



Gobierno del
Estado de
Campeche

[Handwritten signature]



API
PUERTOS DE CAMPECHE

[Handwritten signature]

Reglas de Operación

Puerto de Cayo Arcas

Sonda de Campeche

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE CAMPECHE, S.A. DE C. V.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



Dirección General de Puertos

7.3.-050.2016

V.U. 4428

0589

Asunto: Se envía autorización a las Reglas de Operación del Puerto de Cayo Arcas.

México, D.F., a 28 de febrero de 2016.

LIC. ALEJANDRO MANZANILLA CASANOVA
Director General de la Administración
Portuaria Integral de Campeche, S.A. de C.V.
Calle 20 No. 160
24500 Lerma, Campeche.

Me refiero a su escrito A.P.I./DG/003/2016 del 12 de enero de 2016, mediante el cual indica que ha procedido a solventar las observaciones realizadas por la Dirección General de Puertos del proyecto de Reglas de Operación del Puerto de Cayo Arcas, Camp., solicitando se gestione la autorización en términos de lo establecido en los artículos 28 fracción V y 81 del Reglamento de la Ley de Puertos.

Sobre el particular, le comunico que se autorizan la Reglas de Operación del Puerto de Cayo Arcas a partir de esta fecha, para que surtan los efectos que haya lugar, en virtud de haber solventado las observaciones realizadas por esta Dirección General.

Hago su conocimiento lo anterior, con fundamento en los artículos 16, 40 fracción VII, 57, 58 de la Ley de Puertos; 41, 43, 81, 82 del Reglamento de dicha Ley y 27 fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Atentamente
El Director General de Puertos

Lic. Alejandro Hernández Cervantes.





GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE



REGLAS DE OPERACION DEL PUERTO DE CAYO ARCAS, EN LA SONDA DE CAMPECHE.

ÍNDICE

	PÁGINA
CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES	6
CAPITULO II HORARIOS DE OPERACIÓN	11
CAPITULO III AREAS E INSTALACIONES	12
CAPITULO IV ACCESO Y PERMANENCIA EN LAS INSTALACIONES	12
CAPITULO V COMITE DE OPERACIÓN	14
CAPITULO VI ADMINISTRACIÓN DE LAS AREAS E INSTALACIONES	15
CAPITULO VII CONSTRUCCIÓN, APROVECHAMIENTO Y EXPLOTACIÓN DE OBRAS	16
CAPITULO VIII NAVEGACIÓN INTERIOR	16
CAPITULO IX ARRIBO Y DESPACHO DE EMBARCACIONES	18
CAPITULO X PROGRAMACIÓN Y ARRIBO	19
CAPITULO XI AMARRE Y PERMANENCIA DE EMBARCACIONES	21
CAPITULO XII REQUISITOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS	22



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE

CAPITULO XIII
MANIOBRAS PORTUARIAS

CAPITULO XIV
OPERACIÓN PORTUARIA

CAPITULO XV
CONTROL AMBIENTAL Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

CAPITULO XVI
VIGILANCIA Y PROTECCIÓN

CAPITULO XVII
SANCIONES

CAPITULO XVIII
TRANSITORIO



PUERTOS DE CAMPECHE

23

24

26

27

27

28



RELACIÓN DE ANEXOS

ÍNDICE

ANEXO I

PLANO DE LA DELIMITACIÓN Y DETERMINACIÓN

ANEXO II

PLANO DE LÍMITES DE PILOTAJE

ANEXO III

PLANO DE ZONA DE FONDEO

ANEXO IV

PLANO DE AREAS DE OPERACION

ANEXO V

PLANO DE SITUACION GEOGRAFICA DE MONOBOYAS.

ANEXO VI

PLANO DE ZONA EXCLUSIVA DE LIMITACION DE SEGURIDAD.

ANEXO VII

CASOS DE SUSPENSION DE OPERACIONES PORTUARIAS

ANEXO VIII

DIRECTORIO DE AUTORIDADES PORTUARIAS Y SERVICIOS DE EMERGENCIA

ANEXO IX

PLANO DE INSTALACIONES PORTUARIAS

ANEXO X

REGLAMENTO INTERNO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE CAYO ARCAS.

APÉNDICE A ACTA CONSTITUTIVA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE CAYO ARCAS.

APÉNDICE B ACTA DE APROBACIÓN DEL REGLAMENTO INTERNO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE CAYO ARCAS

ANEXO XI

PLANO DE USOS, DESTINOS Y FORMAS DE OPERACION

ANEXO XII

CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO DE REMOLQUE Y MANIOBRA EN PUERTO DE CAYO ARCAS.

PÁGINA

29

31

33

35

37

39

41

43

46

48

66

68

8



ANEXO XIII

REGULACION PARTICULAR DE PILOTAJE DEL PUERTO DE CAYO ARCAS,
CAMPECHE Y SU JURISDICCION

78

ANEXO XIV

PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS DEL PUERTO DE CAYO ARCAS
POR PARTE DE PEP.

84

ANEXO XV

PROGRAMA DE PROTECCIÓN CIVIL DEL PUERTO DE CAYO ARCAS.

136

APÉNDICE C ACTA CONSTITUTIVA DE LA UNIDAD DE PROTECCIÓN CIVIL
DEL PUERTO DE CAYO ARCAS POR PARTE DE PEP.

APÉNDICE D PLANO DE ZONAS DE SEGURIDAD

ANEXO XVI

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE BUQUES E
INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP)

149

8



REGLAS DE OPERACION DEL PUERTO DE CAYO ARCAS, EN LA SONDA DE CAMPECHE.

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

Con fundamento a lo dispuesto en los artículos 40, fracción VII de la Ley de Puertos, 81 y 82 de su Reglamento, se formulan las Reglas de Operación del puerto de Cayo Arcas, en la Sonda de Campeche.

Regla 1.- Las presentes reglas tienen por objeto regular la administración, funcionamiento, aprovechamiento, operación, prestación de servicios portuarios y demás actividades que se desarrollen en el puerto de Cayo Arcas, en la Sonda de Campeche.

Son en general reglas de observancia obligatoria para la API, el Operador, Prestadores de Servicios, y los Usuarios del puerto de Cayo Arcas, en la Sonda de Campeche, que se aplica a los puertos, terminales e instalaciones portuarias, contemplan la legislación y normatividad vigente, como son de manera enunciativa más no limitativa los siguientes preceptos legales:

- Ley de Puertos y su Reglamento.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimo y su Reglamento.
- Ley Aduanera y su Reglamento.
- Ley General de Salud.
- Ley Federal de Trabajo.
- Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección del Ambiente y su Reglamento.
- Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
- Convenios Internacionales signados por México en materia portuaria o relacionada por la actividad.
- Normas Oficiales Mexicanas en materia portuaria o relacionada.

Regla 2.- Para los efectos de estas reglas de operación, se entiende por:

Aduana	La Aduana del Puerto y de la Terminal.
API:	La Administración Portuaria Integral de Campeche S.A. de C.V.
Artefacto Naval	Cualquier otra estructura fija o flotante, que sin haber sido diseñada y construida para navegar, sea susceptible de ser desplazada sobre el agua por sí misma o por una embarcación, o bien construida sobre el agua, para el cumplimiento de sus fines operativos.
Boya	Es el cuerpo flotante en el agua que se coloca como señal y ayuda a la navegación.
Capitanía:	La Capitanía de puerto en Isla del Carmen, Campeche.



CCT	El Centro de Control de Tráfico Marítimo de PEP destinado a evitar cualquier tipo de riesgos a toda embarcación que transite dentro del área de plataformas, coordinando y facilitando la fluidez del tráfico de las embarcaciones y proporcionando los medios de respuesta en caso de contingencia.
Código PBIP	Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.
Comité:	El Comité de Operación del Puerto.
Embarcación:	Toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables.
Ley:	La Ley de Puertos.
Migración	La delegación del Instituto Nacional de Migración en Ciudad del Carmen, Campeche.
NOM	Norma Oficial Mexicana.
OMI	Organización Marítima Internacional.
ONU	La Organización de las Naciones Unidas.
Operador:	PEP, persona moral que, en términos de la Ley, es responsable de la operación de la Terminal y del Puerto.
PEP:	Pemex Exploración y Producción.
PMDP:	El Programa Maestro de Desarrollo Portuario vigente de la API.
Prestadores de Servicios:	Personas físicas o morales que en los términos de la Ley proporcionen Servicios Portuarios en el Puerto y en la Terminal.
Puerto:	El puerto de Cayo Arcas, habilitado para la navegación de altura, mixto de cabotaje y pesca, ubicado en la sonda de Campeche, mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 11 de julio de 1985.
Reglamento:	El Reglamento de la Ley.



Sanidad Internacional

Los servicios de sanidad internacional de carácter obligatorio relacionados con los puertos marítimos para el tránsito internacional de personas y de carga, que la Secretaría de Salud tiene a su cargo en Ciudad del Carmen, Campeche.

Secretaría:

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Servicios Portuarios:

De conformidad con el artículo 44 de la Ley, los servicios portuarios se clasifican en:

- I. Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje;
- II. Servicios generales a las embarcaciones, tales como el avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales, y
- III. Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto.

Recinto Portuario del Puerto:

El Recinto Portuario del Puerto incorporado a la concesión de la API mediante acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 24 de julio de 1996, el plano autorizado por la Secretaría aparece como **ANEXO I**.

Usuario:

Persona física o moral en cuyo favor se proporcionan los Servicios Portuarios.

Regla 3.- Para la aplicación de las presentes reglas de operación, el Puerto queda descrito en el **ANEXO I**, y quedan conformados por los siguientes puntos:

I.- Ubicación del Puerto (Localización geográfica):

- Del Puerto

Latitud Norte	Longitud Oeste
20° 8' 27.0551623"	91° 59' 43.325218"
20° 8' 26.546248"	91° 56' 51.123888"
20° 10' 56.165690"	91° 56' 50.120496"
20° 10' 56.975537"	91° 59' 7.917796"
20° 11' 14.268455"	91° 59' 7.805885"
20° 11' 14.466284"	91° 56' 42.256554"



II.- Límites del Puerto:

- Del Puerto: se encuentra determinado por el trazo de una línea Poligonal imaginaria que une los puntos siguientes, de acuerdo al plano de coordenadas U.T.M. (**ANEXO I**)

EST.	P. V.	RUMBO	DIST.	VÉRT.	COORDENADAS	
					X	Y
				A	605000.00	2227400.00
A	B	Este Franco	5000.00	B	610000.00	2227400.00
B	C	Norte Franco	4600.00	C	610000.00	2232000.00
C	D	Oeste Franco	4000.00	D	606000.00	2232000.00
D	E	Norte Franco	531.66	E	606000.00	2232531.66
E	F	Oeste Franco	1000.00	F	605000.00	2232531.66
F	A	Sur Franco	5131.66	A	605000.00	2227400.00

III.- Límites de pilotaje del Puerto.

El límite de pilotaje está comprendido desde el área del polígono del puerto, unidas por una línea imaginaria, al polígono de la zona de fondeo a una distancia de 10.14 millas náuticas

Ver el plano correspondiente en el **ANEXO II**.

IV.- Zona de fondeo

Se localiza en un área comprendida de acuerdo a la siguiente tabla:

Punto	Latitud	Longitud
A	20° 12' 00"Norte	091° 50' 00"Oeste
B	20° 12' 00" Norte	091° 45' 00"Oeste
C	20° 7' 00"Norte	091° 45' 00"Oeste
D	20° 7' 00"Norte	091° 50' 00"Oeste

Ver el plano correspondiente en el **ANEXO III**.

V.- Áreas de operación del Puerto.

Ver el plano correspondiente en el **ANEXO IV**, en los que se indica:

- Puerto.

El polígono 1, es zona de operación para carga de petróleo-buque tanques.
El polígono 2, es zona de operación de personal de PEP y logística.



VI.- Situación geográfica de las monoboyas del Puerto:

Instalación	Latitud Norte	Longitud Oeste
Cayo Arcas 1 (monoboyas)	20° 10' 24.5"	091° 58' 55.3"
Cayo Arcas 2 (monoboyas)	20° 08' 48.5"	091° 58' 57.7"

Ver plano correspondiente en el **ANEXO V**.

VII.- Zona exclusiva de limitación de seguridad.

En las instalaciones del Puerto queda restringida para tráfico de embarcaciones mayores sin piloto de puerto abordo, la siguiente zona:

EST.	P. V.	RUMBO	DIST.	VÉRT.	COORDENADAS	
					X	Y
				A	605000.00	2227400.00
A	B	Este Franco	5000.00	B	610000.00	2227400.00
B	C	Norte Franco	4600.00	C	610000.00	2232000.00
C	D	Oeste Franco	4000.00	D	606000.00	2232000.00
D	E	Norte Franco	531.66	E	606000.00	2232531.66
E	F	Oeste Franco	1000.00	F	605000.00	2232531.66
F	A	Sur Franco	5131.66	A	605000.00	2227400.00

Ver plano correspondiente en el **ANEXO VI**.

VIII.- La zona de desplazamiento de las líneas submarinas de trasiego de carga de petróleo crudo proveniente de los complejos se trazará en un margen de un ancho de 3.2 millas náuticas hacia el 180° (Sur geográfico) a partir de las siguientes situaciones geográficas:

A	20° 07.0' N	091° 59.7' W
B	20° 07.0' N	091° 56.5' W

IX.- Los límites de peso, eslora y distancia proa a torre de amarre o monoboya son los descritos a continuación:

Instalación	Peso Muerto Mínimo-Máximo (Ton. Métricas)	Eslora Mínimo-Máximo (Metros-Pies)	Distancia Proa a torre de amarre o monoboya	Profundidad Máxima (Pies)
Cayo Arcas 1 (Monoboya)	50,000-250,000	200-350 Metros 656-1,148 Pies	122-173 Metros 400-567 Pies	143' 43.58 Mtrs.
Cayo Arcas 2 (Monoboya)	50,000-250,000	200-350 Metros 656-1,148 Pies	122-173 Metros 400-567 Pies	158' 48.15 Mtrs.

X.- Jurisdicción de la Capitanía.

La jurisdicción de la Capitanía del Puerto en Cayo Arcas comprende un radio de 12 millas a la redonda a partir de la situación geográfica Latitud Norte 20°12'15" y Longitud Oeste 91°57'44", de acuerdo al decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del día 14 de diciembre de 2012.



Los meridianos 091° 00' 00.00" Oeste y 093° 00' 00.00" Oeste y los paralelos 19° 00' 00.00" Norte y 21° 00' 00.00" Norte,

D.O.F. JUEVES 11 DE JULIO 1985

Regla 4.- La composición del Puerto se indica en la Regla 7, de este documento.

La Secretaría incorporó el Puerto a la concesión integral de API el 18 de marzo de 1996, y el Título de Concesión se publicó el 24 de julio de 1996, en el Diario Oficial de la Federación.

CAPITULO II HORARIOS DE OPERACION

Regla 5.- Los Servicios Portuarios se proporcionarán las 24 horas todos los días del año, en los términos de las presentes reglas.

El horario de las oficinas de API, ubicada dentro de las instalaciones del puerto Isla del Carmen, será de lunes a viernes de 8:00 a las 16:00 horas y fuera de este horario, en forma extraordinaria se dispondrá de guardia permanente las 24 hrs. del día, los 365 días del año para solventar cualquier incidente que se pueda presentar.

Por razones de seguridad, la capitanía podrá suspender la operación portuaria, en los casos que se señalan en el **ANEXO VII**.

Regla 6.- La Capitanía de Puerto prestará sus servicios en sus oficinas administrativas, ubicadas dentro de las instalaciones del puerto Isla del Carmen, en el horario de las 9:00 a las 15 horas de lunes a viernes; así como guardias de vigilancias de las 8:00 a las 15:00 y de 15:00 a las 22:00 horas los 365 días del año.

El horario para la recepción del pedimento de servicios de pilotaje, será de lunes a viernes de 08:00 a 15:00 horas y de 16:00 a 18:00 horas, en horario ordinario y sábado, domingo y días festivos de 09:00 a 13:00 horas. El servicio de pilotaje para las maniobras de amarre, solo se llevaran a efecto con la luz del día, en el entendido de que la maniobra de pilotaje se inicia desde el momento en que el piloto de puerto se presenta al puente de mando de la embarcación y concluye cuando lo deja.

El horario de PEP para la recepción de solicitudes para proporcionar los servicios de transporte vía aérea o marítima de Ciudad del Carmen al Puerto del personal que justifique su interés legítimo contractual para ingresar a las instalaciones, así como, del material necesario para llevar a cabo sus funciones, será de lunes a viernes de 08:00 a 14:00 horas, y sábado, domingo y días festivos de 09:00 a 13:00 horas.

El horario de PEP para la recepción de solicitudes para proporcionar los servicios de transporte de personal vía aérea o marítima del Puerto a Ciudad del Carmen, será de lunes a domingo de 18:00 a 20:00 hrs.

Lo señalado en los párrafos anteriores de esta regla, es independiente de las cuotas, tarifas o cargos que resulten aplicables por la prestación de los servicios.



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE



El manejo de sustancias peligrosas o contaminantes podrá realizarse las 24 horas, todos los días del año, previa autorización del cesionario, observando sus recomendaciones y las normas de seguridad e higiene aplicables.

Entre los servicios portuarios con que cuenta Cayo Arcas está el pilotaje, el amarre y desamarre de cabos a las embarcaciones, transporte vía aérea y marítima, transporte de pasajeros e insumos, agencias consignatarias y aduanales, remolque, OPIP, así como también los servicios de guardia permanente las 24 horas del día, los 365 días del año en el puerto de Cayo Arcas para solventar cualquier incidente que se pueda presentar.

En el **Anexo VIII** se presenta un directorio de autoridades portuarias y de servicios de emergencia, entre otros con información actualizada para cualquier emergencia que pueda surgir. (Correo electrónico, teléfonos).

CAPITULO III AREAS E INSTALACIONES

Regla 7.- Las áreas de instalaciones portuarias se encuentran señaladas en el **Anexo IX**. El Puerto está compuesto por dos monoboyas, una torre de comunicaciones y una plataforma estabilizadora, instalaciones que opera PEP.



Regla 8.- Conforme al acuerdo APICAM-015/97, del 24 de marzo de 1997, PEP opera, aprovecha y explota los bienes e instalaciones para la operación y explotación de la Terminal de Carga de petróleo crudo, realiza para sí o para terceros con quienes contrate maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga y descarga, alijo, almacenamiento, estiba, acarreo y demás servicios portuarios.

Regla 9.- Área de Uso Común. Es un área de agua en la que su forma de operación es especializada para las maniobras de navegación de acceso, atraque, carga, descarga y salida de las instalaciones del puerto para la exportación de petróleo. **(Ver Anexo XI)**

CAPITULO IV ACCESO Y PERMANENCIA EN LAS INSTALACIONES

Regla 10.- El personal y materiales de las Fuerzas Armadas de la Nación, tendrán acceso sin restricción alguna a los Recintos Portuarios del Puerto y de la Terminal, en cumplimiento de sus funciones, previa comunicación con la API, la Capitanía, o en su caso con PEP. Sin menoscabo de lo previsto en la legislación Mexicana y en el plan de protección del puerto y al contenido del código PBIP.

Regla 11.- A su llegada a las instalaciones del Puerto y de la Terminal, el oficial de



protección de la instalación portuaria o funcionario designado de PEP, verificará la identidad de las personas que arriben a las instalaciones por vía aérea o marítima y cuyas funciones requieran su ingreso al Puerto y a la Terminal, de la misma forma a las personas que justifiquen su interés legítimo contractual para ingresar a las instalaciones en calidad de visitantes o trabajadores de una tercera parte.

Regla 12.- Las autorizaciones de ingreso se expedirán de acuerdo a lo previsto en el plan de protección del puerto y del nivel de protección marítima en el cual el puerto opere en un momento dado.

Regla 13.- Queda prohibido ingresar, ingerir o almacenar bebidas embriagantes, ingresar, usar o almacenar drogas ilegales o enervantes prohibidos sin prescripción médica, ingresar o almacenar materiales explosivos, radioactivos o peligrosos sin autorización dentro de las instalaciones del Puerto.

Regla 14.- El ingeniero de seguridad industrial de la Terminal y del Puerto y/o el OPIP, podrá en cualquier momento, cuando hubiera razón fundada para ello, realizar un operativo de verificación a las instalaciones y áreas habitacionales del Puerto y de la Terminal, a fin de detectar lo estipulado en la Regla 12 pudiendo requerir y utilizar el apoyo de las Fuerzas Armadas

Regla 15.- Durante la permanencia en las instalaciones, todas aquellas personas que operen en las instalaciones o que en forma particular presten algún servicio dentro de las instalaciones del Puerto y de la Terminal, están obligados a utilizar el equipo de protección personal, a cuidar y a respetar los avisos de seguridad y la propaganda alusiva que se fijen dentro de las mismas y aplicar los procedimientos previstos por PEP.

Regla 16.- Son motivos de la cancelación de la autorización de permanencia en el puerto y de posibles sanciones legales lo siguiente:

- a) suplantar la identidad y/o autorizaciones de ingreso de otra persona y/o emplearla para un uso indebido.
- b) Desobedecer las instrucciones del personal de seguridad y protección dadas en el ejercicio de sus funciones.
- d) Ingresar a las áreas restringidas del Puerto, sin contar con la autorización para ello.
- e) realizar actos subversivos o de sedición ya sea de palabra o de obra, así como actos de terrorismo, criminales o inseguros que vulneren la integridad de las instalaciones del puerto.
- f) por omisión de acción permitir que la seguridad y la protección sean vulnerados.

Regla 17.- El Operador y los Prestadores de Servicios que ingresen al Puerto, deberán respetar la señalización existente en las áreas delimitadas y/o protegidas, así como acatar las indicaciones del personal de seguridad y de protección en el uso de sus funciones.

Regla 18.- Señalar y en su caso informar al superintendente de la instalación respectiva, sobre las condiciones o actos inseguros que se observen, a fin de que se tomen las medidas correctivas o preventivas que correspondan.

Regla 19.- El Operador y los Prestadores de Servicios que ingresen al Puerto, estarán obligados a utilizar máquinas, equipos, aparatos o herramientas que reúnan las condiciones de seguridad establecidas contractualmente, en la normatividad aplicable en Petróleos



Mexicanos y Organismos Subsidiarios y conforme a los estándares internacionales.

Regla 20.- La negativa injustificada del Operador y los Prestadores de Servicios que ingresen al Puerto, a adoptar las medidas preventivas o a seguir los procedimientos indicados por PEP, será motivo suficiente para que se apliquen las medidas administrativas conducentes.

CAPITULO V COMITÉ DE OPERACIÓN

Regla 21.- La operación y funcionamiento del Comité, se sujetará a su reglamento interno, mismo que aparece al final del presente documento como **ANEXO X**, y es parte integrante de las mismas, así como el acta constitutiva del Comité que se adjunta a estas reglas como **Apéndice A**. También se adjuntan el acta de aprobación del Reglamento Interno por parte del Comité de Operación (**Apéndice B**).

Regla 22.- El Comité será presidido por API y quedará integrado como se determina en el artículo 2° de su reglamento interno.

Regla 23.- La API contará con una oficina para la atención de las quejas que se presenten con motivo de la administración y operación portuaria o por la prestación de servicios y actividades conexas a estos, en las materias señaladas en el artículo 1° del reglamento interno del Comité.

Regla 24.- La presentación de quejas por parte de los Usuarios, Operador y los Prestadores de Servicios así como la atención y desahogo de las mismas se sujetará al siguiente procedimiento:

I.- Toda queja se presentará ante la API mediante escrito en original y dos copias y tendrá como mínimo:

- Nombre o razón social y nombre del representante legal si se trata de persona moral, así como domicilio y firma del quejoso.
- Motivo de la queja con la indicación de la dependencia en el Puerto o del Operador, Prestador de Servicios a quienes se les atribuye el acto u omisión que origina la queja; y
- Los documentos que respalden la queja, con dos copias, cuando obren en poder del quejoso.

Al momento en que API reciba la queja, la oficina receptora le dará entrada, devolviendo al promovente una copia del escrito con acuse de recibo.

II.- La oficina de quejas, durante los cinco días hábiles siguientes a la presentación de la queja, enviará a la dependencia o al Operador o Prestador de Servicio a que se refiere el inciso b) de la fracción anterior, copia de la documentación recibida, citándolos al mismo tiempo, así como al quejoso, para que asistan a la sesión del Comité en que se someterá la queja a consideración de sus miembros. La fecha de la sesión la determinará el secretario técnico del propio Comité, quién verificará que no transcurran más de 40 y menos de 10 días naturales, entre la fecha de entrega del citatorio y la celebración de la sesión;



III.- Para el desahogo de las quejas, en la respectiva sesión del Comité escucharán a las partes y tomando en cuenta la documentación presentada por el quejoso, así como la que presente en la misma sesión la dependencia, Operador o Prestador de Servicios, votarán por la recomendación que resulte del consenso de la mayoría. El presidente del Comité, dentro de los tres días hábiles siguientes a la fecha de sesión, hará del conocimiento de la dependencia o del Operador o Prestador de Servicios y del Usuario, el sentido de dicha recomendación a fin de que esta sea atendida, en el plazo que al efecto se señale.

IV.- Si vencido el plazo a que se refiere el segundo párrafo de la fracción anterior, el quejoso estima que la recomendación del Comité no es atendida en debida forma, o cuando la recomendación no le favorezca, podrá recurrir a la Secretaría o a la dependencia que resulte competente a efecto de que resuelvan lo conducente.

Las quejas, deberán presentarse por escrito y firmadas por el interesado, anexando los documentos que la respalden; para el desahogo de las mismas, serán presentadas por el secretario del Comité en la siguiente sesión del mismo para su resolución; la cual se hará del conocimiento del interesado, por escrito, dentro de los siguientes diez días hábiles siguientes a la fecha de sesión del Comité, correspondiente.

Para efectuar modificaciones al reglamento interior, se requerirá la presencia en el seno del Comité, de: API, Capitanía y PEP; requiriéndose además, la aprobación de dos tercios de los miembros del Comité.

CAPITULO VI ADMINISTRACIÓN DE LAS ÁREAS E INSTALACIONES

Regla 25.- La API en los términos de la Ley, se encargará de administrar las áreas e instalaciones de los Recintos Portuarios del Puerto, vigilará y supervisará la adecuada utilización de las instalaciones portuarias y su eficiente operación.

Regla 26.- La construcción, conservación, mantenimiento, aprovechamiento, ampliación, operación y explotación de obras, terminales e instalaciones portuarias que ejecute el Operador, los Prestadores de Servicios y la propia API en el Puerto se sujetarán a los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del mismo (**Ver Anexo XI**), de acuerdo con el PMDP, el título de concesión o permisos que correspondan a cada área o instalación, los contratos de cesión parcial de derechos y de cualquier otra naturaleza que se tengan celebrados con la API y a los requisitos y especificaciones que fije ésta.

El PMDP de la API será revisado por la Secretaría cada cinco años y estará disponible en las oficinas de la API para su consulta.

Regla 27.- Previamente a la realización de los trabajos a que se refiere la regla anterior API, de acuerdo con las características y actividades de la zona en que habrán de efectuarse así como de la áreas contiguas, fijará las medidas preventivas a que se sujetarán dichos trabajos, a fin de garantizar las debidas condiciones de seguridad y evitar entorpecimientos de la operación portuaria, sin perjuicio de que los trabajos se sujeten a las disposiciones aplicables en materia ecológica.



CAPITULO VII APROVECHAMIENTO Y EXPLOTACION DE OBRAS

Regla 28.- PEP se encargará de efectuar el mantenimiento del señalamiento marítimo, incluyendo boyas, balizas, faros, etc., cuando estén bajo su resguardo. API se encargará de efectuar el mantenimiento del señalamiento marítimo, incluyendo, balizas, faros, etc. cuando estén bajo su resguardo, cuidando ambas partes de su eficiente operación en el puerto, ver **ANEXO IX.**

Regla 29.- En las solicitudes para ejecutar obras, deberá acreditarse la autorización que en materia de impacto ambiental, expida la autoridad competente, de acuerdo con lo contenido en el artículo 28, fracción X de la Ley de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, sin el cual no procederá la autorización, asimismo se deberán cubrir los requisitos que señalan los artículos 8° y 17, fracciones I a VI y VI del Reglamento de la Ley.

Los proyectos a que se refiere esta se presentarán ante la Secretaría para su autorización, la cual dará respuesta a las solicitudes en un plazo que no exceda de cuarenta y cinco días naturales contados a partir de la recepción de la misma.

Si como consecuencia y resultado de fenómenos naturales o provocados por diversas causas así como cualquier otra situación que así lo requiera, se considera necesario evaluar el estado físico, operacional, estructural de las instalaciones o los equipos del Puerto. El Operador determinará mediante la aplicación sus procesos internos de seguridad y aseguramiento de la calidad lo siguiente:

- 1 La necesidad de realizar los reconocimientos, estudios, dictámenes para recabar información del estado de cosas.
- 2 Si como consecuencia de dichos reconocimientos se deben realizar estudios mas profundos, estos serán aplicados a su costo y ordenados siguiendo la base de su normatividad interna en la asignación de quienes los realizaran.
- 3 Las reparaciones, trabajos y mantenimientos serán efectuados siguiendo la aplicación sus procesos internos de seguridad y aseguramiento de la calidad.

La Secretaría por si sola o a través de la Capitanía y de acuerdo al contenido de las leyes y los reglamentos vigentes, podrán ordenar la ejecución de dichos reconocimientos en los términos que considere aplicables.

La API podrá solicitar que se informe de forma generalizada del estado operacional en que se encuentran las instalaciones y áreas del Puerto objeto de cesión.

CAPITULO VIII NAVEGACION INTERIOR

Regla 30.- Toda embarcación para entrar al Puerto y realizar navegación interior deberá dar cumplimiento a las reglas del Sistema de Organización del Tráfico Marítimo en el Golfo de Campeche y en la Terminal Marítima Petrolera en Cayo Arcas Campeche, de fecha 22 de julio de 1998.



Regla 31.- Los buque tanques cuando se aproximen al Puerto establecerán contacto con el CCT por medio de los canales internacionales autorizados; indicando posición y tiempo estimado de arribo al puerto, así como cualquier otra circunstancia que lo amerite.

De la misma manera debe notificarse a la capitania de los arribos de las embarcaciones en los términos que se establecen en la Regla 35 de estas reglas de operación.

Una vez que haya notificado su arribo la embarcación al Puerto, PEP por conducto de la coordinación de operación portuaria y de acuerdo a lo establecido en el programa de arribos y amarres, procederá a indicarle las instrucciones que correspondan conforme a su programa.

Regla 32.- Las embarcaciones menores deberán de transitar fuera de las áreas de navegación, así mismo, les estará prohibido cruzar la derrota por proa de los buques cuando éstos se encuentren en movimiento.

Regla 33.- Las embarcaciones se abstendrán de permanecer en el área de navegación cuando un buque se encuentre en movimiento y ostentarán en todo tiempo los distintivos que señalen el tipo de operaciones que estén efectuando.

Regla 34.- Dentro de los límites del Puerto estará prohibido el uso indebido del radio banda marina de muy alta frecuencia VHF para llamadas buque/puerto, excepto para llamadas de auxilio o cuando el buque se encuentre en maniobra para lo cual se establecen los siguientes canales:

Tipo de llamada	Canal
De Maniobras Portuarias	08
Terminal Marítima Cayo Arcas	09
Para enlace con Control de Tráfico Marítimo	09
Para enlace con Operaciones Portuarias	09
Para enlace con Sistema de Medición	09
Para enlace con Pilotos y embarcaciones	09
Para enlace con Oficial de Protección Portuaria	09
Control Marino	10
De Maniobras Portuarias	11
Plataformas	12
Operador de Grúa	13
Buque Taller	14
Canal Internacional de Llamada y auxilio	16
Para emergencia o enlace	16
Operación Portuaria	17 Y 67

Regla 35.- El uso indebido del radio VHF o de la interferencia de los canales asignados será motivo de sanción en los términos de la Ley y demás disposiciones aplicables.



CAPITULO IX ARRIBO Y DESPACHO DE EMBARCACIONES

Regla 36.- En los términos del artículo 46 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y artículo 66 de su Reglamento, el capitán o representante del buque, para obtener la autorización de arribo al Puerto y a la Terminal deberá presentar a la Capitanía lo siguiente:

- I. En navegación de cabotaje:
 - a) Despacho de salida del puerto de origen.
 - b) Manifiesto de carga y declaración de mercancías peligrosas de acuerdo a la NOM-009-SCT4-1994.
 - c) Lista de tripulantes y, en su caso de pasajeros.
 - d) Diario de navegación.

- II.- En navegación de altura, además de los documentos señalados en la fracción anterior:
 - a) Autorización de la libre plática.
 - b) Patente de sanidad.
 - c) En su caso lista de pasajeros que habrán de internarse al país y de los que volverán a embarcar.
 - d) Certificado de Arqueo.
 - e) Declaración general.
 - f) Declaración de provisiones a bordo.
 - g) Declaración de efectos y mercancías de la tripulación.

Regla 37.- En los términos del artículo 48 y 49 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y 66 A de su Reglamento, para obtener el despacho de salida, el capitán de la embarcación o su representante, presentarán a la Capitanía lo siguiente:

- I. Patente de sanidad
- II. Certificado de no adeudo o garantía de pago por el uso de infraestructura o daños ocasionados a ésta, expedida por la API.
- III. Certificados que demuestren el buen estado de la embarcación.
- IV. Cálculo y plan de estiba de la carga, y
- V. Lista de tripulantes.

Los despachos quedarán sin efecto si no se hiciere uso de ellos, dentro de las 48 horas siguientes a su expedición.

El despacho de la embarcación se negará cuando:

- I. Por orden de la autoridad judicial o tribunal laboral.
- II. Por orden de las autoridades administrativas federales.
- III. La presentación incompleta o inoportuna de la documentación exigida, y
- IV. Exista peligro para la embarcación si se hace a la mar de acuerdo con el informe meteorológico oficial.

Regla 38.- La autoridad sanitaria practicará en el buque que proceda de puerto extranjero, la visita de Sanidad Internacional y si aquel la pasara sin novedad, dará la señal de libre plática.



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

Regla 39.- Una vez que el buque haya quedado a libre plática, se hará la visita correspondiente de las autoridades en los términos de la Ley.

Regla 40.- De los buques fondeados, no deberán desembarcar personas al Puerto y/o a la Terminal sin la autorización de la Capitanía y demás autoridades que correspondan, excepto cuando existan circunstancias en que vidas humanas puedan estar en peligro, pudiéndose posteriormente notificar a dichas autoridades.

CAPITULO X PROGRAMACION Y ARRIBO

Regla 41.- Se establece que la operación de la terminal concesión es para uso exclusivo y particular del cesionario, o sea PEMEX EXPLORACION PRODUCCION, en el cual en base a sus seguimientos particulares genera su programa interno de arribos al puerto y a la terminal. Por lo anterior debe integrarse una junta de Programación de arribos a fin de dar a conocer las acciones, recursos materiales y humanos asignados por el cesionario para ejecutar eficientemente las operaciones portuarias.

Regla 42.- Para hacer de conocimiento las acciones coordinadas a que se refiere la regla anterior, el cesionario hará de conocimiento por escrito a los integrantes de la junta de Programación de arribos su programa semanal de arribos de buques. El operador determinará en base a su programa interno el orden de prioridades en que se efectuarán las operaciones y servicios, debiendo informar por la misma vía a la APICAM en caso de cambios a dicho programa.

Regla 43.- La junta de programación de arribo deberá sesionar por lo menos una vez cada 2 meses con el objetivo de sin ser limitado o excluyente de lo convenido en la regla 40, de revisar cualquier aspecto que atañe la operación de la terminal 2 en el puerto, así como solucionar y mejorar el mismo.

La junta de programación de arribos estará integrada por:

- I. Los Pilotos de Puerto;
- II. La Administración de la Aduana Marítima;
- III. El personal de PEMEX;
- IV. Los Prestadores de Servicios; y
- V. Los Agentes Navieros.

