



MARINA
SECRETARÍA DE MARINA

Reglas de Operación del Centro de Control de
Tráfico Marítimo (CCTM) Puerto Manzanillo
San Pedrito y Puerto Manzanillo Cuyutlán.



MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



Reglas de Operación del Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM) del Puerto Manzanillo San Pedrito y Puerto Manzanillo Cuyutlán.





APARTADO I CONSIDERACIONES.

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

Con fecha del 02 de febrero de 1994 se publicó en el DOF el decreto por el que se determina el recinto portuario correspondiente a puerto Manzanillo ubicado en el estado de Colima, otorgando la concesión para la Administración Portuaria Integral del Puerto de Manzanillo (API Manzanillo).

En el año 2004 se hizo entrega a la API Manzanillo el equipamiento instalado y listo para ser operado conforme a los protocolos establecidos para el CCTM con el objeto de regular el tráfico de entradas, salidas, y movimiento de embarcaciones con la asistencia del servicio de pilotaje, para preservar la seguridad de la vida humana en la mar y la protección del medio ambiente marino en el puerto.

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

Para el 31 de diciembre de 2015 se le otorga a la API Manzanillo un segundo título de concesión a fin de incorporar la superficie de agua correspondiente al Puerto Laguna de Cuyutlán, siendo este publicado el 13 de julio de 2016.

El 16 de noviembre de 2021 se publicó en DOF el acuerdo mediante el cual se da a conocer que a partir de la fecha mencionada será denominado Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, S.A de C. V. (ASIPONA Manzanillo).



El 31 de mayo de 2022 se dan a conocer los “Lineamientos generales para el uso de la plataforma Puerto Inteligente Seguro” (PIS), misma que fue creada por la ASIPONA con la finalidad de dotar a los puertos de un sistema tecnológico inteligente que permita contar con el registro y control de las embarcaciones, personas, vehículos y carga que ingresan a los recintos portuarios, así como eficientar los trámites relacionados con los procesos operativos.

El CCTM Manzanillo se localiza en el edificio de capitanía de puerto regional en Manzanillo, Colima; en la posición geográfica lat. 19°03´34.2” N long. 104°18´7.2” W desde donde se opera citado centro, el cual consta de:

- I. Plataforma tecnológica Puerto Inteligente Seguro: Consta de más de 44 módulos desarrollados lo cuales permiten la coordinación con autoridades, registro y control de accesos, aprovechamiento estratégico de la información, procesos relacionados con la carga, gestión de operaciones de buques, gestión de las contraprestaciones, acercando los actores de la cadena logística.
- II. Tres sistemas de detección por radar con alcance de 48 MN cada uno, ubicados en:
 - A. Capitanía de puerto regional en Manzanillo;
 - B. Faro de campos, y
 - C. Cerro de vigía.
- III. Un sistema de detección AIS con alcance de 30 MN, ubicado en:
 - A. Capitanía de puerto regional en Manzanillo.
- IV. Dos estaciones meteorológicas ubicadas en:
 - A. Capitanía de puerto regional en Manzanillo, y
 - B. Faro de campos.
- V. Cuatro sistemas de comunicación VHF con un alcance de 25MN, ubicados en:
 - A. Capitanía de puerto regional en Manzanillo (2 estaciones de radio), y
 - B. Faro de campos (2 estaciones de radio).
- VI. Un sistema de comunicación MF/HF con un alcance entre 40 y 150 MN, ubicado en:
 - A. Capitanía de puerto regional en Manzanillo.
- VII. Tres sistemas de CCTV que constan de dos lentes; un lente visión HD con un alcance de 3 MN y un lente infrarrojo (término) con un alcance de 6 MN, ubicados en:
 - A. Capitanía de puerto regional en Manzanillo;
 - B. Cerro de vigía, y
 - C. Faro de campos.

Relación de coordenadas geográficas de cada punto.

- I. Capitanía de puerto regional en Manzanillo: lat. 19°03´34.2” N long.



104°18´7.2" W;

II. Cerro de vigía: lat. 19°03´19.2" N long. 104°19´12.6" W, y

III. Faro de campos: lat. 19°01´19.8" N long. 104°20´03" W.

El CCTM Manzanillo es la primera comunicación entre la embarcación y el puerto, de los cuales se recibe y/o supervisa gran diversidad de embarcaciones.

La supervisión de embarcaciones, cuales se registran en nuestra plataforma PIS, se genera mediante el VMS y el módulo Dominio del Entorno Marítimo (DEM) y su submódulo imagen de superficie, según su giro siendo principalmente las siguientes:

- I. Embarcaciones de contenedores
- II. Embarcaciones de carga a granel
- III. Embarcaciones de carga general
- IV. Embarcaciones petroleras
- V. Embarcaciones gaseras
- VI. Embarcaciones de pesca
- VII. Embarcaciones de pasaje
- VIII. Buques militares

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

- I. Puerto Inteligente Seguro. – En nuestra plataforma se registran los eventos operativos que tienen las embarcaciones desde su contacto a 20 M.N. y hasta su fecha cruce límite de puerto, asimismo, se cuenta con constante supervisión de embarcaciones, cuales se registran en nuestra plataforma PIS, se genera mediante el VMS y el módulo Dominio del Entorno Marítimo (DEM) y su submódulo imagen de superficie.
- II. Gestión de información. - Permite al operador del CCTM Manzanillo recibir y difundir la información disponible, con respecto al estado actual que guarden las operaciones marítimas y portuarias, así como de las ayudas a la navegación, el señalamiento marítimo y las condiciones meteorológicas en los puertos y zona de cobertura.
- III. Monitoreo. - Con base a la gestión de información, el operador del CCTM Manzanillo efectúa el seguimiento operacional, a fin de determinar y evitar posibles situaciones de riesgo o peligro a la navegación y a la operación portuaria.
- IV. Registro y estadística. Las que, con base en la información adquirida y almacenada en las bases de datos del sistema PIS de Manzanillo, permitan el procesamiento, para realizar estudios y análisis diversos en



- beneficio del CCTM y la operación portuaria dentro del zona de cobertura.
- V. Asistencia. - Las que, debido a la naturaleza de un suceso marítimo o portuario en proceso, el capitán de la embarcación, el piloto de puerto o tripulación, o por disposición de la capitanía de puerto regional en Manzanillo, se encuentre en fase de incertidumbre, alerta o peligro, por lo que requieran el apoyo constante del CCTM Manzanillo, hasta que se supere la fase de emergencia e incertidumbre.
 - VI. Coadyuvar en las operaciones de búsqueda y rescate. - Las que, resultantes de un siniestro marítimo, a solicitud del capitán de la embarcación en estado de emergencia o por disposición de la capitanía de puerto regional en Manzanillo, se lleven a cabo para la localización de embarcaciones o personas en peligro, así como su rescate, prestación de auxilios médicos iniciales o de otro tipo y dirigir su traslado y transporte hasta un lugar seguro.

