



Secretaría de Marina
Subsecretaría de Marina
Unidad de Capitanías de Puerto y
Asuntos Marítimos
Dirección General Adjunta de Capitanías
de Puerto
Oficio DIGACAP Núm. - 7537 /2024.

Asunto: Se autorizan las Reglas de Operación del
Centro de Control de Tráfico Marítimo de
Progreso, Yucatán.

Ciudad de México, a 10 de septiembre de 2024.

**Al C. Director General de la
ASIPONA Progreso.**

Viaducto al muelle fiscal, Km 2. Edificio s/n.
C.P. 97320. Progreso, Yucatán, México.

Esta Dirección General Adjunta de Capitanías de Puerto, con fundamento en el artículo 21 del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina y en lo establecido por los artículos 14 segundo párrafo, 16 primer párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1o primer y segundo párrafos, 2o fracción I, 14 primer párrafo, 16, 18, 26, 30 fracciones IV incisos b y c, V incisos a, b y c, V Bis, VII Ter y XXVI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 2 fracción I, 3, 4, 6, 7 fracción I y 8 fracciones I, VI, IX, XVII, XVIII, XIX y XXX de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; 1, 2, 3, 4, 5, 6, 557, 560, 565, 566 y 567 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y 2 fracciones I y VIII, 3 fracción II inciso d, 5, 6 apartado B fracción VI inciso i y 20 fracción I incisos a, b, d y f del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina; tomando en consideración los siguiente:

ANTECEDENTES.

- I. Del 10 al 12 de octubre de 2023, esta Dirección General Adjunta de Capitanías de Puerto (DIGACAP), llevó a cabo la Supervisión Operativa al Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM) de esa Administración del Sistema Portuario Nacional en Progreso (ASIPONA), detectando que las Reglas de Operación de dicho centro de trabajo necesitaban actualizarse para obtener la autorización de esta Autoridad Marítima Nacional.
- II. Con fecha 23 de enero de 2024, esta DIGACAP emitió el oficio 485/2024 mediante el cual se les comunicó a las ASIPONAS el contenido y estructura a utilizarse para la elaboración de sus proyectos de Reglas de Operación del Centro de Control de Tráfico Marítimo (ROCCTM).
- III. Con fecha 8 de febrero de 2024, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante emitió el oficio 224/2024 mediante el cual comunicó a las ASIPONAS que las ROCCTM deben ser validadas por la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM) y anexarse a las Reglas de Operación del Puerto.
- IV. Con fecha 09 de agosto de 2024, mediante el oficio ASIPONA/DG/907/2024, esa ASIPONA remitió su proyecto de ROCCTM a la Capitanía de Puerto Regional en Progreso quien envió citado proyecto a esta DIGACAP el 27 de agosto de 2024 por medio del oficio 2151/2024.

Al respecto, esta Autoridad Marítima Nacional emite los siguientes:

CONSIDERANDOS.

Continúa en página número dos ...

1. Esta Autoridad es competente para conocer del presente asunto, de conformidad con lo establecido en los artículos: 1o primer y segundo párrafos, 2o fracción I, 14 primer párrafo, 16, 18, 26, 30 fracciones IV incisos b y c, V incisos a, b y c, V Bis, VII Ter y XXVI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 2 fracción I, 3, 4, 6, 7 fracción I y 8 fracciones I, VI, IX, XVII, XVIII, XIX y XXX de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y 21 del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina.
2. Que el artículo 560 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece:

"Artículo 560.- Las Reglas de Operación para cada uno de los CCTM, serán autorizadas por la Dirección General y deberán elaborarse conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento y su contenido se ajustará a lo establecido en la Resolución A.857 (20) de la OMI, o bien al instrumento vigente sobre el tema de dicha organización internacional." (sic).
3. En relación con el punto anterior es importante señalar que la atribución de autorizar las ROCCTM de la que hace referencia el artículo 560 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, recae a esta Autoridad, en aplicación de los artículos 20 fracción I inciso d, y 21 del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, y Séptimo transitorio del "DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos" publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de diciembre de 2020, que a la letra indican:

"Artículo 20.- La Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos tienen las atribuciones siguientes:

 - I. Planear, organizar, coordinar, controlar y conducir el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional en las zonas marinas mexicanas, costas, puertos, recintos portuarios, terminales, marinas e instalaciones portuarias nacionales, así como en cada espacio adyacente a las aguas nacionales donde se realicen actividades sujetas a su competencia en materia de:**
 - d) Control de tráfico marítimo;**

Artículo 21.- La persona titular de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos para el ejercicio de sus facultades, se auxiliará por las Direcciones que orgánicamente dependan de esta.