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

Así mismo, se deberá enviar copia del acta con carácter obligatorio a la Gerencia de la API, ubicada en las instalaciones del puerto de Isla del Carmen.



Regla 44.- Las sesiones de la junta de programación de arribo de embarcaciones serán presididas por el representante del cesionario, quien presentará el programa de operación que será aprobado, considerando las opiniones de los integrantes de la misma.

Regla 45.- Los armadores, navieros u operadores de buques o sus representantes autorizados en el Puerto y en la Terminal, de acuerdo al artículo 46 y 48 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y el 66 del Reglamento de la misma, darán aviso a la junta de programación del arribo de embarcaciones, en los términos siguientes:

- Inmediatamente después de zarpar de su último puerto anterior al puerto de carga, siempre y cuando dicha salida se efectúe con más de 72 horas (setenta y dos) horas con anterioridad a su ETA al puerto de carga.
- 72 (setenta y dos) horas antes de su ETA.
- 48 (cuarenta y ocho) horas antes de su ETA.
- 24 (veinticuatro) horas antes de su ETA.

Regla 46.- La junta de programación con la presencia de PEP por conducto del Sector Operativo Cayo Arcas-Rebombero/GTDH, los agentes navieros, operadores, prestadores de servicios y otros proporcionará el arribo y la programación de buques tanques a la Terminal, a fin de coordinar sus acciones, recursos materiales y humanos para ejecutar eficientemente los servicios portuarios, y abreviar la estadía de las embarcaciones en el mismo.

Regla 47.- Antes de efectuar la maniobra de entrada al Puerto, el capitán de la embarcación debe proporcionar al oficial de protección de la instalación la siguiente información:

- I.- Numero de certificado PBIP y fecha de vencimiento, verificando que la embarcación cuenta con el o los certificados aplicables de acuerdo a los Convenios Internacionales ratificados por el Gobierno Mexicano en los términos del Código PBIP
- II.- Puerto de registro.
- III.- Puerto de procedencia.

Regla 48- Con el aviso a que se refiere la regla anterior el buque deberá proporcionar al oficial de protección de la Instalación portuaria los datos siguientes:

- I.- Declaración de seguridad.
- II.- Lista de los últimos diez puertos.
- III.- Lista de tripulación.
- IV.- Si es la primera vez que arriba al puerto, deberá presentar copia del Certificado Internacional de Seguridad vigente.

Regla 49.- Ante cualquier circunstancia que pueda afectar la protección del Puerto, de la Terminal o la embarcación, el oficial de protección de la instalación portuaria activará los procedimientos previstos y coordinar con los oficiales de protección de los buques la implementación de los procedimientos de sus respectivos planes a bordo.

Regla 50.- El Operador debe vigilar que se cumplan los requisitos de señalización visual tanto de día como de noche; verificar que la embarcación cuente con certificado de aptitud para el transporte de mercancías peligrosas de conformidad con la regulación II-2/54.3 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 1974/78) de ser aplicable.



Regla 51.- Todas las embarcaciones que permanezcan dentro del Puerto y/o de la Terminal o que se encuentren en el ámbito de operación en las instalaciones marítimas citadas, (o bajo su jurisdicción) bien sean: fondeadas, amarradas, abarloadas, arrejeras, o en cualquier otra circunstancia, deberán de mantener continuamente la vigilancia necesaria tanto para su seguridad, así como para la de las instalaciones.

CAPITULO XI AMARRE Y PERMANENCIA DE EMBARCACIONES

Regla 52.- De conformidad con lo dispuesto en los Artículos 55, 56, 57 y 58 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y a fin de preservar la seguridad de las embarcaciones, las instalaciones portuarias, el entorno del medio ambiente marino y la seguridad de la vida humana en el mar, el servicio de pilotaje es de carácter obligatorio para el Puerto.

Regla 53.- En relación al servicio de pilotaje dentro del Puerto, el Operador se sujetará a lo establecido en las presentes reglas de operación.

El piloto de puerto deberá acreditar que cuenta con título profesional de marino mercante y certificado de competencia expedido por la Secretaría, así mismo, de conformidad con los artículos 56 y 57 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Regla 54.- Las embarcaciones que serán amarradas conforme al programa de arribo y amarre de buque tanques en la instalación que PEP indique y durante su permanencia en el mismo, deberán observar las normas de seguridad nacionales e internacionales para la práctica del pilotaje.

Regla 55.- El CCT vigilará que las embarcaciones no permanezcan injustificadamente en las instalaciones del Puerto. La Capitanía, a solicitud fundada del Operador o de la API, ordenará lo conducente para dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 53 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Regla 56.- El Operador podrá ordenar el desamarre de un buque tanque, cuando la embarcación interrumpa por mas de 2 horas sus operaciones por causas que le resulten imputables si coincide con el arribo de otra embarcación programada para el amarre en la instalación.

Regla 57.- Al término de las operaciones de carga y siempre que exista otra embarcación programada para ocupar la instalación, los buque tanques deberán ser desamarrados hasta dos horas después de la desconexión de mangueras de carga, con excepción de los que por requerimiento del Operador y a satisfacción del cliente deban permanecer amarrados.

Regla 58.- Conforme a lo dispuesto a las fracciones IV y VI del artículo 9, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Capitanía podrá solicitar a los capitanes de las embarcaciones lo siguiente:

- I.- Certificados de seguridad y de prevención de la contaminación por hidrocarburos aplicables a la embarcación y de la vida humana en el mar a sus tripulantes.
- II.- Certificado internacional de líneas de carga, 1966.



- III.- En caso de embarcaciones nacionales, certificados de seguridad de la navegación
- IV.- Certificado de estado de grúas.
- V.- Cualesquier otro certificado estatutario que considere conveniente

Regla 59.- Los buques tanque petroleros, deberán encontrarse con sus tanques inertizados, previa verificación del capitán de carga al sistema de gas inerte ubicado en el cuarto de control de carga.

Regla 60.- Durante la permanencia de embarcaciones operando en las instalaciones, las mismas deberán contar en todo momento con tripulación suficiente a bordo para realizar las maniobras en caso que sea necesario.

CAPITULO XII REQUISITOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS

Regla 61.- Conforme al acuerdo celebrado entre la API y Petróleos Mexicanos, de fecha 18 de marzo de 1996, la API cedió a PEMEX el área cedida, derivada de la concesión integral, por lo que la operadora podrá realizar para sí o para los terceros con quienes celebre contrato, las maniobras para las transferencias de bienes o mercancías, tales como la carga y descarga, alijo, almacenaje, estiba, acarreo y demás servicios portuarios inherentes dentro del área cedida, en ese sentido solo podrán prestar los servicios portuarios quienes tengan celebrados firmados con PEP contratos de prestación de servicios portuarios y quienes hayan obtenido los permisos correspondientes de la Secretaría.

Regla 62.- Para prestar Servicios Portuarios, los interesados deberán presentar a la PEP, solicitud por escrito y sujetarse a lo establecido en los artículos 50 y 51 de la Ley y a los artículos 32 y 35 de su Reglamento.

Regla 63.- Se deberán satisfacer además, los requisitos siguientes, tratándose de los servicios que a continuación se indican:

- I.- Para pilotaje: Se deberá acreditar que el piloto de puerto cuente con título profesional de marino mercante y podrán ser personas físicas que cuenten con el certificado de competencia de dicho puerto y a personas morales constituidas por pilotos del mismo puerto, en cumplimiento de la Ley de Navegación y de Comercio Marítimos y su Reglamento correspondiente.
- II.- Para remolque y transporte: El Operador dispondrá a través de sus procesos internos de contratación los criterios que deberán de cumplir las embarcaciones que prestan servicio de remolque maniobra, el cual será realizado en los términos que al operador convenga. Si el operador considera conveniente en términos de economía y eficiencia, comprobará que se tiene la disponibilidad de embarcaciones que cumplan con las normas oficiales mexicanas y requisitos que exija la Ley en la materia y establecerá los contratos mercantiles para proporcionar este servicio portuario.
- III.- Para el amarre de cabos: no se prevé otorgar la cesión parcial de derechos para la prestación de servicios portuarios en este rubro dado que este es ejecutado por la tripulación de los buques tanques petroleros que operan en las Instalaciones en coordinación con PEP, pilotos de puerto y los remolcadores que prestan servicios de maniobras de acuerdo a los términos de operador.



Regla 64.- Cumplidos los requisitos a que se refiere el presente capítulo, la PEP dará respuesta a la solicitud, en los términos del artículo 54 de la Ley y, en su caso, dentro de los 7 días naturales siguientes, deberá procederse a la firma del contrato de prestación de servicios respectivo, mismo que será registrado por la PEP ante la Secretaría, en los términos del artículo 51 último párrafo de la Ley.

Regla 65.- De conformidad con el contrato celebrado entre la API y Petróleos Mexicanos, PEP podrá celebrar contratos para la prestación de servicios portuarios, sin sujetarse al procedimiento de concurso, solo cuando se trate de los servicios exclusivos de PEP destinado al Puerto y a la Terminal.

CAPITULO XIII MANIOBRAS PORTUARIAS

Regla 66.- Sólo podrán prestar los servicios públicos de maniobras portuarias, las empresas que tengan firmado con la PEP un contrato de prestación de servicios portuarios y que estén debidamente registrados por esta ante la Secretaría.

Regla 67.- Para la operación de carga a buque tanques petroleros en el Puerto, los regimenes de bombeo a exportación se describen a continuación:

Instalación	Tipo	Barriles por hora
Cayo Arcas 1	SBM	36,250
Cayo Arcas 2	SBM	36,250

Regla 68.- El uso de remolcadores durante las maniobras portuarias en el Puerto es de la forma siguiente:

Instalación	Tipo	EMBARCACIONES
Cayo Arcas 1	SBM	2 Remolcadores de 60 TPF
Cayo Arcas 2	SBM	2 Remolcadores de 60 TPF

Los criterios técnicos para la prestación del servicio portuario de remolque maniobra en puerto, del puerto de Cayo Arcas se presentan en el **ANEXO XII**, de estas mismas Reglas.

Regla 69.- Cuando una embarcación con notoria obsolescencia tecnológica o en mal estado opere deficientemente con la consecuente reducción en los índices de producción alcanzados, sin que ello implique afectación de la programación de arribos, la Capitanía a petición fundada del Operador, comunicará al naviero, a la empresa o a la agencia naviera de la misma, la necesidad de corregir las deficiencias ó de sustituir la embarcación.



Regla 70.- Para optimizar las actividades portuarias, los Prestadores de Servicios que utilicen embarcaciones, maquinaria y equipo, entregarán al Operador, el programa de adquisición y de mantenimiento preventivo y correctivo de dichas unidades, dentro de los primeros 30 días naturales de cada año.

Regla 71.- El Operador (PEP) antes de que el buque inicie sus operaciones de conexión de mangueras y/o operaciones de carga de aceite crudo, o a solicitud fundada de parte, podrá con su personal efectuar la revisión de winches, plumas, cabos de labor y cables o eslingas de carga y maniobra, a fin de dar cumplimiento a los estándares del operador y al Convenio relativo a la Prevención de Accidentes de Trabajo de la gente de mar.

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

CAPITULO XIV OPERACION PORTUARIA

Los Servicios Portuarios serán proporcionados de la forma siguiente:

Regla 72.- La prestación del servicio de pilotaje en el Puerto se sujetará a lo dispuesto en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y su Reglamento, y a la "Regulación particular de Pilotaje del puerto de Cayo Arcas, Campeche y su jurisdicción", publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 6 de mayo de 1988, (**Anexo XIII**).

Para el caso del pilotaje el Prestador del Servicio son los pilotos o prácticos que cuentan con el permiso o contrato con el administrador portuario.

Regla 73.- La prestación del servicio de remolque se sujetará a lo siguiente:

- I.- Todo buque cuyo arqueado bruto sea igual o superior a las 2,000 unidades, deberá utilizar el servicio de remolcadores para cualquier maniobra en el Puerto: la embarcación que preste el servicio de remolcador será de 5,000 B.H.P. mínimo y con un tirón a punto fijo de 60 toneladas como mínimo.
- II.- Será obligatorio este servicio para los buques de cualquier tonelaje cuando éstos tengan desperfectos en su maquinaria de propulsión sistema de gobierno, sistema eléctrico o que transporten mercancías peligrosas aun cuando arriben a terminales privadas.

Los criterios técnicos para la prestación del servicio portuario de remolque y maniobra, se encuentran indicados en el **ANEXO XII**, mismo que forma parte de estas reglas.

Para el caso del remolque, el prestador de servicio será el que celebre un contrato de fletamento con el Operador cuya tarifa será regulada y autorizadas por la Secretaría.



Regla 74.- La prestación del servicio de lanchaje, se sujetara a lo siguiente: El Operador lo proporcionará como transporte a través de los contratos de fletamento establecidos para la prestación de los Servicios Portuarios, cuyas tarifas estarán reguladas y autorizadas por la Secretaria.

Regla 75.- Los servicios de avituallamiento y de recolección de basura y eliminación de aguas residuales a las embarcaciones que prestan Servicios Portuarios, se proporcionarán sin interrumpir las operaciones de los buques tanques, a través de los contratos establecidos por el Operador.

Los prestadores de servicios de pilotaje, remolque, y lanchaje, tendrán el mismo horario de oficinas para atender la solicitud de los Usuarios y deberán mantener aún en días inhábiles, equipo y guardia de personal para prestar el servicio a cuyo efecto comunicarán oportunamente a la Capitanía y al el Operador, la cantidad de personal, nombre de los encargados y lugar en donde podrán ser localizados durante las guardias.

Regla 76.- El Operador y el buque serán responsables de verificar correspondencias entre la documentación y la carga física, por medio de los procedimientos que el operador determine para el aseguramiento de calidad, protección y mantenimiento de la seguridad conforme a la legislación nacional y convenios internacionales reconocidos por el Gobierno Mexicano

Regla 77.- Durante la ejecución de las maniobras para el manejo de carga, los operadores del buque responderán de la misma. Deberán atender obligadamente las recomendaciones e instrucciones que el operador determine para la trasferencia de petróleo crudo.

Regla 78.- Durante la ejecución de las maniobras para el manejo de carga, los operadores del buque responderán de la misma, en los términos que se hayan pactado en los contratos de transporte.

Regla 79.- Durante la ejecución de las maniobras para el manejo de carga, los operadores del buque responderán de cualquier daño causado por negligencia probada a las instalaciones, equipos e infraestructuras, durante las maniobras de atraque, conexión, carga, desconexión y largado del buque.

Regla 80.- Las grúas del buque cualquiera que sea su clase, no deberán cargarse en exceso, solo al límite que establezca el certificado respectivo; tanto el equipo portuario como el de los buques deberán ostentar claramente la carga máxima permisible.

Regla 81.- Durante las maniobras de carga y descarga no se permitirán pesos suspendidos en los aparejos de los barcos.

Regla 82.- En el manejo de carga, deberán observarse las normas sobre seguridad e higiene aplicables y sobre las de prevención de accidentes que dicte PEP, la Autoridad en materia de trabajo y prevención social y Capitanía de Puerto, considerándose además lo siguiente:



- I.- Para el manejo de la carga de crudo los trabajadores deberán contar con todos los elementos de seguridad y protección, mismos que les serán proporcionados por el Operador, y los Prestadores de Servicios.

El Operador, y Prestadores de Servicios, vigilarán que sus trabajadores tengan el debido cuidado, diligencia y eficiencia en el manejo del riesgo del gas de sulfuro de hidrógeno (H₂S)

Regla 83.- Queda prohibido fumar a bordo de los buques.

Regla 84.- En relación al manejo de crudo, el personal de maniobras deberá tener la preparación sobre los cuidados que se deben seguir en su manejo y contar con los equipos requeridos para el mismo, así como elementos auxiliares de apoyo para prevenir y, en su caso, reducir el impacto de accidentes.

Regla 85.- Los accesos a los buques, así como las áreas de cubierta, deberán estar todo el tiempo libre de obstrucciones y deberán contar con iluminación adecuada.

CAPITULO XV CONTROL AMBIENTAL Y PREVENCION DE LA CONTAMINACIÓN

Regla 86.- Todos los buque tanques petroleros que amarren en las instalaciones del Puerto, deberán tener sus tanques de carga inertizados, debiendo ser verificado por el capitán de carga de PEP previo a la operación, así como el funcionamiento de control del sistema de gas inerte ubicado en el cuarto de carga del buque tanque.

Regla 87.- En la Terminal y en el Puerto, solamente podrán operar aquel buque tanques petroleros que estén dotados con tanques lastre segregado.

Regla 88.- Previo a la operación de un buque tanque el capitán de carga a bordo de PEP, en coordinación con el oficial responsable de la carga, deberá verificar la lista de inspección de seguridad tierra-buque.

Regla 89.- Para todas las embarcaciones atracadas en las instalaciones o de aquellas que se encuentran fondeadas dentro de los límites del Puerto, queda estrictamente prohibido, si este no cuenta con las instalaciones apropiadas, achicar sentinas, lavar tanques de combustible o doble fondo, arrojar aguas negras o grises u otras sustancias contaminantes al mar. Se prohíbe pescar dentro de los límites del puerto desde los buques en operación.

Regla 90.- Las terminales e instalaciones que produzcan efectos contaminantes como son las emisiones de gases, olores, partículas sólidas y líquidas no deberán exceder los valores máximos permisibles.

Regla 91.- Será responsabilidad del Operador y los Prestadores de Servicios la capacitación de su personal en el manejo de los equipos contra incendio y manejo de riesgo de crudo y gas

Regla 92.- Los trabajos que se hagan en los buques tanques, deberán cumplir con las



normas relativas a la prevención de la contaminación, en apego al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de los Buques (MARPOL 73/78).

CAPITULO XVI VIGILANCIA Y PROTECCION

Regla 93.- En los Recintos Portuarios del Puerto, las personas que acceden vía marítima o aérea, así como, cualquier embarcación que navegue en dichos sitios deberán observar la obligatoriedad en el cumplimiento del Código PBIP y al Plan de Protección de la Instalación Portuaria Cayo Arcas vigente desde Julio 2004.

Regla 94.- Las embarcaciones que naveguen en las zonas de aproximación de los Recintos Portuarios del Puerto y dentro de sus áreas, deberán cumplir obligatoriamente con el Procedimiento No. 250-28930-OP-216-0001 del Sistema de Control de Trafico Marítimo de PEP para la Sonda de Campeche, vigente desde septiembre 2003.

Regla 95.- No se permitirá el desarrollo de actividades de natación, buceo ni de pesca deportiva o comercial en las márgenes de las Monoboyas u otra área, excepto en los casos de estudios o construcción de instalaciones portuarias o reflote de embarcaciones o de rescate de personas, previa autorización de la Capitanía o de PEP.

Regla 96.- Con el objeto de atender contingencias en el Puerto, PEP cuenta con el Plan de Respuesta a Emergencias del Puerto de Cayo Arcas, documento que se adjunta a estas reglas como **ANEXO XIV**.

Por lo indicado en el párrafo anterior y con el objetivo de prevenir y afrontar en el Puerto posibles emergencias o contingencias tales como incendios, accidentes o incidentes de embarcaciones, el Operador, Prestadores de Servicios, navieros, agentes consignatarios y aduanales, Usuarios y en general las personas físicas y morales que intervengan en las actividades portuarias, se sujetarán al **Programa de Protección Civil** que se estableció con fundamento en el artículo 82 fracción VIII, del Reglamento, el citado documento se adjunta a estas reglas como **ANEXO XV**, así como el acta constitutiva de la unidad de protección civil y el plano de zonas de seguridad que se adjuntan al **Apéndice C** y **Apéndice D**, respectivamente.

Regla 97.- La Capitanía conjuntamente con la API y el Operador, se encargarán de difundir, vigilar y supervisar el cumplimiento de las acciones que contempla el citado programa, informando de ello al Comité, en los términos y con la periodicidad que éste recomiende.

CAPITULO XVII SANCIONES

Regla 98.- Las infracciones a las presentes reglas de operación serán sancionadas por la Secretaría, de acuerdo con lo dispuesto por el capítulo IX de la Ley, y de sanciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.



**CAPITULO XVIII
TRANSITORIO**

Regla 99.- Código PBIP. Derivado de las necesidades de orden internacional y recomendaciones de la OMI y considerando el Código PBIP (**ANEXO XVI**) y los cambios en las regulaciones de materia ambiental, los mismos estarán regidos por reglamentaciones específicas definidas por la Secretaría, por lo que, en caso de que dicha autoridad emita procedimientos para los casos que se mencionan u otros que formen parte de resoluciones de la OMI los mismos serán integrados a las presentes reglas para su cumplimiento.

**SUPLENTE DEL PRESIDENTE DEL
COMITE**

SECRETARIO TECNICO

LIC. ENRIQUE NOVELO GONZALEZ.
GERENTE DE LA ADMINISTRACIÓN
PORTUARIA INTEGRAL DE CAMPECHE,
S.A. DE C.V.

CAP. ANTONIO GARCIA GALLARDO.
OFICIAL DE PROTECCIÓN (OPIP) DE LA
GERENCIA DEL CARMEN



Gobierno del
Estado de
Campeche



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

ANEXO I

PLANO DE LA DELIMITACIÓN Y DETERMINACIÓN DEL RECINTO PORTUARIO DEL PUERTO DE CAYO ARCAS, AUTORIZADO POR LA SECRETARÍA.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



Gobierno del
Estado de
Campeche



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

ANEXO II

PLANO DE LOS LÍMITES DE PILOTAJE

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

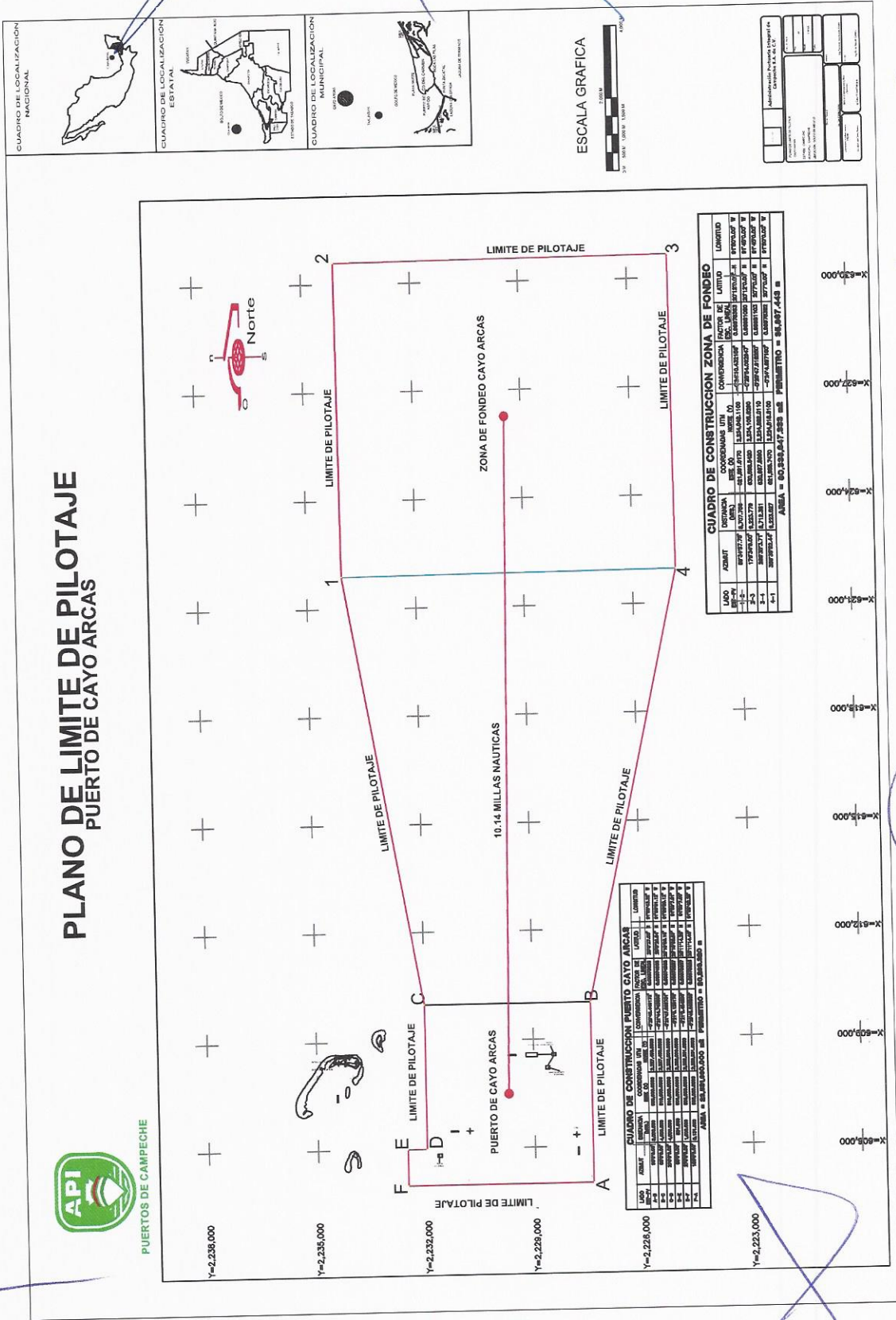
[Handwritten signature]



GOBIERNO DEL ESTADO DE CAMPECHE



PUERTOS DE CAMPECHE



Handwritten signatures and scribbles on the right side of the page.



Gobierno del
Estado de
Campeche



API
PUERTOS DE CAMPECHE

ANEXO III

PLANO DE ZONA DE FONDEO



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE



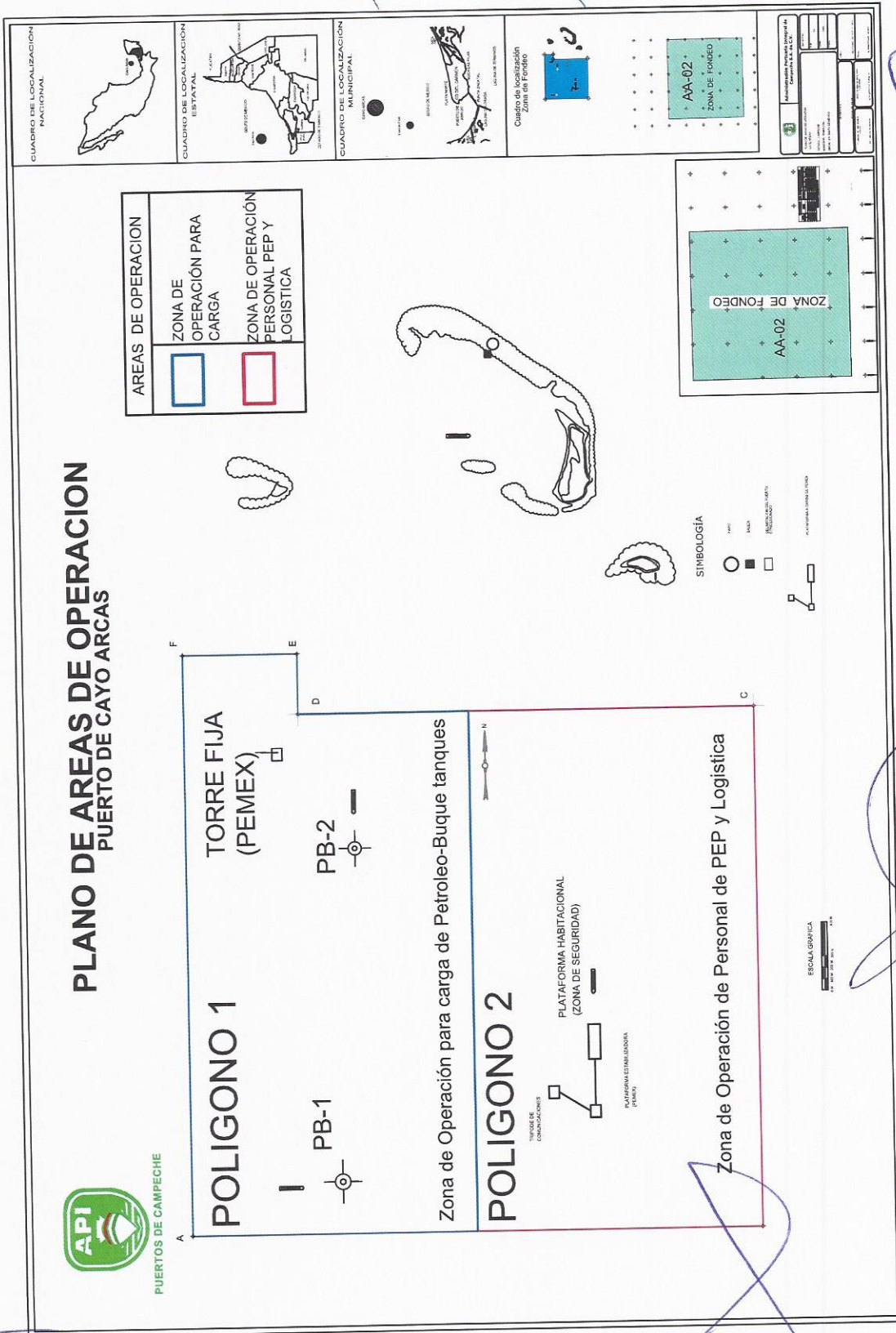
PUERTOS DE CAMPECHE

ANEXO IV

PLANO DE AREAS DE OPERACION



GOBIERNO DEL ESTADO DE CAMPECHE





GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE



API
PUERTOS DE CAMPECHE

ANEXO V

PLANO DE SITUACION GEOGRAFICA DE MONOBOYAS Y TORRE FIJA



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE



PUERTOS DE CAMPECHE

ANEXO VI

PLANO DE ZONA EXCLUSIVA DE LIMITACION DE SEGURIDAD



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE



[Handwritten signature]

PLANO DE ZONA EXCLUSIVA DE LIMITACION DE SEGURIDAD PUERTO DE CAYO ARCAS

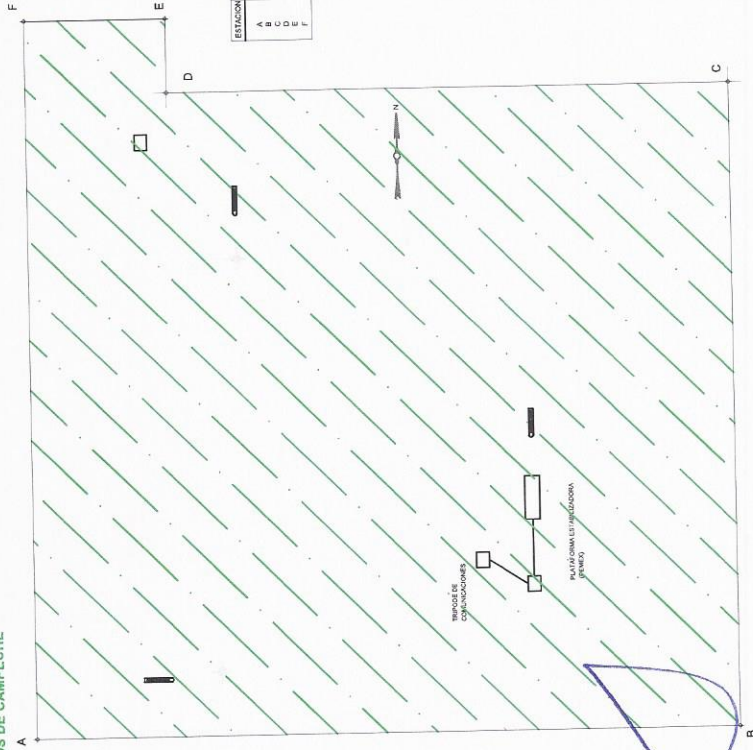


PUERTOS DE CAMPECHE



CUADRO DE CONSTRUCCION

ESTACION P.V.	RUAMO	DISTANCIA (METROS)	X	Y
A	ESTE FRANCO	5000.00	105000.00	2227600.00
B	ESTE FRANCO	4000.00	110000.00	2227600.00
C	ESTE FRANCO	4000.00	115000.00	2227600.00
D	ESTE FRANCO	4000.00	120000.00	2227600.00
E	ESTE FRANCO	4000.00	125000.00	2227600.00
F	ESTE FRANCO	4000.00	130000.00	2227600.00
A	ESTE FRANCO	5131.66	105000.00	2227600.00



ESCALA GRAFICA
1:1000

CUADRO DE LOCALIZACION NACIONAL

CUADRO DE LOCALIZACION ESTADAL

CUADRO DE LOCALIZACION MUNICIPAL

Cuadro de localización Zona de Fondo

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

ANEXO VII

CASOS DE SUSPENSION DE OPERACIONES PORTUARIAS

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



CASOS DE SUSPENSION DE OPERACIONES PORTUARIAS

Independientemente de los casos previstos en la Ley de Puertos, Ley de Navegación y sus Reglamentos por aspectos de seguridad, la operación portuaria podrá ser suspendidos por la Capitanía de Puerto en el Puerto en los casos siguientes:

Suspensión de Operación de Amarre de Buque Tanques

Viento Máximo	Altura Máxima de las Olas
55.5 Km/Hr, incrementando, proveniente de cualquier dirección.	1.5 a 2.0 metros incrementando.

Suspensión de Operaciones de Carga de Aceite Crudo

Viento Máximo	Altura Máxima de las Olas
55.5 Km/Hr. incrementando, proveniente solamente del Norte	1.5 a 2.0 metros incrementando, olas provenientes del Norte, generados por la acción del viento.

En los casos mencionados, la operación podrá continuar si la Capitanía de Puerto, con base en las características de las embarcaciones, la disponibilidad de remolcadores, así como de las condiciones climatológicas prevaecientes dentro del Puerto y de la Terminal hace factible la operación en condiciones de seguridad.



