposiciones relacionadas con la revisión de la Convención y la introducción de enmiendas). Estos Artículos generalmente no requieren de enmiendas. Las disposiciones técnicas principales de la convención están incluidas generalmente en los Reglamentos, Anexos o Apéndices. Son estos últimos los que generalmente requieren de enmiendas.

En vista del largo tiempo que llevaba en el pasado poner en vigencia las enmiendas, se reconoció que se necesitaba una fórmula por la cual las enmiendas a las disposiciones técnicas pudieran hacerse por medio de un proceso más eficiente. La nueva fórmula se conoció como el “Procedimiento de Enmienda Tácita” por la cual las enmiendas entrarían en vigor en una fecha específica incluida en la enmienda, a menos que un cierto número especificado de estados estén en desacuerdo con las disposiciones. En otras palabras, el silencio será considerado como aceptación. No se necesitará ninguna otra acción si un estado aprueba las nuevas medidas.

La convención SOLAS tiene un “procedimiento de aceptación tácita” mientras que la convención de ACTOS ILÍCITOS no. Por lo tanto, los propulsores de estas nuevas medidas de seguridad pensaron que el SOLAS tenía que ser el vehículo para implementar las mismas tan pronto como fuera posible. Además, la convención de ACTOS ILÍCITOS existente trata temas que surgieron del secuestro del “Achille Lauro” y también con la cooperación internacional para llevar a terroristas a la justicia, tal como expedir extradiciones, mientras que las nuevas disposiciones del SOLAS incorporan el nuevo Código Internacional de Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) y son principalmente una respuesta a los hechos del 11 de septiembre de 2001. El Código PBIP trata con un amplio rango de medidas, que incluyen control de acceso, requerimientos de investigación e identificación y hasta trata con las instalaciones portuarias.

¿Qué es el terrorismo?

No hay un acuerdo internacional de las definiciones de los términos “terrorismo” y “terrorista”. Sin embargo, la Ley de Prevención de Actividades Terroristas define “terrorismo”, como el “uso de violencia para fines políticos (que incluyan) violencia con el propósito de atemorizar a la totalidad o a un sector de personas”. Además, el Departamento de Estado de los Estados Unidos ha definido “terrorismo” como “violencia premeditada y motivada políticamente perpetrada por grupos sub-nacionales o agentes de

estado clandestinos contra objetivos no combatientes”. La seguridad marítima consiste en aquellas medidas empleadas por propietarios, operadores y administradores de buques y puertos para proteger contra el terrorismo, sabotaje, polizontes, inmigrantes ilegales, buscadores de asilo, piratería y robo a mano armada en alta mar, embargo, robo, irritación y sorpresa.

Toma de Conciencia

Del 2 al 6 de septiembre de 2002 se organizó en Sydney, Australia un seminario, patrocinado por la OMI y organizado por la Autoridad de Seguridad Marítima de Australia (ASMA) con la colaboración de la Secretaría de la Comunidad del Pacífico (SCP). El propósito de ese seminario era crear conciencia en el personal marítimo y portuario del gobierno y de la industria con respecto a actos terroristas locales en puertos, en buques que estén en puerto y en mar y las iniciativas recientes realizadas por la IMO para combatir la amenaza. Delegados de 14 países de las Islas del Pacífico concurrieron al seminario. La reunión reconoció la importancia de la cadena de transporte multi-modal y notó que mayor seguridad podría incrementar los costos, pero que, a la vez, mayor protección podría beneficiar al transporte y a los puertos al reducir la incidencia de robo, piratería, robo armado en el mar, tráfico de personas y polizontes. Las delegaciones de la Isla del Pacífico temían que los procedimientos de “acuerdo tácito” los forzarían a adoptar los cambios dentro de un período corto de tiempo, lo cual sería costoso para implementar. También generaba preocupación el tema de la aplicación de las medidas de seguridad “obligatorias”, ya que el SOLAS trataba temas de los buques en viajes internacionales mientras que las nuevas medidas parecían tratar con buques de pasajeros y buques de carga de 500 toneladas brutas o más, sin importar si estaban en un viaje internacional o no. Los participantes de la reunión esperaban que los gobiernos convirtieran en ley las disposiciones del nuevo Código que estaba siendo desarrollado y la OMI ofreció consejo y asistencia.