Séptimo. A la entrada en vigor del presente Decreto, las menciones contenidas en otras leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones administrativas respecto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuyas atribuciones se transfieren por virtud del presente ordenamiento a la Secretaría de Marina, se entenderán referidas a esta última dependencia" (sic).
4. Esta Autoridad Marítima Nacional verificó que el proyecto de ROCCTM de esa ASIPONA se ajusta al contenido de la resolución A.1158 (32) de la Organización Marítima Internacional, misma que revocó y dejó sin efectos a la resolución A.857 (20), además se comprobó que citado proyecto contiene las disposiciones, apartados y capítulos propuestos en mi oficio 485/2024 de fecha 23 de enero de 2024.
5. Asimismo, del análisis y revisión realizados a citado proyecto es posible comprobar que este contiene los preceptos e información que derivó de las reuniones que se llevaron a cabo los días 16, 17, 18 y 19 de julio del actual, donde se trabajó en la elaboración del proyecto de ROCCTM de ese puerto bajo la supervisión de personal adscrito a esta DIGACAP; con lo cual, se determina que se encuentra correctamente redactado y que contiene los elementos necesarios para cumplir con el objeto y finalidad para el que fue elaborado.

Continúa en página número tres ...

Por lo expresado, esta Dirección General Adjunta de Capitanías de Puerto:

RESUELVE.

PRIMERO. - De conformidad con el artículo 560 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se **AUTORIZA EL DOCUMENTO "REGLAS DE OPERACIÓN DEL CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO DE LA ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL EN PROGRESO, YUCATÁN"**, que se encuentra anexo a la presente resolución.

SEGUNDO. - La ASIPONA deberá continuar con las gestiones administrativas para anexar citadas Reglas de Operación del Centro de Control de Tráfico Marítimo a sus Reglas de Operación del Puerto y remitir a la UNICAPAM, la evidencia documental de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

CONDICIONES.

PRIMERA: El Centro de Control de Tráfico Marítimo deberá realizar el cálculo de los indicadores señalados en el Apartado VIII "Indicadores" de sus ROCCTM, con la finalidad de presentarlos, en los periodos que ahí se indican, a la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos y a la Capitanía de Puerto Regional en Progreso, Yucatán, para medir el desempeño de dicho Centro.

SEGUNDA: El Centro de Control de Tráfico Marítimo deberá mantener en constante revisión y registro los resultados de la implementación de sus ROCCTM, con la finalidad de proponer las modificaciones y actualizaciones que permitan mejorar la prestación del Servicio de Tráfico Marítimo dentro de su zona de cobertura; al respecto, el CCTM deberá presentar los registros y la información suficiente para analizar las propuestas que haya lugar en los plazos y términos que establece el Apartado VI "Vigencia, revisión y modificación de las reglas" de sus ROCCTM.

TERCERA: El Centro de Control de Tráfico Marítimo deberá informar cualquier infracción a las ROCCTM a la Capitanía de Puerto Regional en Progreso, Yucatán, quien tomará las medidas que procedan.

CUARTA: Con la finalidad de dar cumplimiento al artículo 557 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que establece el registro de las ROCCTM ante la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos, se otorga a esa ASIPONA un plazo no mayor a 20 días hábiles contados a partir de la recepción del presente documento, para que remita a la UNICAPAM con copia simple a la Capitanía de Puerto Regional en Progreso, lo siguiente:

- I. Escrito libre que contenga la solicitud de esa ASIPONA para que se registren las ROCCTM ante la UNICAPAM, cumpliendo con las formalidades establecidas en el artículo 15 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.
- II. Original y copia simple de las ROCCTM impresos a una sola cara; sin perforaciones; en papel membretado y rubricado en cada una de sus hojas, y debidamente formalizado con el nombre, cargo y firma autógrafa de la persona que lo expide, colocando sello oficial y legible de la ASIPONA e indicando lugar y fecha de emisión en la última hoja antes de los anexos de dichas Reglas.
- III. Una USB que contenga las ROCCTM en archivos digitales formatos Word y PDF (de Windows) en versión que debe coincidir plenamente con el original impreso.

Continúa en página número cuatro ...

... página número cuatro.

QUINTA: La presente autorización tendrá una vigencia INDEFINIDA hasta en tanto no se realicen modificaciones o actualizaciones a las ROCCTM y se emita acuerdo de parte de esta Autoridad.

Se extiende la presente **Autorización** en la **Ciudad de México** a los **seis días del mes de septiembre del año 2024.**

C/un (01) documento anexo.



Contralmirante
Director General Adjunto de Capitanías de Puerto
Roberto Andrés Villalobos Antonio



Copias:

- Al C. Vicealmirante. - Jefe de la UNICAPAM. - P/su Sup. Cto. - Resptte. - Presente
- Al C. Coordinador General de Puertos y Marina Mercante. - P/su Cto. - Atte. - Ciudad.
- Al C. Director General de Fomento y Administración Portuaria. - Mismo fin. - Atte. - Ciudad.
- Al C. Director General de Puertos. - Igual fin. - Atte. - Edificio.
- Al C. Capitán de Puerto Regional en Progreso, Yucatán. - P/su Cto. y efectos correspondientes. - Atte. - Progreso, Yucatán.

MPSA/JMC/ORE

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

NP-PUO



REGLAS DE OPERACIÓN DEL CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO DE PROGRESO, YUCATÁN.

APARTADO I CONSIDERACIONES.