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE

[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

ANEXO VIII

DIRECTORIO DE AUTORIDADES PORTUARIAS Y SERVICIOS DE EMERGENCIA.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



DIRECTORIO DE AUTORIDADES, OPERADORES Y PRESTADORES DE SERVICIOS

AUTORIDAD	REPRESENTANTE	DIRECCION
APICAM	<p>LIC. ALEJANDRO MANZANILLA CASANOVA. DIRECTOR GENERAL</p> <p>LIC. ENRIQUE NOVELO GONZALEZ GERENTE DE API CARMEN</p>	<p>CALLE 20 NO. 160 X DOS PONIENTE C.P. 24500 LERMA, CAMPECHE 01 981 81 2 0815 01 981 81 2 0810 www.apicam.com.mx</p> <p>CALLE 26 X 5 SUR S/N RECINTO PORTUARIO ISLA DEL CARMEN 01 938 38 2 4007</p>
CAPITANÍA DE PUERTO REGIONAL DE CIUDAD DEL CARMEN, CAMPECHE	<p>CAP. DE ALT. IDELFONSO CARRILLO MORA ENCARGADO DEL DESPACHO DE CAPITANIA DE PUERTO</p>	<p>CALLE 5 SUR ESQUINA 4 ORIENTE MZA "O" LOTE 2 PIP ISLA DEL CARMEN. CP 24140, CIUDAD DEL CARMEN, CAMPECHE 01 938 38 2 1365 01 938 38 2 3596 EXT. 42879, 42878 icarmor@sct.gob.mx</p>
PEMEX	<p>ING. RENE FLORENCIA GONZALEZ GERENCIA DE TRANSP. Y DISTRIBUCION DE HIDROCARBUROS</p>	<p>938 115 81 38 rene.florencia@pemex.com</p>
SINDICATO NACIONAL DE PILOTOS DE PUERTO	<p>CAP. GUILLERMO PORRA AUELLO</p>	<p>833 245 34 60</p>
AGENCIA NAVIERA POSEIDON	<p>C. LUIS CESAR AGUSTO MARIN REYES ADMINISTRADOR</p>	<p>938 136 89 04 cmarin@acposeidon.com</p>
SECTOR SALUD	<p>C. JUAN MANUEL CHAN ESTRELLA REPRESENTANTE DE SANIDAD</p>	<p>938 170 10 48 sanidadinternacionalccarm@hotmail.com</p>
INSTITUTO NACIONAL DE MIGRACION	<p>C. JUVENTINO MENDEZ GOMEZ DELEGADO LOCAL</p>	<p>CALLE 31 # 148 COL. CENTRO CIUDAD DEL CARMEN, CAMPECHE 01 938 124 44 95</p>
ADUANAS	<p>CAP. LUIS ALFONSO LINO MUÑOZ ADMINISTRADOR DE ADUANAS</p>	<p>938 38 37 592 38 11 581 luis.lino@sat.gob.mx</p>
CONTROL MARINO PEMEX	<p>CAP. FERNANDO ROMERO SARMIENTO ENCARGADO DE CONTROL MARINO DE PEMEX</p>	<p>938 38 21 329</p>
SEMAR	<p>C.G.DEM. ENRIQUE GENARO PADILLA AVILA CUERPO GRAL DIPLOMADO ESTADO MAYOR</p>	<p>01 938 38 22 555 CALLE 28 #141 ENTRE 35 Y 37N COL.CENTRO 045 938 388 0608 CALLE 64 # 63ª LOCAL 2. COL. FATIMA</p>
REPRESENTACIONES MARITIMAS S.A. DE C.V.	<p>C. PEDRO MORALES CRUZ</p>	<p>938 13 10 433 CALLE 43 # 53 COL. CENTRO</p>
INCHCAPE ISS MARINE SERVICES MEXICO, S.A DE C.V.	<p>C. ROBERTO GONZALEZ CABRERA</p>	<p>938 13 10 433 CALLE 43 # 53 COL. CENTRO</p>
MERITUS DE MEXICO, S.A. DE C.V.	<p>C. JOSE LUIS GERONIMO VELAZQUEZ</p>	<p>938 13 10 433 CALLE 43 # 53 COL. CENTRO</p>



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE



AUTORIDAD	REPRESENTANTE	DIRECCION
TOMAS RUIZ, S.A DE C.V.	C. ROSALINO LOPEZ VAZQUEZ	938 38 91 295 AVE. CAMARON #58 COL. MORELOS
AGENCIA NAVIERA ERNESTO VARGAS OROZCO, S.A DE C.V.	C. JOSUE ANTONIO GOMEZ VALLE	938 11 81 627 CALLE DEL MARQUEZ # 20 COL. SAN MIGUEL
PEMEX	ING. VICTOR HUGO CEVALLOS CHAVEZ GERENTE LOGISTICA MARINA	01 938 38 11 200 EXT. 28030
SEMARNAT	LIC. ENRIQUE PEREZ GOMEZ DELEGADO FEDERAL	81 19 500 AVE. PROLONGACION TORMENTA # 11 COL. LAS FLORES C.P. 24097

LISTADO DE OPERADORES

N°	TITULAR	ACTIVIDAD	SUPERFICIE M2
1	PEMEX EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN.	EXPORTACION DE CRUDO	2,353.16 Has del Puerto.

LISTADO DE PRESTADORES DE SERVICIOS

N°	NOMBRE	OBJETO
1	TOMAS RUIZ, S.A. de C.V.	AGENCIA CONSIGNATARIA
2	ERNESTO VARGAS OROZCO, S.A. de C.V.	AGENCIA CONSIGNATARIA
3	MERITUS DE MEXICO	AGENCIA CONSIGNATARIA
4	REPRESENTACIONES MARITIMAS S.A. DE C.V.	AGENCIA CONSIGNATARIA
5	ISS MARINE, S.A DE C.V.	AGENCIA CONSIGNATARIA
6	SINDICATO DE PILOTOS DE PUERTO / DELEGACION CAYO ARCAS	PRESTAR LOS SERVICIOS PORTUARIOS DE PILOTAJE



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE



ANEXO IX

PLANO DE INSTALACIONES PORTUARIAS



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE



API
PUERTOS DE CAMPECHE

ANEXO VII

**REGLAMENTO INTERNO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN DEL
PUERTO DE CAYO ARCAS.**

**APÉNDICE A ACTA CONSTITUTIVA DEL COMITÉ DE
OPERACIÓN DEL PUERTO DE CAYO ARCAS.**

**APÉNDICE B ACTA DE APROBACIÓN DEL REGLAMENTO
INTERNO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE CAYO
ARCAS.**



REGLAMENTO INTERNO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN PARA EL PUERTO DE CAYO ARCAS EN LA SONDA DE CAMPECHE.

CAPÍTULO I DE LA CONSTITUCIÓN Y DEL OBJETO DEL COMITÉ

Artículo 1.- Este Reglamento regirá la organización y el funcionamiento del Comité de Operación para el puerto de Cayo Arcas en la Sonda de Campeche.

Artículo 2.- Con fundamento en los artículos 57 y 58 de la Ley de Puertos en vigor y en los artículos 41, 42, 43 y 44 de su Reglamento, el Comité de Operación del Puerto, fue constituido mediante acuerdo de fecha 28 de noviembre de 2007, según consta en acta que aparece al final del presente reglamento como **Apéndice A.**

Artículo 3.- El Comité de Operación del Puerto (el Comité), está integrado por los siguientes miembros permanentes:

- I. La API: Administración Portuaria Integral de Campeche S.A. de C.V.
- II. La Capitanía: la Capitanía de Puerto en Isla del Carmen, Campeche.
- III. PEP: PEMEX Exploración y Producción, Operador en el Puerto y en la Terminal.
- IV. El representante en el Puerto y en la Terminal del Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto Delegación Cayo Arcas;
- V. Los representantes en el Puerto y en la Terminal de los Agentes Consignatarios;
- VI. El representante de la Secretaría de Marina;
- VII. El representante de la Secretaría del Medio Ambiente Recursos Naturales;
- VIII. El representante del Instituto Nacional de Migración;
- IX. El Administrador de la Aduana Marítima;
- X. El representante del Sector Salud (Sanidad)

Artículo 4.- El Comité será presidido por el Director General de la API y durante sus ausencias será sustituido por el suplente que designe.

Con excepción de lo establecido en el párrafo anterior, los representantes permanentes tendrán la calidad de miembros propietarios y designarán a un suplente, quien actuará con las mismas atribuciones, cuando asista a las reuniones del Comité en representación del miembro propietario.

Artículo 5.- El Comité es un órgano de asesoría y consulta en materia portuaria, y tiene por objeto emitir recomendaciones relacionadas con:

- I. El funcionamiento, operación y horario del Puerto;
- II. El programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones;
- III. La asignación de contratos de servicios portuarios que realice la PEP;



- IV. Solicitar a los prestadores de servicios en el puerto información y estadísticas sobre tráfico marítimo y manejo de carga, proponer medidas y programas de promoción del puerto, así como de servicios de seguridad, vigilancia y prevención de accidentes;
- V. Los precios y tarifas;
- VI. La coordinación que debe darse en el Puerto para su eficiente funcionamiento, y
- VII. Emitir opiniones de las reglas de operación correspondientes al Puerto.

Artículo 6.- Son funciones del Comité:

- I. Elaborar estudios en materia portuaria y proponer lineamientos que coadyuven al buen funcionamiento, uso, aprovechamiento, operación y explotación de las áreas e instalaciones del Puerto y a la adecuada prestación de los servicios portuarios, así como sugerir procedimientos de coordinación e información entre autoridades, Prestadores de Servicios y usuarios para los mismos efectos;
- II. Proponer lineamientos que contribuyan a que la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios del Puerto, que realice la API, se ajuste al programa maestro de desarrollo portuario y responda a las necesidades operacionales del Puerto en el corto y mediano plazo;
- III. Opinar y sugerir modificaciones al programa maestro de desarrollo portuario y a las Reglas de Operación del Puerto;
- IV. Realizar estudios, consultas y emitir opinión sobre los precios y tarifas de los servicios portuarios, así como de sus modificaciones;
- V. Solicitar a los Prestadores de Servicios en el Puerto, información y estadísticas sobre tráfico marítimo y manejo de fluidos, proponer medidas y programas de promoción del Puerto, así como de servicios de seguridad, vigilancia y prevención de accidentes;
- VI. Conocer de los conflictos y quejas entre la API, PEP, los Usuarios y Prestadores de Servicios en el Puerto y proponer medidas de solución;
- VII. Proponer lineamientos relacionados con el programa de adquisición y mantenimiento de maquinaria y equipo de los prestadores de servicios portuarios;
- VIII. Establecer los subcomités y los grupos de trabajo que estimen pertinentes;
- IX. Aprobar el nombramiento del Secretario Técnico;
- X. Las demás que les otorguen este ordenamiento, las leyes y reglamentos aplicables.



CAPÍTULO II DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ

- Artículo 7.-** Corresponde al Presidente del Comité:
- I. Representar al Comité y presidir las sesiones;
 - II. Proponer al Secretario Técnico;
 - III. Convocar por conducto del Secretario Técnico a sesiones ordinarias y extraordinarias;
 - IV. Dirigir los debates en las sesiones del Comité, someter a votación los asuntos de las sesiones y autorizar las actas de las mismas;
 - V. Turnar a los subcomités los asuntos de la competencia de éstas, por conducto del Secretario Técnico;
 - VI. Presentar a la consideración del Comité, el proyecto del programa anual de actividades;
 - VII. Emitir voto de calidad para el caso de empate en las votaciones, excepto cuando sea parte interesada, en cuyo caso, decidirá el miembro propietario que represente a la autoridad que regule la materia de que se trate;
 - VIII. Las demás que expresamente le asigne el presente Reglamento o el Comité.

CAPÍTULO III DEL SECRETARIO TÉCNICO DEL COMITÉ

- Artículo 8.-** El Comité contará con un Secretario Técnico que tendrá las siguientes funciones:
- I. Recabar la información y establecer los sistemas necesarios para la elaboración del anteproyecto anual de actividades;
 - II. Elaborará el anteproyecto del programa anual de actividades;
 - III. Preparar los proyectos de resolución de las consultas que se formulen al Comité, para someterlas a su consideración;
 - IV. Integrar los estudios que realicen los subcomités y grupos de trabajo;
 - V. Las demás que le encomiende el Comité.

- Artículo 9.-** Para el cumplimiento de las funciones encomendadas al Secretario Técnico, éste deberá:
- I. Convocar a los miembros del Comité, a petición del Presidente, a las sesiones ordinarias y extraordinarias y elaborar el proyecto de orden del día, para cada sesión;
 - II. Asistir a las sesiones y fungir como Secretario de las mismas, levantando el acta respectiva;
 - III. Presentar a la consideración del Presidente, el anteproyecto del programa anual de actividades, así como las proposiciones específicas relacionadas con éste;
 - IV. Someter al acuerdo del Presidente del Comité, el despacho de los asuntos de su competencia y desempeñar las funciones que éste le encomiende;
 - V. Informar sobre el cumplimiento de los acuerdos tomados por el Comité;
 - VI. Turnar a los Subcomités, los asuntos que les hayan sido asignados;



- VII. Registrar los acuerdos del Comité y expedir copias de los documentos del archivo del Comité, cuando se le soliciten y proceda;
- VIII. Dar cuenta al Presidente y al Comité de la correspondencia recibida y acordar con el Presidente el despacho de la misma;
- IX. Coordinar el despacho de los asuntos que correspondan al Secretario Técnico;
- X. Mantener actualizado el directorio correspondiente a los miembros del Comité;
- XI. Las demás que le otorgue el Presidente.

CAPÍTULO IV DE LAS SESIONES

Artículo 10.- El Comité celebrará, por lo menos, una sesión mensual ordinaria y las extraordinarias a que sean convocados sus miembros.

Artículo 11.- Para el desahogo de los puntos de la orden del día, el Comité podrá invitar a las sesiones, a los representantes de otras dependencias y entidades, así como de los sectores social y privado, quienes asistirán con voz, pero sin voto.

Artículo 12.- Se considerará que existe quórum, cuando asista el Presidente del Comité o, en su defecto, su suplente y el 50 por ciento más 1 de sus miembros. En caso de que no pudiese llevarse a cabo la reunión ordinaria por falta de quórum, el Presidente citará a una sesión extraordinaria en otra fecha, la que se realizará con los miembros presentes, al igual que las demás sesiones extraordinarias.

Artículo 13.- Las sesiones ordinarias y extraordinarias, se convocarán mediante comunicación que se gire para tal efecto a sus miembros, con seis días hábiles de anticipación y 24 horas, respectivamente.

Artículo 14.- Para todas las resoluciones que se adopten en el seno de cada Comité, deberá fijarse un plazo para su instrumentación y cumplimiento; una vez concluido éste, el Presidente informará al Comité de los resultados obtenidos.

Artículo 15.- Es obligación del Presidente del Comité, que las recomendaciones que hubiere formulado y no sean atendidas en debida forma, se remitan a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a fin de que ésta resuelva lo conducente.



CAPÍTULO V DE LAS OBLIGACIONES Y FUNCIONES DE LOS MIEMBROS DEL COMITÉ

Artículo 16.- Son obligaciones y funciones de los miembros de cada Comité:

- I. Asistir a las sesiones;
- II. Sugerir al Presidente, los asuntos que deban tratarse en las sesiones ordinarias del Comité;
- III. Intervenir en las discusiones del Comité;
- IV. Emitir su voto, respecto a los asuntos tratados en las sesiones;
- V. Designar a petición del Comité, el personal capacitado para la integración de los subcomités y grupos de trabajo;
- VI. Proponer al Presidente asuntos específicos para la celebración de sesiones del Comité;
- VII. Designar a su suplente, en los términos del artículo 4º del presente Reglamento.

CAPÍTULO VI DE LOS SUBCOMITÉS Y GRUPOS DE TRABAJO

Artículo 17.- El Comité, para la atención de los asuntos de su competencia, podrá crear los subcomités y grupos de trabajo que estime necesarios.

Artículo 18.- En el acuerdo del Comité, que establezca la creación de los subcomités o grupos de trabajo, deberá señalarse expresamente el asunto o asuntos, a cuyo estudio y solución deberán abocarse, así como los responsables de su coordinación y los lineamientos para su adecuado funcionamiento.

Artículo 19.- Los subcomités y los grupos de trabajo, se integrarán con los elementos que se consideren pertinentes, para el despacho de los asuntos de su competencia. Se hará del conocimiento del Comité, el nombre de sus integrantes y el del coordinador respectivo.

Artículo 20.- Los subcomités y los grupos de trabajo, deberán presentar al Comité correspondiente, el programa de actividades, respecto de los estudios que se le encomienden, así como el informe del avance de los mismos, y en su oportunidad las ponencias y estudios realizados, para su discusión y aprobación.

Artículo 21.- Cuando un estudio se encomiende a más de un subcomité o grupo de trabajo, los que intervengan, presentarán una ponencia en forma conjunta.



**CAPITULO VII
DISPOSICIONES GENERALES.**

Artículo 22.- Los cargos de los miembros propietarios y suplentes, serán de carácter honorario.

Artículo 23.- Los recursos humanos y materiales que se requieran para el desempeño de las actividades encomendadas al Comité, serán con cargo a la API y/o al PEP, según se establezca previamente.

**SUPLENTE DEL PRESIDENTE DEL
COMITE**

LIC. ENRIQUE NOVELO GONZALEZ.
GERENTE DE LA ADMINISTRACIÓN
PORTUARIA INTEGRAL DE CAMPECHE,
S.A. DE C.V.

SECRETARIO TECNICO

CAP. ANTONIO GARCIA GALLARDO.
OFICIAL DE PROTECCIÓN (OPIP) DE LA
GERENCIA DEL CARMEN



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE



APÉNDICE A

ACTA CONSTITUTIVA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y DE APROBACIÓN DEL REGLAMENTO INTERNO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE CAYO ARCAS.



ACTA DE CONSTITUCION DEL COMITÉ DE OPERACIÓN PARA EL PUERTO DE CAYO ARCAS, EN LA SONDA DE CAMPECHE.

EN EL MUNICIPIO DEL CARMEN, ESTADO DE CAMPECHE, SIENDO LAS 12:00 HORAS DEL DIA 18 DE MARZO DE 2016, EN LA SALA DE JUNTAS DE LA **GERENCIA API CARMEN**, SITA EN CALLE 26 x 5 SUR S/N, RECINTO PORTUARIO ISLA DEL CARMEN, SE LLEVÓ A CABO LA REUNIÓN PARA **LA REINSTALACION DEL COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE CAYO ARCAS**, PRESIDIDA POR EL **LIC. ENRIQUE NOVELO GONZALEZ**, EN CALIDAD DE SUPLENTE DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ, **LIC. ALEJANDRO MANZANILLA CASANOVA**, DIRECTOR GENERAL DE API CAMPECHE, CON EL OBJETO DE ESTABLECER UN ÓRGANO PARA LA ASESORÍA Y CONSULTA EN MATERIA PORTUARIA, CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO EN EL **ARTÍCULO 57**, SEGUNDO PÁRRAFO DE LA LEY DE PUERTOS, LOS **ARTÍCULOS 41 Y 42** DEL REGLAMENTO DE LA CITADA LEY, Y LA **CONDICIÓN DECIMOCTAVA** DEL TÍTULO DE CONCESIÓN, OTORGADO POR EL GOBIERNO FEDERAL A LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE CAMPECHE, S.A. DE C.V.

MEDIANTE ESCRITO S/N DE FECHA 14 DE MARZO DEL 2016, SE CONVOCÓ A LOS REPRESENTANTES QUE FORMAN PARTE DEL COMITÉ DE OPERACIÓN, INTEGRADO POR EL ADMINISTRADOR PORTUARIO, EL CAPITÁN DE PUERTO Y LAS DEMÁS AUTORIDADES CORRESPONDIENTES, ASÍ COMO POR REPRESENTANTES DE LOS USUARIOS, DE LOS PRESTADORES DE SERVICIOS Y DE LOS DEMÁS OPERADORES DEL PUERTO DE CAYO ARCAS, PARA INVITARLOS A **FORMAR PARTE DEL COMITÉ DE OPERACIÓN**

LA REUNIÓN FUE MODERADA POR EL **LIC. ENRIQUE NOVELO GONZALÉZ** SUPLENTE DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ **LIC. ALEJANDRO MANZANILLA CASANOVA**, DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE CAMPECHE, S.A. DE C.V., E INICIÓ CON LO SIGUIENTE:

ORDEN DEL DÍA

- I. LISTA DE ASISTENCIA
- II. REINSTALACIÓN DEL COMITÉ DE OPERACIÓN.
- III. PRESENTACIÓN DE AUTORIDADES, FUNCIONARIOS E INTEGRANTES DEL COMITÉ DE OPERACIÓN.
- IV. NOMBRAMIENTO DEL PRESIDENTE Y SECRETARIO TÉCNICO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN.
- V. INTERVENCIÓN DEL **LIC. ENRIQUE NOVELO GONZALEZ** EN SU CALIDAD DE SUPLENTE DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ **LIC. ALEJANDRO MANZANILLA CASANOVA**, DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE CAMPECHE, S.A. DE C.V., A FIN DE DAR A CONOCER EL OBJETO, LA INTEGRACION, ATRIBUCIONES, DE LAS FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES, DE LA FORMA EN QUE SESIONARAN Y EN GENERAL DE LAS ATRIBUCIONES Y OBLIGACIONES DE LOS



MIEMBROS QUE INTEGRARAN, ASI COMO LA CONVENIENCIA DE CREAR SUBCOMITES Y GRUPOS DE TRABAJO PARA REALIZAR ALGUNAS ACCIONES ESPECIFICAS Y ALGUNAS DISPOSICIONES GENERALES DE DICHO COMITÉ, HACIENDO ENTREGA A LOS PRESENTES DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN EN UN DISCO COMPACTO PARA SU DEBIDO ANALISIS.

- VI. INTERVENCIÓN DEL CAP. ANTONIO GARCIA GALLARDO, OFICIAL DE PROTECCION (OPIP) DE LA GERENCIA DE API EN CARMEN, A FIN DE DAR A CONOCER EL REGLAMENTO INTERNO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN.

EN USO DE LA PALABRA EL CAP. ANTONIO GARCIA GALLARDO, REFIERE QUE EL REGLAMENTO INTERNO DEL COMITÉ SE ENCUENTRA PLENAMENTE ESTABLECIDO EN EL DISCO COMPACTO QUE SE LES HA ENTREGADO A TODOS LOS PRESENTES.

- VII. INTERVENCIÓN DEL CAPITÁN DE PUERTO DE CAYO ARCAS
VIII. CLAUSURA DE LA REUNIÓN.

PRIMER PUNTO DE LA ORDEN DEL DIA:

CONFORME AL PRIMER PUNTO DE LA ORDEN DEL DÍA, SE PASÓ LISTA DE ASISTENCIA, CONFIRMANDO LA PRESENCIA DE TODOS LOS INTEGRANTES DEL COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE ISLA DEL CARMEN.

SEGUNDO PUNTO DE LA ORDEN DEL DIA:

EL LIC. ENRIQUE NOVELO GONZALEZ COMO SUPLENTE DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ EL LIC. ALEJANDRO MANZANILLA CASANOVA, DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE CAMPECHE, S.A. DE C.V., SE REFIRIÓ A LA INVITACIÓN EMITIDA POR ÉSTE Y EN NOMBRE DE LA EMPRESA Y DEL SUYO PROPIO DIO LA BIENVENIDA A LOS ASISTENTES E INVITADOS A LA REUNIÓN DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y LO DECLARÓ LEGALMENTE INSTALADO Y LOS ACUERDOS QUE SE TOMEN SERÁN VALIDOS.

TERCER PUNTO DE LA ORDEN DEL DIA:

PRESENTACIÓN DE CADA UNA DE LAS AUTORIDADES, FUNCIONARIOS E INTEGRANTES DEL COMITÉ DE OPERACIÓN. EL LIC. ENRIQUE NOVELO GONZALEZ SOLICITÓ A CADA UNO DE LOS FUNCIONARIOS Y REPRESENTANTES DEL COMITÉ DE OPERACIÓN QUE ASISTIERON, SE PRESENTARÁN PERSONALMENTE DANDO A CONOCER SU REPRESENTATIVIDAD.

CUARTO PUNTO DE LA ORDEN DEL DIA:

EL LIC. ENRIQUE NOVELO GONZALEZ COMO SUPLENTE DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ EL LIC. ALEJANDRO MANZANILLA CASANOVA, DIO A CONOCER QUE LOS NOMBRAMIENTOS DE PRESIDENTE Y SECRETARIO TÉCNICO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN, RECAEN EN EL DIRECTOR GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA, QUE EN ESTE CASO ES EL LIC. ALEJANDRO MANZANILLA CASANOVA Y EN EL COMO SU SUPLENTE, Y EN EL CAP. ANTONIO GARCIA GALLARDO OFICIAL DE PROTECCIÓN DE LA GERENCIA DE API EN CARMEN, RESPECTIVAMENTE.



QUINTO PUNTO DE LA ORDEN DEL DIA:

INTERVENCIÓN DEL LIC. ENRIQUE NOVELO GONZALEZ COMO SUPLENTE DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ LIC. ALEJANDRO MANZANILLA CASANOVA, MANIFESTÓ QUE EL OBJETO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN ES EL QUE SE EMITAN RECOMENDACIONES RELACIONADAS CON EL FUNCIONAMIENTO, OPERACIÓN Y HORARIOS DEL PUERTO; LA PRESTACION DE SEVICIOS PORTUARIOS ESTABLECIDOS EN EL ARTICULO 44 DE LA LEY DE PUERTOS, ASI COMO LOS PRECIOS Y TARIFAS; LOS CONFLICTOS ENTRE LA ADMINISTRACIÓN Y LOS USUARIOS Y LOS PRESTADORES DE SERVICIOS EN EL PUERTO Y LA COORDINACIÓN QUE DEBE DARSE EN EL PUERTO PARA SU EFICIENTE FUNCIONAMIENTO. MANIFESTÓ QUE EL FUNDAMENTO LEGAL PARA LA CONSTITUCIÓN DEL COMITÉ DE OPERACIÓN SON **LOS ARTÍCULOS 57 Y 58** DE CITADA LEY, Y **41,42 Y 43** DEL REGLAMENTO Y SE DEBERA PRESENTAR A LA SECRETARIA PARA SU AUTORIZACIÓN.

SEXTO PUNTO DE LA ORDEN DEL DIA:

INTERVENCIÓN DEL CAP. ANTONIO GARCÍA GALLARDO, SECRETARIO TÉCNICO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN. DIO LA BIENVENIDA Y PRESENTO EL PROYECTO DEL REGLAMENTO INTERNO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN, EL CUAL CONSTA DE 23 ARTÍCULOS, INDICANDO QUE SE ENCUENTRA A DETALLE EN EL DISCO QUE SE ESTA ENTREGANDO A LOS PARTICIPANTES.

SEPTIMO PUNTO DE LA ORDEN DEL DIA:

INTERVENCIÓN DEL CAPITÁN DEL PUERTO DEL CARMEN, AGRADECIÓ EL INTERÉS DE LAS AUTORIDADES, FUNCIONARIOS E INTEGRANTES DEL COMITÉ DE OPERACIÓN. SU PARTICIPACIÓN, Y REITERO LA INTENCION DE LA CAPITANIA DE PUERTO A SU CARGO, DE COLABORAR CON LAS PARTES INTEGRANTES DE ESTE COMITÉ.

OCTAVO PUNTO DE LA ORDEN DEL DIA:

CONFORME AL OCTAVO PUNTO DE LA ORDEN DEL DIA Y NO HABIENDO OTRO ASUNTO QUE TRATAR, SE DIO POR TERMINADA LA REUNION, LEVANTANDOSE LA PRESENTE ACTA QUE FUE LEIDA PARA TODOS LOS ASISTENTES, QUIENES ENTERADOS Y CONFORMES LA FIRMAN AL CALCE Y AL MARGEN PARA CONSTANCIA.

EL SUPLENTE DEL
PRESIDENTE DEL COMITÉ

LIC. ENRIQUE NOVELO
GONZALEZ

GERENTE DE LA ADMINISTRACIÓN
PORTUARIA INTEGRAL DE CAMPECHE,
S.A. DE C.V.

EL SECRETARIO TÉCNICO

CAP. ANTONIO GARCIA GALLARDO,
OFICIAL DE PROTECCIÓN (OPIP) DE LA
GERENCIA DE API EN CARMEN


42



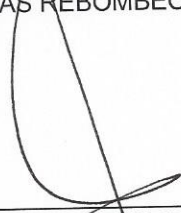
LA PRESENTE ACTA SE FIRMA AL CALCE Y AL MARGEN POR QUIENES INTEGRAN
EL COMITÉ DE OPERACIÓN PARA EL PUERTO DE ISLA DEL CARMEN, CAMPECHE.


CAP. DE ALT. IDELFONSO CARRILLO
MORA
CAPITÁN DE PUERTO REGIONAL EN
CARMEN


C.P. BRENDA TORRES CASTILLO
ADMINISTRADORA DE LA ADUANA



ING. JESUS ALBERTO MATUS GOMÉZ
ENCARGADO DE AREA DE MANEJO Y EXP.
DE ACEITES DEL SECTOR OP. CAYO
ARCAS REBOMBEO


CAP. ALFREDO ROMERO SARMIENTO
LIDER DE CONTROL MARINO PEMEX



C. LUIS CESAR AGUSTO MARIN
REYES
REPRESENTANTE DE LA AGENCIA
NAVIERA POSEIDÓN.



DR. JUAN CHAN ESTRELLA
SECTOR SALUD


C. JUVENCIO MENDEZ GOMEZ
INSTITUTO NACIONAL DE MIGRACION


LIC. RAMON JESUS MARTINEZ
BEBERAJE
ENCARGADO DE LA OF. REGIONAL CARMEN
DE LA SEMARNAT


C. ROSALINO LOPEZ VAZQUEZ
REPRESENTANTE DE LA AGENCIA
CONSIGNATARIA TOMAS RUIZ, S.A DE
C.V.


C. ROBERTO GONZALEZ
CABRERA
REPRESENTANTE DE LA AGENCIA
CONSIGNATARIA IIS MARINE, S.A. DE C.V.


CAP ANDRES DEL JESUS ARCOS AMORES
COORDINADOR DEL GRUPO MULTIDICIPLINARIO
DEL SECTOR CAYO ARCAS REBOMBEO



LA PRESENTE ACTA SE FIRMA AL CALCE Y AL MARGEN POR QUIENES INTEGRAN EL COMITÉ DE OPERACIÓN PARA EL PUERTO DE CAYO ARCAS, EN LA SONDA DE CAMPECHE.



C. PEDRO MORALES CRUZ
REPRESENTANTE DE LA AGENCIA CONSIGNATARIA
REPRESENTACIONES MARITIMAS, S.A. DE C.V.





Gobierno del
Estado de
Campeche



APÉNDICE B

**ACTA DE APROBACIÓN DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN DEL
PUERTO DE CAYO ARCAS.**



ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN PARA EL PUERTO DE CAYO ARCAS, EN LA SONDA DE CAMPECHE.

EN EL MUNICIPIO DE CIUDAD DEL CARMEN, ESTADO DE CAMPECHE, SIENDO LAS 12:00 HORAS DEL DÍA 31 DE MAYO DE 2016, EN LA SALA DE JUNTAS DE LA GERENCIA API CARMEN, CITA EN CALLE 26 x 5 SUR S/N, RECINTO PORTUARIO ISLA DEL CARMEN, SE LLEVÓ A CABO LA REUNIÓN DEL COMITÉ DE OPERACIÓN, PRESIDIDA POR EL LIC. ENRIQUE NOVELO GONZALEZ GERENTE DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE CAMPECHE S.A DE C.V., COMO SUPLENTE DEL PRESIDENTE DEL COMITE DE OPERACIÓN, LIC. ALEJANDRO MANZANILLA CASANOVA CON EL OBJETO DE APROBAR LA ACTUALIZACIÓN DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO, CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO EN LOS ARTÍCULOS 40, FRACCIÓN VII, Y 58 DE LA LEY DE PUERTOS; 42 Y 81, FRACCIONES I Y II DEL REGLAMENTO DE LA CITADA LEY, Y LA CONDICIÓN DECIMOCTAVA DEL TÍTULO DE CONCESIÓN, OTORGADO POR EL GOBIERNO FEDERAL A ESTA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE CAMPECHE, S.A. DE C.V.

CABE MENCIONAR QUE MEDIANTE OFICIO DE INVITACIÓN DE FECHA 24 DE MAYO DE 2016, SE INVITÓ A LOS REPRESENTANTES QUE FORMAN PARTE DEL COMITÉ DE OPERACIÓN, INTEGRADO POR EL ADMINISTRADOR PORTUARIO, EL CAPITÁN DE PUERTO Y LAS DEMÁS AUTORIDADES CORRESPONDIENTES, ASÍ COMO POR REPRESENTANTES DE LOS USUARIOS, DE LOS PRESTADORES DE SERVICIOS Y DE LOS DEMÁS OPERADORES DEL PUERTO CAYO ARCAS.

EL LIC. ENRIQUE NOVELO GONZÁLEZ SUPLENTE DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ DE OPERACIÓN, LIC. ALEJANDRO MANZANILLA CASANOVA, AGRADECE SU PRESENCIA, MANIFESTANDO QUE LA REUNIÓN SE DESARROLLARÁ CONFORME A LO SIGUIENTE:

ORDEN DEL DÍA

- I. LISTA DE ASISTENCIA Y DECLARACIÓN DE QUÓRUM
- II. INTERVENCIÓN DEL LIC. ENRIQUE NOVELO GONZÁLEZ SUPLENTE DEL PRESIDENTE DEL COMITE DE OPERACIÓN, LIC. ALEJANDRO MANZANILLA CASANOVA, DIRECTOR GENERAL DE APICAM, CON EL OBJETO DE DAR A CONOCER EL FUNDAMENTO POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS REGLAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO.
- III. INTERVENCIÓN DEL CAP. ANTONIO GARCÍA GALLARDO SECRETARIO TÉCNICO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN, A FIN DE SOMETER A LA APROBACIÓN, POR PARTE DE LOS INTEGRANTES DEL COMITÉ DE OPERACIÓN, LAS MODIFICACIONES HECHAS A LAS REGLAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO.
- IV. CLAUSURA DE LA REUNIÓN



PRIMER PUNTO DE LA ORDEN DEL DÍA:

EL LIC. ENRIQUE NOVELO GONZÁLEZ, SUPLENTE DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ DE OPERACIÓN LIC. ALEJANDRO MANZANILLA CASANOVA, DIRECTOR GENERAL DE API CAMPECHE, DIÓ LA BIENVENIDA A LOS ASISTENTES E INVITADOS A LA REUNIÓN DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y LO DECLARÓ LEGALMENTE INSTALADO, TODA VEZ QUE, PREVIAMENTE SE LLEVÓ A CABO LA LISTA DE ASISTENCIA.

SEGUNDO PUNTO DE LA ORDEN DEL DÍA:

EL LIC. ENRIQUE NOVELO GONZALEZ, EN SU CALIDAD DE SUPLENTE DEL LIC. ALEJANDRO MANZANILLA CASANOVA PRESIDENTE DEL COMITÉ DE OPERACIÓN, MANIFESTÓ QUE LAS CONDICIONES DEL PUERTO SE HAN MODIFICADO EN CUANTO A LAS CARACTERÍSTICAS QUE SE SEÑALAN EN EL ARTÍCULO 82 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE PUERTOS, POR LO QUE SE REQUIRIÓ MODIFICAR LAS REGLAS DE OPERACIÓN VIGENTES, CON EL OBJETO DE ADECUARLAS A LAS CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL PUERTO, LO ANTERIOR CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO EN LOS ARTÍCULOS 40, FRACCIÓN VII, Y 58 DE LA LEY DE PUERTOS; 42 Y 81, FRACCIONES I Y II DEL REGLAMENTO DE LA CITADA LEY, Y LA CONDICIÓN DECIMOCTAVA DEL TÍTULO DE CONCESIÓN, OTORGADO POR EL GOBIERNO FEDERAL A API CAMPECHE.

TERCER PUNTO DE LA ORDEN DEL DÍA:

EL CAP. ANTONIO GARCÍA GALLARDO SECRETARIO TÉCNICO DEL COMITÉ DE OPERACIÓN, MANIFESTÓ QUE DE CONFORMIDAD CON LA NORMATIVIDAD APLICABLE:

- I. EL PROYECTO CORRESPONDIENTE DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN SE SOMETE A LA OPINIÓN DEL COMITÉ DE OPERACIÓN;
- II. LAS REGLAS DE OPERACIÓN INCLUYEN LAS RECOMENDACIONES RECIBIDAS POR LOS MIEMBROS DEL COMITÉ DE OPERACIÓN. MOTIVO POR EL CUAL SE SOMETE A LA APROBACIÓN POR PARTE DE LOS INTEGRANTES DEL COMITÉ DE OPERACIÓN LAS MODIFICACIONES HECHAS A LAS **REGLAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO** DE LA FORMA ACOSTUMBRADA, LEVANTANDO LA MANO, LAS CUALES SE **APRUEBAN POR UNANIMIDAD** POR LOS MIEMBROS QUE CONFORMAN ESTE COMITÉ DE OPERACIÓN.

EL LIC. ENRIQUE NOVELO GONZÁLEZ, SUPLENTE DEL PRESIDENTE DEL COMITÉ DE OPERACIÓN, LIC. ALEJANDRO MANZANILLA CASANOVA, MANIFESTÓ DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 81, FRACCIÓN III, DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE PUERTOS, EL PROYECTO DE MODIFICACIÓN A LAS REGLAS DE OPERACIÓN SERÁ PRESENTADO A LA SECRETARÍA PARA SU AUTORIZACIÓN, A MÁS TARDAR DIEZ DÍAS DESPUÉS DE LA CELEBRACIÓN DE ESTA SESIÓN DEL COMITÉ DE OPERACIÓN EN LA QUE SE APROBÓ LA CITADA MODIFICACIÓN.

CUARTO PUNTO DE LA ORDEN DEL DÍA:

NO HABIENDO OTRO ASUNTO QUE TRATAR Y SIENDO LAS 14:00 HORAS DEL DÍA DE SU INICIO, SE CLAUSURA LA REUNIÓN, AGRADECIENDO LA ASISTENCIA DE LOS INTEGRANTES DEL COMITÉ DE OPERACIÓN E INVITADOS.