Dentro de la plataforma PIS, en el módulo de buques, se encuentra el submódulo “Solicitud de servicios portuarios”. En este submódulo los usuarios Agentes Navieros Acreditados por la autoridad marítima, pueden:

- 1.- Visualizar todos los servicios portuarios activos de las embarcaciones.
- 2.-Registrar un servicio portuario, donde tendrá que colocar información de la embarcación como nombre del buque y en automático el sistema colocará datos relativos al mismo, como folio de autorización de la Capitanía e IMO. Mediante esta solicitud el usuario podrá elegir fecha, hora procedencia, destino y el tipo de servicio a solicitar.

Con el submódulo “Solicitud de servicios portuarios”, obtenemos una radiografía clara y disponible 24/7 para generar los servicios portuarios y de pilotaje.

APARTADO II OBJETIVO.

Establecer los mecanismos de coordinación e interacción entre el CCTM Manzanillo y las embarcaciones que se encuentren dentro de la zona de cobertura de dicho centro para Puerto Manzanillo San Pedrito y Puerto Manzanillo Cuyutlán, con la finalidad de preservar la seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad de la navegación, la seguridad marítima y de las instalaciones portuarias, así como la protección del medio ambiente marino.

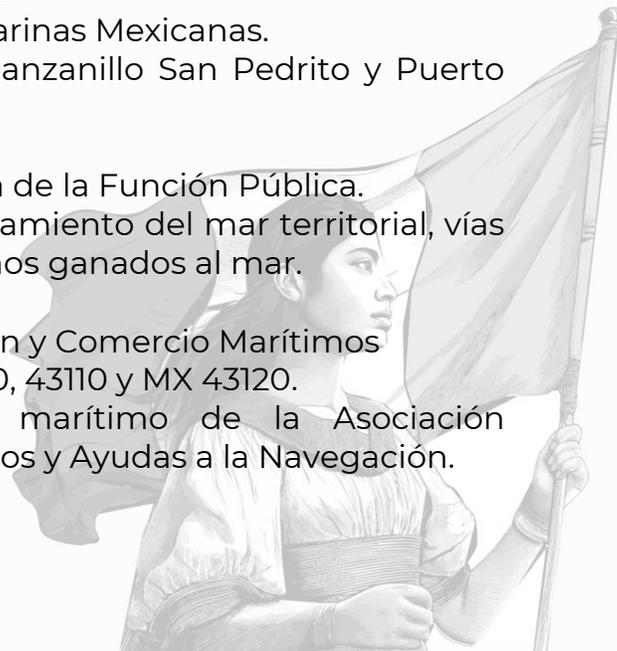
La coordinación e interacción entre el CCTM Manzanillo y las embarcaciones se realizan por medio de canales de comunicación VHF,



además, los procesos sistematizados y operativos que se realizan en el CCTM son reforzados con el uso de PIS, y se encuentran supervisados por personal de la Unidad de Protección Portuaria (UNAPROP) a fin de reducir riesgos.

APARTADO III FUNDAMENTO LEGAL.

- I. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- II. Convenio SOLAS. Por sus siglas en inglés, Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.
- III. MARPOL. Por sus siglas en inglés, Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques.
- IV. COLREG Por sus siglas en inglés, Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes.
- V. CONVENIO SAR Por sus siglas en inglés, Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos.
- VI. Código ISPS. Por sus siglas en inglés, Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, PBIP.
- VII. Resolución A.1158(32) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, Directrices relativas a los Servicios de Tráfico Marítimo.
- VIII. Resolución A.918(22) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.
- IX. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- X. Ley Federal del Mar.
- XI. Ley General de Pesca y Acuacultura Sustentables.
- XII. Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- XIII. Ley de Puertos.
- XIV. Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas.
- XV. Reglas de Operación del Puerto Manzanillo San Pedrito y Puerto Manzanillo Cuyutlán.
- XVI. Reglamento Ley de Puertos.
- XVII. Reglamento Interior de la Secretaría de la Función Pública.
- XVIII. Reglamento para el uso y aprovechamiento del mar territorial, vías navegables, playas, zofemat y terrenos ganados al mar.
- XIX. Reglamento de la Ley de Pesca.
- XX. Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos
- XXI. Cartas náuticas MX 43000, MX 43100, 43110 y MX 43120.
- XXII. Manual del servicio de tráfico marítimo de la Asociación Internacional de Autoridades en Faros y Ayudas a la Navegación.

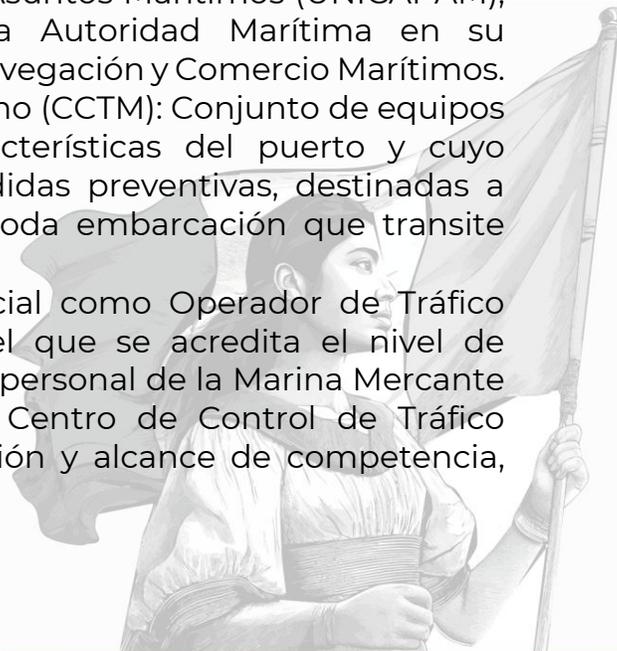




APARTADO IV DEFINICIONES.

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

- I. Abordaje: La colisión entre dos o más embarcaciones ocasionando daños y dando como resultado un siniestro marítimo. Para efectos de la operación del CCTM también se considera como el término marineroy que señala el impacto accidental o imprevisto, de dos o más navíos en la mar, o bien de un buque contra un muelle, dique, malecón, etcétera, del cual pueden resultar o no averías, daños o un siniestro marítimo.
- II. Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo: Empresa pública prioritaria, que se encarga de la planeación, programación, desarrollo, uso, aprovechamiento y explotación del puerto en concesión, además de que es la entidad encargada del CCTM.
- III. AIS: Por sus siglas en inglés, Sistema de Identificación Automática.
- IV. Arqueo bruto: La expresión del tamaño total de la embarcación o artefacto naval, de acuerdo con el valor obtenido después de aplicar la fórmula correspondiente a su eslora.
- V. Autoridad Marítima Nacional: La Secretaría de Marina por sí, o a través de las capitanías de puerto.
- VI. Boya de recalada: Objeto flotante, sujeto a un cuerpo que se afirma al fondo del mar que marca el eje medio de un canal de navegación a la entrada a los puertos.
- VII. Capitanía de Puerto: La unidad administrativa dependiente de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM), a la que corresponde ejercer la Autoridad Marítima en su jurisdicción, conforme a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- VIII. Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM): Conjunto de equipos y sistemas adaptados a las características del puerto y cuyo esquema operativo establece medidas preventivas, destinadas a evitar cualquier tipo de riesgo a toda embarcación que transite dentro de su zona de cobertura.
- IX. Certificado de Competencia Especial como Operador de Tráfico Marítimo: Es el documento por el que se acredita el nivel de profesionalización alcanzado por el personal de la Marina Mercante para prestar sus servicios en un Centro de Control de Tráfico Marítimo, conforme a la capacitación y alcance de competencia, exigida por el Convenio STCW.