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

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

Por lo que, el 22 de marzo de 2004 fue inaugurado de manera oficial el Centro de Control de Tráfico Marítimo de Progreso, dotado con un sistema de gestión de tráfico marítimo (VTS), radares X y S, sistema de identificación automática de embarcaciones (AIS), estación meteorológica, y de monitoreo visual y grabación (CCTV), y un equipo de comunicación GMDSS, equipamiento instalado y listo para ser operado conforme a los protocolos establecidos, mismos que quedaron registrados en la constancia de existencia de equipos y servicios, tal constancia derivada de la visita a la API Progreso, ahora Administración del Sistema Portuario Nacional de Progreso (ASIPONA Progreso), de funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Autoridades Marítimas. Los referidos documentos, así como sus registros originales, obran en los expedientes de la ASIPONA Progreso.

El CCTM Progreso se encuentra ubicado en el último piso de la terminal intermedia, dentro del Recinto Portuario en una posición estratégica con una visión panorámica de 360° en la siguiente posición Geográfica:

Latitud: 21° 18.12" N
Longitud: 089° 40.00" W

El CCTM Progreso es la primera comunicación entre la embarcación y el puerto, de los cuales se recibe gran diversidad de embarcaciones que ingresan las siguientes cargas al puerto.

- I. Carga Contenerizada;
- II. Granel mineral;
- III. Carga general;
- IV. Fluidos Petroleros;
- V. Otros Fluidos;
- VI. Granel agrícola, y
- VII. Turismo.

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

- I. Gestión de información. - Permite al operador del CCTM Progreso, recibir y difundir la información disponible, con respecto al estado actual que guarden las operaciones marítimas y portuarias, así como de las ayudas a la navegación, el señalamiento marítimo y las condiciones meteorológicas en los puertos y zona de cobertura.
- II. Monitoreo. - Con base a la gestión de información, el operador del CCTM Progreso efectúa el seguimiento operacional, a fin de determinar y evitar posibles situaciones de riesgo o peligro a la navegación y a la operación portuaria y/o costa afuera.
- III. Registro y estadística. Las que, con base en la información adquirida y almacenada en las bases de datos del sistema Puerto Inteligente Seguro de Progreso en su módulo "buques", submódulo "arribos y zarpes", permitan el procesamiento, para realizar estudios y análisis diversos en beneficio del CCTM y la operación portuaria y/o costa afuera dentro del área de cobertura.
- IV. Asistencia. - Las que, debido a la naturaleza de un suceso marítimo o portuario en proceso, el capitán de la embarcación, el Piloto de Puerto o tripulación, o por disposición de la Capitanía de Puerto de Progreso, se encuentre en fase de incertidumbre, alerta o peligro, por lo que requieran el apoyo constante del CCTM Progreso, hasta que se supere la fase de emergencia e incertidumbre.
- V. Coadyuvar en las operaciones de búsqueda y rescate. - Las que, resultantes de un siniestro marítimo, a solicitud del capitán de la embarcación en estado de emergencia o por disposición de la Capitanía de Puerto de Progreso, se lleven a cabo para la localización de embarcaciones o personas peligro, así como su rescate, prestación de auxilios médicos iniciales o de otro tipo y dirigir su traslado y transporte hasta un lugar seguro.

APARTADO II OBJETIVO.

Establecer los mecanismos de coordinación e interacción entre el Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM) y las embarcaciones que se encuentren dentro de la zona de cobertura de dicho centro en la ASIPONA Progreso, con la finalidad de preservar la seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad de la navegación y de las instalaciones portuarias, así como la protección del medio ambiente marino.

APARTADO III FUNDAMENTO LEGAL.

- I. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- II. Convenio SOLAS. Por sus siglas en inglés, Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar;
- III. MARPOL. Por sus siglas en inglés, Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques;
- IV. COLREG Por sus siglas en inglés, Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes;
- V. CONVENIO SAR Por sus siglas en inglés, Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos;

- VI. Código ISPS. Por sus siglas en inglés, Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, PBIP;
- VII. Resolución A.1158(32) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, Directrices relativas a los Servicios de Tráfico Marítimo;
- VIII. Resolución A.918(22) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas;
- IX. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal;
- X. Ley Federal del Mar;
- XI. Ley General de Pesca y Acuacultura Sustentables;
- XII. Ley de Navegación y Comercio Marítimos;
- XIII. Ley de Puertos;
- XIV. Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas;
- XV. Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos;
- XVI. Reglamento de la Ley de Puertos;
- XVII. Reglamento Interior de la Secretaría de Marina;
- XVIII. Reglas de Operación del Puerto en Reglas de operación de Centro de Control de Tráfico Marítimo de Progreso;
- XIX. Cartas náuticas S.M. 900, S.M. 912.4 y SM-912.2, y
- XX. Manual del servicio de tráfico marítimo de la Asociación Internacional de Autoridades en Faros y Ayudas a la Navegación.

APARTADO IV DEFINICIONES.