LA PRESENTE ACTA SE FIRMA AL CALCE Y AL MARGEN POR QUIENES INTEGRAN EL COMITÉ DE OPERACIÓN PARA EL PUERTO DE ISLA DEL CARMEN, CAMPECHE.

**SUPLENTE DEL
PRESIDENTE**



LIC. ENRIQUE NOVELO GONZÁLEZ
GERENTE DE API CARMEN.



CAP. ALT. ILDEFONSO CARRILLO MORA.
CAPITÁN REGIONAL DE PUERTO ISLA DEL CARMEN



**LIC. CARLOS ALBERTO LUCIO
TORRES**
ADUANA DE CD. CARMEN



**CAP. JORGE EFREN QUIROZ
MIRANDA.**
REPRESENTANTE DEL SINDICATO DE
PILOTOS DE PUERTO.



LIC. ERIK ABRAHAM GARCÍA FUENTES.
INSTITUTO NACIONAL DE MIGRACIÓN



C. ROSALINO LÓPEZ VÁZQUEZ
REPRESENTANTE DE LA AGENCIA
CONSIGNATARIA TOMAS RUIZ, S.A DE C.V.

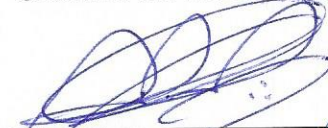
EL SECRETARIO TÉCNICO



CAP. ANTONIO GARCÍA GALLARDO
OFICIAL DE PROTECCIÓN (OPIP)
GERENCIA DE API EN CARMEN



CAP. NAV. C.G.D.E.M.
ANTONIO HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ.
SECRETARÍA DE MARINA.



CAP. ANDRÉS DEL JESÚS ARCOS AMORES
COORDINADOR DEL GRUPO
MULTIDISCIPLINARIO DEL SECTOR CAYO
ARCAS REBOMBEO PEMEX



DR. JUAN CHAN ESTRELLA.
SECTOR SALUD



**LIC. JOSÉ ALEJANDRO GUERRERO
CABRERA.**
DELEGACIÓN FEDERAL SEMARNAT



LUIS CESAR AUGUSTO MARIN REYES
REPRESENTANTE DE LA AGENCIA
CONSIGNATARIA POSEIDÓN.



LA PRESENTE ACTA SE FIRMA AL CALCE Y AL MARGEN POR QUIENES INTEGRAN EL COMITÉ DE OPERACIÓN PARA EL PUERTO DE CAYO ARCAS, EN LA SONDA DE CAMPECHE.

LIC. ROBERTO MAURY CAMPERO
REPRESENTANTE DE LAS AGENCIAS
CONSIGNATARIAS

C. PEDRO MORALES CRUZ
REPRESENTANTE DE LA AGENCIA
CONSIGNATARIA REPRESENTACIONES
MARINAS

CAP. TANIA FLORES LOZADA
JEFA DE CONTROL DE TRÁFICO MARITIMO PEMEX



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE



ANEXO XI

PLANO DE USOS, DESTINOS Y FORMAS DE OPERACION



Gobierno del
Estado de
Campeche



API
PUERTOS DE CAMPECHE

ANEXO XII

**CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO
PORTUARIO DE REMOLQUE Y MANIOBRAS
DEL PUERTO DE CAYO ARCAS.**



CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO DE REMOLQUE MANIOBRA EN EL PUERTO DE CAYO ARCAS, CAMPECHE

Con fundamento con lo establecido en los artículos 44, fracción I de la Ley de Puertos y 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, emite los presentes criterios técnicos para la prestación del servicio de remolque maniobra en el puerto de Cayo Arcas, Campeche con base en las siguientes:

CONSIDERACIONES

I. Emisión. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (la Secretaría), por conducto del Director General de Puertos y escuchando previamente la opinión del Comité de Operación, emite los presentes criterios técnicos de observancia general para la prestación del servicio portuario de remolque maniobra en el puerto de Cayo Arcas, Campeche de conformidad con las atribuciones que a dicha dependencia confieren los artículos 36, fracciones XII, XIX y XX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 16, fracciones I y XIV, 17, fracciones II y III de la Ley de Puertos; 7°, fracción VII, 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; 58 del Reglamento de la Ley de Puertos; 118 del Reglamento de la Ley de Navegación; 27, fracciones I, XV y XIX del Reglamento Interior de la Secretaría.

II. Consideraciones Operativas. El establecimiento y aplicación de los criterios técnicos para la prestación del servicio portuario de remolque maniobra, tiene por objeto garantizar la seguridad de la navegación y una eficiente operación en el puerto de Cayo Arcas, Campeche y de sus instalaciones adjuntas, con base en consideraciones de seguridad, protección al medio ambiente marino, economía y eficiencia.

Precisando las embarcaciones óptimas por diseño para el servicio que requiere prestarse, según su arqueo bruto o características de maniobra de las embarcaciones asistidas, que requerirán del uso obligatorio de este servicio, el cual se prestará con el número y tipo de remolcadores, en la forma prescrita por la ley y las disposiciones administrativas y operativas aplicables del Operador.

III. Aplicación Obligatoria. De conformidad con los artículos 59 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y 57 del Reglamento de la Ley de Puertos, la Secretaría establece el uso obligatorio del servicio de remolque maniobra en el puerto de Cayo Arcas, Campeche y la Terminal marítima de uso público fuera de puerto denominada "Takuntah". En virtud de lo anterior, y con fundamento en los artículos 36, fracciones XII, XIX y XX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 16, fracciones I y XIV, 17, fracciones II y III, 44 fracción I, de la Ley de Puertos; 24, 56 a 64, del Reglamento de la Ley de Puertos; 118 del Reglamento de la Ley de Navegación; 27 del Reglamento Interior de la Secretaría, ésta emite por conducto de la Dirección General de Puertos los siguientes:

CRITERIOS TÉCNICOS

PRIMERO. Independientemente de las definiciones contenidas en la Ley de Puertos y de Navegación y Comercio Marítimos vigentes, para los efectos de los presentes criterios técnicos, se entenderá por:



- Secretaría:** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Capitán:** El Capitán de Puerto de Cayo Arcas, Capitán del Buque con la preprestación contenida en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y Convenios Internacionales vigentes
- API:** La Administración Portuaria Integral de Campeche, S.A. de C.V.
- Piloto:** El piloto de puerto o sea la persona física que presta el servicio de pilotaje a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación.
- Prestador (es):** La(s) persona(s) física(s) o moral(es) que cuenta(n) con contrato de prestación de servicios con la API y contrato con PEP, para prestar el servicio portuario de remolque maniobra en el Puerto y en la Terminal.
- Puerto:** El puerto de Cayo Arcas, habilitado para la navegación de altura, mixto de cabotaje y pesca, ubicado en la sonda de Campeche, mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 11 de julio de 1985.
- Cierre del puerto:** Suspensión por parte de la Autoridad Marítima del servicio de maniobras y de pilotaje, de las operaciones de amarre y desamarre a monoboyas (SBMs) a buques de almacenamiento o producción (FSO), (FPSO) así como las diversas operaciones de carga o descarga, debido a condiciones meteorológicas adversas, situaciones de seguridad, alertas o amenazas a la protección marítima.
- Operador:** PEP, persona moral que, en términos de la Ley de Puertos, es cesionario de la API y responsable de la operación del Puerto.
- PEP:** PEMEX Exploración y Producción.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

ANCLA.- Instrumento de hierro o acero que, cuando la embarcación fondea, se lanza al mar para hacerla firme al fondo y evitar que sea arrastrada.

AUTORIDAD MARÍTIMA.- Es la representación del Ejecutivo Federal de la Nación por medio de las Capitanías de Puerto o de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría.

AMARRA.- Cabo, cable o cadena con que se asegura una embarcación.

AMARRAR.- Hacer firme o asegurar una nave por medio de cabos, cables, cadenas, etc.

BOYARÍN.- Boya de pequeñas dimensiones o flotador.

BUQUE.- Construcción naval destinada a navegar, con medios de propulsión y control



CADENA.- Conjuntos de eslabones unidos entre sí que se caracterizan por su resistencia a la tracción. Se fabrican en tramos de 12.5 brazas (inglesas) llamados grilletes.

CABO.- Denominación genérica de las cuerdas que se usan en los buques. Pueden recibir diversos nombres tales como: Braza, codera, driza, estacha, orinque, etc.

CODERA.- Cabo grueso que se da por la popa de un buque, boya, etc. Para amarrarlo o desatracar.

COBRAR.- Titar de un cabo para que se realice el trabajo debido o para recoger. Halar.

DESPLAZAMIENTO.- Es el peso del volumen de agua desalojado por el casco conteniendo carga y consumables.

ETA.- Viene de Estimated Time of Arrival, se llama así a la hora que el Capitán de la nave estima llegará a un punto o puerto determinado.

ETD.- Viene de Estimated Time of Departed, se llama así a la hora que el Capitán de la nave estima zarpará de un punto o puerto determinado.

ESLORA.- Dimensión de un buque de proa a popa, medida sobre la cubierta principal

ESTACHA.- Espía, cable o cabo usado en varias faenas. Ejemplos: amarrar, dar remolque, etc.

FILAR.- Entregar o dar cadena progresivamente durante una maniobra.

(FSO).- Floating Storage and Offloading Unit "unidad flotante de almacenamiento y descarga": lo constituye una embarcación echa firme al fondo marino por medios de anclaje a la cual arriban tuberías submarinas de conducción de producto y sobresaliendo de ella mangueras flotantes que se conectan a otros buques abarloados al costado o hechos firmes a la tira por popa de la embarcación.

(FPSO).- Floating Production & Storage Offloading Unit "unidad flotante de almacenamiento, proceso y/o producción y descarga": lo constituye una embarcación echa firme al fondo marino por medios de anclaje a la cual arriban tuberías submarinas de conducción de producto y sobresaliendo de ella mangueras flotantes que se conectan a otros buques abarloados al costado o hechos firmes a la tira por popa de la embarcación.

FONDEAR.- Dejar caer el ancla teniendo en cuenta el fondo, dirección y fuerza del viento, de la corriente, distancia a tierra o a otros buques, filando cadena necesaria para que el buque quede sujeto a ella.

FONDEADERO.- Paraje de profundidad suficiente para que puedan fondear los buques.



GAZA.- Ojos que se forman en los cabos, alrededor de un guardacabo o sin nada, o alrededor de un punto de arraigado.

LEVAR.- Levantar o izar las anclas.

MANIOBRAR.- Efectuar una maniobra.

MANIOBRA.- Conjunto de reglas prácticas, gracias a las cuales se llega a dominar el arte de saber dar a los buques las posiciones y movimientos requeridos por medio del timón y hélices.

MENSAJERO.- Se le llama así a un cabo de pequeño diámetro sujeto a un extremo con una piña o bulto pesado que sirve para bolear y lanzar desde la nave hacia el muelle u otro con la finalidad de que, amarrando el cabo de amarre en su otro extremo pueda ser llevado al muelle u otro para agilizar el amarre de la nave u otro fin.

MONOBOYA.- Estructura auto flotante que permite amarrar un buque tanque y al mismo tiempo entregar o recibir a través de ella cualquier tipo de hidrocarburo.

PRÁCTICO MARÍTIMO.- Es el Capitán de Travesía de la Marina Mercante Nacional, licenciado o titulado por la Autoridad Marítima como experto reconocido en el conocimiento de las Ayudas a la Navegación, condiciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas, así como de sus efectos, en zonas de practica obligatorio específicas y preparado para asesorar a los Capitanes de las Naves, de acuerdo a lo que le faculta su título o licencias, en las maniobras de practica, para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad de las naves, de su carga y sus instalaciones.

REMOLCADOR.- Buque de poco porte, con una fuerza desproporcionada al tonelaje del casco y que se emplea para remolcar otros buques. Los hay de salvamento, de puerto y de alta mar. Para el apoyo de las maniobras en los Terminales Portuarios o Multiboyas o mixtos, usualmente se usa el remolcador (de puerto) para empujar o jalar la nave desde el punto de aplicación que el práctico determine (empujando dando adelante o jalando dando atrás con cabo de remolque asegurado en la proa del remolcador o jalando dando adelante con cabo de remolque al gancho).

REMOLCAR.- Llevar algún buque o artefacto flotante tirando de él por medio de cabos o cable preparado al efecto.

TERMINAL.- Se llama así a las instalaciones marítimas capaces de recibir (atraque amarre) naves (muelles, amarraderos o mixtos), con la finalidad de cargar o descargar productos.



TIPO DE TERMINALES.

Muelles.- Construcción levantada sobre pilotes a orillas de un río, alrededor de una dársena o a lo largo de la costa.

Multiboyas.- Grupo de boyas de amarre que sirven para asegurar una nave en una determinada posición con la finalidad de mantenerla lo mas fija posible para que le permita cargar o descargar un fluido o producto.

Monoboyas.- Estructuras auto flotantes que permite amarrar un buque tanque y al mismo tiempo entregar o recibir cualquier tipo de hidrocarburos.

Mixto.- Conjunto de plataforma de carga o descarga y monoboyas de amarre.

TONELAJE DE REGISTRO BRUTO (TRB).- Es el volumen de los espacios cerrados de la estructura del buque (Calculados de Acuerdo al Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques 1969).

TONELAJE DE REGISTRO NETO (TRN).- Es el volumen de todos los espacios de carga que hayan sido incluidos en el cálculo del Registro Bruto de un Buque (Calculados de Acuerdo al Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques 1969).

TONELAJE DE PESO MUERTO (TPM o Dead Weight Tonnage DWT).- Es la diferencia entre el desplazamiento del buque ligero y el desplazamiento a la línea máxima de carga, e incluye dotación, pasajeros, aprovisionamiento de víveres, repuestos, agua, petróleo y carga.

SBMs.- Single Buoy Mooring System "sistema uni-amarre de boya", lo constituye una instalación flotante, anclada al fondo, a la cual arriban tuberías submarinas de conducción de producto y sobresaliendo de ella mangueras flotantes que se conectan al buque.

SPMs.-Single Point Mooring System "sistema de amarre a un solo punto", lo constituye una instalación fija al fondo marino, a la cual arriban tuberías submarinas de conducción de producto y sobresaliendo de ella mangueras flotantes que se conectan al buque.

SEGUNDO. El Servicio portuario de remolque y maniobra, es el que se presta para conducir o asistir a las embarcaciones y auxiliarlas en sus maniobras de amarre y desamarre a monoboyas o cualquier otra instalación, maniobrar las mangueras flotantes al costado del buque tanque abarloar y desarbaloar, dar ciabogas, dar posicionamiento, transferir personal, dentro de los límites del Puerto y en sus instalaciones.

TERCERO. Los criterios técnicos para proporcionar el servicio en el Puerto, consideran para su objeto:

- a) Las características físicas de la infraestructura existente en el Puerto. El tipo y características de las monoboyas y de las unidades flotantes de almacenamiento y producción y demás infraestructura existente entre las que se incluyen las de señalamiento marítimo, canales de aproximación, zonas de fondeo y las áreas de transferencia de personal y facilidades habitacionales y las del control de flujo.



- b) La posición geográfica del Puerto, en relación con los fenómenos meteorológicos de mareas y corrientes y sus cambios.
- c) El tipo de embarcaciones y sus características particulares de maniobra que hagan uso del Puerto y de la Terminal.
- d) El número y las características técnicas de los remolcadores y sus capacidades particulares de maniobra con los se proporcionará el servicio, los cuales deberán en todo momento y circunstancia operar en condiciones de seguridad para los buques que asisten y para las instalaciones en general, con calidad y eficiencia.
- e) El número de prestadores con que cuente el Puerto de acuerdo con sus condiciones técnicas y operativas, entre ellas las relativas a las dimensiones de las zonas de maniobras y a los procedimientos de aproximación, amarre, conexión y largadas de los buques.
- f) El número de remolcadores a utilizar para situaciones especiales de acuerdo a las recomendaciones de la Autoridad Marítima, el cuerpo de pilotos o del capitán del buque, estableciendo en primer lugar los aspectos de seguridad.

CUARTO. En base a los criterios técnicos anteriores se determina lo siguiente:

- a) Las características físicas de la infraestructura existente en el Puerto, destacan las dos monoboyas, que se describen en las Regla 7 de las Reglas de Operación del Puerto.
- b) De común acuerdo y en concordancia con los procesos y procedimientos legales, y de acuerdo a sus normas particulares de operación y contratación; la Autoridad Marítima, El Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto Delegación Cayo Arcas y PEP, determinan conjuntamente el tipo de construcción, antigüedad de la nave, la potencia, maniobrabilidad, equipo y características suplementarias necesarias de los remolcadores de acuerdo a las dimensiones de los buques que hacen uso del Puerto y otras operaciones. De la misma forma se determinarán los criterios que se aplicarán bajo condiciones meteorológicas normales, condiciones técnicas apropiadas de la embarcación, calado, trimado, asiento y lugar de la maniobra.
- c) El Operador, determinará las figuras contractuales necesarias para la entrada en servicio de la embarcación por medio de los procesos administrativos que juzgue conveniente.

Se entenderá por condiciones meteorológicas normales los límites máximos permisibles siguientes:

Viento	Hasta 25 nudos
Estado de la mar	Olas de hasta 6 pies
Corriente	De hasta 3 nudos
Visibilidad	No menor de 1 milla.

- a) Los Buque tanques petroleros que operan en estas instalaciones costa afuera son del porte cuyo rango oscila de 50,000 a 350,000 Toneladas de peso muerto, mismos que cumplen con lo previsto en la normatividad Nacional, los convenios Internacionales emanados de la Organización Marítima Internacional, regulaciones aplicables de sus propias banderas y de las recomendaciones emitidas en el Foro Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF), así como, Internacional Safety Guide for Oil Tanker and Terminal (ISGGOT).
- b) El servicio es obligatorio en términos de ley en función de sus tonelajes de arqueo



bruto, las embarcaciones deben utilizar el servicio de remolque por unidad de arqueado bruto, de acuerdo a los certificados previstos en el Convenio Internacional sobre arqueado de buques de 1969 y sus enmiendas y del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966 y sus enmiendas y no sobre los certificados de arqueado y francobordo de aplicación exclusiva en su país de procedencia

- c) Por lo que se refiere a las monoboyas del Puerto, se deberán utilizar los remolcadores, como mínimo, en el número y tamaño que se indica en el siguiente cuadro:

Tonelaje de arqueado bruto de embarcaciones	Número y tipo de remolcador
De 35,000 a 59,000	2 de 60 toneladas TPP
De 59,001 en adelante	

- d) el numero de remolcadores a utilizar, así como, el servicio que prestaran, será como a continuación se describe

Instalación	Remolcador Uno	Remolcador Dos	Remolcador Tres
Cayo Arcas 1	Cuya función es: a) Transportar al piloto de puerto y al personal operativo de la plataforma al buque tanque y viceversa. b) Entregar el equipo de conexión al buque tanque. c) Auxiliar al Piloto de puerto durante la maniobra de amarre, haciéndose firme por la amura de estribor a una milla de distancia de la instalación, o la que determine el Piloto.	Cuya función es: a) Transportar al personal de buceo para inspección del sistema de amarre de la monoboya. b) Entregar el cabo de amarre a un remolcador para su entrega al buque tanque de exportación.	Cuya función es: a) Recibir y entregar el cabo de amarre al buque tanque de exportación. b) Hacerse firme en popa del buque tanque para jalarlo por seguridad.
Cayo Arcas 2			



QUINTO. Para el caso de la necesidad de la suspensión de operaciones y desamarre por condiciones meteorológicas desfavorables, situaciones de necesidad, alertas o amenazas a la protección marítima, se aplicarán los siguientes criterios:

- a) El cierre de Puerto será comunicado por el Capitán de Puerto de Isla del Carmen a través de la Coordinación de Operaciones Portuarias de Cayo Arcas.
- b) Una vez enterados de lo anterior, en común acuerdo con el Capitán de Carga a bordo, el Capitán de Buque y la Coordinación de Operaciones, la suspensión de operaciones de carga, posterior desconexión y desamarre del buque en el Puerto se realizará bajo los criterios siguientes:
 - 1 Cuando existan Vientos predominantes del Norte de 30 Nudos e incrementando y altura máxima de olas de 4 a 5 pies e incrementando. O cuando por así convenir o salvaguardar los intereses de su representada, el Capitán del Buque Tanque en ejercicio de su Autoridad decida suspender las operaciones de carga.
 - 2 Cuando el esfuerzo de amarre, como consecuencia de las condiciones meteorológicas, supere en repetidas oportunidades 80 toneladas aplicables en la operación ó la tendencia del mismo sea creciente y el pronóstico meteorológico inmediato no sea favorable. O cuando por así convenir o salvaguardar los intereses de su representada, el Capitán del Buque Tanque en ejercicio de su Autoridad decida suspender las operaciones de carga.
 - 3 Cuando el capitán del buque tanque por así convenir o salvaguardar los intereses de su representada, solicite la suspensión de las operaciones, por considerar que las condiciones meteorológicas reinantes representan un riesgo para su embarcación, su tripulación y el medio ambiente.

SÉXTO. El Servicio será obligatorio para todas las embarcaciones en los términos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la Ley de Puertos, se proporcionaran remolcadores de acuerdo con la recomendación del Piloto y la opinión del Capitán, tomando en cuenta las posiciones de amarre, las condiciones técnicas del buque y las condiciones meteorológicas prevalecientes en el momento de las maniobras.

SÉPTIMO. Las tarifas o cobros por servicios prestados, sus condiciones de pago y forma de calculo, se establecerán en los contratos celebrados entre el Operador y el Prestador de servicio de remolque y entre el Operador y los buques que hacen uso del Puerto bajo los términos que convenga al Operador y que se encuentre en concordancia con la legislación nacional, las reglas de operación de Puerto y los presentes criterios, pudiendo en un momento determinado la API, emitir una opinión al respecto de dichos términos.

OCTAVO. La API, podrá en todo momento realizar visitas a las instalaciones, buques y zonas del Puerto, con el objeto de verificar y/o constatar que las condiciones de prestación



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE



del servicio y operación se encuentran acorde con los presentes términos y las figuras contractuales establecidas de antemano.

NOVENO. El Operador es responsable en los términos de los contratos celebrados, de verificar su amplio cumplimiento y atañe a las relaciones entre el Prestador de servicios, quien los recibe y el mismo Operador dirimir cualquier eventualidad, desacuerdo, o reclamación derivados de actos fortuitos o de responsabilidad profesional.



Gobierno del
Estado de
Campeche



Puertos de Campeche

ANEXO XIII

REGULACIÓN PARTICULAR DE PILOTAJE DEL PUERTO DE CAYO ARCAS, CAMPECHE Y SU JURISDICCIÓN.



REGULACION particular de Pilotaje del Puerto de Cayo Arcas, Camp.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.-
Dirección General de Marina Mercante.

REGULACION PARTICULAR DE PILOTAJE EN EL PUERTO DE CAYO ARCAS, CAMPECHE Y SU JURISDICCION.

Art. 1o.- El Servicio de Pilotaje es obligatorio en el Puerto de Cayo Arcas, Camp. y sus aguas jurisdiccionales.

Art. 2o.- El límite de seguridad para el Servicio de Pilotaje en este puerto, será el comprendido por un círculo que tenga de radio una milla náutica y cuyo centro será cada una de las instalaciones marítimas construidas o las que en el futuro se instalen en el puerto, así como en sus zonas adyacentes tales como: cayos, arrecifes, o cualquier otro lugar propicio para tal fin dentro de los denominados como Bancos de la Bahía de Campeche.

Art. 3o.- El área comprendida dentro de los límites de seguridad y la jurisdicción del puerto queda marcada como: zona de espera, de maniobras, de fondeo, de embarque y desembarque de los Pilotos, de abarloadamiento y de sábarloadamiento.

Art. 4o.- Son maniobras de Pilotaje en este puerto, además de las señaladas en el Reglamento para el Servicio de Pilotaje, las siguientes:

I.- Amarrar y Desamarrar a Boyas, Monoboyas, Torre Fija, o cualquier otra instalación marítima dispuesta para tal fin.

II.- Abarloadar y Desabarloadar.

III.- Dar ciabogas.

IV.- Dar Remolques.

V.- Dar Posesionamiento.

VI.- Las que determine la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por medio de la Dirección General de Marina Mercante.

Art. 5o.- Para los fines correspondientes, el Cuerpo de Pilotos de Cayo Arcas, tendrá sus oficinas en el domicilio marcado con el número 109 de la Calle 40 de la Ciudad y Puerto del Carmen, Camp.

Art. 6o.- La solicitud del Servicio de Pilotaje que se requiera, cursará los trámites correspondientes conforme a lo dispuesto en el Art. 3o. del Reglamento para el Servicio de Pilotaje en vigor; una vez autorizada por la Capitanía de Puerto deberá ser presentada por los interesados en la oficina del Cuerpo de Pilotos con 8 (ocho) horas de anticipación a la hora solicitada, como mínimo a fin de que se disponga del tiempo suficiente para su coordinación.

Art. 7o.- En días hábiles, el horario de que dispondrán los interesados para la presentación del pedimento, será de las 08:00 a las 13:00 horas y de las 15.00 a las 18: 00 horas.

Art. 8o.- En días inhábiles, la solicitud debidamente autorizada por la Capitanía de Puerto, deberá ser presentada directamente al Piloto de Puerto en Turno que deberá prestar el servicio, con 8 (ocho) horas de anticipación como mínimo de la hora solicitada, a fin de disponer de tiempo suficiente para su coordinación. Estos días serán los así dispuestos por la Ley Federal del Trabajo, el primero de junio, sábados, domingos, y los que así lo sean para la Capitanía de Puerto.

Art. 9o.- Las solicitudes de pedimentos de Servicio de Pilotaje que se presenten deberán contener las principales características del barco; traerán correctamente especificado el servicio requerido, así como la instalación en donde se efectuará la maniobra con el barco. Queda estipulado que si dicho documento presenta borraduras, tachaduras, o enmendaduras, carecerá de todo valor.

Art. 10.- Todas las embarcaciones que por disposición de Ley o potestativamente utilicen el Servicio de Pilotaje, deberán contar con equipo de radio telefonía de muy alta frecuencia (V.H.F.), debiendo éste tener diversos canales.

Art. 11.- Los Capitanes de los barcos que entren o salgan del puerto o que se encuentren bajo su jurisdicción y que utilicen el Servicio de Pilotaje, están obligados a moderar sus máquinas y maniobrar la embarcación convenientemente, facilitando al Piloto de Puerto su embarque o desembarque en condiciones de seguridad.

Art. 12.- Los Pilotos de Puerto que integran el Cuerpo de Pilotos de Cayo Arcas, incluyendo al Piloto Mayor entrarán en turno riguroso para todo tipo de maniobras solicitadas y aprobadas de acuerdo y conforme a lo ya estipulado.

Art. 13.- Todas las embarcaciones que utilicen el Servicio de Pilotaje, embarcarán al Piloto de Puerto fuera de los límites de pilotaje.



Art. 14.- El Piloto de Puerto solicitará las embarcaciones de apoyo que considere necesarias para una mayor seguridad a la prestación del servicio, por lo tanto el Capitán del barco, Agente Consignatario o Armador deberán de proporcionarlas. En caso contrario el Piloto de Puerto podrá desistir de la maniobra, informando de esto al Piloto Mayor.

Art. 15.- Para el embarque y desembarque de un Piloto de Puerto, todas las embarcaciones deberán cumplir con lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (S.O.L.A.S.) y lo que establece el Reglamento para el Servicio de Pilotaje en vigor. En caso contrario el Piloto de Puerto podrá desistir de proporcionar el Servicio, comunicando lo anterior al Piloto Mayor.

Art. 16.- Todas las embarcaciones que permanezcan dentro del puerto o bajo jurisdicción bien sean: fondeadas, amarradas, abarloadas, arrejeradas, o en cualquier otra circunstancia, deberán de mantener continuamente la vigilancia necesaria tanto para su seguridad, como para la de las instalaciones.

Art. 17.- Todas las embarcaciones que efectúen operaciones en el puerto conforme a la capacidad de las instalaciones, deberán de mantener calados mínimos para la maniobra a realizar, para lo cual el Cuerpo de Pilotos ha elaborado la siguiente relación regulada por el Tonelaje Bruto de las mismas:

De 20,000 a 34,999	Proa 16'-00	Popa 26'00
35,000 a 59,999	Proa 18'-00	Popa 28'00
60,000 a 84,999	Proa 20'-00	Popa 30'00
85,000 a 109,999	Proa 22'-00	Popa 32'00
110,000 a 149,999	Proa 24'-00	Popa 34'00
150,000 en adelante.....		

serán determinados con 24 horas de anticipación a la maniobra.

Art. 18.- Conforme a lo dispuesto en el Reglamento para el Servicio de Pilotaje en vigor, el Capitán del barco deberá informar al Piloto de Puerto en el momento de su arribo a la embarcación, de todo lo relacionado con ésta, debiendo asimismo contar y tener en servicio aparatos y equipos que presten la ayuda necesaria como: radares, ecosondas, corredera, sistema de intercomunicación y demás que auxilien en su cometido. Deberán tener repetidores de tacómetro e indicadores del timón, por ambas bandas.

Art. 19.- Para salvaguardar la seguridad del buque y de las instalaciones del puerto y sus zonas adyacentes, el Piloto de Puerto una vez terminada la maniobra de amarre o abarloe, deberá permanecer abordo del barco en servicio de "Permanencia en Disponibilidad", entendiéndose este concepto como "a disposición inmediata y acudir al llamado del Capitán del barco para cuando este así lo requiera". Queda establecido que cualquier maniobra que se solicite, será independiente y se procederá conforme a lo dispuesto en el Reglamento para el Servicio de Pilotaje en vigor y en la presente Regulación.

Art. 20.- Para la maniobra de abarloadamiento, el barco de que se trate deberá contar con amarras de material de fibras sintética, para que en caso de tener que largar en una emergencia éstas se puedan cortar. Por lo que de no cumplir con lo anterior, dicha embarcación será responsable liberando al Piloto de Puerto de cualquier accidente que pudiera resultar como consecuencia de no llevar a efecto lo antes mencionado.

Art. 21.- En las maniobras de Pilotaje, el uso de remolcadores será obligatorio, por lo que el usuario deberá mantener el número suficiente de embarcaciones de apoyo que intervendrán en las maniobras. El Cuerpo de Pilotos determinará el número de embarcaciones de apoyo, así como el tipo, construcción y potencial de éstas, lo cual se hará considerando las condiciones del puerto, así como la capacidad de los barcos que operen en el mismo.

Art. 22.- El Servicio de Pilotaje para las maniobras de amarre y abarloe, sólo se llevará a efecto con la luz del día, una vez que el barco ha quedado amarrado o abarloado, el usuario mantendrá como mínimo un remolcador en las inmediaciones del barco, quedando este a disponibilidad inmediata del Piloto de Puerto para cualquier emergencia.

Art. 23.- Cuando el tráfico marítimo disminuya en el puerto o en su jurisdicción o cuando el Cuerpo de Pilotos así lo determine, conforme a lo dispuesto en el Reglamento para el Servicio de Pilotaje en vigor, se solicitará se conceda Licencia Ilimitada al Piloto de Puerto que así lo desee o en su caso se procederá a que dicha licencia la tome el de más nuevo ingreso o de ser necesario los que así lo requieran, en el orden regresivo a su ingreso.

Art. 24.- En la temporada de noviembre a abril, sólo se efectuarán maniobras de Pilotaje a las instalaciones conforme a las condiciones del tiempo y de acuerdo al número de remolcadores que se encuentren en servicio de puerto.

Art. 25.- Los Pilotos de Puerto deberán entender y utilizar durante las maniobras de Pilotaje, el Vocabulario Marítimo Internacional, acordado y aceptado por la Organización Marítima Internacional (I.M.O.)

Art. 26.- Periódicamente, el Cuerpo de Pilotos nombrará entre sus integrantes a un Piloto de Puerto, quien administrará la oficina y supervisará todos sus aspectos contables, al cual se le dará la representación legal que se requiera.

Art. 27.- Para garantizar las remuneraciones que se generen por los Servicios de Pilotaje que se proporcionen a las embarcaciones,



el Cuerpo de Pilotos solicitará al Armador o su representante la presentación de una carta-garantía avalada por una institución financiera nacional.

Art. 28.- El Capitán del barco, Armador, Agente Consignatario o Representante legal que soliciten los Servicios de Pilotaje, serán responsables solidarios de la seguridad del Piloto de Puerto que se designe para la maniobra desde el momento en que éste le sea asignado, hasta la terminación del servicio solicitado.

Art. 29.- Conforme a lo dispuesto en el artículo 251 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se tomará como base para la aplicación de la tarifa el tonelaje bruto de registro nacional de la embarcación, en caso de duda se tomará el tonelaje bruto internacional y en caso de no existir este certificado, se tomará como base el tonelaje registrado en los Canales de Panamá o Suez.

Art. 30.- El calado en pies que se reportará para los efectos correspondientes, será el de mayor inmersión en cualquiera de los extremos del barco; para las fracciones mayores de tres pulgadas se anotará el calado al pie inmediato superior. Asimismo queda dispuesto que el calado mínimo a reportar será de 12 pies.

Art. 31.- Los buques que lleguen en tráfico de altura, serán conducidos por el Piloto de Puerto al fondeadero destinado para recibir las visitas de las autoridades. Este servicio será considerado como conducción, entrada y fondeo, se efectúe o no la visita oficial. Posteriormente, se llevará a cabo el Servicio de Pilotaje requerido.

Art. 32.- Para las maniobras de los Servicios de Pilotaje solicitados a las instalaciones en el Puerto o a sus zonas adyacentes, se establece que las fases de maniobra serán las que determine el marco operativo del puerto. Por considerar de alto riesgo la fase denominada "abarloamiento" o "desabarloamiento" será incrementada de conformidad al porcentaje que determine la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos por cada una de las fases que componen la maniobra.

Art. 33.- Serán consideradas las maniobras de Pilotaje en servicio ordinario el que se proporcione de las 08.00 hrs. a las 16:00 hrs. y como servicio extraordinario, el proporcionado de las 16:01 a las 07.59 hrs. No obstante lo anterior, después de 12 (doce) horas en que el Piloto de Puerto se encuentra a bordo en servicio de Permanencia en Disponibilidad, cualquier maniobra que se efectúe será considerada dentro del servicio extraordinario

Art. 34.- Para los efectos correspondientes, los Servicios de Pilotaje proporcionados en: sábados, domingos, primero de junio, días festivos previamente establecidos por la Ley Federal del Trabajo y en los que así lo sean para la Capitanía de Puerto, se procederá conforme a lo dispuesto en dicha Ley.

Art. 35.- El usuario pondrá a disposición del Piloto de Puerto los medios necesarios para la prestación del Servicio de Pilotaje solicitado bien sean: marítimos, terrestres o aéreos, para que éste sea trasladado desde Ciudad del Carmen, hasta el barco a pilotear y viceversa. La transportación antes mencionada será por cuenta del solicitante.

Art. 36.- El tiempo transcurrido que sea necesario para el traslado del Piloto de Puerto desde que se pone a disposición del usuario hasta que llega al barco a maniobrar, así como su regreso al punto de origen, se computará para los efectos correspondientes dentro del renglón de Tiempo de Espera.

Art. 37.- Cuando la solicitud para la prestación de un Servicio de Pilotaje sea cancelado con 2 horas de anticipación a la señalada en el pedimento, no habrá cargo alguno para el usuario. Pero si dicha solicitud fuera cancelada dentro de las dos horas de anticipación, éste deberá cubrir al Cuerpo de Pilotos lo correspondiente al 50 por ciento del costo total de la maniobra.

Art. 38.- Si estando el Piloto de Puerto a bordo del barco que se ha de maniobrar, el servicio es cancelado por cualquier circunstancia no imputable a éste, la maniobra a realizar será cubierta al Cuerpo de Pilotos como si ésta se hubiera efectuando.