Otras respuestas

En esta etapa, anterior a la Conferencia Diplomática que se realizó en las oficinas principales de la OMI en Londres desde el 9 a 13 de diciembre de 2002, se avisó a los delegados del seminario que algunos de los temas estaban todavía abiertos para el debate, incluso los controles de antecedentes de los trabajadores de mar, la determinación de los contenidos de los contenedores y la transparencia de los dueños de los buques. También se buscaba un acuerdo final en temas que incluían: Sistemas de Identificación Automática (SIA) en todos los buques, el número de IMO pintado en el costado de todos los buques, alarmas internas y externas que debían adaptarse y ser activadas en caso de que se produjera un ataque hacia el buque. El tema de discusión en el seminario se concentró más en la seguridad portuaria que en la seguridad de buque, pero examinó la interface operacional directa con el buque, con la recomendación que la interface de instalaciones portuaria debía mantenerse tan pequeña como fuera posible.

La Conferencia

Por lo tanto, en la Conferencia Diplomática que se mantuvo en diciembre de 2002, se realizaron enmiendas a las disposiciones existentes del SOLAS que aceleraron la implementación del requerimiento para adaptar los Sistemas de Identificación Automáticos y adoptar las nuevas leyes en el Capítulo XI-1 del SOLAS 1974 que incluye marcar el Número de identificación del Buque y llevar el Registro de Sinopsis Continuo. Las disposiciones del Capítulo XI-2 del SOLAS 1974 y del Código PBIP se aplican a los buques y los servicios portuarios. La extensión del SOLAS para cubrir las instalaciones portuarias se acordó teniendo en cuenta que el SOLAS 1974 ofrecía los medios más rápidos para asegurar las medidas de protección necesarias que entraran en vigor y se les daba efecto rápidamente. Sin embargo, también se

acordó que las disposiciones relacionadas con las instalaciones portuarias debían referirse únicamente a la interfase buque/ puerto.

La implementación de las disposiciones requerirá de cooperación efectiva continua y comprensión entre todas las personas relacionadas con los buques o las instalaciones portuarias o aquellos que las usen, incluyendo al personal del buque, personal del puerto, pasajeros, intereses de la carga, dirección del buque y puerto y aquellos en agencias y organizaciones nacionales con responsabilidad en seguridad nacional y local. Las prácticas y los procedimientos existentes tendrán que ser revisados y cambiados si no brindan un nivel de seguridad apropiado. Las industrias portuarias y de navegación y las agencias locales deberán tomar responsabilidades adicionales para defender los intereses de la protección marítima mejorada.

Para implementar las enmiendas del SOLAS y el Código PBIP, cualquier medida debe respetar apropiadamente los derechos y libertades fundamentales, como lo disponen los instrumentos internacionales, en particular aquellos relacionados con los trabajadores marítimos y refugiados. Además, ya que la Convención sobre la Facilitación del Transporte Marítimo, 1965, dispone que las autoridades públicas deben permitir a los miembros de una tripulación extranjera bajar a tierra mientras que el buque en el que llegaron está en puerto (siempre y cuando las formalidades del arribo se hayan cumplido y las autoridades públicas no tienen razón para rechazar el permiso de pisar tierra por razones de salud pública, seguridad pública u orden público), las administraciones marítimas y las autoridades portuarias deben tener conocimiento apropiado del hecho que el personal del buque vive y trabaja en el mismo y necesitan permiso para salir y acceso a instalaciones para el personal de mar, así como también asistencia médica.