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

- I. Abordaje: La colisión entre dos o más embarcaciones ocasionando daños y dando como resultado un siniestro marítimo. Para efectos de la operación del CCTM también se considera como el término marinerio 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 de Progreso: Empresa pública prioritaria, que se encarga de la planeación, programación, desarrollo, uso, aprovechamiento y explotación del puerto en concesión, además de que es la entidad encargada del CCTM;
- III. AIS: Por sus siglas en inglés, Sistema de Identificación Automática;
- IV. Arqueo bruto: La expresión del tamaño total de la embarcación o artefacto naval, de acuerdo al valor obtenido después de aplicar la fórmula correspondiente a su eslora;
- V. Autoridad Marítima Nacional: La Secretaría de Marina por sí, o a través de las Capitanías de Puerto;
- VI. Boya de recalada: Objeto flotante, sujeto a un cuerpo que se afirma al fondo del mar que marca el eje medio de un canal de navegación a la entrada a los puertos;
- VII. Capitanía de Puerto: La unidad administrativa dependiente de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM), a la que corresponde ejercer la Autoridad Marítima en su jurisdicción, conforme a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos;
- VIII. Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM): Conjunto de equipos y sistemas adaptados a las características del puerto y cuyo esquema operativo establece

- medidas preventivas, destinadas a evitar cualquier tipo de riesgo a toda embarcación que transite dentro de su área de influencia;
- 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.** SEMAR: Secretaría de Marina;
- XXVI.** 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;
- XXVII.** STM: El Servicio de Tráfico Marítimo.
- XXVIII.** 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;

- XXIX.** UAB. Unidades de Arqueo Bruto;
- XXX.** Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM): Unidad administrativa dependiente de la SEMAR y encargada de ejercer la Autoridad Marítima Nacional;
- XXXI.** Zona de cobertura: Zona de influencia del Centro de Control de Tráfico Marítimo, y
- XXXII.** Zona de fondeo: Área de agua cuyas condiciones de agitación, permiten el fondeo o anclaje de las embarcaciones, cuando tienen que esperar un lugar de atraque, el abordaje de tripulación y abastecimiento, la inspección de cuarentena o el aligeramiento de carga;

APARTADO V ÁMBITO DE APLICACIÓN.

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

Para la aplicación de las presentes Reglas, la zona de cobertura del CCTM abarca un semicírculo en el frente de agua de 25 millas náuticas (46.3 km). **ANEXO I**

Se encuentra delimitado por el trazo de una línea poligonal imaginaria que une los puntos siguientes:

LATITUD NORTE	LONGITUD OESTE
21° 19.55'	089° 44.47'
21° 28.02'	089° 43.49'
21° 28.03'	089° 39.03'
21° 19.51'	089° 39.03'

APARTADO VI VIGENCIA, REVISIÓN Y MODIFICACIÓN DE LAS REGLAS.

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

Las reglas de operación podrán contener dos tipos de modificaciones:

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

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

APARTADO VII DISPOSICIONES GENERALES.

CAPÍTULO I

CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO.

La ASIPONA Progreso cuenta con un CCTM y es el encargado de supervisar, controlar y brindar los servicios de información, organización de tráfico y ayuda a la navegación, a las embarcaciones que arriban o zarpan dentro de la zona de influencia del puerto de Progreso.

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

Para su operación el CCTM contará con un titular y 4 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 se produzca algún accidente o incidente.

El personal señalado en los puntos anteriores estará conformado operativamente únicamente por egresados de cualquiera de las tres Universidades Marítimas y Portuarias de México, de la carrera de Piloto Naval, como lo establece la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y su Reglamento, para cumplir con el estándar de la IALA.

Regla 2. Obligatoriedad del AIS, límites de velocidad y prioridades de tráfico.

Toda embarcación o artefacto naval de cualquier tipo que navegue dentro del canal de navegación debe ajustar su velocidad máxima de navegación a 6 (seis) nudos.

Los operadores del CCTM brindarán la información y recomendaciones que se consideren pertinentes para los navegantes conforme a lo que indica la carta náutica de influencia del puerto, verificando la obligatoriedad de identificación de las embarcaciones mediante el uso de AIS, así como la velocidad máxima permitida 4 (cuatro) nudos dentro de la zona de cobertura.

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

Regla 3. Cartas náuticas de influencia en el puerto.

- I. S.M. 4 (Int.) Golfo de México y Mar Caribe;
- II. S.M. 001 Zona Económica Exclusiva;
- III. S.M. 900 Canal de Yucatán y Proximidades;
- IV. S.M. 912.4 Terminal Remota de Progreso y Proximidades, y
- V. S.M. 912.4 Canal de Acceso a Terminal Progreso

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

El Jefe del CCTM bajo la supervisión y autorización expresa del Capitán de Puerto, clasificará y controlará la información que se genere.

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

Regla 5. Cambios de Guardia.

Cada vez que se efectúe el cambio de guardia, el operador que la recibe, deberá leer la bitácora desde su última guardia a la fecha para estar enterado de los acaecimientos. Además, el jefe del CCTM deberá leer la bitácora todos los días hábiles al inicio de sus labores.