Art. 39.- Para los efectos correspondientes, por el servicio de "permanencia en disponibilidad", el usuario le cubrirá al Cuerpo de Pilotos por cada hora de servicio que el Piloto de Puerto se encuentre a bordo, considerándose ésta dentro del renglón de Tiempo de Espera.

Art. 40.- Cuando por circunstancias debidas a causa de fuerza mayor, el barco tenga que abandonar la instalación en donde se encuentra efectuando operaciones y al Piloto de Puerto no le fuera posible desembarcar, el tiempo que permanezca a bordo le será cubierto a razón de Tiempo de Espera. Igualmente será considerado cuando el barco de que se trate se encuentre amarrado o abarloado en espera de instrucciones o sin efectuar operaciones.

Art. 41.- Conforme a lo dispuesto en el Reglamento para el Servicio de Pilotaje en vigor, el usuario dará alimentación y alojamiento al Piloto de Puerto en igual consideración que al Capitán del barco. El mismo trato le deberá brindar mientras es trasladado desde Cd. del Carmen hasta el barco a maniobrar y viceversa.

Art. 42.- Las remuneraciones correspondientes a los Servicios de Pilotaje serán aplicadas a todos los usuarios sin distinción alguna, dichos servicios se cuantificarán de acuerdo a las tarifas oficiales expedidas para tal fin, aplicándose éstas a las embarcaciones con propulsión propia que requieran del servicio mencionado



Art. 43.- Cuando se preste un servicio de pilotaje en relación a maniobras y salvamentos y ocurran accidentes marítimos tales como: abordajes, embarrancamientos, varaduras, etc., se convendrá con el Capitán, armador, agente consignatario o representante legal, mediante carta-garantía avalada por una institución financiera nacional, los costos y conceptos basados en las reglas del Seguro y del Derecho Común, así como en los Convenios Internacionales que en la materia tiene firmado nuestro país, y los que sucedan como lo previene el artículo 265 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Art. 44.- El Capitán, Armador, o Agente Consignatario que soliciten los Servicios de Pilotaje, deberán de entregar a la presentación del pedimento autorizado, ante el Cuerpo de Pilotos un estimado de los costos al servicio a prestar. El ajuste correspondiente se hará a la terminación total del servicio prestador conforme a lo dispuesto en el artículo 255-E incisos VII y VIII de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, así como el artículo 39 del Reglamento para el Servicio de Pilotaje en vigor. Si por razones ajenas al Cuerpo de Pilotos, lo antes mencionado no fuera cumplido por el usuario, la cantidad correspondiente por el servicio prestado será incrementada en igualdad de porcentaje que el que determine la Comisión Nacional Bancaria por el concepto de "prestamos personales". Lo anterior es en base a lo estipulado en los artículos 1o, 2o, 75-XV, 78, 80, 84, 362 y 576 del Código de Comercio; 1o, 6o, y 116-I de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; así como los artículos 1886, 1887, 1891, 1995, 1998, 2006, 2011, 2012, 2607, 2609 y 2610 del Código Civil de aplicación supletoria a la Ley Mercantil.

Art. 45.- Cuando por circunstancias de fuerza mayor, un Piloto de Puerto no pueda desembarcar a la partida del barco, continuará abordo hasta el puerto de destino o cualquier otro que hiciera fácil su retorno. Por lo que queda estipulado que el Capitán del barco, Armador o Agente Consignatario están obligados solidariamente a cubrir todos los gastos inherentes que el caso así lo requiera conforme a lo dispuesto en el reglamento para el Servicio de Pilotaje en vigor. Queda establecido que mientras el Piloto de Puerto permanece abordo del barco, continuará en las mismas condiciones que lo dispuesto en el artículo 41 de la presente Regulación. Asimismo, se le deberá cubrir al Cuerpo de Pilotos el equivalente a dos veces el valor correspondiente al Tiempo de Espera por cada hora que el Piloto de Puerto permanezca fuera del servicio.

Art. 46.- Todas las remuneraciones que se originen por los Servicios de Pilotaje proporcionados por los Pilotos de Puerto de este lugar, les deberán ser cubiertas en su totalidad al Cuerpo de Pilotos. Por lo que queda debidamente estipulado que ningún usuario podrá cubrir en forma independiente a Piloto de Puerto alguno los costos correspondientes al servicio prestado.

Art. 47.- Los Pilotos de Puerto no serán responsables de las averías que pudieran sufrir las instalaciones cuando éstas no sean consecuencia de las maniobras de Pilotaje y para lo cual se estará a lo dispuesto en el artículo 248 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, por lo que todas las instalaciones marítimas del puerto tendrán sus límites de seguridad debidamente establecidos. No obstante lo anterior, cuando se requiera de efectuar una maniobra de Pilotaje a una de las instalaciones y se considere que ya se está fuera de las limitantes de seguridad, se estará a lo dispuesto en el artículo 247 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y al artículo 3o. párrafo tercero del Reglamento para el Servicio de Pilotaje.

Art. 48.- En las maniobras de Pilotaje que se realicen a barcos de 275 metros de eslora o mayores, se utilizarán los Servicios de dos Pilotos de Puerto, siendo el que va en el Puente de Mando quien ordenará la maniobra auxiliado por el otro que deberá ir en la proa. El usuario le cubrirá al Cuerpo de Pilotos las remuneraciones correspondientes por cada uno de los Pilotos de Puerto que le asistieron.

Art. 49.- Las tarifas expedidas para la cuantificación de costos al Servicio Público de Pilotaje en este puerto, serán revisadas periódicamente e incrementadas en igualdad de tiempo y porcentaje, conforme a lo dispuesto en las publicaciones oficiales, expedidas para tal fin.

Art. 50.- La prestación del Servicio de Pilotaje se regirá conforme a lo dispuesto en el artículo 257 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y el artículo 188 de la Ley Federal del Trabajo.

Art. 51.- Los Pilotos de Puerto deberán presentar ante el cuerpo de Pilotos en forma oficial, sus datos personales así como los de sus familiares para que estos tengan y acrediten la legalidad correspondiente para los beneficios que se establezcan.

Art. 52.- Los Pilotos de Puerto gozarán de un período de 30 días de vacaciones por cada 5 meses de trabajo, lo cual será programado sin que se afecte al servicio. Dicha prestación será otorgada al Piloto de Puerto en forma independiente a lo que le corresponda por prorratea en el momento de disfrutarias.

Art. 53.- El Cuerpo de Pilotos de este puerto constituye un Fondo de Reservas para Prestaciones Sociales, con las aportaciones que le sean permitidas conforme a sus posibilidades, obteniéndose éstas de las recaudaciones generadas por los Servicios de Pilotaje, prestados después de haberse cubierto los gastos administrativos de dicho organismo.

Art. 54.- Las Prestaciones Sociales que se establecerán con el fondo de reservas, serán conforme a las posibilidades económicas del mismo y para lo cual tendrán prioridad: jubilación, retiro e indemnización, servicios médicos y asistenciales, vacaciones, capacitación seguridad habitacional, así como cualquier otro beneficio que en lo futuro llegase a establecerse.

Art. 55.- Los Pilotos de Puerto de nuevo ingreso se comprometen a proporcionar el 50 por ciento de sus ingresos al Fondo de Reservas para Prestaciones Sociales, durante el período de un año para que a su vez éstos puedan obtener los beneficios correspondientes cuando así se requieran.

Art. 56.- Después de un año de servicio ininterrumpido, el Piloto de Puerto gozará de 100 por ciento de los beneficios que se



establezcan en el Fondo de Reservas para Prestaciones Sociales.

Art. 57.- Si el Piloto de Puerto sufre un accidente debido a causas imputables al barco en donde se encuentra prestando el servicio, el Armador, Agente Consignatario, Representante legal o Capitán del barco, serán responsables solidarios de los daños ocasionados. Queda entendido que se le deberá proporcionar al Piloto de Puerto accidentado todo lo relacionado al caso, así como los beneficios que proceden conforme a lo dispuesto y estipulado en las Leyes y Reglamentos que el caso amerite. Si por algún motivo esta reclamación no fuera atendida, el Cuerpo de Pilotos queda facultado para establecer una demanda legal ante los tribunales competentes considerándose para tal fin lo dispuesto en el título IX de la Ley Federal del Trabajo.

Art. 58.- En caso de que un Piloto de Puerto renuncie a su nombramiento como tal y por lo tanto al Servicio de Pilotaje después de un año de servicios ininterrumpidos tendrá derecho a que se le reintegren sus aportaciones que hubiese hecho al Fondo de Reserva para Prestaciones Sociales.

Art. 59.- Los Pilotos de Puerto que así lo deseen, podrán pasar a recibir los beneficios del Fondo de Reserva para Prestaciones Sociales en su renglón "jubilación" después de haber computado como mínimo cinco años de servicio ininterrumpidos.

Art. 60.- Cuando un Piloto de Puerto quedase impedido físicamente para desempeñar sus servicios profesionales en forma temporal por razones involuntarias, tales como enfermedad o accidente fuera del servicio, le deberá dar aviso al Piloto Mayor presentando para tal caso la certificación médica oficial, en la cual se deberá especificar diagnóstico y tiempo requerido para su rehabilitación. En relación a lo anterior el Cuerpo de Pilotos continuará liquidándole lo correspondiente a la prorrata en igualdad de circunstancias como si estuviera en servicio, por un periodo de 3 meses.

Art. 61.- En caso de continuar el Piloto de Puerto ausente del servicio por las razones antes mencionadas, el Cuerpo de Pilotos continuará proporcionándole lo correspondiente a la prorrata en un 50 por ciento de su parte proporcional por un periodo de 3 meses más. A partir de lo cual en caso de continuar ausente, se harán los trámites que el caso amerite para que el Piloto de Puerto pase a ser considerado dentro del Fondo de Reservas para Prestaciones Sociales en su renglón correspondiente.

Art. 62.- En el caso de que un Piloto de Puerto durante una maniobra de emergencia en que haya intervenido porque sea llamado expreso o bien por así haberlo considerado y que por este motivo llegase a sufrir un accidente, el Capitán del barco, Agente Consignatario, Armador o Representante legal serán responsables solidariamente, procediéndose conforme a lo dispuesto en el artículo 57 de la presente Regulación.

Art. 63.- Cuando un Piloto de Puerto por accidente en el servicio llegara a perder la vida, el Capitán del barco, armador, agente consignatario o representante legal, por conducto del Cuerpo de Pilotos hará llegar a sus beneficiarios la cantidad que resulte del promedio percibido por Piloto de Puerto tomando como base la prorrata obtenida por los servicios prestados durante los últimos 3 meses a la fecha del siniestro.

Art. 64.- Cuando se origine la muerte de un Piloto de Puerto, sea cual fuera la razón, el Cuerpo de Pilotos proporcionará la ayuda necesaria que se requiera, para lo cual nombrará entre sus integrantes un representante quien se hará cargo de todo lo concerniente al caso. Los gastos que originen por el mencionado fallecimiento serán considerados dentro del Fondo de Reserva para Prestaciones Sociales.

Art. 65.- En la eventualidad de que un Piloto de Puerto y su cónyuge perdieran la vida simultáneamente, se procederá conforme a lo dispuesto en el artículo anterior. Si llegasen a quedar hijos que fueran menores de edad se les proporcionará solidariamente toda la ayuda necesaria, tanto moral como físicamente hasta dejarlos encausados dentro del Fondo de Reservas para Prestaciones Sociales. El Cuerpo de Pilotos queda facultado para supervisar a quien se haya designado como albacea.

Art. 66.- Cuando las posibilidades del Cuerpo de Pilotos lo permitan, se proporcionará a quien lo desee o solicite, una beca para estudiar en alguna de las Escuelas Náuticas Mercantes del país.

Art. 67.- En caso de presentarse la necesidad de que un Piloto de Puerto solicite la Licencia llimitada por tiempo indefinido para desempeñar cargo comisión o función alguna que tuviese relación en forma directa o indirecta con el Servicio de Pilotaje, el Cuerpo de Pilotos tramitará el tiempo que fuera necesario. El mismo procedimiento lo será aplicado al Piloto de Puerto que obtuviera el desempeño de un cargo como resultado de elección popular o bien representación alguna dentro del sistema nacional de gobierno.

Art. 68.- Todo aspirante que desee ingresar al Cuerpo de Pilotos de este puerto, presentará conforme a lo dispuesto en el Reglamento para el Servicio de Pilotaje en vigor todos los requisitos correspondientes, y previa solicitud a dicho organismo, el Piloto Mayor hará la tramitación que el caso amerita.

Art. 69.- Para todo lo no previsto en la presente Regulación, así como las infracciones que se cometan a dicho ordenamiento, se procederá y sancionará conforme a la Ley de Vías Generales de Comunicación, Reglamento para el Servicio de Pilotaje y demás ordenamientos legales aplicables a la materia.

TRANSITORIO

UNICO.- La presente Regulación entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.



Gobierno del
Estado de
Campeche



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

ANEXO XIV

**PLAN DE RESPUESTA DE EMERGENCIAS DEL
PUERTO DE CAYO ARCAS POR PEP.**



PLAN DE RESPUESTA DE EMERGENCIAS DEL PUERTO DE CAYO ARCAS POR PEP.

INTRODUCCIÓN

Objetivos del Plan de Emergencia

El objetivo principal de este Plan de Emergencia es establecer las acciones básicas necesarias que serán ejecutadas por parte del personal de la cesionaria (PEMEX Exploración y Producción de la Región Marina Noreste) en base a su propia normatividad y al plan interno de aplicación propia; conocido como: PLAN DE RESPUESTA A EMERGENCIA (PRE) para que interactúe en la toma de decisiones de mando efectivas junto con las respuestas planificadas para atacar oportuna y eficientemente cualquier emergencia que pudiera presentarse en el Complejo Operativo Cayo Arcas.

El presente instrumento es supletorio para el programa de protección civil de las reglas de operación del puerto, dado que no existe población civil inmediata en la cercanía de las instalaciones, los cuerpos de respuesta dichas emergencias contemplados por los esquemas de Protección Civil no cuentan con los medios necesarios y suficientes para asistir las instalaciones y la naturaleza de las emergencias es específica de la operación del complejo que solo maneja petróleo crudo.

De la misma forma cabe subrayar que todo el personal que se encuentra en las facilidades así como el que se encuentra involucrado en las operaciones, cuenta con entrenamiento especial por parte de la Cesionaria y con las aprobaciones requeridas por la Autoridad Marítima para desempeñar sus labores de acuerdo a la normatividad nacional y los convenios internacionales (STCW/95)

PEMEX Exploración y Producción de la Región Marina Noreste está comprometida a garantizar la seguridad de todo su personal y, mediante el empleo del PRE, asegurar que:

1. El personal no afectado inicialmente por una emergencia, sea protegido;
2. Se reduzcan los riesgos para el personal que responde a la emergencia;
3. El personal que pueda haber resultado lesionado o atrapado durante una emergencia, sea rescatado y evacuado a un sitio seguro;
4. Se reduzcan los riesgos relacionados con daños o pérdidas posteriores a la instalación; y
5. Se reduzcan los impactos al medio ambiente y a la comunidad.

Todo el personal de PEMEX Exploración y Producción de la Región Marina Noreste están o serán entrenados para actuar de acuerdo con el PRE durante cualquier situación de emergencia en el Complejo Operativo Cayo Arcas.



Declaración de Políticas

1. El Plan de Respuesta de Emergencia deberá estar integrado por las máximas autoridades de cada centro de trabajo.
2. Los titulares de cada uno de los puestos del Plan de Respuesta de Emergencia deberán designar un suplente, quien los representará durante su ausencia, con la Autoridad para tomar decisiones en su nombre.
3. El Plan de Respuesta de Emergencia deberá ser aprobado por las autoridades máximas de cada centro de trabajo.
4. El Plan de Emergencia, una vez aprobado por las autoridades máximas de cada centro de trabajo, deberá tramitarse su incorporación al Plan General de Emergencias Mayores de Petróleos Mexicanos.
5. Las autoridades máximas del Plan de Respuesta de Emergencia tendrán en lo general la responsabilidad del cumplimiento del mismo, y en lo particular, las autoridades de cada rama o grupo de trabajo de la Región Marina Noreste.
6. Cualquier actividad que se desarrolle en el Complejo Operativo Cayo Arcas comprendida en el Plan de Emergencia, deberá ser del conocimiento de las autoridades máximas de la RMNE y aprobada por el Superintendente del Complejo Operativo Cayo Arcas, en su posición de Administrador de la Emergencia.
7. El representante de cada rama, dentro del COE, se constituirá en enlace oficial en caso de emergencia, bajo el mando del Superintendente del Complejo Operativo Cayo Arcas, en su posición de Administrador de la Emergencia.
8. Se deberá contar con brigadas de emergencia en el Complejo Operativo Cayo Arcas, las cuales serán integradas por trabajadores afines a la operación de las instalaciones
9. Todos los recursos de las brigadas de emergencia deberán estar contenidos en el plan y ser debidamente aprobados por los Jefes de las Brigadas.
10. Previa aprobación por los Jefes de las Brigadas, se tramitará la adquisición del equipamiento para las brigadas de emergencia.
11. El Superintendente y los Jefes de Brigadas del Plan de Respuesta de Emergencia serán los responsables, en lo general, de vigilar que se mantenga la compatibilidad, congruencia, eficiencia y efectividad de los equipos de emergencia y, en lo particular, el representante de cada brigada será el responsable del mantenimiento de las instalaciones y equipos ubicados en el área que representa.
12. La capacitación del personal en general y de las brigadas de emergencia será proporcionada conjuntamente bajo la coordinación de los Jefes de las Brigadas del Plan de Emergencia. En caso de que la capacitación se contrate en forma externa, el costo será pagado proporcionalmente por cada una de las ramas de acuerdo al número de participantes de su adscripción.



13. Las autoridades máximas de la RMNE deberán hacer del conocimiento al Comité de Operación Portuaria, del plan general de respuesta a emergencias de Cayo Arcas.

14. Todo personal que integra el Plan de Respuesta de Emergencia está obligado a prestar sus servicios dentro del plan.

Declaraciones de Carácter Organizativo, Informativo

Comité Regional para la Atención y Manejo de Emergencias (CRAME)

Está constituido por un grupo de máximas autoridades de la Región Marina Noreste de PEMEX, encargadas de ejecutar las acciones previstas en el Plan de Respuesta de Emergencia Externo (PLANEX) y proporcionar el apoyo material y humano al personal de la Unidad de Respuesta a Emergencias (URE). Asimismo, éstas coordinan actividades de información a las autoridades locales, estatales y federales sobre el desarrollo y previsiones de emergencia. Este comité está formado por:

1. Un Comité Directivo que a su vez está integrado por dos subcomités (técnico y administrativo).
2. El Subcomité Técnico está subdividido en tres ramas, las cuales son: operativas, seguridad industrial y protección ambiental, y de apoyo.
3. El Subcomité Administrativo está integrado por nueve dependencias: telecomunicaciones, almacenes y adquisiciones, protección y seguridad, servicio médico, servicios corporativos financieros, servicios generales, recursos humanos, información y relaciones públicas y delegación jurídica.

La Unidad de Respuesta a Emergencias (URE)

Es la organización interna de la instalación o centro de trabajo formada por personal técnico y manual, que tiene la finalidad de responder con acciones y responsabilidades específicas en la atención a una emergencia en su instalación. El URE está formado por un:

1. Administrador de la Emergencia (Superintendente).
2. Superintendente Suplente, Notificador (Coordinador de Mantenimiento),
3. Jefe de la Brigada de Control de Operación (Ingeniero de Medición en Descanso),
4. Jefe de la Brigada de Seguridad y Protección Ambiental, de Primeros Auxilios y de Búsqueda y Rescate (Ingeniero de Seguridad),
5. Jefe de la Brigada de Servicios de Apoyo y Comunicaciones (Ingeniero de Telecomunicaciones),
6. Jefe de Brigada de Control Marino (Coordinador de Control Marino).



Durante una emergencia, la URE se reunirá en el Centro de Operación a Emergencias de la Instalación (COE). Refiérase a la Sección 2.0 para más información.

Conceptos y Definiciones de Situaciones de Emergencia

Abandono:

La acción de dejar una instalación mediante uno de los sistemas de evacuación, con el fin de buscar refugio temporal y esperar el rescate.

Administración de Emergencias (Mando y Control)

La presencia y estilo de dirección y mando que demuestra un Superintendente y su personal de apoyo, lo cual, al ponerse en práctica con efectividad un Plan de Respuesta a Emergencias, permite desarrollar estrategias y tácticas basadas en el entendimiento profundo de la situación y de los recursos disponibles capaces de evitar o prevenir más pérdidas de vidas, daños en las Instalaciones y Medio Ambiente

CCM

Cuarto de Control de Medición.

Centro de Operación de la Emergencia de la Instalación (COE).

Lugar específico en donde se reúnen el Administrador de la Emergencia y su personal específico (URE) al presentarse una emergencia, para evaluar la situación, dirigir al personal, dar notificaciones y poner en práctica las decisiones tácticas del Plan de Respuesta a Emergencias (PRE).

Emergencia

Es aquella situación que se deriva de un incidente/accidente y que por su naturaleza de riesgo activa una serie de acciones para restaurar las condiciones normales de operación de la instalación o Centro de Trabajo.

Explosión

Existen dos tipos de explosiones: química y física. Una explosión química es la combustión súbita, violenta y potencialmente dañina, de un gas o un vapor inflamable, o causada por una reacción química. Una explosión física es un hecho similar, pero surge de la súbita liberación de energía almacenada, como la que resulta del súbito fallo de un recipiente que contiene gas o líquido bajo altas presiones.

HVAC

Sistema de Calefacción, ventilación y aire acondicionado.

Incidente

Es un evento no deseado y repentino que altera la actividad productiva de una instalación o Centro de Trabajo, sin daño físico a los trabajadores, a las instalaciones, a los bienes de terceros o al medio ambiente.

Nivel de emergencia

Nivel asignado a una emergencia en función de sus consecuencias. Se caracteriza por el costo social, ambiental y económico que tiene para Petróleos Mexicanos, de acuerdo con un nivel previamente asignado.



Preparación para la emergencia

Todas las medidas técnicas, operativas, organizativas y de entrenamiento que se toman proactivamente, con el propósito de crear una organización de emergencia efectiva y eficiente que mitigará las consecuencias dañinas de un amplio número de eventos no planificados.

Puntos de Reunión y Conteo

Áreas predeterminadas donde el personal en una instalación se agrupa al ocurrir un hecho no planificado, con el fin de ser contado y registrado como a salvo.

Protección Activa contra el Fuego

El equipamiento, los sistemas y los métodos que se activan para mitigar los efectos dañinos de un fuego y/o una explosión; por ejemplo, el sistema de rociadores de agua.

Protección pasiva contra el fuego.

Equipos o sistemas y métodos que no requieren de controles del exterior para lograr un grado de protección contra el fuego; por ejemplo, una capa protectora aplicada a las superficies que brinda protección térmica contra los efectos del fuego.

Rescate

Retiro del personal de un sitio en el que se encuentre en peligro inminente o de un refugio temporal. Esto incluye el retiro de sistemas de abandono y posiblemente del mar.

Respuesta de Emergencia

Medidas controladas por el Administrador de la Emergencia (Superintendente) como respuesta a accidentes e incidentes que requieren la movilización de cuadrillas o de equipos específicos de respuesta de emergencia (médicos, bomberos, control de pozos, helicópteros, técnicos, embarcaciones, etc.).

Sistemas de Seguridad

Sistemas diseñados e instalados para prevenir hechos no planificados, tales como fuegos y explosiones; por ejemplo, Salvamento, Contraincendio, Extinción de Incendios, Señalización y Detección de gas y fuego.

Tiempo Fuera

El Tiempo Fuera es un período de silencio dentro del COE, durante el cual el Administrador de la Emergencia (El Superintendente) imparte sus órdenes mientras todos los miembros del COE le escuchan sin interrupción.

Tipos de Accidentes

- 1 Hombre al agua.
- 2 Derrame de petróleo o de materiales peligrosos.
- 3 Peligros naturales (Huracanes).
- 4 Amenaza de bomba.
- 5 Terrorismo.
- 6 Abandono por bote salvavidas.
- 7 Evacuación por helicóptero.
- 8 Embarcación a la deriva.
- 9 Colapso estructural.
- 10 Fuego y/o explosión relacionados con el proceso o los alojamientos



- 11 Incidente de un oleoducto en superficie o bajo la superficie
- 12 Estrellamiento de helicóptero (En el mar o sobre la plataforma)
- 13 Pérdida de comunicaciones.
- 14 Evacuación Médica
- 15 Incidente durante la carga de petróleo o de abastecimientos.

ORGANIZACIÓN DE EMERGENCIAS

Organización de la Unidad de Respuesta a Emergencias (URE).

La Unidad de Respuesta a Emergencias de la Instalación (URE) constituye la organización interna de la instalación que tiene la responsabilidad de responder con acciones específicas en la atención a una emergencia. A continuación se detalla la estructura de la organización de la Unidad de Respuesta a Emergencias de la plataforma de medición Cayo Arcas. El personal identificado por líneas bien demarcadas se reúne en el Centro de Operación a Emergencia de la Instalación (COE) una vez que ha sonado la alarma.

Jerarquía de Puestos e Instrucciones de Puntos de Reunión y Conteo

Jerarquía de puestos e Instrucciones de Puntos de Reunión y Conteo de Emergencia se muestran en todas las oficinas, las áreas de trabajo y las habitacionales, y están diseñadas para brindar una guía simple a todo el personal en el caso que ocurra una emergencia. De acuerdo con las Instrucciones de Puntos de Reunión y Conteo, es necesario que todo el personal se presente en su Puntos de Reunión y Conteo asignada, cuando se escuche la señal de Alarma General. Una vez que haya sido contado y preparado con toda la ropa y equipos protectores, el personal con tareas específicas de Administración de Emergencias podrá ser desplegado bajo control, sólo cuando el Administrador de la Emergencia (Superintendente) en el COE haya determinado que es ya seguro proceder así y el Administrador de la Emergencia (Superintendente) ha dado su autorización explícita.

Jerarquía y Responsabilidades de las Ramas Operativas en el Comité Regional de Atención y Manejo de la Emergencia

Comité Directivo de Emergencia

Grupo de ejecutivos de la Subdirección de Región Marina Noreste que conforman un sistema de evaluación y toma de decisiones que impliquen alcanzar el control de la emergencia siendo sus integrantes:

1. Subdirector Región Marina Noreste
2. Coordinador Técnico Operativo
3. Gerente de Inspección, Mantenimiento y Logística.
4. Gerente de Seguridad Industrial y Protección Ambiental.

Objetivo:

Decidir el mejor curso de las acciones a seguir, autorizar los recursos necesarios, promover y conseguir, el mayor esfuerzo de los grupos de trabajo, para alcanzar el control total de la emergencia en el menor tiempo posible.

Responsabilidades:

Los miembros del comité al conocer el estado de la emergencia deberán dirigirse al lugar que se establezca como Centro Regional de Atención de Emergencias (CRAE) ordenando y coordinando la emergencia con el URE (unidad de respuesta a emergencias) de la



instalación afectada.

1. La dirección de mando deberá ser tomada por el primer miembro del comité que llegue al lugar, delegando al ejecutivo de mayor jerarquía cuando lo solicite, dicha delegación de mando también puede recaer en el miembro de menor grado que por su experiencia esté mejor compenetrado con la situación de la emergencia.
2. El Comité Directivo desde el inicio del problema analizará y revisará el programa de las acciones que planteen los subcomités técnico y administrativo, para lograr el control de la emergencia en la instalación afectada.
3. El Comité Directivo deberá autorizar el traspaso de otros centros de trabajo o la adquisición de recursos que los subcomités técnico y administrativo consideren necesarios.
4. El Comité Directivo deberá reunirse al inicio y al final de cada jornada de trabajo con los miembros del Subcomité Técnico y Administrativo, para revisar los avances obtenidos, los inconvenientes encontrados y en su caso aprobar las reconsideraciones al programa inicial.
5. La máxima autoridad del Comité Directivo, será el enlace entre la dirección de exploración y producción o con la dirección general de Petróleos Mexicanos y será el responsable de cualquier presentación o exposición ante las autoridades de PEMEX o del gobierno federal, estatal y ante los medios de difusión.

Subcomité Técnico de Emergencia.

Este Subcomité estará integrado por las ramas operativas según sea el caso donde se presente la emergencia, quien convocará a reunión para poner en acción el Plan de Respuesta de Emergencia será el Coordinador de la Unidad de Respuesta a Emergencia de la plataforma de medición Cayo Arcas.

1. Subgerente de Transporte y Distribución de Aceite.
2. Subgerente de Prevención de Riesgos.
3. Superintendente de Servicios de Apoyo y Atención a Emergencias.
4. Subgerente de Mantenimiento e Inspección y Logística.

Objetivos:

Lograr que las acciones recomendadas sean encausadas en forma efectiva hacia el control de la emergencia, mediante la programación, la dirección y el seguimiento de las actividades.

Responsabilidades:

Los miembros del Subcomité al conocer el estado de la emergencia, deberán trasladarse de inmediato al sitio donde se ubica la misma.

1. Ya en el sitio de la emergencia, los miembros del Subcomité realizarán un recorrido inicial para conocer la magnitud del problema. Posteriormente, en una reunión de grupo, cada miembro deberá plantear y acordar con el presidente del Subcomité el programa de acciones inmediatas que cada rama debe realizar y así conjuntar el programa global que sea presentado al comité directivo, para su aprobación.



2. El presidente del Subcomité tendrá la función de coordinar a los representantes de cada rama, afín de lograr en forma conjunta y en el menor tiempo posible el control de la emergencia.

3. El presidente del Subcomité, analizará y aprobará las solicitudes de traspaso del material requerido de los centros de trabajo y de las compras de emergencia de los recursos necesarios para el control de la emergencia canalizándolos al Subcomité administrativo para su ejecución y al comité directivo para su autorización.

4. El presidente del Subcomité previo a las reuniones con el comité directivo, deberá acordar con los gerentes de cada rama los avances obtenidos en la jornada y las propuestas de reajuste al programa inicial.

Rama Operativa

La rama operativa será representada ante el Subcomité Técnico por el Subgerente de Transporte y Distribución de Aceite del activo Coordinación Técnica Operativa.

Objetivo

Coordinar, dirigir y controlar las actividades para el rescate de equipo, instalación de diversos dispositivos de control, habilitación de herramientas, equipos especiales y otros necesarios para alcanzar el control de la emergencia.

Responsabilidades:

1. El coordinador de la rama operativa al conocer la voz de alarma deberá instruir al personal clave para reunir los grupos de trabajo que tienen funciones específicas para la puesta en marcha del Plan de Respuesta de Emergencia Externo y se trasladen de inmediato al lugar de la emergencia.

2. Reportarse con la máxima autoridad del centro de trabajo, quien le indicará si se realizará una reunión o si deberá trasladarse de inmediato al lugar de la emergencia.

3. Evaluar la situación y formular el programa de acciones a seguir en el rescate de equipo, habilitación de herramientas y equipo especial. Esto se someterá a la consideración y la autorización del Comité Directivo.

4. Estimar los recursos materiales necesarios, analizar las existencias y solicitar el traslado de los materiales existentes hasta el sitio de la emergencia, o de los no existentes solicitar al comité directivo, los trasposos correspondientes de otros centros de trabajo.

5. Si no se tienen en existencia los recursos en ningún centro de trabajo, el coordinador de la rama operativa deberá solicitarlos en una compra de emergencia al presidente del Subcomité técnico, previa autorización del comité técnico.

6. El coordinador de la rama operativa directamente o a través del encargado del grupo, deberá dirigir las actividades de rescate del equipo dañado, de acuerdo al programa establecido y vigilar el cumplimiento de estas actividades.

7. El coordinador de la rama operativa, antes de las reuniones con el comité directivo, deberá reportar los avances obtenidos por cada grupo de trabajo al presidente del Subcomité, así como los reajustes al programa inicial cuando se considere.



8. La rama operativa de cada centro de trabajo, deberá elaborar y actualizar una relación de personal con experiencia y capacitación en los distintos casos de emergencias, para así poder integrar en forma rápida los grupos de trabajo.

9. El coordinador previo al desarrollo de las actividades, deberá dar a conocer a todos el Plan de Trabajo, la participación de cada elemento y las metas que se pretenden alcanzar.

10. Es labor del coordinador infundir entre el personal de los grupos de trabajo, la confianza y el espíritu de unidad, indispensables para lograr de ellos el máximo esfuerzo en el alcance de las metas planeadas.

11. El coordinador deberá difundir este plan, antes de cualquier emergencia, entre el personal que por sus características, experiencia y puesto, tengan posibilidades de integrar la estructura organizativa.

12. Una vez alcanzado el control de la emergencia el coordinador deberá cuantificar y reportar a la Superintendencia de Servicios Corporativos Financieros los costos de los daños y recursos empleados en el control.

Seguridad Industrial y Protección Ambiental

Esta rama será representada ante el Subcomité técnico por el Subgerente de Prevención de Riesgos y Superintendente de Servicios de Apoyo y Atención a Emergencias.

Objetivo:

Lograr que las actividades durante el control de la emergencia, se lleven a cabo bajo las máximas condiciones de seguridad, dotar de equipo de protección personal a los trabajadores, suministrar equipo de seguridad y contraincendio según lo requiera la emergencia, así como las correspondientes acciones para preservar y restaurar el medio ambiente y proteger a los asentamientos humanos.

Responsabilidades:

1. El coordinador de seguridad industrial y protección ambiental, al conocer la voz de alarma deberá instruir al personal de contraincendio y al personal clave de su rama que tengan funciones específicas en la puesta en marcha del plan de emergencia externo, para que se dirijan inmediatamente al sitio de la emergencia.

2. El coordinador deberá trasladarse inmediatamente al sitio de la emergencia, realizar una evaluación preliminar de la situación y previo a la reunión con el Subcomité Técnico, formular un programa tentativo de las acciones a seguir para posteriormente someterlo a consideración del presidente del Subcomité.

3. El coordinador estimará o acordará con los encargados de los grupos de trabajo a su mando, los recursos materiales y humanos necesarios para el desarrollo de las actividades.

4. Los encargados de cada grupo de trabajo analizarán los recursos necesarios con los existentes marcados en los inventarios, solicitando a través del coordinador el traspaso de otros centros de trabajo o por medio de compras de emergencia los recursos que no se dispongan, previa autorización del presidente del Subcomité Técnico y del Comité Directivo.



5. Cuando los recursos necesarios no disponibles sean humanos o de equipo contraincendio, los encargados de grupos deberán plantear la solicitud de ayuda externa al coordinador, para que este a su vez lo apruebe y lo canalice a través del comité administrativo.

6. El coordinador de seguridad industrial y protección ambiental, deberá dirigir directamente y vigilar el cumplimiento de las actividades de su rama, hasta alcanzar el objetivo general del plan.

7. Los encargados de grupo al término de cada jornada, deberán reportar al coordinador los avances obtenidos en las actividades emprendidas y los inconvenientes encontrados, para que este a su vez plantee al presidente del Subcomité los ajustes al programa inicial de trabajo.

8. El grupo de protección ambiental, evaluará el impacto ambiental en las áreas aledañas al lugar de la emergencia, registrando y cuantificando los daños al medio ambiente causados por la emergencia.

9. El coordinador de la rama de seguridad industrial y protección ambiental deberá establecer una comunicación estrecha con los coordinadores de las ramas operativas y de las unidades de apoyo, para facilitar la labor conjunta de todos los grupos de trabajo.

10. Es labor del coordinador infundir entre el personal de los grupos de trabajo la confianza y el espíritu de grupo indispensable para lograr de ellos el máximo esfuerzo para alcanzar las metas planeadas.

11. Es obligación del coordinador de la rama difundir entre el personal que participe en el control de la emergencia el contenido del plan, para que conozcan el objetivo y las funciones de cada grupo de trabajo.