El Código PBIP

El Código PBIP se divide en dos partes: aquellas que son obligatorias y aquellas que son recomendatorias. El Código se aplica a buques de pasajeros, buques de carga de 500 toneladas brutas o más, que estén realizando viajes internacionales e instalaciones portuarias que brindan servicios a aquellos buques. Los Estados Parte decidirán la extensión de la aplicación del Código para aquellas instalaciones portuarias dentro de su territorio que, a pesar de ser usadas principalmente por buques que no realizan viajes internacionales, se necesitan, ocasionalmente, para brindar servicios a buques que lleguen o partan de un viaje internacional. El Código no se aplica a buques de guerra, auxiliares navales u otros buques que le pertenecen o que manejan los gobiernos contratantes y que se usan sólo en servicios no comerciales. Los requerimientos funcionales del Código incluyen la recolección información con respecto a las amenazas de protección y el intercambio de dicha información con los gobiernos contratantes que correspondan; la solicitud del mantenimiento de los protocolos de comunicación para buques e instalaciones portuarias, la prevención del acceso no autorizado a buques, instalaciones portuarias y sus áreas restringidas; prevenir la introducción de armas no autorizadas, elementos incendiarios o explosivos a los buques o instalaciones portuarias; la provisión de medios para dar alarma en reacción a las amenazas o incidentes de protección; la solicitud de planes de protección de buques e instalaciones portuarias basados en los controles de protección y el requerimiento de entrenamiento, práctica y ejercicios para asegurar la familiaridad con los planes y procedimientos de protección.

Los niveles de protección

Son tres los niveles de amenazas que tienen que controlarse y que requieren tres niveles de protección. El Nivel de Protección I es el nivel por el cual se debe mantener medidas mínimas de protección apropiadas en todo momento. El Nivel de Protección II es el nivel por el cual medidas adicionales de protección apropiadas deben mantenerse por un período de tiempo como resultado de un riesgo mayor de incidente de protección. El Nivel de Protección III es el nivel por el cual mayores medidas específicas de protección deben mantenerse por un período limitado de tiempo cuando un incidente de protección es probable o inminente, a pesar de que puede no ser posible identificar el objetivo específico.

Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias

En los puertos, las terminales deben contar con un Oficial de Protección de Instalaciones Portuarias (OPIP), quien será responsable del desarrollo, la implementación, la revisión y el mantenimiento de un Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias (PPIP) y funcionará como enlace entre los Oficiales de Protección de Buque y los Oficiales de la Compañía de Protección Marítima. El PPIP debe especificar las medidas para proteger las instalaciones portuarias y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte de carga y los locales comerciales dentro de las instalaciones portuarias de los riesgos de un incidente de protección. El gobierno será el responsable de designar qué puertos necesitarán nombrar un OPIP y además de aprobar el PPIP. El oficial será el responsable de dirigir el Control de Protección de Instalaciones Portuarias y desarrollar PPIP. El Gobierno será el responsable de la emisión de una Declaración de Protección, si es necesaria. Esto generalmente ocurrirá ante un pedido de un buque que opera a un nivel de protección mayor que el de la instalación portuaria u otro buque con el cual está interfiriendo. Por otra parte, el Capitán o el Oficial de Protección del Buque pueden completar una Declaración de Protección en nombre del buque.

Evaluación de Protección de las Instalaciones Portuarias

Como en el caso del buque, debe realizarse una Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria antes de desarrollar y actualizar el Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias (PPIP). En cualquier caso. Las personas que realicen la evaluación deben tener los conocimientos apropiados para evaluar la protección de las instalaciones portuarias. El control debe incluir: identificación y evaluación de bienes importantes y la infraestructura que es importante proteger; identificación de posibles amenazas a los bienes y la infraestructura y la probabilidad que ocurran, para así establecer y priorizar las medidas de protección; identificación, selección y prioridad de medidas y cambios procesales y sus niveles de efectividad para reducir la vulnerabilidad y la identificación de debilidades, incluso factores humanos, de la infraestructura, las políticas y los procedimientos. Tal control puede cubrir más de una instalación portuaria si el operador, la ubicación, la operación, el equipo y el diseño de estas facilidades portuarias son similares.

Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias - El Plan de Protección de las Instalaciones Portuarias (PPIP) se basa en la Evaluación de Protección de las Instalaciones Portuarias. Nuevamente, el plan se utiliza para realizar prevención en los tres niveles de protección, y tanto la evaluación como el plan deben estar protegidos contra el acceso no autorizado. También, como el Plan de Protección de Buque, el PPIP puede ser preparado por una OPR, pero aquellas personas que participen en el asesoramiento o el desarrollo del plan no deben estar relacionadas en ninguna auditoria de su efectividad. El PPIP debe aplicarse a: (1) medidas diseñadas para prevenir que armas u otras sustancias o aparatos diseñados para ser usados contra personas, buques o puertos, o portar elementos no autorizados, se introduzcan en las instalaciones portuarias o a bordo del buque; (2) medidas diseñadas para prevenir el acceso no autorizado a las instalaciones portuarias, a los buques amarrados en las instalaciones portuarias y a áreas restringidas de las instalaciones; (3) procedimientos para responder a las amenazas o infracciones de protección, incluidas disposiciones para mantener el funcionamiento crítico de las instalaciones portuarias o la interface buque/ puerto; (4) procedimientos para responder a toda instrucción de protección que el Gobierno Contratante (en cuyo territorio se encuentra la instalación portuaria) pueda dar en el Nivel de Protección 3; (5) procedimientos de evacuación en caso de amenazas o infracciones de protección; (6) tareas de personal de protección de las instalaciones portuarias que tiene asignadas responsabilidades de protección o de otro personal de las instalaciones con respecto a otros aspectos de protección; (7) procedimientos para enfrentarse a las actividades de protección de buque; (8) procedimientos para la revisión periódica del buque y su actualización; (9) procedimientos para informar sobre incidentes de protección; (10) identificación del oficial de protección de instalaciones portuarias, incluido información de contacto las 24 horas; (11) medidas para asegurar la protección de la información que incluye el plan;

(12)medidas diseñadas para asegurar la protección efectiva de la carga y el equipo de manejo de la carga; (13)procedimientos para auditar el plan de protección de las instalaciones portuarias; (14)procedimientos para responder ante la activación del sistema de alerta de protección del buque y (15)procedimientos para facilitar la salida del personal o los cambios de personal, así como también el acceso de visitantes al buque, incluyendo los representantes de los sindicatos de trabajadores del mar.

Declaración de Cumplimiento

Una vez que el plan de protección ha sido aprobado por la autoridad marítima, se expedirá una Declaración de Cumplimiento, el cual debe protegerse de acceso o muestra no autorizada. Los planes de protección no están sujetos a la inspección de oficiales debidamente autorizados por un Gobierno Contratante de la Convención del SOLAS para llevar a cabo medidas de control y cumplir, a menos que estos oficiales tengan razones para creer que el puerto no está en conformidad y los únicos medios para verificar y rectificar el incumplimiento es controlar los requerimientos pertinentes del Plan de Protección. En este caso, el acceso limitado a las secciones específicas del plan relacionadas con el incumplimiento puede admitirse, pero sólo con el consentimiento de la autoridad marítima del Estado.

El Código PBIP requiere que el personal reciba entrenamiento y que se realicen ejercicios para asegurar la implementación efectiva del Plan de Protección. El código estipula que el personal que tiene tareas y responsabilidades de seguridad específicas comprenda sus responsabilidades en cuanto a la protección de la instalación y tengan el conocimiento y la habilidad suficiente para realizar las tareas asignadas. Deben llevarse registros, incluyendo registros de entrenamiento, prácticas y ejercicios; amenazas e incidentes de protección; infracciones de protección; cambios en el nivel de protección; comunicaciones relacionadas con la protección directa del buque tales como amenazas específicas al buque o a las instalaciones portuarias que el buque está o ha estado usando; auditorías internas y revisión de actividades de protección y controles periódicos del Plan de Protección.