El operador que entrega guardia deberá informar al que recibe los siguientes puntos:

- I. Condiciones del puerto a la navegación mayor y menor;
- II. Consignas emitidas por el jefe del CCTM, o el gerente de operaciones;
- III. Instrucciones o recomendaciones por parte del Capitán de Puerto;
- IV. Condiciones actuales del tráfico marítimo, información de las maniobras que se estén llevando a cabo en ese momento, además de aquellas que están programadas y toda aquella información relevante del movimiento de embarcaciones dentro del área de influencia;
- V. Incidentes y situaciones especiales;
- VI. Condiciones operacionales de los equipos. Informar sobre los equipos que se encuentran fuera de servicio, con fallas o en mantenimiento;
- VII. Condiciones del Señalamiento marítimo;
- VIII. Estatus de los servicios del puerto, y/o
- IX. Las condiciones operativas de los remolcadores, lancha del puerto y lanchas de Pilotaje.

No hacer entrega de la guardia al operador entrante si se tiene alguna razón para pensar que este último no es capaz de llevar a cabo sus funciones apropiadamente, y notificar al jefe del CCTM.

Si en el momento del cambio de guardia existiera alguna condición especial de riesgo, el relevo se llevará a cabo hasta que esta finalice.

CAPÍTULO II SERVICIO DE TRÁFICO MARÍTIMO.

Regla 6. De la prestación de servicios.

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

El cumplimiento del objetivo del CCTM se conseguirá mediante:

- I. La provisión oportuna de la debida información sobre los factores que puedan afectar a los desplazamientos del buque y asistir en la toma de decisiones a bordo. Esto puede incluir:
 - A. la posición, identidad, intención y desplazamientos de los buques;
 - B. la información sobre seguridad marítima;
 - C. las limitaciones de los buques de la zona de STM que puedan restringir la navegación de otros buques (por ejemplo, su maniobrabilidad), o cualquier otro obstáculo posible;
 - D. otra información, como los trámites relacionados con las notificaciones y los pormenores del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), y
 - E. el apoyo a los servicios conexos y la cooperación con estos.
- II. La supervisión y gestión del tráfico marítimo para garantizar la seguridad y eficiencia de los desplazamientos de los buques. Esto puede incluir:
 - A. la planificación anticipada de los desplazamientos de los buques;
 - B. la organización de los buques 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 un buque sobre su derrota o posición;
 - B. el desvío de un buque de su derrota;
 - C. la necesidad de orientaciones de un buque para llegar a su posición de fondeo;
 - D. las averías o deficiencias de un buque, 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 un buque, y
 - G. la respuesta a una situación de emergencia o apoyo a los servicios de emergencia.

Regla 7. Arribada forzosa

En caso de arribada forzosa, (vía de agua, averías, accidentes, emergencias médicas, abordaje, etc.) el operador radarista informará inmediatamente al Capitán de Puerto, para la autorización de su entrada, para que una vez autorizada por la capitanía de puerto, el subgerente de operaciones proceda a la asignación del muelle, y dé parte al jefe del CCTM para su conocimiento.

No se permitirá la entrada a embarcaciones sin autorización por parte de la Capitanía de Puerto.

Regla 8. Sistema Puerto Inteligente Seguro

Los operadores del CCTM se encargarán de cargar toda la información correspondiente al módulo "arribos y zarpes" excluyendo el inicio y fin de operaciones de las

embarcaciones que compete al personal que opera directamente en las terminales y son quienes llevan el registro de sus operaciones en tiempo real.

Antes de su entrada a la zona de cobertura del CCTM, todas las embarcaciones deberán haber cumplido con los trámites exigidos por Capitanía de Puerto, de lo contrario se le negará el acceso al puerto y deberán permanecer fuera de la zona de cobertura del CCTM hasta que su situación ante Capitanía de Puerto se regularice.

La captura de la información mencionada con anterioridad se hará siempre y cuando no se distraiga al Operador Radarista de sus funciones primarias relacionadas con la seguridad a la navegación.

Regla 9. Responsabilidad del capitán de la embarcación.

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

CAPÍTULO III COMUNICACIONES.

Regla 10. Las radiocomunicaciones del CCTM.

Las comunicaciones del CCTM con los capitanes de las embarcaciones iniciarán vía VHF en canal 14 obligatoriamente. Las embarcaciones deberán reportarse cuando se encuentren a 20 millas náuticas de la boya de recalada e informar su ETA y sus calados de arribo. El CCTM dará instrucciones a las embarcaciones acerca de su zona de fondeo, y/o su hora de piloto, la estación de piloto asignada, y los requerimientos del piloto en cuanto a escala y velocidad de embarque. El canal 16 de VHF es el canal de escucha permanente exclusivamente para emergencias y llamadas de auxilio.

El CCTM, cuando lo considere conveniente o cuando lo solicite expresamente el capitán de la embarcación, proporcionará información relacionada con el tráfico actual a la hora de su maniobra.

Los capitanes de las embarcaciones, se encuentran obligados al cumplimiento de las recomendaciones e instrucciones por encontrarse dentro la zona de cobertura del CCTM sin poner en riesgo la seguridad de su embarcación, con los propósitos de recalcar o arribar en el puerto, se realizarán las comunicaciones utilizando las frecuencias asignadas y conforme a los procedimientos establecidos por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y el capítulo IV del Convenio Internacional SOLAS.