12. Una vez alcanzado el control de la emergencia, el coordinador deberá evaluar, cuantificar y reportar a la superintendencia de servicios corporativos financieros, los costos de los daños y recursos empleados para el control.

Rama de Apoyo

El representante ante el Subcomité Técnico, será el Subgerente de Inspección, Mantenimiento y Logística.

Objetivo:

Lograr que las unidades a su cargo ofrezcan un servicio oportuno y eficiente para alcanzar en forma conjunta el objetivo general del plan, mediante el análisis de los programas de trabajo, la vigilancia del cumplimiento de estos y la decisión de las alternativas de obtención de los recursos necesarios.

Responsabilidades:

1. El coordinador de unidades de apoyo, al conocer el estado de la emergencia deberá de reportarse a la máxima autoridad del centro de trabajo.

2. Acordar con las ramas operativas, de seguridad industrial y protección ambiental, los servicios de apoyo que se requieran, analizar en conjunto las alternativas para la ejecución



del servicio y seleccionar la opción que ofrezca el menor tiempo para su realización.

3. Vigilar el cumplimiento de las actividades programadas de cada una de las unidades de apoyo y reportar los avances obtenidos en cada jornada de trabajo al presidente del Subcomité Técnico.

4. Analizar y decidir el procedimiento mas adecuado para la obtención de los recursos que requieran las unidades de apoyo para el desarrollo de sus actividades, ver si se puede adquirir mediante compras de emergencia y si parte de las actividades se pueden hacer por administración o por asignación directa a compañías contratistas, con la aprobación del Subcomité Técnico.

Subcomité Administrativo Regional de Emergencias.

Está integrado por los subgerentes de: Adquisición y Almacenes, Información y Relaciones Públicas, Telecomunicaciones, Administración de Asuntos Externos y Servicio Médico, y Delegación Jurídica, quienes conforman parte del Subcomité.

Objetivo:

Coordinar las acciones que deben desarrollar las unidades de servicio, mediante la programación, la dirección y el control de los apoyos que se requieran.

Responsabilidades:

1. Los miembros del Subcomité deberán trasladarse al sitio de la emergencia para realizar un recorrido y conocer la magnitud del problema, posteriormente realizar una reunión con los responsables de las ramas de servicio, para plantear y acordar el programa de acciones inmediatas que cada rama debe realizar y así conjuntar el programa global que será presentado al comité directivo para aprobación.

2. Previa autorización del comité directivo, coordinar la ayuda externa de recursos humanos y materiales que requieran el Subcomité técnico.

3. El presidente del Subcomité, deberá coordinar con la Superintendencia de Almacenes y Adquisiciones las compras de emergencia que se requieran.

4. El Subcomité a través de la ayudantía técnica solicitará y coordinará el traspaso de materiales y equipos que se requiera de otros centros de trabajo.

5. El presidente del Subcomité, previo a las reuniones con el comité directivo, deberá revisar con los responsables de la rama de servicio, los avances obtenidos en cada jornada de trabajo y las propuestas de ajustes al programa inicial.

Unidad de Ingeniería de Telecomunicaciones.

El representante de esta rama ante el Subcomité será el superintendente de Ingeniería de Telecomunicaciones.

Objetivo:

Lograr que los medios de comunicación internos y externos del sitio de la emergencia, sean los necesarios y eficaces para un mejor desarrollo de las actividades en el control de la misma.



Responsabilidades:

1. En el sitio de la emergencia el representante en común acuerdo con la rama de Seguridad Industrial y Protección Ambiental, ubicará el equipo de telecomunicaciones.
2. Representar a su rama, coordinar y supervisar la instalación de la comunicación telefónica a la red de Petróleos Mexicanos y teléfonos de México.
3. La operación eficaz de los radios portátiles, los cuales se le proporcionaran al personal clave que indiquen los subcomités técnico y administrativo.
4. Esta rama instalará un radio fijo de la frecuencia de la rama operativa, en el centro de control del Subcomité Técnico.
5. Una vez controlada la emergencia, el representante de la rama deberá cuantificar y reportar a la superintendencia de servicios corporativos financieros, los costos de los daños y recursos empleados en el control.

Servicio Médico Regional

El responsable ante el Subcomité Administrativo será el director de los servicios médicos de la Región Marina Noreste o el jefe del servicio médico correspondiente.

Objetivo:

Proporcionar la atención médica requerida al personal que resulte lesionada en el descontrol y/o en las actividades de control de la emergencia.

Responsabilidades:

1. Al tener conocimiento de la emergencia deberá reportarse con el presidente del Subcomité quien le dará instrucciones de trasladarse al sitio de la emergencia o permanecerá en el edificio administrativo.
2. El representante de la coordinación es el responsable de la programación y control de la atención a lesionados, supervisando directamente que el equipo correspondiente sea el adecuado y eficiente.
3. Ya en el sitio de la emergencia, el representante de la rama en coordinación con seguridad industrial y protección ambiental, ubicará el equipo del servicio médico para la atención del personal lesionado.
4. Una vez controlada la emergencia el coordinador deberá cuantificar y reportar los costos de los daños y recursos empleados en el control a la superintendencia de servicios corporativos financieros.

Almacenes y Requisiciones.

El representante de esta unidad ante el Subcomité Administrativo, será el superintendente de almacenes y adquisiciones de la región.

Objetivo:

Tramitar con urgencia las compras del material requerido para el control de la emergencia.



Responsabilidades:

1. Al conocer el estado de emergencia el representante de la unidad deberá reportarse con el presidente del Subcomité, quien le indicará si se realizará una junta previa en el edificio administrativo.
2. Reunir al personal de guardia en los almacenes.
3. Coordinar los trámites de las compras de emergencia, estas compras se deberán realizar en forma inmediata, previa autorización del presidente del Subcomité.

Información y Relaciones Públicas

El representante de esta dependencia ante el Subcomité Administrativo será el jefe del Departamento y Relaciones Públicas de la región.

Objetivo:

Manejar la información interna y externa de la emergencia, boletines informativos para las autoridades de petróleos mexicanos, la prensa, autoridades municipales, estatales y federales.

Responsabilidades:

1. Al tener conocimiento de la emergencia, deberá reportarse con el presidente del Subcomité, quien le dará instrucciones de trasladarse al sitio de la emergencia o permanecer en el edificio administrativo.
2. Trasládase al lugar de la emergencia para la recopilación de la información requerida, para formular los boletines informativos que se les difundirán a las autoridades de petróleos mexicanos, la prensa, las autoridades municipales, estatales y federales, previa autorización del Subcomité Administrativo y Comité Directivo.
3. Esta dependencia y/o ayudantía técnica del activo, previa aprobación del Subcomité Administrativo, tratará el hospedaje del personal que no pertenece al centro de trabajo afectado y que tenga que intervenir en la emergencia.
4. El representante de esta dependencia, previa aprobación del Subcomité Administrativo, solicitará y controlará los recursos del transporte aéreo.
5. Una vez controlada la emergencia, el coordinador deberá cuantificar y reportar los costos de los daños y recursos empleados en el control a la superintendencia de servicios corporativos financieros.

Delegación Jurídica

El representante de esta delegación será el jefe del Departamento Jurídico de la región.

Objetivo:

Representar a la institución en los asuntos legales que se originen a consecuencia de la emergencia.



Responsabilidades:

1. Previa autorización del Subcomité Administrativo, dará aviso al ministerio público acerca del estado de la emergencia, para las averiguaciones previas del accidente.
2. En caso de algún deceso, el representante deberá mandar la presencia del ministerio público al lugar de los hechos, para llevar a efecto los trámites legales correspondientes.
3. Deslindar responsabilidades mediante trámites legales.
4. Reportar acciones y avances del programa al Subcomité Administrativo.

Grupo de Ayuda Externa

El responsable de cada grupo de ayuda externa será la persona que encabeza el grupo, de más nivel o rango jerárquico, el cual se reportará con el representante de la rama que solicitó el apoyo.

Objetivo:

Apoyar en las actividades de control de la emergencia, de acuerdo al ámbito y tipo de apoyo con los recursos humanos y/o materiales no existentes en el centro de trabajo.

Responsabilidades:

1. En el sitio de la emergencia el encargado de cada grupo de apoyo deberá reportarse con el representante de la rama correspondiente de acuerdo al tipo de apoyo a prestar, para recibir instrucciones de las acciones a seguir.
2. Los encargados de cada grupo de apoyo deberán dirigir y supervisar el cumplimiento de las acciones encomendadas por los representantes de rama.
3. Al término de cada jornada de trabajo o al terminar la acción encomendada, los encargados de cada grupo de apoyo deberán reportarse a los representantes de la rama correspondiente los avances o los resultados obtenidos.
4. Los encargados de los grupos de apoyo externo en el sitio de la emergencia deberán conocer el contenido del plan de la emergencia para que se enteren de las funciones y responsabilidades de cada uno.

Centro de Operación de Emergencia (COE)

El Centro de Operación de Emergencia se ubica en la superintendencia, sala de juntas y administración. Ubicada en el paquete habitacional. En él se cuenta con los siguientes medios para ser utilizados en caso de emergencia:

1. Red de comunicación telefónica interna y externa y/o un sistema de voceo o alerta en general hacia el interior de la instalación o área de trabajo.
2. Emisora de radio en la frecuencia de operación.
3. Información actualizada de la instalación así como de sus sistemas auxiliares, por ejemplo: sistema de contraincendio, diagrama de flujo de proceso, arreglo de planta, plano general del sistema eléctrico, inventario actualizado del equipo de proceso, programas y procedimientos de operación y de mantenimiento.



4. Pizarrones para administración de emergencias.
5. Equipo de cómputo para realizar los cálculos y análisis necesarios para el monitoreo y elaboración de informes y reportes.
6. Sistema de comunicación de frecuencia marina y aérea.

Centro Regional de Atención a Emergencias (CRAE)

El Centro Regional de Atención a Emergencias (CRAE), se ubica en la sala de juntas del edificio administrativo de la Región Marina Noreste, ubicadas estas en la calle 31 s/n, la cual cuenta con los siguientes recursos.

1. Información estratégica de ingeniería, planos topográficos de la región, localización de instalaciones de riesgo potencial, tales como localización de trayectorias de ductos.
2. Espacio suficiente para albergar al personal que compone el CRAME y las organizaciones de protección civil y del Corporativo de Petróleos Mexicanos, material y equipo de oficina para elaboración de reportes e información sobre el desarrollo de la emergencia, equipo audiovisual proyectores de acetatos, pintarrón, y sistemas de comunicación interna y externa con el URE.
3. Área de estacionamiento suficiente, servicios generales, etc.

A continuación, el sistema de comunicación y alarma con que cuenta la plataforma de medición Cayo Arcas, incluidos los canales de comunicación:

1. Sistema de voceo con emisores y altavoces distribuidos en todo el centro de proceso.
2. Sistema telefónico (Red de PEMEX), el cual es utilizado para la comunicación interna y externa.
3. Radios de banda marina y aérea fijos y portátiles.
4. Botoneras del sistema de alarmas de emergencia, distribuidas en toda la instalación de Cayo Arcas. Estas pueden ser activadas tanto en el área Industrial como en la plataforma habitacional.



**Sistemas de Comunicación y Alarma en el interior del
Complejo Marítimo de Cayo Arcas**

DESCRIPCIÓN	UBICACIÓN	TOTAL
Radio VHF banda marina fijos	Superintendencia	1
	Cuarto de control de medición	1
	Cuarto de control de generación	1
	Telecomunicaciones	1
	Operaciones portuarias	1
	Laboratorio químico	1
RadioVHF banda marina portátil	Superintendencia	1
	Telecomunicaciones	2
	Operaciones portuarias	2
	Personal de Operación aceite	3
	Personal de medición	1
	Estación de Bote 1	1
	Estación de Bote 2	1
Extensiones telefónicas Distribuidas en el C. M. de Cayo Arcas		32
Sistema de intercomunicación y voceo Equipos voceo		65

Sistema Telefónico (Red de PEMEX)

El sistema telefónico que es utilizado para la comunicación interna y externa.

CATEGORÍA	LOCALIZACIÓN	EXTENSION
Superintendente de Cayo Arcas	(OFICINA)	35700/21837
Ingeniero de Seguridad Industrial	(OFICINA)	35737
Ingeniero de Operación Aceite	(OFICINA)	35703
Coordinador de Mantenimiento	(OFICINA)	35737
Coordinador de Ingeniería de Telecomunicaciones	(OFICINA)	35750/35751
Médico	(OFICINA)	35736
Coordinador Tráfico Marítimo	(OFICINA)	35702
Administrador	(OFICINA)	35735
Coordinador de Operaciones Portuarias	(OFICINA)	35713/21821
Ingenieros de Medición	(OFICINA)	35721

Verificación al Personal Dentro y Fuera de la Instalación

Se tiene un sistema de control de acceso en la administración de la plataforma habitacional, donde se anota en una bitácora la cantidad de trabajadores y personal que se encuentran de visita o laborando dentro de la instalación, que permitirá verificar y cuantificar el personal evacuado durante la emergencia, ya sea fuera de la instalación o en las áreas de seguridad predeterminadas.



Cuando el personal aborde la plataforma ya sea por helicóptero o por lancha, deberá reportarse con el administrador y anotarse en la bitácora de control de acceso; nombre, Ficha, departamento, motivo de la visita o actividad a realizar dentro de la instalación.

Al personal que llega a la plataforma por primera vez se le brinda una breve información de seguridad y se le muestra físicamente todas las rutas de acceso desde su área de alojamiento y su lugar de trabajo hacia su lugar de agrupamiento y conteo y dónde está su estación de bote.

Al personal que no haya recibido esa breve información de seguridad y no se le haya mostrado físicamente las rutas de acceso mencionadas, no se le permitirá el acceso a la plataforma.

Si el personal es de compañía, deberá identificarse con el gáfete proporcionado por esta, y se verificara el nombre en la relación que envío previamente antes de iniciar los trabajos.

En cualquier caso, solamente al personal autorizado se le permitirá el acceso a la plataforma, sujeto a la previa aprobación por parte del Superintendente. Sin excepción alguna, el número de personas a bordo de la instalación jamás podrá sobrepasar la capacidad total aprobada para los botes salvavidas.

Si el Administrador descubre que el número de personas a bordo excede de 167, debido al personal programado para visitar la plataforma en un día, el Administrador notificará inmediatamente al Superintendente. Además, al Superintendente se le entregará el número total actualizado del personal que se encuentra a bordo después de la llegada y/o la salida de cualquier nave aérea o marítima.

Estas cantidades habrán de ser también escritas en el Pizarrón "Conteo del Personal" dentro del COE.

Conteo

El conteo es el medio por el cual se cuenta la cantidad de personas a bordo de una instalación al momento de una emergencia. Deberá realizarse con extrema rapidez y exactitud para garantizar la seguridad de cada individuo. Esto incluye:

1. Los que no han sido afectados por el incidente,
2. Los que están respondiendo al incidente, y
3. Los que hayan sido lesionados como resultado del incidente.

A continuación, el plan general para los Puntos de Reunión y Conteo del personal a bordo de la instalación:

Al escucharse la Alarma General de Plataforma todo el personal hará seguro su sitio de trabajo y se presentará al sitio que tenga asignado en los Puntos de Reunión y Conteo.

Los períodos estimados para realizar un conteo completo oscilarán entre 5 y, en el caso de la situación más grave, 14 minutos. Estos estimados se verificarán bajo las condiciones operativas reales, y se convertirán en normas operativas para los ejercicios y los entrenamientos relacionados con ellas.

El personal con tareas de Respuesta de Emergencia específicas debe concentrarse en sus estaciones en 5 minutos.



Este personal con tareas de Respuesta de Emergencia específicas preparará entonces todos los equipos y recursos que forman parte de sus funciones de respuesta de emergencia. Por ejemplo, la Brigada Contra Incendio se vestirá y tomará su equipo contra incendio, los miembros de la Brigada de Primeros Auxilios prepararán las camillas, el Administrador comunicará el número de personas abordo al Ingeniero de Telecomunicaciones en el COE, etc.

Sin embargo, absolutamente nadie irá hacia ningún sitio alguno excepto su Punto de Reunión y Conteo, sin la previa aprobación del Superintendente, por medio de su respectivo contacto comunicativo en el COE.

Plan de Conteo

Cada una de las 5 áreas tendrá asignado un Registrador de Conteo para esa área específica. Es el deber de los Registradores de Conteo informar al Ingeniero de Telecomunicaciones, en el COE, el número de personas en cada Punto de Reunión y Conteo.

El Ingeniero de Telecomunicaciones coordinará entonces el registro del conteo dentro del COE e informará de los resultados al Superintendente mediante el pizarrón "Conteo del Personal" en el COE. Sólo después que el conteo se considere terminado y el Superintendente lo haya instruido, el Ingeniero de Telecomunicaciones enviará por fax los resultados del conteo al CRAE.

Es importante señalar que el conteo podrá considerarse terminado aun cuando algún personal se ha dado por perdido si, después de 14 minutos, este personal no se ha reportado a su estación de agrupamiento y conteo. En tales circunstancias, el Superintendente dará por terminado el conteo, restando el número de personas perdidas, las cuales se considerarán víctimas potenciales para el propósito de las operaciones de búsqueda y rescate. Además, al llegar a este punto, el Administrador iniciará una búsqueda en las cabinas de vivienda para asegurarse de que el personal perdido no ha sido incapacitado dentro de sus áreas de alojamiento.

Los Registradores de Conteo informarán también el estado de sus conteos cada 4 minutos a partir de escucharse la Alarma General de Plataforma y hasta el momento en que el Administrador de la Emergencia (Superintendente) considere el conteo completo, independientemente del tiempo que se tome este proceso. Una vez que todo el personal haya sido contado en cada Punto de Reunión y Conteo, el Registrador de Conteo notificará al COE y cesará de hacer actualizaciones. Entonces el Registrador de Conteo se mantendrá en espera de posteriores instrucciones por parte del COE.

Relaciones con los Medios de Difusión Masivos

Una vez conocida la magnitud del evento se establecerán los sistemas de control de la información con apego a la estructura de URE y CRAME, los cuales determinarán la información de los acontecimientos, magnitud, problemática y acciones ejecutadas durante el desarrollo del auxilio y control de la emergencia, recopilando y clasificando la información de la siguiente manera: decesos y/o lesionados, daños materiales, daños al medio ambiente, daños a terceros, así mismo la hora en que ocurrió el siniestro, nombre de la instalación y área afectada.

Con la finalidad de fomentar la confianza entre el personal y usuarios de la instalación y evitar la propagación de falsos rumores que se presentan frecuentemente en este tipo de situaciones la comunicación social se hará a través del Subcomité administrativo



(Relaciones Públicas), el cual proporcionará la información ágil y veraz a quien(es) se encuentren directa o indirectamente involucrados con el acontecimiento.

PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIAS

Mantenimiento de las Rutas de Escape y Equipos de Respuesta

Antes de que pueda ocurrir una emergencia es esencial que todas las rutas de escape, los equipos de respuesta de emergencia y los medios salvavidas se hallen en buenas condiciones y bajo mantenimiento frecuente.

Específicamente, es crítico mantener la limpieza y funcionalidad de todas las rutas de escape para el personal que debe salir de un lugar y un ambiente peligrosos. Es por ello que el Superintendente de Cayo Arcas y a su vez el de Ta Kuntah serán responsables de asegurar que:

1. Las rutas de escape y acceso estén limpias y libres de obstáculos.
2. Todos los materiales y equipos sean almacenados en forma correcta.
3. Los equipos contra incendio estén limpios y fácilmente accesibles.
4. Los derrames de aceite sean limpiados inmediatamente.
5. El aceite y otras sustancias similares que puedan presentar peligro de fuego por fuente de ignición o combustión espontánea sean identificados y almacenados de manera segura en contenedores de metal.
6. Se lleven a cabo regularmente inspecciones y/o pruebas para todas las rutas de escape, los equipos de respuesta de emergencia y los medios salvavidas.
7. Se limpien las rutas de evacuación y que los equipos que no han de brindar servicios sean identificados y/o reparados de inmediato.

Botes de Salvamento

Al arribar a la plataforma, cada persona deberá conocer su bote de salvamento de acuerdo al plan general de emergencia.

Esta instalación cuenta con CINCO botes de salvamento, ubicados TRES en la plataforma habitacional y DOS en la plataforma de medición de la siguiente manera:

Bote de Salvamento	Marca	Capacidad	Ubicación Plataforma
No 1	Norsafe	55 Pers	Habitacional 1er Nivel lado Sur
No 2	Norsafe	55 Pers	Habitacional 1er Nivel lado Oeste
No 3	Norsafe	55 Pers	Habitacional Nivel de servicios lado Norte
No 1	Survival	54 Pers	Medición 1er Nivel lado Oeste
No 2	Survival	55 Pers	Medición 1er Nivel lado Sureste



Procedimiento Para Operar y Bajar los Botes de Salvamento en la Terminal Marítima de Cayo Arcas

Operación de la máquina:

1. Revisar niveles de agua, aceite lubricante, aceite hidráulico y diesel.
2. Verificar que los manómetros de arranque registren una presión de 2000 psi o más, si no es así cargar, manualmente con la bomba hidráulica, utilizando el maneral localizado en el interior.
3. Poner la palanca en posición neutral para desembrague del mecanismo (tiene tres posiciones: avance - neutral - reversa) y acelere.
4. Presione el botón de arranque con el pie derecho y manténgalo así hasta que la máquina arranque. (Se arranca manualmente desde el tablero de control del timón, manteniendo durante 20 segundos oprimido el botón)
5. Después de que arranque la máquina poner el acelerador a la velocidad deseada.

Paro de la máquina:

1. Poner el acelerador en posición neutral.
2. Jale el maneral de control de paro y manténgalo fuera hasta que la máquina pare, empuje el control de paro para dejarlo en posición normal.

Operación del Sistema de Aire Comprimido:

1. Cerrar escotillas y ventilas del bote
2. Abrir totalmente los cilindros, abrir la válvula principal localizada bajo el asiento central.
3. Con la carga en los cilindros al 100% (2000 psi) el aire comprimido durará de 7 a 10 minutos aproximadamente, en este tiempo el bote podrá alejarse 2 kms. aproximadamente, distancia suficiente para mantenerse fuera de la zona con ambiente tóxico y se podrán abrir escotillas y ventanillas.

Operación del Sistema de Aspersión:

1. Cerrar escotillas y ventilas del bote.
2. Revisar que la válvula de descarga de la bomba esté abierta (localizada bajo un lado del tablero de control).
3. Cuando el bote entre en contacto con la superficie del mar, jalar la manivela que acciona el embrague de la bomba localizada en el tablero.
4. Para parar el sistema, empuje el actuador a su posición normal (dentro).

Procedimiento de Escape de Emergencia:

1. Dirijase con paso rápido a su estación de emergencia (bote de salvamento).



2. Abra las puertas hacia fuera y asegúrelas.
 3. El personal deberá embarcar con su EPP y el chaleco salvavidas puesto, se acomoda y coloca el cinturón de seguridad.
 4. El encargado (timonel) arranca la máquina.
 5. Cerrar puertas, escotillas y ventilas.
 6. Operar sistema de aire comprimido (si es necesario).
 7. El encargado jala y mantiene tenso el cable () de control de descenso de (1/8 "Ø) hasta que el bote descansa sobre la superficie del mar.
 8. Cuando el bote ya se encuentre en el agua se acciona la palanca para abrir los ganchos.
- (LA PALANCA ROJA CAUSA CAÍDA LIBRE DEL BOTE Y PUEDE CAUSAR LA MUERTE, ASEGURECE QUE EL BOTE ESTE EN EL AGUA ANTES DE SU OPERACIÓN)
9. Operar el sistema de aspersion (si es necesario).
 10. El encargado (timonel) acelera y navega alejándose de la zona de peligro.
 11. Localizar personal cerca del siniestro y proveer ayuda.
 12. Utilizar el avituallamiento de ser necesario.
 13. Mantengan la calma, el rescate llegará pronto.

Salvavidas Circulares

Se cuenta con 45 salvavidas circulares, con sus respectivas cuerdas de vida distribuidos estratégicamente en toda la plataforma y estos se pueden localizar de acuerdo al Plano general de distribución de equipo de seguridad y salvamento.

Chalecos salvavidas

Cada cabina cuenta con un chaleco salvavidas para cada cama, también se tienen en el área dos contenedores de chalecos, con cantidad suficiente para el personal que se encuentra laborando en el área industrial.

Balsas Inflables

La plataforma cuenta con 10 balsas inflables, con capacidad cada una de 25 personas, y se encuentran distribuidas de la siguiente forma:

Plataforma habitacional	4
Plataforma habitacional-medición	5
Plataforma Telecomunicaciones	1

Procedimiento para abordaje y uso de Balsas Salvavidas

1. Revisar que la cuerda de amarre se encuentre atada firmemente a la estructura de la plataforma.



2. Arrojé la cápsula al mar, considerando la corriente y dirección del aire.
3. Jale la cuerda de amarre para activar el cilindro de Nitrógeno (N2), para inflar la balsa.
4. Con el chaleco salvavidas bien abrochado y ajustado al cuerpo, baje al muelle directamente a donde está la balsa.
5. Quítese los zapatos, cinturón con hebilla y accesorios filosos.
6. Aborde la balsa y corte el cable de amarre para alejarse del área de peligro (Guarde cuanta cuerda sea posible).
7. Mantenga la disciplina, que nadie se pare dentro de la balsa y se quite el chaleco salvavidas.
8. De ser necesario utilice el avituallamiento de salvamento, mantenga la calma, la ayuda llegará pronto.

Peligros Naturales-Huracanes Huracanes o Ciclones

Los huracanes o ciclones, son los fenómenos meteorológicos que año con año del primero de junio al 30 de noviembre, amenazan las costas mexicanas del caribe, del golfo de México y del pacífico.

Nacen en un medio húmedo caluroso, cuando la evaporación rápida de las aguas del océano se combina con fuertes corrientes de bastantes kilómetros de amplitud. Los huracanes enfrían la tierra cuando succionan calor en la superficie terrestre, descargándolo en la parte superior de la atmósfera arriba de los 12,200 metros.

Clasificación de Huracán

Depresión tropical	• Vientos menores a 64 km./hr.
Tormenta tropical •	Vientos de 64 km./hr. – 120 km./hr.
Huracán categoría 1	• Vientos mayores 120 km./hr. - 152 km/hr • Olas de 1.2 m. a 1.5 m.
Huracán categoría 2	• Vientos mayores 152 km./hr. – 176 km • Olas de 1.8 m. a 2.4 m.
Huracán categoría 3	• Vientos mayores 176 km./hr. – 210 km • Olas de 2.7 m. a 3.6 m.
Huracán categoría 4 •	Vientos mayores 210 km./hr. – 248 km • Olas de 3.9 m. a 5.4 m.
Huracán categoría 5 •	Vientos mayores 248 km./hr. • Olas de 5.4 m.



Plan de Evacuación

Para evaluar un huracán, se ha dividido en cinco áreas, cada área se identifica por un color, estos son azul, verde, amarillo, naranja y rojo como centro de referencia. Determinación de áreas de alerta considerando a Cayo Arcas como centro de referencia de las instalaciones costa fuera en la Sonda de Campeche.

Área externa (detección):

Huracán localizado en el mar caribe mas allá de 1,000 km. (mas de 72 hrs.) del centro de referencia.

Área Azul (Peligro Mínimo):

Radio de influencia del huracán en el mar caribe, localizado entre los círculos que se encuentran a 1000 y 751 km. (mas de 72 hrs.) del centro de referencia.

1. El grupo técnico de análisis transmitirá boletines meteorológicos cada 8 horas. A los subcomités, dependencia administrativas, operativas, activos, y a los coordinadores de los centros de proceso.
2. Los coordinadores de los centros de proceso, verificarán la clasificación del personal de la instalación, así como los programas para paro del centro de proceso.

Área de alerta Verde (Peligro Bajo):

Radio de influencia del huracán en el mar caribe, localizado entre los círculos que se encuentran a 750y 351 km. (72 y 24 hrs.) del centro de referencia.

1. El grupo técnico de análisis transmitirá boletines meteorológicos cada 6 hrs. a los subcomités, dependencias administrativas, operativas y a los coordinadores de los centros de proceso.
2. El consejo del comité, convocará a reunión para decidir la aplicación de las actividades tales como: asegurar materiales, equipo y eliminar andamios existentes, etc.

Área de alerta Amarilla (Peligro Moderado):

Radio de influencia del huracán en el mar caribe, localizado entre los círculos que se encuentran a 350 y 200 km. (24 y 18 hrs.) del centro de referencia.

1. El grupo técnico de análisis transmitirá boletines meteorológicos cada 4 hrs.
2. Los coordinadores de los centros de proceso, están en alerta para aplicar fases parcial y total del programa de evacuación.

Área de alerta naranja (Alto):

Radio de influencia del huracán en el mar caribe, localizado entre los círculos que se encuentran a 350 y 100 km. (36 y 6 hrs.) del centro de referencia.

3. El grupo técnico de análisis transmitirá boletines meteorológicos cada 4 hrs.
4. Los coordinadores de los centros de proceso, están en alerta para aplicar fases parcial y total del programa de evacuación.



5. Los jefes de unidades coordinarán el cierre de válvulas y equipos con problemas en su sistema de cierre de emergencia.

4. Los Gerentes, Coordinadores y Administradores de los Activos, mantendrán personal de guardia en sus respectivas dependencias terrestre.

Área de alerta Roja (Máximo):

Radio de influencia del huracán en el mar caribe, localizado entre los círculos que se encuentran a 200 y 0 km. (12 a menos de 6 hrs.) del centro de referencia.

6. El grupo técnico de análisis transmitirá boletines meteorológicos cada 4 hrs.

7. Los coordinadores de los centros de proceso, están en alerta para aplicar fases parcial y total del programa de evacuación.

8. Los jefes de unidades coordinarán el cierre de válvulas y equipos con problemas en su sistema de cierre de emergencia.

9. Los Gerentes, Coordinadores y Administradores de los Activos, mantendrán personal de guardia en sus respectivas dependencias terrestre.

AREA DE ALERTA ROJA (PELIGRO)

Radio de influencia del huracán en el mar caribe, localizado entre los círculos que se encuentran a 370 y 185 km. (15 y 7 hrs.) del centro de referencia.

1. El grupo técnico de análisis transmitirá boletines meteorológicos cada 2 hrs.

2. Los coordinadores de los centros de proceso coordinarán el paro de equipo, verificando que los desfuegos de válvulas presurizadas queden alineados al quemador y bloqueadas las válvulas de ductos llagadas y salidas del centro de proceso.

Clasificación del Personal para Proceder a la Evacuación

Refiérase a la lista de verificación numero 4.2.21.

Ubicación del fenómeno meteorológico en el sector de incidencia.

Evaluación Inicial de una Emergencia (Filosofía General)

El Administrador de la Emergencia (Superintendente) realizará primeramente las evaluaciones del tipo y nivel de la emergencia, así como determinará la respuesta más adecuada. La primera brigada de respuesta, miembros de la Brigada Contra Incendio, realizarán una evaluación visual inicial (si es seguro hacerla y si es dirigida por el COE), así como tomarán cualquier acción que sea necesaria e informarán sus hallazgos al COE. Estos hallazgos, junto con la información proveniente de los sistemas de detección de la plataforma, reportada al COE por el CCM, permitirán que el COE obtenga una evaluación detallada del incidente. El COE responderá entonces tomando en consideración todas las influencias internas y externas sobre el incidente.

El Administrador de la Emergencia (Superintendente) como persona con el mando absoluto, clasificará el nivel del incidente, e iniciará las acciones apropiadas para cada uno de esos niveles de alerta.



Si el Superintendente decide que es necesario activar el CRAE para apoyar a las medidas organizadas costa afuera, ordenará al Coordinador de Mantenimiento-Notificador la movilización del CRAE. Una vez que el Superintendente haya comprendido el tipo de emergencia que se debe enfrentar, todo el personal en el COE utilizará sus Listas de Verificación para la administración de la emergencia, con el fin de asegurar que se tomen todas las medidas pertinentes para proteger al personal, a la instalación y al medio ambiente.

La Persona que Detecte un Incidente

La persona que detecte un incidente tal fuga de gas y/o derrame de aceite deberá:

1. Mantener la calma, evitar el pánico.
2. Identificar el sitio del siniestro.
3. Identificar producto, gas o aceite.
4. Dará la voz de alarma por el sistema de voceo, indicando el lugar afectado y accionar la alarma correspondiente.
5. Si esta cerca del siniestro y sabe utilizar los equipos contra incendio, trate de auxiliar.
6. Si usted no puede contener el fuego o la emergencia con extinguidores manuales, cierre todas las puertas y preséntese en su Punto de Reunión y Conteo.
7. Dirigirse a punto de reunión y conteo aprisa y sin correr

Listas de Verificación

Las Listas de Verificación brindan una información de la emergencia específica para cada tipo de emergencia que puede ocurrir a bordo del Complejo Operativo Cayo Arcas. Ha de ponerse énfasis especial en las acciones requeridas para evitar pérdidas de vidas, al tiempo que se asegure la recopilación rápida de toda la información para poder controlar la emergencia. Al llegar al COE, todos los miembros del COE de Cayo Arcas tomarán de inmediato sus Listas de Verificación para comenzar sus funciones específicas y llevar a cabo cada una en su orden. Los miembros del COE de Cayo Arcas no tienen que esperar recibir permiso para completar cada acción incluida en su Lista de Verificación, a menos que el Superintendente oriente lo contrario. Aunque muchas listas incluyen información similar, es importante utilizar la Lista de Verificación específica para el tipo de incidente identificado. Todas las Listas de Verificación han de ser copiadas de este, laminadas y situadas en un lugar fácilmente accesible dentro del COE.

Superintendente (Ha Sonado la Alarma General)

Desempeño	(COE) – Administrador de la Emergencia
Tipo de Incidente	Respuesta General a todos los Incidentes
Persona Asignada	Superintendente



1. Presentarse en el COE inmediatamente y activar el Plan de Respuesta de Emergencia.
2. Evaluar la situación en el COE y garantizar:
 - Que las condiciones en el COE sean seguras.
 - Que se haya seleccionado un Punto de Reunión y Conteo alternativo si las condiciones en el COE no son seguras.
3. Revisión del Pizarrón del Estado de la Planta (El ing. de Medición debe actualizarlo).
 - Determinar la locación del incidente:
 - Módulo Afectado
 - Sistema Afectado
 - Nivel Afectado.
 - Tipo de Alarma:
 - Fuego (Sencillo o Múltiple).
 - Humo (Sencillo o Múltiple).
 - Gas (Sencillo o Múltiple).
 - Calor (Sencillo o Múltiple).
 - Alarma Manual.
 - Funcionalidad del sistema de seguridad abordó
 - Rociadores (Activados / No Activados).
 - Estado del Sistema de Paro de Emergencia.
4. Si el Sistema de Paro de Emergencia no se inicia automáticamente, determinar:
 - Si es necesario el paro de emergencia.
 - Nivel de paro de emergencia.
 - Si no es necesario el paro de emergencia.
5. Si el sistema de Rociadores no se inicia automáticamente, determinar si:
 - Es necesario en el módulo afectado.
 - Es necesario en los módulos adyacentes (para protección).
 - No es necesario.
6. Revisar el Pizarrón del Tiempo (el Coordinador de Mantenimiento debe actualizarlo).
7. Revisar la Pictografía (el Superintendente Suplente debe actualizarla).
8. Si los Puntos de Reunión y Conteo no están disponibles, determinar los sitios alternos y avisar inmediatamente a todo el personal por medio del Sistema Público de Intercomunicación y Voceo. Considerar:



- Módulo Afectado.
- Sistema Afectado.
- Nivel Afectado.
- Humo.
- Fuego.
- Gas.
- Dirección del Viento (Revisión del Pizarrón del Tiempo).

9. Asegurar que sean establecidos los vínculos iniciales de comunicación costa afuera:

- Embarcaciones (Responsabilidad del Coordinador de Operación Portuaria).
- Naves aéreas (Responsabilidad del Ingeniero de Telecomunicaciones).
- CRAE (Responsabilidad del Superintendente).
- Otras Plataformas, según se requiera.