- X. Convenio STCW: Por sus siglas en inglés, Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.
- XI. DIGACAP: Dirección General Adjunta de Capitanías de Puerto.
- XII. Embarcaciones mayores: Aquéllas que tienen un tonelaje igual o superior a quinientas Unidades de Arqueo Bruto.
- XIII. Embarcaciones menores: Aquéllas que tienen un tonelaje inferior a las quinientas Unidades de Arqueo Bruto.
- XIV. Eslora total. La distancia medida paralelamente entre dos planos perpendiculares a la línea de crujía, uno de ellos que pase por la parte más saliente a popa y el otro por la parte más saliente a proa de la embarcación o artefacto naval.
- XV. IALA. Por sus siglas en inglés, Asociación Internacional de Autoridades de Faros y Ayudas a la Navegación, es una Asociación Internacional sin fines de lucro que tiene por propósito armonizar internacionalmente las ayudas a la navegación.
- XVI. Ley: La Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- XVII. Nudos: Unidad de velocidad equivalente a una milla náutica por hora, 1.852km/h.
- XVIII. OMI: Organización Marítima Internacional, es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.
- XIX. Operación de búsqueda: Normalmente coordinada por un centro coordinador de salvamento o un subcentro de salvamento en la que se utilizan el personal y los medios disponibles para localizar a personas en peligro.
- XX. Operador del CCTM: Persona con título de Piloto, Capitán o Capitán de Altura de la Marina Mercante Nacional Mexicana, que desempeña la función de operar los equipos del CCTM.
- XXI. OPIP: Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.
- XXII. Pasajero: Persona que viaja en una embarcación de pasaje y no forma parte de la tripulación.
- XXIII. Pilotaje o practicaaje: Es la actividad que realiza una persona física de nacionalidad mexicana por nacimiento, llamado práctico o piloto de puerto, consistente en realizar maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque con las embarcaciones, a fin de preservar la vida humana en el mar, el medio ambiente marino, la seguridad de las embarcaciones y de las instalaciones portuarias en las zonas de pilotaje.
- XXIV. Protección Marítima. Conjunto de medidas y acciones destinadas a salvaguardar de toda amenaza que pueda afectar a las instalaciones portuarias y a las embarcaciones, así como a las personas, carga,



- unidades de transporte y provisiones, a bordo de las embarcaciones o en la instalación portuaria.
- XXV. Puerto Inteligente Seguro (PIS): Es un sistema informático portuario para el intercambio de información y realización de trámites operativos entre los usuarios del puerto, la Administración y autoridades. El cual está integrado por los siguientes módulos: Acuerdo de Servicio, Buques, Citas, Contratos, Correspondencia, Credencialización, Empleados, Empresas, Estado de Hechos, Finanzas, Operadores, Permisos, Recinto ASIPONA, Transporte, Usuarios, Validar Operadores, Validar Transporte, Regulador de Citas, Boletínados y los que la Administración implemente.
- XXVI. SEMAR: Secretaría de Marina.
- XXVII. Situaciones de emergencia. La existencia de un riesgo para la seguridad de la vida humana en el mar, la contaminación del medio marino y la protección de embarcaciones, artefactos navales e instalaciones portuarias, así como las personas y bienes vinculados a éstos.
- XXVIII. STM: El Servicio de Tráfico Marítimo.
- XXIX. Tiempo estimado de arribo: Por sus siglas en inglés ETA (estimated time of arrival), hora prevista de llegada de un determinado medio de transporte en las condiciones actuales.
- XXX. UAB. Unidades de Arqueo Bruto.
- XXXI. Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM): Unidad administrativa dependiente de la SEMAR y encargada de ejercer la Autoridad Marítima Nacional.
- XXXII. Zona de cobertura: Zona de extensión del Centro de Control de Tráfico Marítimo.
- XXXIII. Zona de fondeo: Área de agua cuyas condiciones de agitación, permiten el fondeo o anclaje de las embarcaciones, cuando tienen que esperar un lugar de atraque, el abordaje de tripulación y abastecimiento, la inspección de cuarentena o el aligeramiento de carga.

APARTADO V ÁMBITO DE APLICACIÓN.