Los procesos de comunicaciones deben ser oportunos, claros, concisos e inequívocos y apegados en todo momento a las frases estandarizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas mediante equipos VHF a los canales de radiocomunicación en el puerto, los cuales están establecidos en el **ANEXO II** de estas reglas de operación.

El CCTM emitirá avisos de seguridad vía VHF CH 16 antes de que las embarcaciones ingresen al canal de navegación, indicando el nombre de la embarcación y si está haciendo por la entrada o por la salida.

Regla 11. Comunicaciones con tierra en casos de emergencia.

Todo suceso, siniestro marítimo o emergencia dentro la zona de cobertura que sea reportada a la Capitanía de Puerto quedará asentada en bitácora del CCTM, el cual quedará a la espera de la indicación por parte de la Capitanía de Puerto para emitir los anuncios de seguridad pertinentes, y/o dar aviso a las autoridades correspondientes.

CAPÍTULO IV SERVICIO DE PILOTAJE.

Regla 12. Asistencia al servicio de pilotaje.

El CCTM, cuando lo considere conveniente o cuando así lo solicite expresamente el Piloto de Puerto o el Capitán de la embarcación, proporcionará la siguiente información en coordinación con la Capitanía de Puerto:

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

Regla 13. Seguimiento del servicio de pilotaje.

El CCTM dará seguimiento al desarrollo del servicio de pilotaje en su área de cobertura, manteniéndose a la escucha en la banda marina de VHF a través de los canales 17, 13, 16 y 70 con el propósito de atender de forma inmediata cualquier solicitud de asistencia o de información cuando así lo solicite expresamente el Piloto de Puerto o, en su caso, el CCTM lo considere conveniente.

Regla 14. Transmisión de avisos o instrucciones de seguridad a solicitud de los Pilotos de Puerto.

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

Asimismo, para el embarque del Piloto de Puerto y en caso de presentarse fallas en las comunicaciones con la embarcación al que le prestará el servicio; el Piloto solicitará al CCTM el apoyo para retransmitir las comunicaciones relativas a su embarque.

El Piloto de Puerto solicitará al Operador en turno del CCTM emita el comunicado de suspensión momentánea o reanudación de movimiento de tráfico local en el canal de navegación según corresponda.

Todas las actividades indicadas en esta Regla, deberán ser registradas en la bitácora del CCTM y reportadas a la Capitanía de Puerto.

Regla 15. Reporte de la entrada y salida de las embarcaciones.

Los Pilotos de Puerto, deberán reportar al CCTM la hora de embarque y desembarque de las embarcaciones a las que asistan, incluyendo embarcaciones de PEMEX, de pasaje y las maniobras de arrejado.

La oficina de pilotos deberá enviar el programa de entradas y salidas mediante correo electrónico a los correos oficiales del CCTM con dos horas de antelación para cada maniobra, esto con la finalidad de avisar con tiempo a las embarcaciones y estas a su vez tengan tiempo suficiente para preparar sus máquinas, levar ancla y proceder a la estación de pilotos, o ponerse a son de mar, lo que corresponda.

Los pilotos de puerto podrán avisar al CCTM, sobre cualquier deficiencia del buque durante la maniobra o de algún incidente, el cual deberá de quedar registrado en la bitácora del CCTM y avisar a la Capitanía de Puerto y a la gerencia de operaciones para su conocimiento.

El Piloto de puerto podrá suspender entradas, enmiendas/movimientos o salidas cuando lo considere inseguro y justificado.

Regla 16. Deficiencias técnicas de las embarcaciones a las que se les presta el servicio de pilotaje.

El CCTM registrará los reportes que generen los Pilotos de Puerto, respecto de las deficiencias técnicas detectadas en la embarcación que está asistiendo o de las proporcionadas por el capitán que pongan en riesgo la seguridad de la maniobra. Y reportará esta situación a la Capitanía de Puerto para los efectos correspondientes.

**CAPÍTULO V
SERVICIO DE REMOLQUE.**

Regla 17. Detección de los remolcadores con el sistema AIS.

Los remolcadores del puerto, deberán de contar con los equipos de navegación e instrumentos electrónicos y de identificación automática, para ser detectados dentro de la zona de cobertura por el AIS del CCTM y el AIS de las embarcaciones.

Regla 18. Servicio de asistencia de remolcadores.

El servicio de remolque se sujetará a los Criterios Técnicos para la prestación del servicio portuario de remolque que para tal efecto ha emitido la Capitanía de Puerto de Progreso, Yucatán, y el Comité de Operaciones de la ASIPONA Progreso y que forman parte de las Reglas de Operación del Puerto en su **ANEXO XI**.

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

Los remolcadores del puerto, deberán de reportarse con el CCTM, cuando realicen cualquier movimiento dentro del puerto o fuera de él, ya sea maniobras de asistencia, carga de combustible, pruebas de mar, revisión de casco con buzos, y trabajos calientes, y deberán informar a la brevedad posible al CCTM cuando queden fuera de servicio por fallas de cualquier tipo, a fin de que el CCTM siempre esté enterado de su posición y disponibilidad.