10. Determinar el conteo de todo el personal. (Responsabilidad del Ingeniero de Telecomunicaciones).

11. Reconocer y determinar las decisiones del mando.

- . Cuestión a decidir, 1: Es seguro desplegar las brigadas.
- . Cuestión a decidir, 2: No es seguro aún desplegar las brigadas.
- . Cuestión a decidir, 3: Abandono de plataforma.

12. Llevar a cabo el Tiempo Fuera inicial (en 5 minutos) y repetirlo según la situación va cambiando (cada 5 a 10 minutos).

- Decir al grupo: Tiempo Fuera en un minuto.
- Decir: Tiempo Fuera.
- Expresar su comprensión sobre la situación.
- Brindar su enfoque (sus órdenes).
- Preguntar si existen preguntas relacionadas con lo tratado en este Tiempo Fuera (no tratar detalles ni cuestiones no relacionadas con lo tratado en el Tiempo Fuera).
- Decir: Tiempo Fuera terminado.
- Actualizar de la situación a todo el personal abordo, por medio del Sistema Publico (Interconexión y)de Voceo.
- Asegurar que el Superintendente Suplente brinde una actualización al CRAE.

13. Considerar el despliegue de la Brigada Contra Incendio, si es seguro desplegarla y si no se hizo en el paso 12 (Coordinado por el Ingeniero de SIPA).

14. Monitorear el posible empeoro de la situación y asegurar que sean tomadas las medidas pertinentes (el Superintendente Suplente aconsejará acerca de la posible intensificación del escenario).

15. Considerar el mejor empleo táctico de los medios disponibles:

- Helicópteros (observación o evacuación), si es seguro hacerlo.
- Botes (observación, lucha contra incendio, rescate de personal caído al



agua), si es seguro hacerlo.

- 16. Asegurar que todos los pizarrones sean actualizados regularmente en el COE.
- 17. Si el incidente incluye un derrame de petróleo, asegurar que el CRAE sea notificado.
- 18. Asegurar que se mantenga el control en el COE.
- 19. Observar al personal del COE (y a sí mismo) en busca de señales de estrés y de fatiga.

Coordinador de Mantenimiento (Ha Sonado la Alarma General)

Desempeño	(COE) – Administrador de la Emergencia
Tipo de Incidente	Respuesta General a todos los Incidentes
Persona Asignada	Coordinador de mantenimiento

- 1. Presentarse al COE inmediatamente.
- 2. Si el Superintendente no responde al Conteo, asumir las responsabilidades del Superintendente además de las suyas propias.
- 3. Actualizar el pizarrón de la Pictografía apropiada. Asegurar que:
 - Se muestre con claridad la locación y el tipo de incidente (Revisar el Pizarrón del Estado de la Planta).
 - Se muestre dónde se encuentran las víctimas (Se vincula con el Ingeniero de SIPA).
 - Se muestre dónde se encuentra la Brigada Contra Incendio (Se vincula con el Ingeniero de SIPA).
 - Se muestre dónde se encuentra la Brigada Médica (Se vincula con el Ingeniero de SIPA).
 - Se indique la dirección del viento (Revisar el Pizarrón del Tiempo. Se vincula con Coordinador de Operación Portuaria).
- 4. Seleccionar la lista de verificación apropiada y facilitarla al Superintendente.
- 5. Revisar el diagrama técnico (del módulo involucrado), según sea apropiado.
- 6. Realizar el primer contacto inicial con el CRAE después del primer Tiempo Fuera.
- 7. Mantener los pizarrones del Enfoque y Llamadas Hechas.
- 8. Recibir del Médico una copia escrita del sumario del estado de las víctimas y debe:
 - Aconsejar al Superintendente.



- Enviar el Fax al CRAE, una vez que haya sido aprobado por el Superintendente.
- Facilitar una copia al Ingeniero de Telecomunicaciones.

9. Recibir una copia escrita de la Lista de Personal a Bordo por parte del Ingeniero de Telecomunicaciones y debe:

- aconsejar al Superintendente.
- Enviar el Fax al CRAE, una vez que haya sido aprobado por el Superintendente.

10. Observar al Personal del COE (y a sí mismo) en busca de señales de estrés y de fatiga.

Ingeniero de Medición (En Descanso) (Ha Sonado la Alarma General)

Desempeño	(COE) – Administrador de la Emergencia
Tipo de Incidente	Respuesta General a todos los Incidentes
Persona Asignada	Jefe de Brigada de control de operaciones

1. Presentarse al COE inmediatamente.

2. Si el Ingeniero de SIPA no responde al conteo, asumir las responsabilidades del Ingeniero de SIPA además de las suyas propias.

3. Llamar al CCM y obtener el Estado de la Planta. Específicamente determinar:

- A. . La locación del incidente:
- B. Módulo Afectado.
- C. Sistema Afectado.
- D. Nivel Afectado.

4 . El tipo de Alarma:.

- ■ Fuego (Sencillo o Múltiple).
- ■ Humo (Sencillo o Múltiple).
- ■ Gas (Sencillo o Múltiple).
- ■ Calor (Sencillo o Múltiple).
- ■ Alarma Manual.

5 . La funcionalidad del Sistema de Seguridad Abordo.

- 1 Rociadores (Activado / No Activado).
- 2 Estado del Sistema de Paro de Emergencia.



- 6 El personal atrapado o involucrado, si se sabe (informarlo al Superintendente Suplente).
 - El estado del Punto de Reunión y el Conteo en el CCM (informarlo al Ingeniero de Telecomunicaciones).
 - Si los Sistemas de Ventilación y HVAC han sido cerrados.
- 7 Actualizar el pizarrón "Estado de la Planta".
- 8 Controlar la Brigada de Control de Operación (No desplegar fuera de las áreas de alojamiento, a menos que sea autorizado por el Superintendente).
- 9 Observar al Personal del COE (y a sí mismo) en busca de señales de estrés y de fatiga.

Ingeniero de S.I.P.A. (Ha Sonado la Alarma General)

Desempeño	(COE) – ingeniero en SIPA
Tipo de Incidente	Respuesta General a todos los Incidentes
Persona Asignada	Jefe de la Brigada Contra Incendio, Servicio Médico y Búsqueda y Rescate

1. Presentarse al COE inmediatamente.
2. Si el Coordinador de Mantenimiento no responde al Conteo, asumir las responsabilidades del Coordinador de Mantenimiento además de las suyas propias.
3. Establecer comunicación con el Comandante en Escena de la Brigada Contra Incendio (No desplegarla hasta que el Superintendente haya dado su autorización).
 - Establecer el estado del Conteo de la Brigada Contra Incendio e informarlo al Ingeniero de Telecomunicaciones.
 - Asegurar que la Brigada Contra Incendio esté totalmente equipada con todos los medios de seguridad requeridos.
4. Establecer comunicación con el Médico (No enviarlo a sitio alguna hasta que el Superintendente haya dado su permiso). Establecer el estado del Conteo del Médico e informarlo al Ingeniero de Telecomunicaciones. Informar al Médico si los helicópteros pueden aterrizar sobre la instalación.
5. Desarrollar un plan táctico para la Brigada Contra Incendio. Considerar:
 - .. Módulo Afectado.
 - .. Sistema Afectado.
 - .. Nivel Afectado.



- .. Humo.
- .. Fuego.
- .. Gas.
- . Dirección del Viento.
- . Donde se encuentra el personal atrapado.
- . Riesgo para las brigadas.

6. Recomendar al Superintendente el despliegue, si es seguro, o la retirada (si ya fueron desplegadas), si no es seguro, de la Brigada Contra Incendio y la Médica.

7. Hacer saber al Superintendente Suplente de todos los movimientos y posición de:

- . La Brigada Contra Incendio.
- .. La Brigada Médica.
- . Personal atrapado y víctimas.

8. Observar al Personal del COE (y a sí mismo) en busca de señales de estrés y de fatiga.

Ingeniero de Telecomunicaciones (Ha Sonado la Alarma General)

Desempeño	(COE) Ingeniero en Telecomunicaciones
Tipo de Incidente	Respuesta General a todos los Incidentes
Persona Asignada	Jefe de la Brigada de apoyo y comunicaciones

1. Presentarse al COE inmediatamente. Si el Coordinador de Control Marino no responde al Conteo, asumir las responsabilidades del Coordinador de Control Marino además de las suyas propias

2. Establecer la locación y disponibilidad de las naves aéreas (No desplegarlas a menos que lo autorice el Superintendente). Asegurar y/o considerar:

- 1 Tiempo estimado de disponibilidad si se solicita, y entonces desplegarlas.
- 2 Tipo de helicópteros y disponibilidad de asientos.
- 3 Capacidad para llevar víctimas, si se requiere.
- 4 Áreas potenciales para la operatividad de los helicópteros.

- Latitud N 20° 09' 08"
- Longitud W 91° 57' 08"

3. Actualizar el pizarrón "Estado de Naves Aéreas".

4. Recomendar el empleo táctico de y/o el despliegue de las naves aéreas al Superintendente. Considerando:

- 1 Acceso y disponibilidad de la plataforma al helicóptero.
- 2 Módulo Afectado.



- 3 Sistema Afectado.
- 4 Nivel Afectado.
- 5 Humo.
- 6 Fuego.
- 7 Gas.
- 8 Dirección y velocidad del Viento.
- 9 Donde se encuentra el personal atrapado.
- 10 Riesgo para los helicópteros.

5. Si los Puntos de Reunión y Conteo no han llamado para informar del conteo inicial del personal en los primeros 5 minutos, comunicarse con ellos y establecer el estado del conteo.

- 1 Cuarto de Control de Medición (facilitado por el Ingeniero de medición).
- 2 Servicios Médicos (facilitado por el Ing. de SIPA).
- 3 PRYC - 11 (facilitado por el Administrador).
- 4 Armarios de Ropas Antifuego (facilitado por el Ing. de SIPAC).

6. Si todo el personal no ha sido registrado en el conteo luego de 10 minutos:

- 1 Avisar al Superintendente de cuántas personas están perdidas.
- 2 Comunicarse con el Ing. de SIPAC para llevar a cabo una búsqueda en las cabinas.

7. Recibir una copia escrita de la Lista del Personal a Bordo por parte del Administrador y facilitarla al Superintendente Suplente.

8. Observar al Personal del COE (y a sí mismo) en busca de señales de estrés y de fatiga.

9. Suspender actividades al momento de escuchar el tiempo fuera y poner atención a las instrucciones del Administrador de la Emergencia.

Coordinador de Operación Portuaria (Ha Sonado la Alarma General)

Desempeño	Coordinador de Operación Portuaria
Tipo de Incidente	Respuesta General a todos los Incidentes
Persona Asignada	Coordinador de Operación Portuaria

1. Presentarse al COE inmediatamente.

2. Si el Ingeniero de Telecomunicaciones no responde al Conteo, asumir las responsabilidades del Ingeniero de Telecomunicaciones además de las suyas propias.

3. Avisar a todas las embarcaciones del estado de la emergencia.

4. Dar a conocer una notificación general al tráfico marítimo de que la instalación está:

- 1 Dando un aviso de que puede haber ocurrido una emergencia (los embarcaciones deben estar en estado de alerta). Notificando que ha ocurrido una emergencia (los embarcaciones deben ser desplegados inmediatamente).



2 Dando un aviso de desastre (Mayday) y que es inminente el abandono (las embarcaciones deben ser desplegadas inmediatamente).

- o Latitud N 20° 09' 08"
- o Longitud W 91° 57' 08"

En cualquiera de los casos:

- 1 Establecer la locación y disponibilidad de las embarcaciones más cercanas. Tiempo estimado de llegada y/o de disponibilidad si se requiere, y entonces desplegarlas.
- 2 Tipo de embarcación (de abastecimiento, de extinción de incendios, de pasaje). Capacidad para cargar personal, si se requiere.

5. Actualizar el pizarrón de "Estado de los Embarcaciones".

6. Recomendar el empleo táctico y/o el despliegue de las embarcaciones al Superintendente. Considerar:

- 1 Módulo Afectado.
- 2 Sistema Afectado.
- 3 Nivel Afectado.
- 4 Humo.
- 5 Fuego.
- 6 Gas.
- 7 Dirección del Viento.
- 8 Donde se encuentra el personal atrapado.
- 9 Riesgo para las embarcaciones.

7. Observar al Personal del COE (y a sí mismo) en busca de señales de estrés y de fatiga. **Operador del Cuarto de Control de Medición (Ha Sonado la Alarma General)**

Desempeño	Operador del Cuarto de Control de Medición
Tipo de Incidente	Respuesta General a todos los Incidentes
Persona Asignada	Operador del Cuarto de Control de Medición

1. Determinar el alcance y naturaleza del incidente.
2. Si se aplica, sonar la Alarma General.
3. Dar aviso de la Alarma de Plataforma mediante el sistema de voceo:

. Atención a todo el personal, Atención a todo el personal, se ha confirmado (describir la situación) en el Módulo ---- Nivel ----. Todo el personal debe asegurar su sitio de trabajo y reportarse inmediatamente a su Punto de Reunión y Conteo asignado.

4. Evaluar la situación en el CCM y garantizar:



- 1 Que las condiciones sean seguras en el CCM.
- 2 Que se informe al Ing. de Medición en el COE si las condiciones no son seguras.
- 3 Que el Ing. de Medición en el COE brinde un sitio alternativo para el Punto de Reunión y Conteo si el CCM no es seguro.

5. Asegurar que se tomen las acciones apropiadas para mitigar el crecimiento o empeoramiento de la situación.

6. Llamar al COE e informar del Estado de la Planta al Ing. de Medición. Específicamente:

- 1 . La locación del incidente.
- 2 . Tipo de Alarma.
- 3 . Funcionalidad del Sistema de Seguridad abordo.
- 4 . Estado del Sistema de Paro de Emergencia.
- 5 . Personal atrapado o involucrado, si se sabe.
- 6 . Estado del conteo en el CCM.

7. Asegurar que los generadores de emergencia estén listos para funcionar y monitorear su operatividad, activar los sistemas HVAC y los de soporte de vida.

8. Facilitar los permisos de trabajo al Ing. de Medición, según sea apropiado.

9. Entregar al Ing. de Medición en el COE reportes periódicos del incidente.

10. Monitorear la posibilidad de la intensificación o empeoramiento de la emergencia y asegurar que se informe debidamente al Ing. de Medición en Turno.

11. Controlar la activación de los sistemas fijos de prevención/supresión de fuegos, sólo si es ordenado por el Superintendente.

Médico (Ha Sonado la Alarma General)

Desempeño	Médico
Tipo de Incidente	Respuesta General a todos los Incidentes
Persona Asignada	Médico

1. Presentarse a los Servicios Médicos. (Punto de reunión y conteo No. 3)

2. Evaluar la situación en los Servicios Médicos y asegurar que:

- 1 . Las condiciones sean seguras para agrupar y contar al personal.
- 2 . Se haya avisado al Ingeniero de SIPAC que las condiciones no son seguras.
- 3 . El Ingeniero de SIPAC facilite un Punto de Reunión y Conteo alternativo, si el área de Servicios Médicos no es segura.

3. Llamar al Ingeniero de SIPAC e informarle sobre el estado del Conteo en los Servicios Médicos. (Canal 2 del sistema de voceo)

4. Preparar los Servicios Médicos y todo el equipamiento portátil.



5. Preparar la respuesta de las Brigadas Médicas (No desplegarlas, a menos que sea autorizado por el Ingeniero de SIPAC).

6. Evaluar los requerimientos de equipos auxiliares para salvar vidas.

7. Considerar sus necesidades de servicios médicos que están en tierra y coordinar con el Servicio Médico Regional de Ciudad del Carmen las acciones para la atención, transporte y recepción de lesionados en estado crítico. Asegurar que:

- 1 Informará al Ingeniero de SIPA en el COE antes que se dé instrucciones a los helicópteros de volar hacia Cayo Arcas y aterrizar allí, pues tal vez la situación no permita que una nave aérea se acerque a la plataforma.
- 2 Se informe al Ingeniero de SIPA :
- 3 Dónde se hallan todas las víctimas.
- 4 El estado de todas las víctimas.
- 5 Se complete un sumario escrito del estado de las víctimas y se entregue al Superintendente Suplente (Coordinador de Mantenimiento) una vez que se ha determinado y confirmado el estado en que se encuentra cada víctima.

8. Determinar todo lo que las víctimas necesiten y responder a ello.

9. Observar al Personal de los Servicios Médicos (y a sí mismo) en busca de señales de estrés y de fatiga.

Administrador (Ha Sonado la Alarma General)

Desempeño	Administrador
Tipo de Incidente	Respuesta General a todos los Incidentes
Persona Asignada	Administrador

1. Entregar la lista de todo el personal que se encuentra a bordo al Ingeniero de Telecomunicaciones, en el COE.

2. Presentarse al PRYC-11.

3. Evaluar la situación en el PRYC-11 y garantizar que:

- 1 Las condiciones sean seguras para agrupar y contar al personal.
- 2 Se informe al Ingeniero de Telecomunicaciones si las condiciones son seguras.
- 3 El Ingeniero de Telecomunicaciones facilite un Punto de Reunión y Conteo alternativo si el área el PRYC - 11 no es segura.

4. Llamar al COE e informar al Ingeniero de Telecomunicaciones del estado del Conteo del personal que se ha presentado en el PRYC - 11.

5. Si se da la orden, mover al personal del PRYC-11 hacia sus estaciones asignadas de botes salvavidas.

6. Observar al Personal del PRYC - 11 (y a sí mismo) en busca de señales de estrés y de fatiga.



Brigada Contra Incendio (Ha Sonado la Alarma General)

Desempeño	Comandante en Escena
Tipo de Incidente	Respuesta General a todos los Incidentes
Persona Asignada	Comandante en Escena

1. Presentarse donde están los armarios de ropas antifuego (PR y C - 2).
2. Evaluar la situación en el área de los armarios de ropas antifuego y garantizar que:
 - 1 . Las condiciones sean seguras para agrupar y contar al personal.
 - 2 . Se informe al Ingeniero de SIPAC si las condiciones no son seguras.
 - 3 . El Ingeniero de SIPAC facilite un Punto de Reunión y Conteo alterno si el área de los armarios de ropas antifuego no es segura.
3. Llamar al Ingeniero de SIPAC al COE e informarle de la situación del Conteo en el área de los armarios de ropas antifuego.
4. Asegurar que todos los miembros de la Brigada Contra Incendio estén vestidos adecuadamente con el Equipo Antifuego Protector e informar al Ingeniero de SIPAC cuando éstos estén listos para ser desplegados (No desplegarlos hasta que el Ingeniero de SIPAC haya dado su autorización porque es seguro hacerlo).
5. Observar al Personal de la Brigada Contra Incendio (y a sí mismo) en busca de señales de estrés y de fatiga.

Brigada Contra Incendio (Ha Sonado la Alarma General)

Desempeño	Contra Incendio
Tipo de Incidente	Respuesta General a todos los Incidentes
Persona Asignada	Contra Incendio

1. Presentarse al área de armarios de ropas antifuego.
2. Vestirse con el equipo protector antifuego. (No desplegar la brigada hasta que el Comandante en Escena haya dicho que es seguro hacerlo).
3. Observar al Personal de la Brigada Contra Incendio (y a sí mismo) en busca de señales de estrés y de fatiga.



Fuego y/o Explosión Relacionados con el Proceso (Consideraciones Adicionales)

Desempeño	Superintendente Suplente
Tipo de Incidente	Tipo de Incidente Fuego y/o Explosión Relacionados con el Proceso
Persona Asignada	Superintendente Suplente

1. Si los siguientes aspectos no han sido aún considerados o completados, garantizar que los siguientes se hayan considerado:

- . Cierre de todos los sistemas HVAC, si no son automáticos.
- . Método para intervenir técnicamente sin grandes riesgos para la vida.
- . Pueden utilizarse las embarcaciones de extinción de incendios.
- . Anticipar los escenarios de la intensificación o empeoramiento si la situación sigue sin control.
- . Retiro de todo el personal, tanto el necesario como el no esencial, si es seguro hacerlo (considerar el método – helicóptero o bote).
- . Pre-planificar el abandono, si es ordenado (qué bote o botes salvavidas u otros sistemas de seguridad serán utilizados).
- . Requerimientos de apoyo desde tierra.

2. Brindar soluciones al Administrador de la Emergencia (respuestas definitivas, no problemas a resolver).

Fuego en los Alojamientos Habitacionales (Consideraciones Adicionales)

Desempeño	Superintendente Suplente
Tipo de Incidente	Fuego en los Alojamientos Habitacionales
Persona Asignada	Coordinador de Mantto

1. Si aun no se ha considerado o completado, garantizar que lo siguiente sea considerado:

- . Cierre de todos los sistemas HVAC, si no es automático.
- . Aislamiento eléctrico para permitir la lucha contra el fuego.
- . Mover al personal, incluido el COE, a los Puntos de Reunión y Conteo alternos.
- . Los escenarios de la intensificación o empeoramiento si la situación sigue sin control.
- . Retiro de todo el personal, tanto el necesario como el no esencial, si es seguro hacerlo (considerar el método – helicóptero o bote).
- . Pre-planificar el abandono, si es ordenado (qué bote o botes salvavidas u otros sistemas de seguridad serán utilizados).
- . Requerimientos de apoyo desde tierra.

2. Brindar soluciones al Administrador de la Emergencia (respuestas definitivas, no problemas a resolver).



Incidente de un Oleoducto en Superficie o Bajo la Superficie y Derrame de Petróleo (Consideraciones Adicionales)

Desempeño	Superintendente Suplente
Tipo de Incidente	Incidente de un Oleoducto en Superficie o Bajo la Superficie y Derrame de Petróleo
Persona Asignada	Coordinador de Mantto

1. Si aun no se ha considerado o completado, garantizar que lo siguiente sea considerado:

- . Cierre de todos los sistemas HVAC, si no es automático.
- . Método para intervenir técnicamente sin grandes riesgos para la vida.
- . Pueden utilizarse las embarcaciones de extinción de incendios.
- . Los escenarios de la intensificación o empeoramiento si la situación sigue sin control.
- . Se ha enviado notificación al tráfico marítimo.
- . Movilización de observadores hacia las locaciones estratégicas en la plataforma, con el fin de monitorear visualmente la situación desde una distancia segura.
- . Utilización de espuma para suprimir cualquier potencial que produzca fuego por el petróleo derramado sobre la plataforma.
- . Activación del sistema de rociadores para suprimir cualquier potencial que produzca fuego por el petróleo derramado sobre la plataforma.
- . Retiro de todo el personal, tanto el necesario como el no esencial, si es seguro hacerlo (considerar el método – helicóptero o bote).
- . Pre-planificar el abandono, si es ordenado (qué bote o botes salvavidas u otros sistemas de seguridad serán utilizados).
- . Requerimientos de apoyo desde tierra.

2. Brindar soluciones al Administrador de la Emergencia (respuestas definitivas, no problemas a resolver).

Incidentes con Materiales o Sustancias Peligrosas (Consideraciones Adicionales)

Desempeño	Superintendente Suplente
Tipo de Incidente	Incidentes con Materiales o Sustancias Peligrosas
Persona Asignada	Coordinador de Mantto.

1. Si aun no se ha considerado o completado, garantizar que lo siguiente sea considerado:

- . Cierre de todos los sistemas HVAC, si no es automático.
- . El tipo de material derramado y las distancias de evacuación requeridas.
- . Método para intervenir técnicamente sin grandes riesgos para la vida.
- . Los escenarios de la intensificación o empeoramiento si la situación sigue sin control.
- . Mover al personal, incluido el COE, a los Puntos de Reunión y Conteo alternos.



- . Activación de los sistemas de rociadores para suprimir cualquier potencial que produzca fuego, o esparcir el material si éste no reacciona con el agua.
- . Utilización de espuma para suprimir cualquier potencial que produzca fuego, si el material no reacciona con agua o con espuma.
- . Retiro de todo el personal, tanto el necesario como el no esencial, si es seguro hacerlo (considerar el método – helicóptero o bote).
- . Pre-planificar el abandono, si es ordenado (qué bote o botes salvavidas u otros sistemas de seguridad serán utilizados).
- . Requerimientos de apoyo desde tierra.

2. Brindar soluciones al Administrador de la Emergencia (respuestas definitivas, no problemas a resolver).

Estrellamiento de Helicóptero Sobre la Plataforma (Consideraciones Adicionales)

Desempeño	Superintendente Suplente
Tipo de Incidente	Estrellamiento de Helicóptero Sobre la Plataforma
Persona Asignada	Coordinador de Mantto.

1. Si aun no se ha considerado o completado, garantizar que lo siguiente sea considerado:

- . Cierre de todos los sistemas HVAC, si no es automático.
- . Locación del estrellamiento (si está en el módulo del proceso, tratarlo como Fuego y/o Explosión Relacionados con el Proceso).
- . Pueden utilizarse las embarcaciones de extinción de incendios.
- . Los escenarios de la intensificación o empeoramiento si la situación sigue sin control.
- . Mover al personal, incluido el COE, a los Puntos de Reunión y Conteo alternos.
- . Utilización de espuma para suprimir cualquier potencial que produzca fuego.
- .. Activación del sistema de rociadores para suprimir cualquier potencial que produzca fuego en los módulos del proceso.
- . Retiro de todo el personal, tanto el necesario como el no esencial, si es seguro hacerlo (considerar el método – helicóptero o bote).
- . Pre-planificar el abandono, si es ordenado (qué bote o botes salvavidas u otros sistemas de seguridad serán utilizados).
- . Requerimientos de apoyo desde tierra.

2. Brindar soluciones al Administrador de la Emergencia (respuestas definitivas, no problemas a resolver).



Estrellamiento de Helicóptero en el Mar y Cerca de la Plataforma (Consideraciones Adicionales)

Desempeño	Superintendente Suplente
Tipo de Incidente	Estrellamiento de Helicóptero en el Mar y Cerca de la Plataforma
Persona Asignada	Coordinador de Mantto

1. Si aun no se ha considerado o completado, garantizar que lo siguiente sea considerado:

- . Se ha enviado notificación al tráfico marítimo.
- . Movilización de observadores hacia las locaciones estratégicas con el fin de monitorear la situación y mantener contacto visual con los sobrevivientes.
- . Despliegue de balsas salvavidas en ayuda de los sobrevivientes.
- . Requerimientos de apoyo desde tierra.

2. Brindar soluciones al Administrador de la Emergencia (respuestas definitivas, no problemas a resolver).

Hombre al Agua (Consideraciones Adicionales)

Desempeño	Superintendente Suplente
Tipo de Incidente	Hombre al Agua
Persona Asignada	Coordinador de Mantto.

1. Si aun no se ha considerado o completado, garantizar que lo siguiente sea considerado:

- . Se ha enviado notificación al tráfico marítimo.
- . Movilización de observadores hacia las locaciones estratégicas con el fin de monitorear la situación y mantener contacto visual con los sobrevivientes.
- . Despliegue de balsas salvavidas en ayuda de los sobrevivientes.
- . Requerimientos de apoyo desde tierra.

2. Brindar soluciones al Administrador de la Emergencia (respuestas definitivas, no problemas a resolver).

Terrorismo (Consideraciones Adicionales)

Desempeño	Superintendente Suplente
Tipo de Incidente	Terrorismo
Persona Asignada	Coordinador de Mantto

1. Si aun no se ha considerado o completado, garantizar que lo siguiente sea considerado:

- . Determinar si es real la amenaza terrorista.
- . Determinar si la amenaza terrorista es un:
 - Individuo a bordo de la instalación (si ocurre un fuego y una explosión, tratarla



como Fuego y/o Explosión Relacionados con el Proceso).

- Embarcación que se aproxima a la plataforma.
- Avión que se aproxima a la plataforma.
- Determinar:
- Distancia, velocidad y tipo del avión o embarcación.
- Punto anticipado del impacto.
- Tiempo para impactar la Plataforma.
- Abandono inmediato.
- Se ha enviado notificación al tráfico marítimo.
- Requerimientos de apoyo desde tierra.

2. Brindar soluciones al Administrador de la Emergencia (respuestas definitivas, no problemas a resolver).

Amenaza de Bomba (Consideraciones Adicionales)

Desempeño	Superintendente Suplente
Tipo de Incidente	Amenaza de Bomba
Persona Asignada	Coordinador de Mantt

1. Si aun no se ha considerado o completado, garantizar que lo siguiente sea considerado:

- 1 . Revisión de los detalles de la amenaza de bomba con la persona que recibió la llamada.
- 2 . Determinar si la amenaza de bomba es:
 - . En el módulo de alojamiento.
 - . En el módulo de proceso.
 - . La activación del sistema de rociadores en el módulo de proceso como medida de precaución.
 - . Cierre de todas las puertas.
 - . Movimiento de todo el personal a un área segura.
 - . Retiro de todo el personal, tanto el necesario como el no esencial, si es seguro hacerlo (considerar el método – helicóptero o bote).
 - . Pre-planificar el abandono, si es ordenado (qué bote o botes salvavidas u otros sistemas de seguridad serán utilizados).
 - . Requerimientos de apoyo desde tierra.

2. Brindar soluciones al Administrador de la Emergencia (respuestas definitivas, no problemas a resolver).

Peligros Naturales – Huracanes (Consideraciones Adicionales)

Desempeño	Superintendente Suplente
Tipo de Incidente	Peligros Naturales (Huracanes)
Persona Asignada	Coordinador de Mantenimiento

1. Si aun no se ha considerado o completado, garantizar que lo siguiente sea considerado:

- . Retiro y almacenamiento de todo:
- . El Equipamiento Movable



- .. Sogas.
- .. Escaleras.
- .. Andamios.
- .. Tablas.
- .. Planchas.
- .. Desperdicios.
- . Otros objetos sueltos.
- . Cierre de todas las puertas.
- . Protección de todas las ventanas.
- . Aseguramiento de todos los equipos de trabajo que se encuentren dentro del módulo de alojamiento.
- . Determinación del plan de evacuación con el personal en tierra, para:
- . Etapa Parcial, Personal No Esencial
- . Etapa Total, Personal indispensable.

2. El primer vuelo de helicóptero de la plataforma deberá llevar una copia de la lista del personal abordo, para verificarla en tierra segun va llegando el personal.

3. Al evacuar al personal hay un límite de 2 kg de equipaje individual. Los evacuados deberán llevar consigo todos sus documentos personales e identificaciones.

4. Brindar soluciones al Administrador de la Emergencia (respuestas definitivas, no problemas a resolver).

Incidente Durante la Carga de Petróleo (Consideraciones Adicionales)

Desempeño	Superintendente Suplente
Tipo de Incidente	Incidente Durante la Carga de Petróleo
Persona Asignada	Coordinador de Operación Portuaria

1. Si aun no se ha considerado o completado, garantizar que lo siguiente sea considerado:

- . Cierre de todos los sistemas HVAC, si no es automático.
- . Método para intervenir técnicamente sin grandes riesgos para la vida.
- . Pueden utilizarse las embarcaciones de extinción de incendios.
- . Los escenarios de la intensificación o empeoramiento si la situación sigue sin control.
- . Se ha enviado notificación al tráfico marítimo.
- . Movilización de observadores hacia las locaciones estratégicas con el fin de monitorear la situación desde una distancia segura.
- . Activación de los sistemas de rociadores para suprimir cualquier potencial que produzca fuego debido al petróleo derramado sobre la plataforma.
- . Utilización de espuma para suprimir cualquier potencial que produzca fuego, debido al petróleo derramado sobre la plataforma.
- . Retiro de todo el personal, tanto el necesario como el no esencial, si es seguro hacerlo (considerar el método – helicóptero o bote).
- . Pre-planificar el abandono, si es ordenado (qué bote o botes salvavidas u otros sistemas de seguridad serán utilizados).



- . Requerimientos de apoyo desde tierra.

2. Brindar soluciones al Administrador de la Emergencia (respuestas definitivas, no problemas a resolver).

Incidente Durante la Carga y Descarga de Abastecimientos (Consideraciones Adicionales)

Desempeño	Superintendente Suplente
Tipo de Incidente	Incidente Durante la Carga y Descarga de Abastecimientos
Persona Asignada	Coordinador de Mantto.

1. Si aun no se ha considerado o completado, garantizar que lo siguiente sea considerado:

- . Si el módulo de proceso es dañado por un objeto caído durante el traspaso de materiales o de equipos, tratar como Fuego y/o Explosión Relacionados con el Proceso.
- . Si el módulo de alojamiento es dañado por un objeto caído durante el traspaso de materiales o de equipos, tratar como Fuego en los Alojamientos Habitacionales.
- . Cierre de todos los sistemas HVAC, si no es automático.
- . Si se ha enviado notificación al tráfico marítimo.
- . Movilización de observadores hacia las locaciones estratégicas con el fin de monitorear la situación desde una distancia segura.
- . Requerimientos de apoyo desde tierra.

2. Brindar soluciones al Administrador de la Emergencia (respuestas definitivas, no problemas a resolver).

Embarcación a la Deriva (Consideraciones Adicionales)

Desempeño	Superintendente Suplente
Tipo de Incidente	Embarcación a la Deriva
Persona Asignada	Coordinador de Mantto.

1. Si aun no se ha considerado o completado, garantizar que lo siguiente sea considerado:

Determinar:

- . Distancia, velocidad y tipo de embarcación.
- . Si la embarcación impactará a la plataforma.
- . Punto anticipado del impacto.
- . Tiempo de impacto en la Plataforma.
- . Se ha enviado notificación al tráfico marítimo.
- . Posibilidad de que se pueda desviar la embarcación con una línea de remolque desde otra embarcación.
- . Retiro de todo el personal, tanto el necesario como el no esencial, si es seguro hacerlo (considerar el método – helicóptero o bote).
- . Pre-planificar el abandono, si es ordenado (qué bote o botes salvavidas u otros



sistemas de seguridad serán utilizados).

- . Requerimientos de apoyo desde tierra.

2. Brindar soluciones al Administrador de la Emergencia (respuestas definitivas, no problemas a resolver).

Colisión y Colapso Estructural (Consideraciones Adicionales)

Desempeño	Superintendente Suplente
Tipo de Incidente	Colisión y Colapso Estructural
Persona Asignada	Coordinador de Operación Portuaria.

1. Si aun no se ha considerado o completado, garantizar que lo siguiente sea considerado:

Si ocurre un fuego a bordo de la embarcación que impactó contra la plataforma, tratarlo también como Fuego y/o Explosión Relacionados con el Proceso. Determinar:

- . Punto de impacto.
- . Alcance de los danos mediante:
- . Inspección visual desde a bordo de la plataforma.
- . Inspección visual desde una embarcación.
- . Inspección visual desde un helicóptero.
- . Tipo de embarcación.
- . Se ha enviado notificación al tráfico marítimo.
- . Intento de estabilizar la embarcación y aliviar el estrés en la estructura.
- . Retiro de todo el personal, tanto el necesario como el no esencial, si es seguro hacerlo (considerar el método – helicóptero o bote).
- . Pre-planificar el abandono, si es ordenado (qué bote o botes salvavidas u otros sistemas de seguridad serán utilizados).
- . Requerimientos de apoyo desde tierra.

2. Brindar soluciones al Administrador de la Emergencia (respuestas definitivas, no problemas a resolver).

Pérdida de Comunicaciones (Consideraciones Adicionales)

Desempeño	Superintendente Suplente
Tipo de Incidente	Pérdida de Comunicaciones
Persona Asignada	Coordinador de Manto.

1. Si aun no se ha considerado o completado, garantizar que lo siguiente sea considerado:

- . Si falla el sistema telefónico:
- . Localizar a la embarcación más cercana.
- . Difundir mensajes a tierra vía VHF a la embarcación más cercana.
- . Si las comunicaciones abordo fallan a las brigadas de respuesta:
- .. Utilizar corredores.
- . Si no se tiene comunicación de plataforma los helicópteros:



- . Difundir mensajes a tierra por teléfono.
- . Requerimientos de apoyo desde tierra.