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

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

- I. Zona de cobertura del CCTM: Conformado por el límite exterior del



- arco de 20MN desde la boya de recalada Puerto Manzanillo San Pedrito en lat. $19^{\circ}02'18''$ N long. $104^{\circ}22'48''$ W (**ANEXO I**)
- II. Límites de puerto Manzanillo San Pedrito: Delimitado por el polígono que abarca de Punta Faro de Campos lat. $19^{\circ}01'19.8''$ N long. $104^{\circ}20'03''$ W; boya de recalada lat. $19^{\circ}02'18''$ N long. $104^{\circ}22'48''$ W; Los Frailes lat. $19^{\circ}04'35.4''$ N long $104^{\circ}23'30''$ W; y Punta Juluapan lat. $19^{\circ}05'7.2''$ N long $104^{\circ}23'43.2''$ W (**ANEXO I**)
 - III. Límites de puerto Manzanillo Cuyutlán: Señalado a partir de la boya de recalada del puerto de Cuyutlán ubicada en lat. $18^{\circ}58'21''$ N long. $104^{\circ}16'13.8''$ W.
 - IV. Estación pilotos del puerto Manzanillo San Pedrito: La zona formada por un semicírculo de 1MN de radio, desde la boya de pilotos lat. $19^{\circ}04'03''$ N long. $104^{\circ}20'00''$ W, hacía la zona de escolleras de acceso al puerto y arco imaginario a Punta Santiago (**ANEXO I**)
 - V. Estación de pilotos del puerto Manzanillo Cuyutlán: Para efecto de embarque del piloto, este se efectuará a dos millas al oeste de la boya de recalada del Puerto Manzanillo Cuyutlán. El desembarque del piloto se efectuará en la zona del canal de navegación principal de Tepalcates, a criterio del piloto de puerto y capitán de la embarcación.
 - VI. Zonas de fondeo. (**ANEXO I**)
Para puerto Manzanillo San Pedrito y puerto Manzanillo Cuyutlán:
 - A. Alpha. Para Buques Tanque y Carga Peligrosa:
 1. Lat. $19^{\circ}05'09.6''$ N long. $104^{\circ}21'27''$ W
 2. Lat. $19^{\circ}05'9.6''$ N long. $104^{\circ}22'55.8''$ W
 3. Lat. $19^{\circ}04'25.2''$ N long. $104^{\circ}21'7.2''$ W
 4. Lat. $19^{\circ}03'58.8''$ N long. $104^{\circ}22'15.6''$ W
 - B. Bravo. Para embarcaciones mayores de 5000 TRB:
 1. Lat. $19^{\circ}05'45''$ N long. $104^{\circ}20'00''$ W
 2. Lat. $19^{\circ}04'58.8''$ N long. $104^{\circ}20'00''$ W
 3. Lat. $19^{\circ}05'9.6''$ N long. $104^{\circ}21'27''$ W
 4. Lat. $19^{\circ}04'25.2''$ N long. $104^{\circ}21'7.2''$ W
 - C. Charlie. Para embarcaciones menores de 5000 TRB:
 1. Lat. $19^{\circ}05'45''$ N long. $104^{\circ}20'00''$ W
 2. Lat. $19^{\circ}04'58.8''$ N long. $104^{\circ}20'00''$ W
 3. Lat. $19^{\circ}04'51''$ N long. $104^{\circ}18'43.2''$ W
 4. Lat. $19^{\circ}04'6.6''$ N long. $104^{\circ}18'31.8''$ W
 - D. Delta (Peña Blanca).
 1. Lat. $19^{\circ}05'09.6''$ N long. $104^{\circ}22'55.8''$ W.
 2. Lat. $19^{\circ}03'58.8''$ N long. $104^{\circ}22'15.6''$ W.
 3. Lat. $19^{\circ}03'59.4''$ N long. $104^{\circ}23'28.2''$ W.
 4. Lat. $19^{\circ}04'14.4''$ N long. $104^{\circ}26'16.2''$ W.
 5. Lat. $19^{\circ}04'47.4''$ N long. $104^{\circ}26'23.4''$ W.
 6. Lat. $19^{\circ}06'04.2''$ N long. $104^{\circ}24'45.6''$ W.
 7. Lat. $19^{\circ}04'21.6''$ N long. $104^{\circ}23'29.4''$ W.





- E. Echo (Cuyutlán 1).
 - 1. Lat. 19° 00' 52.2" N long. 104° 19' 9.6" W.
 - 2. Lat. 19° 00' 35.1" N long. 104° 19' 16.8" W.
 - 3. Lat. 19° 00' 5.2" N long. 104° 17' 25.8" W.
 - 4. Lat. 19° 00' 22.2" N long. 104° 17' 17.7" W.
- F. Foxtrot (Cuyutlán 2).
 - 1. Lat. 18° 59' 27.6" N long. 104° 14' 53.4" W.
 - 2. Lat. 18° 59' 04.2" N long. 104° 14' 44.4" W.
 - 3. Lat. 18° 56' 45" N long. 104° 08' 46.2" W.
 - 4. Lat. 18° 53' 27" N long. 104° 02' 50.4" W.
 - 5. Lat. 18° 53' 43.8" N long. 104° 02' 51.6" W.
 - 6. Lat. 18° 56' 56.4" N long. 104° 08' 34.8" W.

APARTADO VI VIGENCIA, REVISIÓN Y MODIFICACIONES DE LAS REGLAS.

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

Las reglas de operación podrán contener dos tipos de modificaciones:

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

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

APARTADO VII DISPOSICIONES GENERALES.

Capítulo I. Centro de Control de Tráfico Marítimo.



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

Para su operación el CCTM Manzanillo contará con un titular y 8 operadores, los cuales tendrán que cumplir con el perfil profesional que establezca la Autoridad Marítima Nacional conforme a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y su Reglamento, con el objetivo de mantener los estándares de eficiencia, calidad y mejora continua de los servicios del CCTM.

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

Regla 2. Cartas de navegación de cobertura del CCTM.

- I. Carta MX 43000 Manzanillo a Maruata.
- II. Carta MX 43100 Bahía de Manzanillo Col. y proximidades.
- III. Carta MX 43110 Manzanillo, Col.
- IV. Carta MX 43120 Laguna de Cuyutlán.

Regla 3. Uso obligatorio de sistemas de identificación.

Conforme lo establecido por la OMI, las embarcaciones que tengan la obligación de contar con AIS y que naveguen por la zona de cobertura del CCTM, deberán mantener su AIS permanentemente encendido, configurado y transmitiendo datos correctos.

Regla 4. Identificación de embarcaciones.

La capitanía de puerto podrá solicitar el apoyo a las embarcaciones que operen en la zona de cobertura del CCTM para identificar aquellas que no observe las disposiciones de las presentes reglas, leyes y reglamentos aplicables en la materia.

Regla 5. Límites de velocidad.

Toda embarcación o artefacto naval de cualquier tipo que navegue dentro de las diferentes áreas de la zona de cobertura del CCTM debe ajustar su velocidad de navegación de acuerdo con los parámetros estipulados:

- I. Esquema de separación de tráfico: 8 a 12 nudos
- II. Estación de Pilotos: 5 a 8 nudos
- III. Canal de navegación de acceso al puerto interior: 4 a 6 nudos

Esta velocidad puede adecuarse según el criterio de piloto de puerto o capitán de la embarcación de acuerdo con condiciones y características de esta.



Regla 6. Clasificación, control de información generada y grabación de voz y video.

El jefe del CCTM bajo la supervisión y autorización expresa del Administrador Portuario, clasificará y controlará la información que se genere.

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

Capítulo II. Servicio de Tráfico Marítimo

Regla 7. Servicios de Tráfico Marítimo.

Su operación se sujetará a las disposiciones que emita el Administrador Portuario y la Autoridad Marítima Nacional por sí o a través de la Capitanía de Puerto Regional en Manzanillo, para la prestación del STM, las 24 horas del día los 365 días del año con tiempos de guardia de los operadores del CCTM que no exceda a lo establecido por el Convenio STCW y/o convenio internacional del que el Estado Mexicano sea parte en materia de educación marítima mercante para personal que hace guardias de navegación.