Se requieren determinadas actividades para cada uno de los tres niveles de seguridad, que incluyen en el Nivel de Seguridad I, acceso de control, monitoreo de áreas restringidas y supervisión del manejo de carga y provisiones del buque, así como también asegurar que la comunicación de protección esté disponible. Tal como se indica en la parte B del Código, se deben tomar otras medidas para los otros dos niveles de seguridad.

Entrenamiento, Práctica y Certificación

Como con el Oficial de Protección de la Empresa y el Oficial de Protección de Buque, el personal de protección de las instalaciones portuarias debe haber recibido entrenamiento y debe comprender totalmente sus tareas y responsabilidades, así como tener un conocimiento profundo de la protección de las instalaciones portuarias. Las prácticas y los ejercicios deben llevarse a cabo apropiadamente para asegurar que la Evaluación de Protección de las Instalaciones Portuarias es válida y que el PPIP haga lo que debiera hacer bajo el Código Internacional de Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP). El Gobierno en cuyo territorio está ubicada la instalación portuaria es el que aprueba el PPIP. Para los puertos, no existe un equivalente del CISB que se emite luego de la verificación inicial o su renovación, a pesar de que una declaración de cumplimiento de una instalación portuaria puede considerarse similar.

La Protección Portuaria en el Recinto Portuario

A partir del 1 de julio del año 2004 la comunidad marítimo-portuaria, sufrió un cambio considerable en la manera de operar los puertos y los buques.

Es la fecha en la que entra en vigor el código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP). Los requerimientos funcionales del código incluyen fundamentalmente lo siguiente:

- I. La recolección información con respecto a las amenazas de seguridad y el intercambio de dicha información con los gobiernos contratantes que correspondan;
- II. La solicitud del mantenimiento de los protocolos de comunicación para buques e instalaciones portuarias;
- III. La prevención del acceso no autorizado a buques, instalaciones portuarias y sus áreas restringidas;
- IV. Prevenir la introducción de armas no autorizadas, elementos incendiarios o explosivos a los buques o instalaciones portuarias;
- V. La provisión de medios para dar alarma en reacción a las amenazas o incidentes de protección;
- VI. La solicitud de planes de protección de buques e instalaciones portuarias basadas en evaluaciones de protección y el requerimiento de entrenamiento, práctica y ejercicios para asegurar la familiaridad con los planes y procedimientos de protección.

Ante este requerimiento la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas S.A. de C.V. asumió su responsabilidad cumpliendo los requerimientos y obteniendo su certificación, Declaración de Cumplimiento, en Abril del 2024, lo cual ha sido extendido como obligatorio a las instalaciones que conforman el recinto portuario de Matamoros, al igual que a las terminales y los prestadores de servicios.

Desde ese momento se ha buscado que todos las terminales, prestadores de servicios, usuarios y visitantes del puerto se compenetren con estas medidas, mediante juntas a manera de dar a conocer el Código y como se está trabajando en el recinto portuario de Matamoros.

Entre las cosas que resultan necesario dar a conocer son las medidas generales en el Puerto de Matamoros, así como explicar los niveles de protección, ya que son estos los que nos marcan la pauta para el establecimiento de medidas de protección adicionales a las que son requeridas para la operación normal del puerto.

En esta base, una vez conocidos estos niveles de protección, los usuarios del puerto deben de tener conocimiento que, dependiendo del nivel, serán las medidas se aplicarán y que en cierta manera podrían alterar la operación del puerto.

Es necesario, que la comunidad portuaria entienda, mediante una conciencia de protección, que las medidas establecidas en el plan de protección y que son aplicadas por el oficial de protección a través del personal con tareas de protección solo tienen como propósito en proteger a la instalación, los buques, las cargas y al personal que labora dentro del puerto.

Las medidas generales de protección que los usuarios del puerto y los visitantes deben saber son las siguientes:

1. A todos los usuarios de puerto que deseen ingresar a la instalación portuaria deberá mostrar identificación expedida por APITAM.
2. Visitantes deberán identificarse y se les proporcionará un gafete de visitante, mismo que deberá ser devuelto al salir.