Los remolcadores de puerto deberán reportar al CCTM durante las maniobras de asistencia, los tiempos correspondientes a:

- I. Hora de desatraque;
- II. Inicio de asistencia;
- III. Firme;
- IV. Libre;
- V. Fin de asistencia, y
- VI. Atraque.

Así mismo deberán llevar un registro de estos tiempos y proporcionar la información al CCTM cuando se requiera.

CAPÍTULO VI

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

Regla 19. Notificación de derrames de hidrocarburos o sustancias nocivas potencialmente peligrosas en el área 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. El CCTM a su vez, informará al OPIP y a la Capitanía de Puerto.

Regla 20. 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

SERVICIO DE TRÁFICO MARÍTIMO EN ZONAS DE SEGURIDAD Y ZONAS A EVITAR.

Regla 21. Reporte de actividades en el área de cobertura del CCTM.

Con el objeto de evitar situaciones de riesgo, todas las embarcaciones menores de pesca y recreo y todas aquellas que no cuenten con la autorización de ingreso de la Capitanía de Puerto, deben evitar la zona delimitada por las ayudas a la navegación, en el canal de navegación y dársena de maniobras de la terminal remota, así como la zona restringida establecida para tal fin, como se ilustra en el ANEXO I. Toda embarcación para realizar navegación interior dentro de los límites del puerto deberá obtener previamente la autorización del CCTM a través del canal 14 de VHF.

CAPÍTULO VIII

SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE LAS INSTALACIONES DEL CCTM.

Regla 22. Protección del CCTM, dentro del Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP).

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 PPIP.

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

Regla 23. La seguridad del CCTM.

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

Regla 26. Acceso a las instalaciones del CCTM.

El acceso a las instalaciones del CCTM estará permanentemente restringido. Por lo que las autorizaciones para el acceso se sujetarán a las disposiciones que se prevean específicamente en el código PBIP, la aprobación expresa de la Capitanía de Puerto y el OPIP del Puerto. Únicamente podrán permanecer en el CCTM, el Operador Radarista en turno y el Jefe del CCTM.

Regla 24. Acceso de la Autoridades civiles, federales y militares al CCTM.

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

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

El acceso para otras autoridades o dependencias, que por razones de sus facultades y atribuciones deban ingresar temporalmente al CCTM, se apegará a las disposiciones y coordinación que para tal efecto establezca la Capitanía de Puerto.

Los operadores radaristas, el jefe del CCTM, el Gerente de Operaciones, el Director General de ASIPONA y el Capitán de Puerto cuando acudan en ejercicio de sus facultades, se les brindará el acceso sin restricciones.

Regla 25. Claves de usuarios y contraseñas.

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

**CAPÍTULO IX
PLANEACIÓN DE EMBARCACIONES CON CARGAS PELIGROSAS.**

Regla 26. Identificación y seguimiento a embarcaciones con cargas peligrosas.

El CCTM identificará y dará seguimiento a las embarcaciones con cargas peligrosas, debiendo asignar la zona de fondeo correspondiente a su arribo, de acuerdo al tipo de carga.

Los capitanes de embarcaciones con cargas peligrosas deberán informar al CCTM que las condiciones de su máquina propulsora, sus equipos de navegación y la carga son apropiadas, informando sobre cualquier anomalía o deficiencia.

**APARTADO VIII
INDICADORES.**

Indicadores.

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

No.	Nombre del indicador	Método de cálculo	Unidad de medida	Frecuencia de medición
1	Maniobras de embarcaciones	(Maniobras atendidas / maniobras totales) X 100	Porcentaje	Trimestral
2	Avisos de Seguridad.	(Avisos de seguridad emitidos / avisos de seguridad totales) X 100	Porcentaje	Trimestral
3	Mantenimiento de equipos y sistemas	(Mantenimientos realizados / mantenimientos programados) X100	Porcentaje	De acuerdo a la programación
4	Operatividad del Radar	(Horas en servicio / horas operativas totales) X 100	Porcentaje	Trimestral
5	Operatividad del Radios	(Horas en servicio / horas operativas totales) X 100	Porcentaje	Trimestral
6	Operatividad del AIS	(Horas en servicio / horas operativas totales) X 100	Porcentaje	Trimestral
7	Operatividad del CCTV	(Horas en servicio / horas operativas totales) X 100	Porcentaje	Trimestral
8	Operatividad del UPS	(Horas en servicio / horas operativas totales) X 100	Porcentaje	Trimestral

Los resultados de los indicadores servirán para medir el desempeño del CCTM en cuanto al objetivo de las presentes Reglas.

APARTADO IX EMISOR.

Las presentes reglas de operación son elaboradas y emitidas por el Centro de Control de Tráfico Marítimo de la ASIPONA Progreso, cuyo titular es el C. Víctor Manuel Fernández Carrasco; y serán publicadas en el Diario Oficial de la Federación como anexo de las Reglas de Operación del Puerto.

APARTADO X AUDITORIA Y CONTROL.

Mecanismos de control.

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

Supervisión y Mantenimiento.