El cumplimiento del objetivo del CCTM se conseguirá mediante:

- I. La provisión oportuna de la debida información sobre los factores que puedan afectar a los desplazamientos de las embarcaciones y asistir en la toma de decisiones a bordo. Esto puede incluir:
 - A. la posición, identidad, intención y desplazamientos de las embarcaciones;
 - B. la información sobre seguridad marítima;
 - C. las limitaciones de las embarcaciones de la zona de STM que puedan restringir la navegación de otras embarcaciones (por ejemplo, su maniobrabilidad), o cualquier otro obstáculo posible;
 - D. otra información, como los trámites relacionados con las notificaciones y los pormenores del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP);
 - E. el apoyo a los servicios conexos y la cooperación con estos, y



- F. Otra información como tiempos de maniobra y autorizaciones de arribo, zarpe, enmienda y despacho proporcionados en PIS.
- II. La supervisión y gestión del tráfico marítimo para buscar la seguridad y eficiencia de los desplazamientos de las embarcaciones. Esto puede incluir:
 - A. la planificación anticipada de los desplazamientos de las embarcaciones;
 - B. la organización de las embarcaciones que están navegando;
 - C. la organización del espacio asignado;
 - D. el establecimiento de un sistema de permisos de circulación;
 - E. el establecimiento de un sistema de planes de viaje o de travesía;
 - F. el asesoramiento sobre las derrotas; y
 - G. la garantía del cumplimiento y la ejecución de las disposiciones reglamentarias respecto de las cuales tienen atribuciones;
- III. La respuesta a situaciones de riesgo cambiantes, entre las que cabe incluir:
 - A. la incertidumbre de una embarcación sobre su derrota o posición;
 - B. el desvío de una embarcación de su derrota;
 - C. la necesidad de orientaciones de una embarcación para llegar a su posición de fondeo;
 - D. las averías o deficiencias de una embarcación, como fallos en el equipo de navegación o de maniobras;
 - E. las condiciones meteorológicas desfavorables (por ejemplo, poca visibilidad, vientos fuertes);
 - F. el peligro de encalladura o de abordaje de una embarcación;
 - G. y la respuesta a una situación de emergencia o apoyo a los servicios de emergencia.

Regla 8. Responsabilidad del capitán de la embarcación.

El capitán de la embarcación o el piloto de puerto en maniobra podrá omitir el cumplimiento de las instrucciones emitidas por el CCTM siempre y cuando estas pongan en riesgo la seguridad de la embarcación, de la vida humana y del medio ambiente marino. Las decisiones finales relativas a la navegación propiamente dicha y a las maniobras de la embarcación, será total competencia y responsabilidad del capitán de la embarcación.

Capítulo III. Comunicaciones.

Regla 9. Las radiocomunicaciones del CCTM.

Las comunicaciones del CCTM con los capitanes de las embarcaciones en el zona de cobertura, los cuales se encuentran obligados al cumplimiento de las recomendaciones e instrucciones por encontrarse dentro del zona de cobertura del CCTM sin poner en riesgo la seguridad de su embarcación, y con los propósitos de recalcar o arribar en el puerto, entrar

o salir del EST, se realizará utilizando las frecuencias asignadas y conforme a los procedimientos establecidos por la UIT y en Capítulo IV del Convenio Internacional SOLAS/74.

Regla 10. Comunicación del CCTM con las embarcaciones.

Las radiocomunicaciones entre el CCTM y los capitanes de embarcaciones y pilotos de puerto se realizarán empleando las “Frasas Normalizadas de la Organización Marítima Internacional para Comunicaciones Marítimas”

Regla 11. Las radiocomunicaciones marítimas a través de la banda marina internacional VHF.

Las radiocomunicaciones marítimas que se desarrollen en la zona de cobertura del CCTM con las embarcaciones, mediante el empleo de la banda marina VHF, deberá efectuarse mediante la observación y distribución de las siguientes frecuencias:

- I. CCTM: 20MN desde la boya de recalada hasta la zona de fondeo y muelles; VHF canal 13 y 16
- II. Pilotos de puerto. 3MN desde la boya de pilotos hasta la zona de fondeo y muelles; VHF canal 06 y 12
- III. Capitanía de puerto regional en Manzanillo: 3MN desde la boya de pilotos hasta la zona de fondeo y muelles; VHF canal 14 y 16

ANEXO II

Regla 12. Proceso de comunicación de las embarcaciones al ingresar en la zona de cobertura del CCTM.

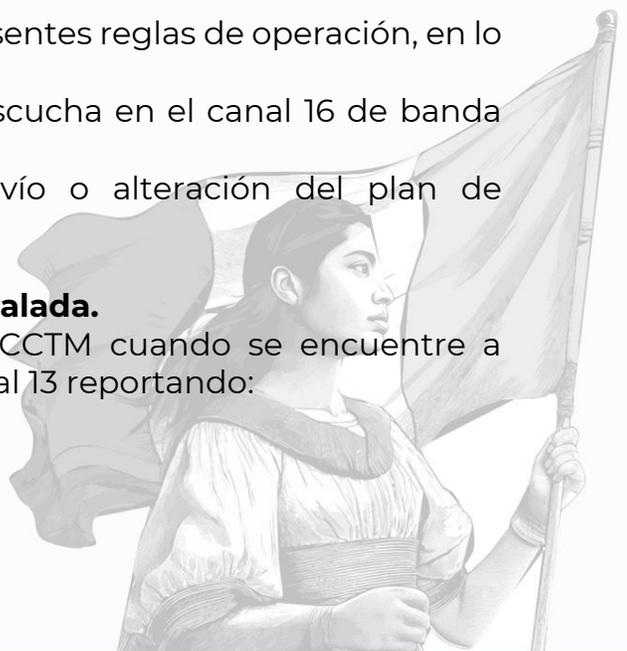
Toda embarcación o artefacto naval mientras permanezca en la zona de cobertura del CCTM, deberá:

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

Regla 13. Aviso a 20MN de la boya de recalada.

Toda embarcación deberá contactar al CCTM cuando se encuentre a 20MN de la boya de recalada, vía VHF canal 13 reportando:

- I. Nombre del barco;
- II. Distintivo de llamada;
- III. ETA a estación de pilotos;
- IV. Calado máximo de arribo;





- V. Carga peligrosa a bordo, y
- VI. Deficiencias en los equipos.

Los datos de calado al arribo y hora de reporte de la embarcación serán ingresados a la base de datos de la plataforma PIS en el submódulo “arribos y zarpes”, “registrar embarcación” a fin de iniciar el folio correspondiente a cada embarcación; dentro del folio la información se capturará en el campo de “Contacto a 20MN”

Regla 14. Aviso de entrada al Esquema de Separación de Tráfico.

Todas las embarcaciones deberán contactar al CCTM vía VHF canal 13 en el punto de la entrada del EST al través de la boya de recalada, notificando su posición y atenderá recomendaciones e instrucciones de CCTM y pilotos de puerto. La hora de cruce de límites de puerto se registrará en el campo de “cruce de límites de puerto/fin de viaje”, en el folio correspondiente a la embarcación, en el submódulo “arribos y zarpes”.

Regla 15. Aviso de embarcación fondeada.

Tan pronto como una embarcación haya fondeado reportará al CCTM vía VHF canal 13 la siguiente información:

- I. Nombre de la embarcación;
- II. Distintivo de llamada;
- III. Posición de fondeo, y
- IV. Hora de fondeo.

El punto III y IV serán registrados en plataforma PIS, submódulo “arribos y zarpes”, en el apartado de “fondeo” del folio correspondiente a la embarcación.

Regla 16. Aviso de salida de la zona de cobertura del CCTM.

Toda embarcación que salga de la zona de EST al través de la boya de recalada se reportará con el CCTM vía VHF canal 13, reportando:

- I. Nombre de la embarcación;
- II. Distintivo de llamada;
- III. Posición, y
- IV. Calado máximo al zarpe.