3. Las visitas en grupo deberán ser autorizadas con anticipación.
4. Al ingresar en vehículos, éste deberá contar con el pase de ingreso y se les solicita cooperación para revisar.
5. No está permitido el ingreso de cámaras fotográficas o de video que no hayan sido autorizadas previamente.
6. Conducir a un máximo de 40 km/hr y respetar los avisos de señalamiento
7. No se permite el ingreso de cualquier tipo de armas blancas o de fuego.
8. No se permite el estacionamiento de vehículos dentro de las zonas de muelles, al menos que realicen algún tipo de operación.
9. Se exhorta a todos los usuarios a respetar las áreas restringidas.
10. Los peatones deberán caminar por las aceras, evitando caminar sobre las vialidades, así como evitar deambular por patios y muelles.

Las visitas en grupo que el puerto tiene para la interacción con la ciudad solo son permitidas en el nivel de protección marítima uno, y esto es con objeto de salvar a las personas que no laboran dentro del puerto de cualquier riesgo adicional que puedan sufrir.



**COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO
Y MARTINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS**



GOBIERNO DE
MÉXICO

MARINA

DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA



Expedida por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, a través de la Secretaría de Marina, en virtud de las disposiciones de la parte B del CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP).



No. de Declaración: 000006

Identificación del Puerto:

Nombre de la Instalación Portuaria:

ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL DE TAMAULIPAS S.A. DE C.V. / Matamoros
PUERTO MATAMOROS, CARRETERA ALIMENTADORA NO. 5, TRAMO MATAMOROS, EL MEZQUITAL, KM 65 S/N, C.P. 87587, MATAMOROS, TAMAULIPAS.

Dirección de la Instalación Portuaria:

SE CERTIFICA que se ha verificado el cumplimiento de esta IP, con de las disposiciones del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y de la parte A del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) y que esta Instalación Portuaria de conformidad con el Plan de Protección aprobado.

Este Plan ha sido aprobado para lo siguiente:

Buques de Pasaje	Casero	
Nave de pasaje de gran velocidad	Granelero	X
Nave de carga de gran velocidad	Unidades móviles de perforación mar adentro	
Petrolero	Buques de carga distintos de los anteriores	
Químico	Buques Portacontenedores	

La presente Declaración de Cumplimiento es válida hasta: 2029-04-28. sujeta a las verificaciones indicadas en el dorso.

Expedida en: Ciudad de México

Fecha de expedición: 2024-04-29

Contralmirante
Director General Adjunto de DIGAPROCEP
Francisco Arias Mora

Trámite No.: 790 / Trámite: Expedición de la declaración de cumplimiento de la Instalación Portuaria / Modalidad No.: [Modalidad: Declaración de cumplimiento] / Num. Sol.: 70749 / Ejercicio: 2024 / Id. Vehículo: 0 / Nom. Embarcación: null / Cve. Oficina: 1 / Nom. Oficina: Oficina Central de Ciudad de México / Cve. Depto.: 95 / Nom. Depto.: Ventanilla de gestión de trámites / Cve. Solicitante: 1000407 / Nom. Solidante: ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL DE TAMAULIPAS
BANKH2E1fWMT6k3hdjXM3dhAzmXK12JnVzBL8kNC4qa8jQdSpSN6JvvqDguq0hJ43j1cq1D
mMsFDWymXN8b8KWAtum2VLq5FXGRmUA83Ed9ZvPFVJqWy8aDD3/c3M8gUZDr5wv23VDFFEAn1We
j*5d3dP70hRC1z17aIA6ySO*S2dmDdXMYc9Z7J5KvR1CsEzIAQTnOBUW*vmLIYvoH9F*ghWQ
ukBhFG00TjwLC5K9u6BBJq8EDN5Scy58U3CY1r4HxFRB6NamlehFZ4SItRutDMvXv2jNeeBM
cqefc1pSombQIDek6nC6HTBhVKZD/FBx6TMSg**