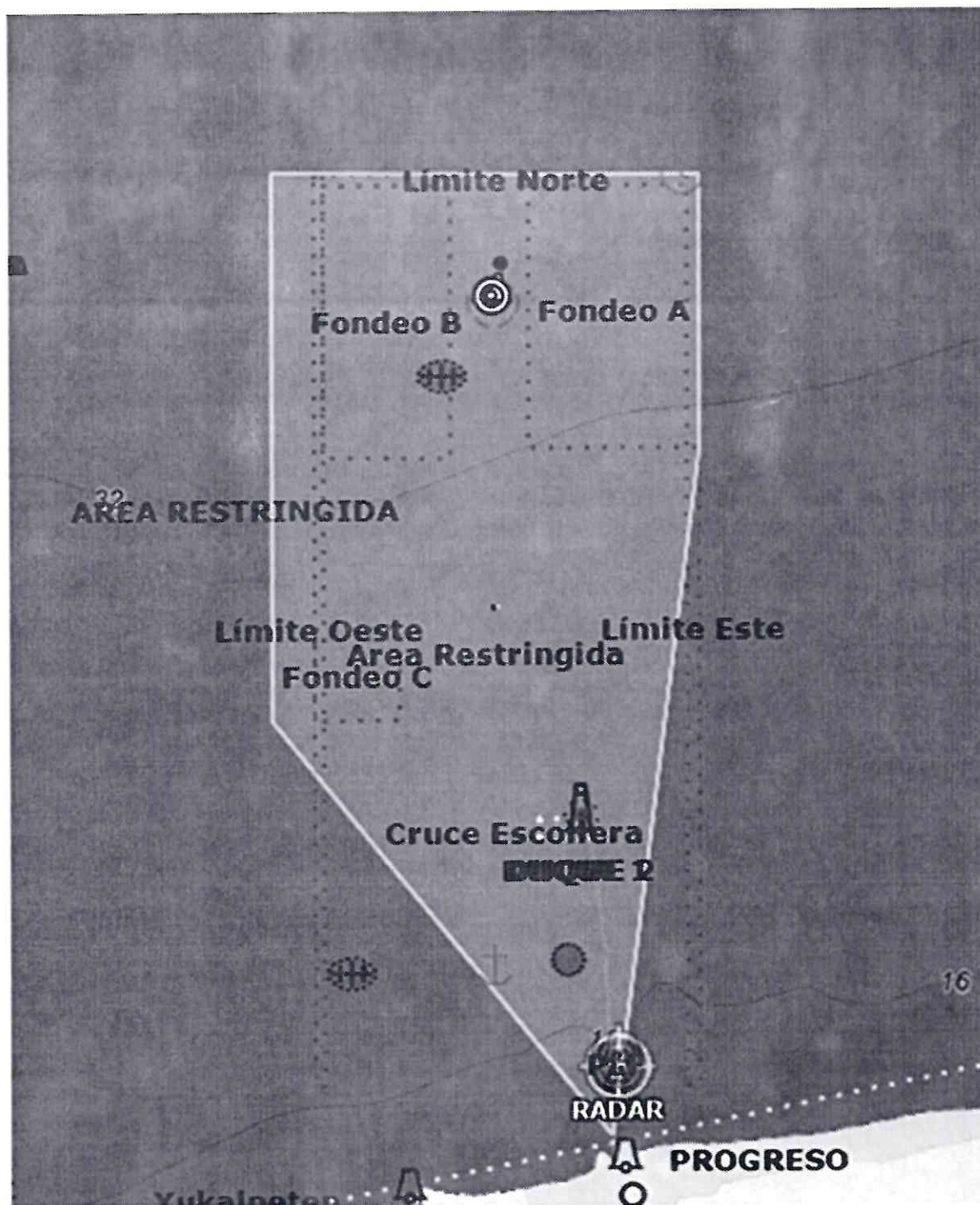
La ASIPONA será responsable de mantener actualizado en estado operativo y en forma continua todos los componentes que integran el sistema. Asimismo, supervisará que las plantas de energía eléctrica de emergencia que alimenten todos los sistemas se mantengan en óptimas condiciones de operación y proporcionará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

Infracción a las Reglas de Operación del CCTM.

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

APARTADO XI
ANEXOS.

ANEXO I.- ZONA DE COBERTURA DEL CCTM



AREAS DE FONDEO DENTRO DE LA ZONA DE COBERTURA

Fondeadero A

LATITUD NORTE	LONGITUD OESTE
21°27.88´	089°40.96´
21°27.89´	089°39.20´
21°25.00´	089°39.17´
21°25.05´	089°40.99´

Fondeadero B

LATITUD NORTE	LONGITUD OESTE
21°27.92´	089°43.39´
21°27.90´	089°41.90´
21°24.88´	089°41.92´
21°24.90´	089°43.38´

Fondeadero C

LATITUD NORTE	LONGITUD OESTE
21°22.97´	089°42.50´
21°21.99´	089°42.49´
21°21.98´	089°43.41´
21°23.01´	089°43.38´

ANEXO II.- CANALES DE COMUNICACIÓN

Sector	Canal VHF	Nombre de Llamado
CCTM.	14,16,70	Control de Tráfico Progreso.
Estación Pilotos.	17, 13	Pilotos de Puerto.
Capitanía de Puerto.	16	Capitanía de Puerto.