La hora de cruce de límites y calado al zarpe serán ingresados en plataforma PIS, submódulo “arribos y zarpes”, en el apartado de “zarpe”, campo “cruce de límites de puerto/inicio de viaje”.





Regla 17. Deficiencias del equipo de radiocomunicación marítima de las embarcaciones con el CCTM.

En caso de que el equipo de radiocomunicación de una embarcación que navegue para aproximarse con la intención de recalar o arribar a puerto, quede totalmente inutilizable, el capitán se esforzará por informarlo al operador del CCTM y las otras embarcaciones que naveguen en proximidades, por cualquier otro medio de comunicación o mediante el código internacional de señales, de que su embarcación no puede comunicarse en la frecuencia o canal asignados.

Regla 18. Restricciones en la radiocomunicación marítimas de las embarcaciones con el CCTM.

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

Regla 19. Atención a la solicitud de información por parte de las terminales, empresa e industrias portuarias y prestadores de servicios portuarios.

El CCTM atenderá las solicitudes de información relativas a:

- I. Las condiciones meteorológicas reinantes en los diferentes sectores de la zona de cobertura del CCTM;
- II. Avisos de seguridad por situaciones que pongan en riesgo las operaciones marítimas y la navegación;
- III. Información de los cierres y aperturas del puerto, notificado por la capitanía de puerto, y
- IV. Boletines y avisos meteorológicos proporcionados por la capitanía de puerto.

Regla 20. Instrucciones al capitán de la embarcación a través de CCTM.

El CCTM, podrán dar instrucciones a las embarcaciones; solo y únicamente bajo las siguientes circunstancias:

- I. Cuando así lo disponga y autorice el Administrador Portuario en coordinación con la Capitanía de Puerto regional en Manzanillo;
- II. Cuando el CCTM lo considere necesario por existir una situación de peligro, aproximación peligrosa y riesgos de colisión;
- III. Cuando lo solicite expresamente el capitán de la embarcación o el piloto de puerto en maniobra, y
- IV. Cuando así lo solicite el piloto de puerto a bordo de una embarcación en proximidades, en la zona de fondeo o en el área de espera del piloto de puerto.



Regla 21. Alcance de las instrucciones del CCTM al capitán de la embarcación.

Las instrucciones que por sí o bajo autorización del Administrador Portuario en conjunto con la Capitanía de Puerto, gire el CCTM a las embarcaciones y bajo las circunstancias indicadas en la regla anterior, estarán destinadas únicamente a la organización del tráfico marítimo dentro del zona de cobertura y a la obtención de un resultado para evitar condiciones como: una situación de aproximación peligrosa; obstáculo para una maniobra de embarcación; recalada y fondeo; arribada forzosa o aproximación para embarque del piloto de puerto, prevención de contaminación al medio marino y cualquier otra que ponga en riesgo la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.

Capítulo IV. Servicio de Pilotaje.

Regla 22. Información del CCTM para el servicio de pilotaje.

El CCTM, cuando lo considere conveniente o cuando así lo solicite expresamente el piloto de puerto o el capitán de la embarcación, proporcionará la siguiente información en coordinación con la Capitanía de Puerto y mediante autorización del Administrador Portuario:

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

Regla 23. Seguimiento del servicio de pilotaje.

Los pilotos de puerto darán aviso al CCTM de cualquier maniobra o evento marítimo que lleven a cabo en el zona de cobertura y el CCTM, a su vez, dará seguimiento al desarrollo del servicio del pilotaje en su zona de cobertura manteniéndose a la escucha en la banda marina VHF a través de los canales asignados a pilotaje con el propósito de atender de forma inmediata cualquier solicitud de asistencia o de información cuando así lo solicite expresamente el piloto de puerto o el CCTM lo considere



conveniente.

Regla 24. Reporte de la entrada y salida de las embarcaciones.

Los pilotos de puerto deberán reportar al CCTM los siguientes datos:

- I. Durante maniobra de entrada:
 - A. Embarque de piloto;
 - B. Nombre de la embarcación;
 - C. Embarcación totalmente atracada, y
 - D. No. De tramo de atraque.
- II. Durante maniobra de salida:
 - A. Embarque de piloto;
 - B. Nombre de la embarcación, y
 - C. Desembarque de piloto.

Los datos del servicio de pilotaje deberán de recibirse de manera inmediata y estos a su vez deberán registrarse en la plataforma PIS dentro del submódulo “arribos y zarpes”, en el folio de la embarcación, apartado “pilotos, lanchas y remolcadores” serán:

- I. Piloto de puerto que asiste la maniobra
- II. Hora de embarque

Regla 25. Embarcaciones para el transporte de pilotos.

El capitán o patrón de la embarcación deberá reportar al CCTM vía VHF canal 13 cualquier movimiento de servicio, informando lo siguiente:

- I. Nombre de embarcación;
- II. Ubicación de embarcación;
- III. Motivo de movimiento (tipo de servicio), y
- IV. Término de servicio.

Las embarcaciones para transporte de piloto de puerto deberán contar con AIS, así también exhibirá las señales y las luces correspondientes que establece el Código Internacional de Señales, además serán registradas en el apartado de “pilotos, lanchas y remolcadores”, en el folio de la embarcación, submódulo “arribos y zarpes” en plataforma PIS.

Regla 26. Transmisión de avisos o instrucciones de seguridad a solicitud de los pilotos de puerto.

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



navegación.

Así mismo, para la ejecución el abordaje del piloto de puerto y en caso de presentarse en fallas en las comunicaciones con la embarcación a la que le prestará el servicio; el piloto solicitará al CCTM el apoyo para retransmitir las comunicaciones relativas a su embarque.

Todas las actividades indicadas en esta regla deberán ser registradas en la bitácora del CCTM y reportadas a la capitanía de puerto.

Regla 27. Deficiencias técnicas de las embarcaciones a las que se presta el servicio de pilotaje.

El CCTM registrará dentro de la plataforma informática PIS, los reportes que generen los pilotos de puerto, respecto de las deficiencias técnicas detectadas en la embarcación que está asistiendo o de las proporcionadas por el capitán que ponga en riesgo la seguridad de la maniobra.

Regla 28. Aviso de seguridad por señalamiento marítimo fuera de servicio.

Los capitanes de las embarcaciones o pilotos de puerto que noten señalamiento marítimo fuera de servicio o con deficiencias, deberán reportar al CCTM para que este proceda a emitir avisos de seguridad a la comunidad marítima dentro del zona de cobertura y proceda a reportarlo al Administrador Portuario y a la Capitanía de Puerto.

Capítulo V. Servicio de Remolque

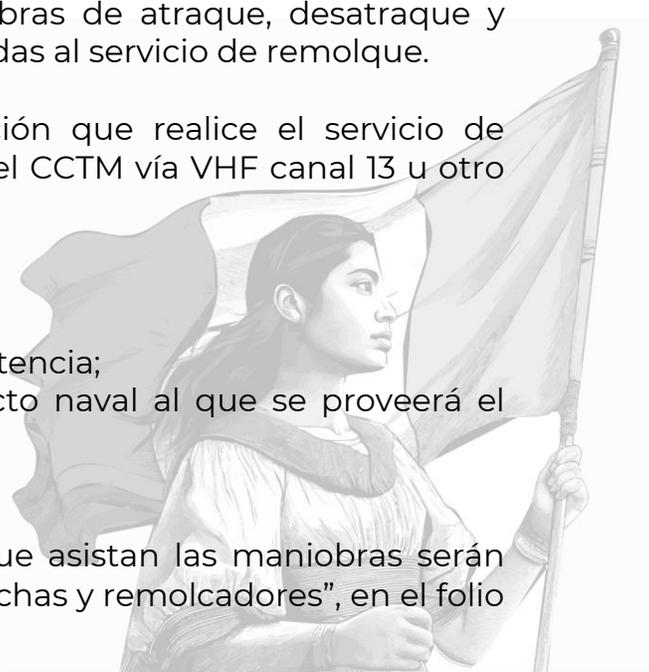
Regla 29. Seguimiento al servicio de remolque.

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

El capitán o patrón de toda embarcación que realice el servicio de remolque deberá informar al operador del CCTM vía VHF canal 13 u otro canal previamente establecido:

- I. El nombre del remolcador;
- II. Ubicación de la embarcación;
- III. Motivo de movimiento y/o tipo de asistencia;
- IV. Nombre de la embarcación o artefacto naval al que se proveerá el servicio, y
- V. Termino de movimiento.

Las embarcaciones tipo remolcadores que asistan las maniobras serán registrados en el apartado de “pilotos, lanchas y remolcadores”, en el folio





de la embarcación asistida, submódulo “arribos y zarpes” en plataforma PIS.

Regla 30. Uso obligatorio de sistemas de identificación automática para remolcadores

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

Regla 31. Aviso de fuera de servicio de remolcador.

El capitán o el patrón del remolcador deberá de reportar VHF canal 13 cuando el remolcador se encuentra fuera de servicio por razones de mantenimiento o reparación indicando:

- I. Nombre del remolcador;
- II. Ubicación de embarcación;
- III. Tiempo estimado que se estará fuera de servicio, y
- IV. Remolcador en servicio.

Capítulo VI. Seguimiento a las actividades de dispersión, contención, y recuperación de derrames de hidrocarburos o sustancias nocivas.

Regla 32. Notificación de derrames de hidrocarburos o sustancias nocivas potencialmente peligrosas en la zona de cobertura del CCTM.

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

En caso de realizar vertimiento de sustancias, materiales y desechos en el mar, deberá de contar el permiso de vertimiento correspondiente emitido por la Secretaría de Marina, de conformidad con lo establecido en la Ley de Vertimientos en zonas marinas mexicanas y considerar el Protocolo 1996 relativo al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias.

Regla 33. Participación del CCTM durante el control del suceso y/o siniestro marítimo por derrame de hidrocarburos o sustancias nocivas potencialmente peligrosas en el mar.

El CCTM apoyará en la coordinación de las acciones de contención y recuperación, emitiendo los avisos de seguridad a las embarcaciones que naveguen en esa zona, a fin de no afectar, obstaculizar o interrumpir la



efectividad de las actividades de combate a la contaminación, informando las áreas de operación, distancias de seguridad, nombre de las embarcaciones que participan en las actividades, canal de trabajo, así como cualquier otra recomendación que sea de interés o involucre al STM hasta que sea concluida en su totalidad la operación por la contingencia.

Capítulo VII. Seguridad y protección de las instalaciones del CCTM.

Regla 34. Protección del CCTM, dentro del Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PIIP).

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

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

Regla 35. Acceso a las instalaciones del CCTM.

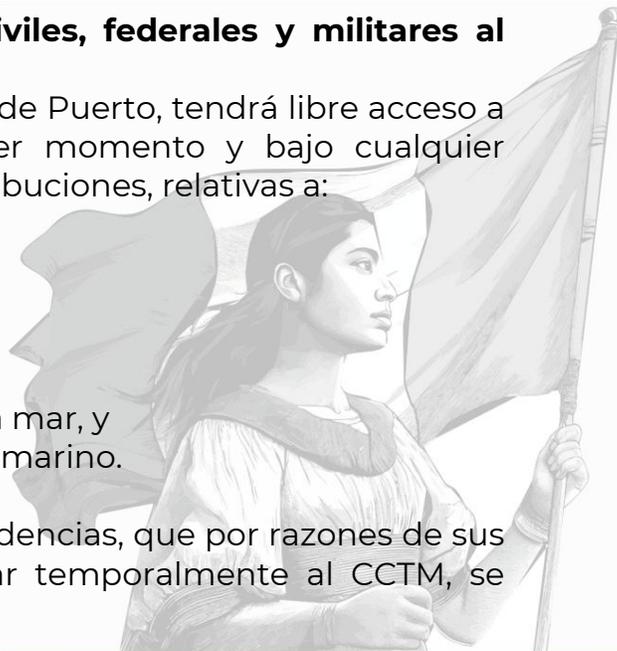
El acceso personal a las instalaciones del CCTM estará permanentemente restringido, para lo cual, dicho centro cuenta con un biométrico de reconocimiento facial para el acceso al mismo. Por lo que las autorizaciones para el acceso se sujetarán a las disposiciones que se prevean específicamente en el PIIP, se regirá según lo establecido en el Código PBIP y a la aprobación expresa del Administrador Portuario en coordinación con el Capitán de Puerto.

Regla 36. Acceso de la Autoridades civiles, federales y militares al CCTM.

El Administrador Portuario y la Capitanía de Puerto, tendrá libre acceso a las instalaciones del CCTM en cualquier momento y bajo cualquier circunstancia para el desarrollo de sus atribuciones, relativas a:

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

El acceso para otras autoridades o dependencias, que por razones de sus facultades y atribuciones deban ingresar temporalmente al CCTM, se





apegará a las disposiciones y coordinación que para tal efecto establezca el Administrador Portuario.

Regla 37. Claves de usuario y contraseñas del sistema.

Las claves de usuario y contraseña de acceso a los sistemas de información del CCTM, deberán quedar bajo el conocimiento y resguardo del jefe del CCTM, misma que también será del conocimiento del Administrador Portuario, quien instruirá a otros funcionarios para utilizarlas en caso de emergencia, bajo su absoluta responsabilidad.

Capítulo VIII. Planeación de embarcaciones con cargas peligrosas.

Regla 38. Planeación de embarcaciones con cargas clasificadas como peligrosas.

Las embarcaciones que transporten sustancias consideradas como peligrosas, de acuerdo con la clasificación de la OMI, serán atracados en los lugares que señale el Administrador Portuario.

**APARTADO VIII
INDICADORES**

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

No.	Nombre del indicador	Método de cálculo	Unidad de medida	Frecuencia de medición
1	Maniobras de embarcaciones	(Maniobras atendidas / maniobras totales) X 100	Porcentaje	Trimestral
2	Operatividad del Radar	(Horas en servicio/horas operativas totales) x100	Porcentaje	Trimestral
3	Operatividad de Radios	(Horas en servicio/horas operativas totales) x100	Porcentaje	Trimestral
4	Operatividad del CCTV	(Horas en servicio/horas operativas totales) x100	Porcentaje	Trimestral



APARTADO IX EMISOR

Las presentes reglas de operación son elaboradas y emitidas por el Centro de Control de Tráfico Marítimo de la ASIPONA Manzanillo cuyo titular es el Ingeniero Mario Alberto Gasque Peña y serán publicadas en el Diario Oficial de la Federación como anexo de las Reglas de Operación del Puerto.

APARTADO X AUDITORIA Y CONTROL

Mecanismos de control.

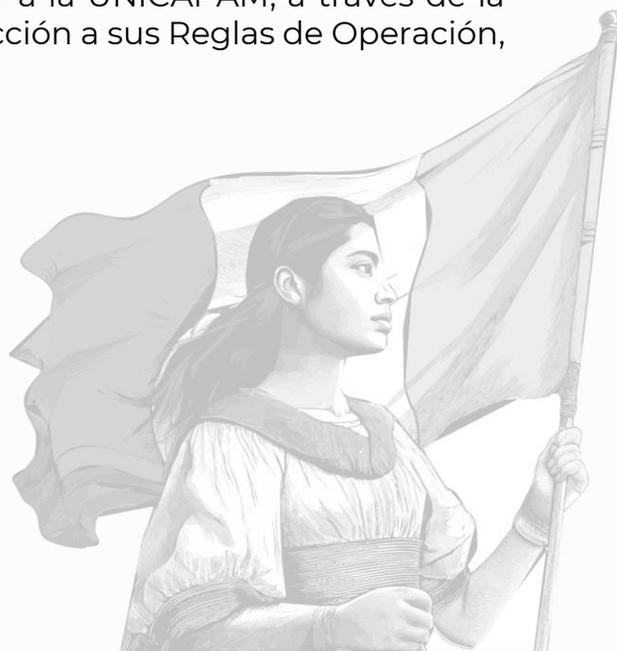
El CCTM llevará el control de las funciones sustantivas, las cuales serán supervisadas normativamente por la UNICAPAM, la que emitirá las recomendaciones operativas que considere pertinente y verificará que el personal cumpla con el perfil del puesto.

Supervisión y Mantenimiento.

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

Infracción a las Reglas de Operación del CCTM.

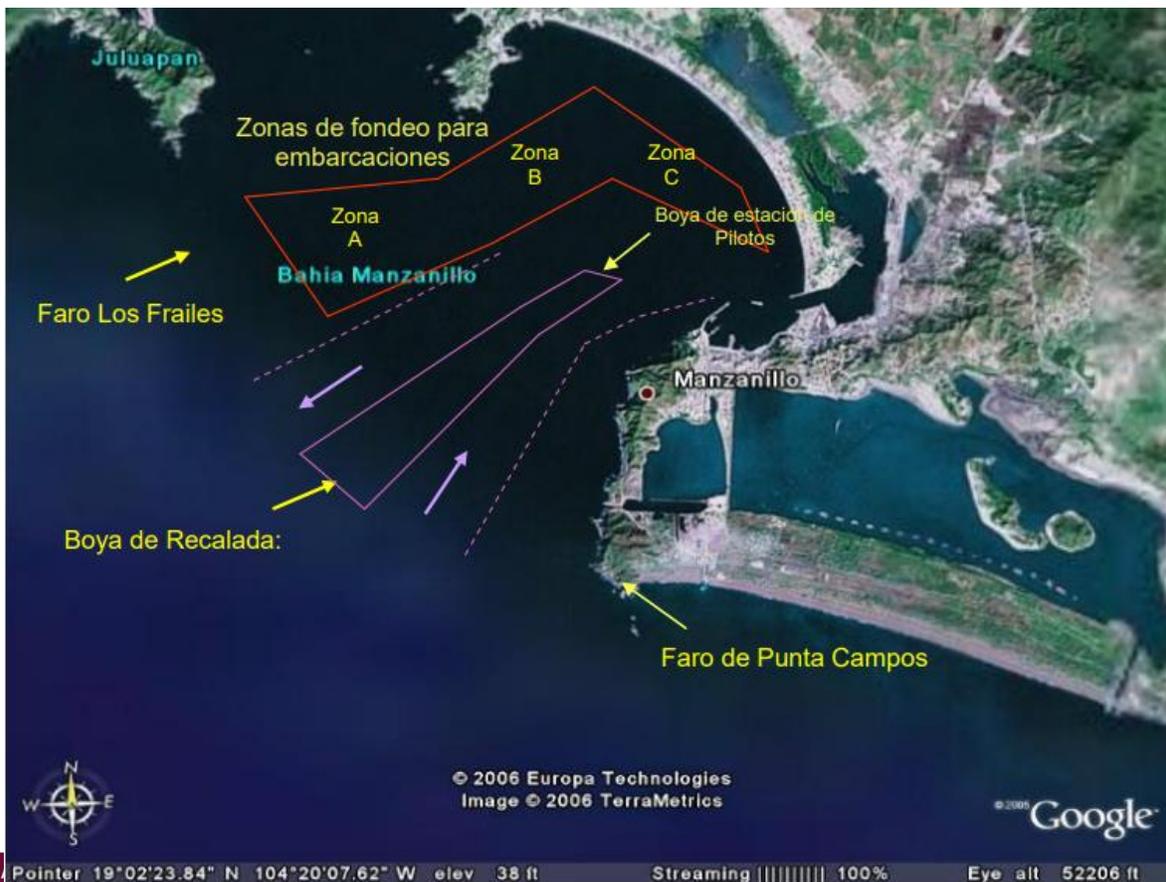
El CCTM tendrá la obligación de informar a la UNICAPAM, a través de la capitanía de puerto, sobre cualquier infracción a sus Reglas de Operación, quien tomará las medidas que procedan.



ANEXOS.
ANEXO I: Zona de cobertura CCTM.



Límites de puerto y estación pilotos de Puerto Manzanillo San Pedrito, fondeaderos A, B y C.





**ANEXO II. Radiofrecuencias obligatorias en Puerto Manzanillo San
Pedrito y Puerto Manzanillo Cuyutlán.**

	Alcance	Frecuencia VHF
CCTM	Zona de cobertura	Canal 13
Pilotos de Puerto	3MN desde la boya de pilotos, zonas de fondeo y muelles	Canales 6 y 12
Capitanía de puerto regional Manzanillo	3MN desde la boya de pilotos, zonas de fondeo y muelles	Canales 14 y 16