2. Brindar soluciones al Administrador de la Emergencia (respuestas definitivas, no problemas a resolver).

Abandono por Bote Salvavidas (Consideraciones Adicionales)

Desempeño	Superintendente Suplente
Tipo de Incidente	Abandono por Bote Salvavidas
Persona Asignada	Coordinador de Mantenimiento

1. Si aun no se ha considerado o completado, garantizar que lo siguiente sea considerado:

- . Condiciones del Medio Ambiente.
- .. El tiempo.
- .. Estado del mar.
- . Presencia de petróleo o petróleo ardiendo sobre el agua.
- . Disponibilidad de botes salvavidas 1 y 2.
- . Si uno o más botes salvavidas no están disponibles:
- . Notificación a todo el personal mediante el Sistema de Voceo sobre qué bote utilizar.
- . Notificación a todo el personal mediante el Sistema de Voceo, sobre qué método alternativo de abandono será utilizado.
- . Notificación al personal atrapado mediante el Sistema de Voceo que el abandono se está llevando a cabo y que el personal que se encuentra atrapado debe utilizar cualquier medio necesario para salvar sus vidas.
- . La necesidad de: Hacer una llamada MayDay, vía radio.
- . Notificar a tierra que la plataforma se está abandonando.
- . Dejar funcionando los rociadores y otros sistemas de seguridad abordan.
- . Retirar el pizarrón del Conteo y la lista del Personal A Bordo (ambos deben estar con el Superintendente cuando éste sube al bote).
- . Asegurar que se informe al Superintendente los números del Conteo en cada bote, antes de su despliegue.
- . Asegurar que los botes salvavidas no se desplieguen sin la orden expresa del Superintendente.

2. Brindar soluciones al Administrador de la Emergencia (respuestas definitivas, no problemas a resolver).

Evacuación por Helicóptero -Personal y Médico (Consideraciones Adicionales)

Desempeño	Superintendente Suplente
Tipo de Incidente	Evacuación por Helicóptero (Personal y Médica)
Persona Asignada	Ingeniero de Medición

1. Si aun no se ha considerado o completado, garantizar que lo siguiente sea considerado:



- . Considerar las condiciones del medio ambiente.
- . El tiempo.
- . Presencia de:
- . Fuego en la plataforma de aterrizaje del helicóptero.
- . Humo en la plataforma de aterrizaje del helicóptero.
- . Gas en la plataforma de aterrizaje del helicóptero.
- . Disponibilidad de helicóptero:
- . Tipo.
- . Capacidad (personal sentado o en camillas).
- . Locaciones actuales.
- . Tiempo estimado de llegada.
- . La necesidad de:
- . Asegurar que la lista del Personal A Bordo vaya en el primer vuelo.
- . Determinar dónde el personal será bajado para asegurar el rápido regreso de los helicópteros (Utilizar la plataforma o la tierra más cercana, a menos que la evacuación sea médica. En este caso el Médico determinará dónde se realizará la evacuación).
- . Requerimientos de apoyo desde tierra.

2. Brindar soluciones al Administrador de la Emergencia (respuestas definitivas, no problemas a resolver).

DISTRIBUCIÓN Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE EMERGENCIA DE NIVEL INTERNO

Responsabilidad

El Superintendente, el Ingeniero de Seguridad y el Ingeniero de Operaciones serán los responsables de actualizar el Plan de Emergencia de nivel interno, con una periodicidad anual o cuando exista alguna de las siguientes circunstancias:

1. Modificación del catálogo de medios y recursos, así como del directorio telefónico.
2. Modificación de la legislación vigente o reglamentación de origen interno.
3. Modificaciones sustanciales en la configuración de la planta, en los procesos o en las instalaciones.
4. Deficiencias observadas en el Plan de Respuesta de Emergencia a partir de la realización de simulacros, o bien, con motivos de emergencias reales.

Participantes en la Actualización del Plan de Respuesta de Emergencia

A continuación se indica la relación de participantes en la revisión y actualización del Plan de Respuesta de Emergencia:

1. Coordinador: Ingeniero de Seguridad.
2. Componentes: Coordinador de la Unidad de Respuesta a Emergencias.
3. Responsable Jefe de la Brigada Contra Incendio.
4. Responsable Jefe de la Brigada de Control de Operación.
5. Responsable Jefe de la Brigada de Primeros Auxilios.
6. Responsable Jefe de la Brigada de Apoyo.



Método de Actualización

Revisión de la Organización Para la Prevención de Accidentes en la Planta

La revisión de la organización humana se realizará en principio anualmente o cuando se produzca alguna modificación en la estructura establecida, ya sea por resultar ineficaz en el desarrollo de simulacros o emergencias reales, o ya sea por causar baja en la planta cualquier componente de la misma.

Inventarios y Mantenimiento de los Equipos y Servicios de Emergencia

Debe comprobarse periódicamente que todos los medios técnicos de emergencia se encuentren en buen estado de mantenimiento, estén accesibles y correspondan con lo relacionado en el Plan de Respuesta de Emergencia.

Cualquier modificación sustancial de los medios materiales (cantidad, ubicación, características), debe reflejarse en el Plan de Respuesta de Emergencia.

Revisión del Plan de Respuesta de Emergencia

El Plan de Respuesta de Emergencia interior se revisará y actualizará con una periodicidad anual o cuando se produzca alguna modificación en los medios técnicos, en los recursos humanos, en la legislación vigente o se observen deficiencias en el plan a partir de la realización de simulacros.

Revisión y Pruebas Aplicadas a Los Sistemas de Comunicación y Alarma

A los sistemas de comunicación y alarma se les aplicará el plan de mantenimiento general de la planta. Las deficiencias observadas como consecuencia de la realización de simulacros o emergencias reales deberán ser corregidas inmediatamente. Si se produjera alguna modificación en su estructura, se reflejará en el Plan de Respuesta de Emergencia.

Revisión de los Procedimientos Para el Retorno a Condiciones Normales de Operación y Recuperación

Los citados procedimientos se comprobarán anualmente o cuando se realice alguna modificación en los sistemas de operación de la planta. En caso de producirse alguna modificación, ésta se reflejará en el Plan de Respuesta de Emergencia.

Evaluación de Capacitación y Entrenamiento

Si como consecuencia de la evaluación de los cursos se comprobare que no se han conseguido los objetivos que se perseguían, se modificarán en lo que se estime oportuno (temario y/o instructor)

Evaluación de los Simulacros

Con la realización de simulacros se comprueba la efectividad y funcionamiento de la organización del Plan de Respuesta de Emergencia en cuanto a medios materiales (sistemas de aviso y transmisiones) y medios humanos (rapidez y efectividad de formación de las brigadas), por lo que será una importante herramienta para determinar la necesidad de realizar modificaciones en el Plan de Respuesta de Emergencia de nivel interno



constituido. Programa Calendarizado e Implementación del Plan de Respuesta de Emergencia Acciones Específicas Planeadas
Como consecuencia de las revisiones efectuadas de los aspectos relacionados en el punto se llevarán a cabo las siguientes medidas:

1. Realización de un informe que recoja las deficiencias observadas en los diferentes puntos.
2. Evaluar la necesidad de modificar el Plan de Respuesta de Emergencia.
3. Actualización del Plan de Respuesta de Emergencia en los aspectos que así lo requieran.
4. Información al personal involucrado de las modificaciones realizadas.

Avances

La actualización periódica del Plan de Respuesta de Emergencia persigue que este documento forme parte activa en la política de seguridad de la planta, al mantener la operatividad del Plan de Respuesta de Emergencia y de sus recursos.

PRACTICAS, SIMULACROS Y EJERCICIOS

Prácticas

Las prácticas se realizan para familiarizar al personal con sus responsabilidades y deberes básicos, según se señala en las "Instrucciones de los Puntos de Reunión y Conteo". Estas prácticas consisten, en primer lugar, en conteo del personal y ejercicios con los botes salvavidas, las cuales, como mínimo, deben llevarse a cabo cada semana, normalmente el domingo y a la misma hora cada semana.

El personal debe saber cuándo se realizarán estas prácticas, pues su intención no es la de comprobar procedimientos de respuesta a emergencias o las brigadas, sino para asegurar la familiaridad con el conteo del personal en los puntos de reunión, con la recopilación de la información básica dentro del COE y el traslado a los botes salvavidas. Por lo general, la práctica semanal puede ser completada en un período de 20 minutos y no requiere del desarrollo de un escenario.

El Ingeniero de SIPA participará en todas las prácticas en el carácter de su posición dentro del COE y anotará en una bitácora el tiempo que se llevó agrupar y contar a todo el personal que se presentó en los 5 puntos de reunión, así como el tiempo total transcurrido una vez que se ordenó al personal ir hacia las estaciones de los botes.

El Superintendente nombrará 1 persona para que visite todos los puntos de reunión y conteo durante el desarrollo de la práctica, con el objetivo de observar la respuesta y desempeño de cada punto de reunión y conteo. Después de terminar la práctica, el Superintendente realizará un breve encuentro informativo en la Sala de Juntas de la Superintendencia, para garantizar que a todo el personal se le brinde una información de base acerca del tiempo que les tomó agruparse en el punto de reunión y moverse hacia los botes salvavidas.



Simulacros

Los simulacros abarcan el desarrollo de un escenario que involucra a una o más emergencias, según se detalla en las Listas de Verificación de este Plan de Respuesta de Emergencia. Todo el personal a bordo participa en el simulacro, de la misma manera en que toma parte en sus prácticas semanales. Sin embargo, debe desarrollarse un escenario técnico u operativo antes del simulacro, con los detalles apropiados del incidente y que se entregará al Cuarto de Control de Medición para que el simulacro pueda ser iniciado. El tiempo que se necesita para un simulacro no ha de ser menos de 45 minutos.

Otro personal, incluido el Superintendente, no debe conocer del contenido del escenario antes del comienzo del simulacro. Aun cuando los simulacros involucran a todos los miembros de la plataforma, no incluyen la movilización de embarcaciones, naves aéreas ni al personal de apoyo en tierra. Se puede hacer contacto con las naves marítimas y aéreas para determinar dónde se hallan y su disponibilidad; sin embargo, no ocurrirá su movilización.

El Superintendente nombrará a 1 persona que visitará todos los puntos de reunión y locaciones de respuesta durante el desarrollo del simulacro, para observar la respuesta y desempeño en cada lugar.

Después de terminado el simulacro, el Superintendente llevará a cabo un breve encuentro informativo en la Sala de Juntas de la Superintendencia, para garantizar que a todo el personal se le brinde una información de base en relación con la respuesta.

Ejercicios

Los ejercicios abarcan el desarrollo de un escenario que involucra a una o más emergencias, según se detalla en las Listas de Verificación de este Plan de Respuesta de Emergencia. . Todo el personal a bordo participa en el ejercicio, de la misma manera en que toma parte en los simulacros. Sin embargo, debe desarrollarse un escenario técnico u operativo antes de los ejercicios, con los detalles apropiados del incidente y que se entregará al Cuarto de Control de Medición para que los ejercicios puedan ser iniciados. El tiempo que se necesita para un ejercicio no ha de ser menos de 1.5 horas.

Otro personal, excepto el Superintendente, no debe conocer del contenido del escenario antes del comienzo del ejercicio. Los ejercicios involucran a todos los miembros de la plataforma, así como a las embarcaciones, las naves aéreas y el personal de apoyo en tierra.

El Superintendente nombrará a 1 persona que visitará todos los puntos de reunión y conteo y las locaciones de respuesta durante el desarrollo del ejercicio, para observar la respuesta y desempeño en cada lugar.

Después de terminado el ejercicio, el Superintendente llevará a cabo un breve encuentro informativo en la Sala de Juntas de la Superintendencia, para garantizar que a todo el personal se le brinde una información de base en relación con la respuesta.

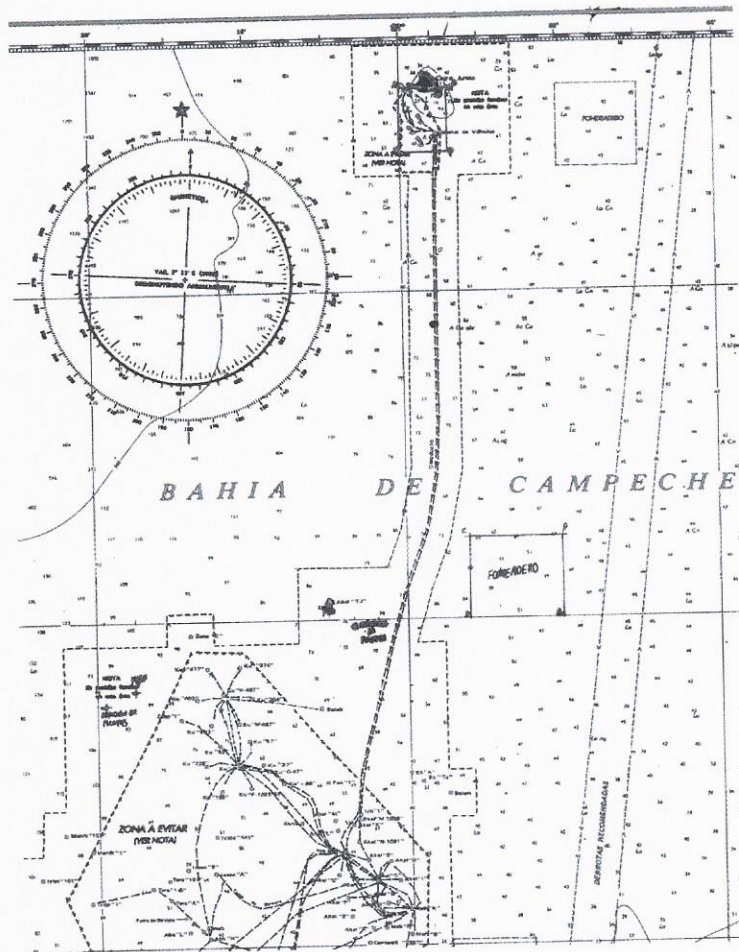


ANEXO 1 UBICACIÓN DE LA PLATAFORMA DE MEDICION CAYO ARCAS

La plataforma de medición Cayo Arcas, está localizada a 94.11 millas; 174.1 kilómetros al norte de Cd. del Carmen, Campeche. Teniendo como coordenadas centrales las siguientes:

X = LATITUD N 20° 09' 48"
Y = LONGITUD W 91° 57' 42"

1.1 Mapa de la Ubicación de la Plataforma



ANEXO 2 DESCRIPCION DE INSTALACIONES Y PROCESO

Función Principal de la Plataforma de Medición

Medir el crudo maya de exportación por cualquiera de las tres posiciones de carga que son:

1. Monoboya #1: Capacidad 260 000 t.p.m.
2. Monoboya #2: Capacidad 260 000 t.p.m.



Equipo Instalado en la Plataforma de Medición

1. Dos sistemas de medición, con capacidad de 1500 m.b.d. con respaldo en la continuidad operativa.
2. Sistema de Paro de Emergencia al presentarse cualquier contingencia. y desvío automático de la producción de Dos Bocas, Tabasco.
3. Sistema de control de tráfico marino.
4. Sistema de comunicación a plataformas y tierra.
5. Sistema de seguridad y conraincendio.

Plataforma de Apoyo Habitacional

Capacidad para alojar a 167 personas. La función principal de la plataforma habitacional, es dar servicio de hotelería y servicios múltiples.

Funciones Principales de Control Marino.

1. Maniobras de Buque tanques petroleros, de atraque y desatraque.
2. Control de Trafico Marino.

Funciones Principales de Telecomunicaciones:

Proporcionar servicio de telecomunicaciones al personal o sistema operativo, por medio de microondas, enlace telefónico, sistema S.C.A.D.A., televisión vía satélite y sistema de radar meteorológico.

Generadores Eléctricos

1. Tres motogeneradores con capacidad de 500kw cada uno.



Gobierno del
Estado de
Campeche



ANEXO XV

**PROGRAMA DE PROTECCIÓN CIVIL DEL PUERTO DE CAYO
ARCAS.**

**APÉNDICE C ACTA CONSTITUTIVA DE LA UNIDAD DE
PROTECCIÓN CIVIL DEL PUERTO DE CAYO ARCAS.**

APÉNDICE D ZONAS DE SEGURIDAD.



PROGRAMA DE PROTECCIÓN CIVIL DEL PUERTO DE CAYO ARCAS EN LA SONDA DE CAMPECHE.

Con fundamento a lo que determina el artículo 82 fracción VII, del Reglamento de la Ley de Puertos, se establece el Programa de Protección Civil del puerto de Cayo Arcas en la sonda de Campeche.

CAPÍTULO I GENERALES

ARTÍCULO 1. El Programa de Protección Civil del puerto de Cayo Arcas (el Puerto) en la sonda de Campeche, en lo sucesivo, el Programa, tiene por objeto lo siguiente:

1. Proteger la vida de las personas que se encuentran en las instalaciones portuarias del Puerto.
2. Proteger y conservar operativa la infraestructura portuaria del Puerto ante las situaciones, amenazas y riesgos en tanto se dé cumplimiento al primer objetivo.
3. Proteger y conservar los bienes y propiedades de quienes se encuentren en el interior de las instalaciones portuarias del Puerto ante las amenazas presentes o que puedan considerarse posibles en tanto se dé cumplimiento al primero y segundo objetivo.
4. Formular y estudiar proposiciones y acciones preventivas ante las futuras o posibles amenazas que sean consideradas.
5. Revisar y proponer acciones para el oportuno cumplimiento de la normatividad aplicable y turnar los incumplimientos detectados.
6. Afirmar el sentido social y la función pública de la protección civil.
7. Crear una conciencia y una cultura de protección y Seguridad Personal, laboral y ambiental.
8. Establecer las políticas de integración y participación de los sectores públicos, social y privado, en el ámbito de la protección civil dentro de las instalaciones portuarias del Puerto.

ARTÍCULO 2. El Programa es de carácter permanente y obligatorio para las Dependencias y Usuarios del Puerto, la API, los operadores, prestadores de servicios, navieros, agentes navieros y aduanales, y en general, para las personas físicas y morales que intervengan en cualquier sentido en las actividades portuarias, también aplicándose a todas aquellas que se encuentran en tránsito temporal y visitantes.

ARTÍCULO 3. Además de los términos que se precisan en las Reglas de Operación del Puerto, para los efectos del Programa, se entenderá por:

- 1 I.- Unidad de Protección Civil: Las Unidades Internas de Protección Civil del Puerto, en la



sonda de Campeche.

- 2 II.- Zonas de seguridad: las zonas y rutas de evacuación plasmadas en el plano de seguridad del Puerto que aparece como Apéndice B.
- 3 III.- Cuerpo de Protección Civil: Los recursos humanos, técnicos y de entrenamiento de los cuerpos de protección y seguridad de la API, los de Dependencias Oficiales y los de la Autoridad Marítima.

ARTÍCULO 4. La Unidad de Protección Civil del Puerto fue creada con fecha 28 de noviembre de dos mil siete mediante el acta constitutiva de la misma fecha que aparece como Apéndice B, siendo la encargada de establecer, operar y administrar el Programa, y tienen como objetivos específicos los siguientes:

- I. Identificar constantemente los recursos humanos, materiales, técnicos y de entrenamiento en tiempo presente y a partir de dicha identificación, clasificarlos de tal manera que se cuente con una base de datos que permita su fácil ubicación y localización en cualquier momento.
- II. Detectar, Identificar y analizar constantemente los riesgos a que está expuesto el Puerto de forma integral y los de cada instalación, conformando un escenario de vulnerabilidades previstas.
- III. Analizar por medio de exámenes e inspecciones realizadas en cada una de las zonas y de acuerdo con las características y circunstancias a las que se sujete el uso y operación de las mismas solicitar y verificar que se dé cumplimiento a las instrucciones y a la normatividad aplicable.
- IV. Diseñar y someter a aprobación los procedimientos de prevención y respuesta.
- V. Capacitar a los elementos que intervienen en la organización de acuerdo a su posición, facultad o posible intervención en caso de siniestro, a efecto de que apliquen correctamente los procedimientos respectivos.
- VI. Difundir en forma constante las medidas de seguridad básicas, en cada instalación del Puerto, al personal que labore en las mismas.
- VII. Promover la instalación y uso oportuno de alarmas de alta sonoridad en el Puerto, áreas comunes e interior de oficinas y realizar ejercicios y, simulacros, a efecto de que los elementos que conforman las brigadas, apliquen cada vez con mayor precisión los procedimientos y acciones programadas por tipo de emergencia, para que el personal de los diferentes centros de trabajo reaccione adecuadamente y se reduzcan significativamente los riesgos inherentes.
- VIII. Desarrollar un sistema de información en materia de protección civil, que permita contar con información inmediata de los procedimientos y mecanismos de actuación para cada tipo de emergencia
- IX. Instalar en sitios estratégicos y visibles de los centros de trabajos e interior de oficinas, planos y señales en los que se identifiquen la distribución de las áreas, acceso, salidas de emergencia, rutas de evacuación y localización del equipo de combate a siniestros y realización de simulacros.
- X. Instrumentar un subprograma de mantenimiento preventivo y correctivo del equipo de seguridad y protección y de las instalaciones eléctricas, hidráulicas, y aire acondicionado



entre otras; incluyendo la detección de necesidades adicionales de cada zona y centro de trabajo, con el objeto de prevenir situaciones de emergencia.

- XI. Instrumentar un subprograma de auditoria e inspección a los diferentes concesionarios verificando su programa interno de seguridad. Proponer sanciones y restricciones operativas así como tener la facultad de comunicación ante la instancia correspondiente para notificación de incumplimiento.

ARTÍCULO 5. Para el cumplimiento de los objetivos a que se refiere el artículo anterior, la estructura organizacional de las Unidades de Protección Civil del Puerto, comprenden:

- 1 Una Coordinación General, a cargo de la Autoridad Marítima.
- 2 Un Secretario Técnico, a cargo de una representante de la API.
- 3 Una Coordinación Operativa, a cargo de un representante de PEP.
- 4 Una Coordinación de Protección a cargo del OPIP de las instalaciones del Puerto, formando parte directa de la Coordinación operativa.
- 5 Un Staff Técnico, integrado por un representante de cada una de las estructuras de la Unidad de Protección.
- 6 El número de Jefes de Brigada que por acuerdo del mismo comité se consideren necesarios, que a su vez, formarán sus propias brigadas.
- 7 El número de brigadas que por acuerdo se consideren necesarias en los términos del artículo 13 del presente documento.

CAPÍTULO II FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES DE LA UNIDAD DE PROTECCIÓN

ARTÍCULO 6. Son funciones del Coordinador General:

- I. Difundir, vigilar y supervisar el debido cumplimiento de las acciones que contempla el Programa, así como el de los objetivos de la Unidad de Protección, e informar de ello al Comité de Operación del Puerto, en los términos y con la periodicidad que éste recomiende.
- II. Mantener y operar el Programa y supervisar los trabajos que, en materia de protección civil, se desarrollen en el Puerto.
- III. Coordinar conjuntamente con la Coordinación Operativa la ejecución de los trabajos que se requieran, para atender y mitigar una eventualidad presente, inminente o posible.
- IV. Garantizar por medio de coordinación estratégica, en caso de que ocurra una contingencia, el aprovisionamiento de los recursos humanos, materiales y tecnológicos con que se cuente, de manera rápida y oportuna.
- V. Definir y sugerir los apoyos que el Puerto se encuentra en posibilidad de otorgar al Sistema Nacional de Protección Civil o, en su caso, a aquella organización que lo solicite, como consecuencia de una contingencia en el entorno de las instalaciones del Puerto.



VI. Convocar a reuniones ordinarias y a las extraordinarias que se requieren, a los integrantes de la Unidad de Protección, a fin de evaluar el avance del Programa o tratar los asuntos a que se refieren las fracciones anteriores.

VII. Ordenar las Auditorias internas y externas e inspecciones al Puerto.

ARTÍCULO 7. Son funciones del Secretario Técnico:

- I. Supervisar el establecimiento de las acciones de protección civil, que contempla El Programa de Protección Civil, y de las que se acuerden en el seno de la Unidad de Protección.
- II. Recopilar la información inherente al proceso de formulación de inventarios, directorios y en general, de toda aquella que se requiera para integrar el banco de datos de protección civil del Puerto.
- III. Diseñar y/o Coordinar los programas de capacitación especializada, para el personal de brigadas.
- IV. Difundir a través de campañas permanentes, información de todo tipo de protección civil para cada zona y centro de trabajo.
- V. Promover reuniones de evaluación de aplicación del Programa por zonas y centro de trabajo; y
- VI. Preparar informes ordinarios sobre las actividades de la unidad de protección, así como en caso de presentarse alguna contingencia, preparar y entregar al Coordinador General un informe sobre el origen, desarrollo y medidas adoptadas para mitigarla y control.

ARTÍCULO 8. Son funciones del Coordinador Operativo:

- I. Instrumentar y/o proponer medidas y políticas que se dicten en materia de protección civil.
- II. Coordinar la conformación de Brigadas que se establezcan en los diferentes centros de trabajo.
- III. Mantener actualizado el directorio con nombres, domicilios y teléfonos de los elementos que conforman la Unidad de Protección y de las Brigadas.
- IV. Dado un evento de contingencia, dirigir las acciones necesarias y establecer comunicación constante con los jefes de Brigadas y el Coordinador de Protección.
- V. Realizar el estudio de las rutas de evacuación para cada zona y centro de trabajo.
- VI. Preparar e instrumentar los ejercicios y simulacros de evacuación de zonas e instalaciones.
- VII. En caso de presentarse una contingencia en alguna zona o centro de trabajo, tomar las decisiones inmediatas que permitan controlarla y mitigarla, comunicándolo de inmediato al Coordinador General; y
- VIII. Establecer los turnos de trabajo, cuando una situación de emergencia así lo amerite.



ARTÍCULO 9. Son funciones del Coordinador de Protección:

- I. Efectuar y coordinar con el personal de vigilancia las acciones de protección previstas en el Plan de Protección de las instalaciones Portuarias del Puerto.
- II. Proteger a la instalación de eventualidades o agentes que aprovechando la situación de emergencia reinante en el puerto deseen aprovecharse de esta y pongan en peligro la vida humana, causar daño a la infraestructura o daños a las propiedades.
- III. Seguir las instrucciones del Coordinador Operativo durante el desarrollo de la emergencia y solicitar los recursos para el cumplimiento de estas.
- IX. Proponer medidas y políticas que se dicten en materia de protección civil.

ARTÍCULO 10. Son funciones del Staff Técnico:

- I. Mantener un inventario actualizado de los equipos de elementos técnicos de que se puedan disponer en el Puerto para el caso de una emergencia, así como de su localización física en las diferentes zonas y centro de trabajo y controlar conjuntamente con los Jefes de Brigada su utilización, tanto en emergencias, como durante la práctica de ejercicios y simulacros; y
- II. Preparar informes ordinarios y extraordinarios sobre la existencia y utilización de los equipos, elementos técnicos y entrenamiento con que se cuenta, verificar que los mismos se encuentren en condiciones de uso inmediato y proponer medidas y mecanismos que permitan su oportuna distribución y utilización, de acuerdo con las características y riesgos de las zonas e instalaciones del Puerto.

ARTÍCULO 11. Son funciones de los Jefes de Brigada:

- I. Identificar a los elementos que conforman su brigada para coordinar rápida, oportuna y eficientemente su actuación, tanto en simulacros o situaciones.
- II. Dirigir las acciones que realicen los elementos que coordina, atendiendo las funciones.
- III. Informar de las desviaciones e incumplimientos que el personal a su cargo haya realizado durante el desarrollo del simulacro o emergencia.
- IV. Solicitar al Coordinador Operativo los elementos que requieran para atender una contingencia; y
- V. Si la gravedad de la emergencia requiere del apoyo de su brigada, subordinar su actuación al mando que se designe.

ARTÍCULO 12. Son funciones de las Brigadas:

- 1 Tener la obligación de asistir puntualmente a los eventos de capacitación que determine la unidad de Protección.
- 2 Orientar a sus compañeros del centro de trabajo en todos los asuntos relacionados con la protección civil.
- 3 Tener la obligación de participar en los ejercicios y simulacros que se realicen en el Puerto y en la Terminal o en su centro de trabajo; y
- 4 Mantenerse permanentemente en estado de alerta y actuar rápidamente conforme al procedimiento específico, en caso de presentarse alguna contingencia y atender las indicaciones del Jefe de su Brigada.



CAPÍTULO III ORGANIZACIÓN DE BRIGADAS

ARTÍCULO 13. Por las labores que le sean encomendadas, las Brigadas pueden ser:

- **De prevención**, cuando se encarguen de verificar mediante inspecciones quincenales, por lo menos, que los sistemas de seguridad de las zonas o instalaciones funcionen adecuadamente; que las instalaciones de emergencia tales como pasillos y escaleras no se encuentren obstruidas; que al término de las labores, se desconecten las posibles fuentes de incendio; asimismo, organicen recorridos por las instalaciones de emergencia y suspendan la energía eléctrica cuando se requiera.
- **De evacuación**, cuando se encarguen de dar la voz de alerta para realizar la evacuación hacia las Zonas de Seguridad, así como dirigirla, y en su caso, prestar ayuda a las personas que por algún impedimento físico se retrasen.
- **De búsqueda**, la coordinación de las acciones de búsqueda de dispositivos explosivos se harán en concordancia con lo previsto en el Plan de Protección de las instalaciones portuarias del Puerto.
- **De salvamento**, cuando su función consista en hacerse cargo de los elementos médicos y de primeros auxilios con que cuente su centro de trabajo y proporcionarlos a las personas heridas, así como colocarles gafetes de identificación.
- **De control**, cuando en caso de evacuación se encarguen de revisar que, que se hayan desconectado las posibles fuentes de incendio y de otros menesteres asignados.
- **De Protección**: la coordinación de las acciones de protección se harán en concordancia con lo previsto en el Plan de Protección de las instalaciones portuarias del Puerto.
- **De enlace y comunicación**, cuando en casos de contingencias o emergencias, su función consista en recabar información sobre las acciones realizadas por las brigadas anteriores y sus necesidades y lo informe a los Coordinadores y responsables del manejo de la emergencia o coordinador del simulacro.

ARTÍCULO 14. Las Brigadas se conformarán bajo los criterios siguientes:

- El puerto deberá contar con las brigadas que cubran las labores encomendadas, autorizándose que un jefe de brigada pueda ser jefe de una o más.
- En cada centro de trabajo del Puerto, deberán integrarse, por lo menos, las Brigadas de Prevención, de Evacuación y de Salvamento.
- Para cada brigada que se forme deberá nombrarse un Jefe de Brigada.
- Conforme a las disponibilidades de trabajadores, las Brigadas se conformarán con personal que será rotado, cuando menos, cada año, a fin de permitir la participación y capacitación de todo el personal; y
- Se entregará a cada trabajador un cuestionario que tenga por objeto reunir datos generales de contacto y de condicionantes medicas, siendo obligación del los trabajadores responder el tiempo y forma.
- Con los resultados de los cuestionarios y dependiendo del número de trabajadores con que cuente el centro de trabajo, el Coordinador Operativo solicitará al responsable del mismo, en los términos del artículo 13 fracción del presente Programa, el número de trabajadores voluntarios para conformar las brigadas; y
- A los trabajadores seleccionados se les comunicará por escrito su inclusión en la Brigada de que se trate, así como los nombres de quienes conforman la misma y del Jefe de Brigada.



**CAPÍTULO IV
ZONAS DE SEGURIDAD**

ARTÍCULO 15. En caso de incendio, sismo o fugas de sustancias tóxicas, la evacuación de los inmuebles, instalaciones y de áreas de maniobras, será dirigida por los Jefes de Brigada a las zonas de seguridad de acuerdo al plano del Apéndice B y a los procedimientos designados.

**CAPÍTULO V
DISPOSICIONES GENERALES**

ARTÍCULO 16. Los cargos y nombramientos que se confieran para la aplicación del Programa, serán de carácter honorario y los responsables de la zona y centros de trabajo del Puerto, concederán las facilidades al personal que al efecto sea designado.

ARTÍCULO 17. La primera reunión ordinaria de la Unidad de Protección, deberá realizarse en un plazo máximo de treinta días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de las Reglas de Operación del Puerto.

Coordinador General

Secretario Técnico

**CAP. DE ALT. IDELFONSO CARRILLO
MORA**
CAPITÁN DE PUERTO REGIONAL EN
CARMEN

CAP. ANTONIO GARCÍA GALLARDO.
OFICIAL DE PROTECCIÓN (OPIP) DE LA
GERENCIA DEL CARMEN



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE



API
PUERTOS DE CAMPECHE

APÉNDICE C

ACTA CONSTITUTIVA DE LA UNIDAD DE PROTECCIÓN CIVIL DEL PUERTO DE CAYO ARCAS.



ACTA CONSTITUTIVA DE LA UNIDAD DE PROTECCIÓN CIVIL DEL PUERTO DE CAYO ARCAS, EN LA SONDA DE CAMPECHE.

EN EL MUNICIPIO DEL CARMEN, ESTADO DE CAMPECHE, SIENDO LAS 12:00 HORAS DEL DÍA 31 DE MAYO DE 2016, EN LA SALA DE JUNTAS DE LA GERENCIA API CARMEN, SITA EN CALLE 26 x 5 SUR S/N, RECINTO PORTUARIO ISLA DEL CARMEN, SE LLEVÓ A CABO LA REUNIÓN PRESIDIDA POR EL LIC. ENRIQUE NOVELO GONZALEZ EN SUPLENIA DEL PRESIDENTE DEL COMITE DE OPERACION, LIC. ALEJANDRO MANZANILLA CASANOVA, DIRECTOR GENERAL DE API CAMPECHE, CON EL OBJETO DE REINSTALAR LA UNIDAD DE PROTECCIÓN CIVIL DEL PUERTO DE CAYO ARCAS, EN LA SONDA DE CAMPECHE, CUYA FINALIDAD ES LA DE ESTABLECER LOS LINEAMIENTOS, MECANISMOS, NORMAS Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD NECESARIOS PARA INSTRUMENTAR, OPERAR Y MANTENER EL PROGRAMA DE PROTECCIÓN CIVIL, A EFECTO DE RESPONDER DE MANERA ORDENADA, ÁGIL Y OPORTUNA ANTE LA EVENTUALIDAD DE UNA CONTINGENCIA QUE PUSIERA EN RIESGO LA SEGURIDAD DE LOS TRABAJADORES Y DE LAS PERSONAS EN EL PUERTO ASÍ COMO DE LAS INSTALACIONES Y BIENES EN EL MISMO, Y RECUPERAR LA NORMALIDAD EN CASO DE QUE ÉSTA OCURRA; LO ANTERIOR, CON FUNDAMENTO EN LAS BASES PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SISTEMA NACIONAL DE PROTECCIÓN CIVIL

PARA TALES EFECTOS SE PROCEDERÁ A LA INTEGRACIÓN DE BRIGADAS DE PROTECCIÓN CIVIL EN CADA CENTRO DE TRABAJO, APEGANDO SUS ACTIVIDADES CON EL PROGRAMA DE PROTECCIÓN CIVIL QUE AL EFECTO SE EXPIDA CONJUNTAMENTE CON LAS REGLAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE ISLA DEL CARMEN, CAMPECHE, DOCUMENTO EN EL CUAL SE ESTABLECE LA ORGANIZACIÓN DE RESPUESTA, LAS FUNCIONES DE SUS MIEMBROS Y LAS INSTRUCCIONES PARA INTEGRAR LAS BRIGADAS CORRESPONDIENTES.

LA UNIDAD DE PROTECCIÓN CIVIL QUEDA INTEGRADA POR LOS CC. CAP. DE ALT. ILDEFONSO CARRILLO MORA, COMO COORDINADOR GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL, LIC. ENRIQUE NOVELO GONZÁLEZ, COMO SECRETARIO TÉCNICO DE LA UNIDAD INTERNA DE PROTECCIÓN CIVIL; CAP. ANTONIO GARCÍA GALLARDO, COMO COORDINADOR OPERATIVO, Y LOS CC. CAP.NAV. C.G.D.E.M. ANTONIO HERNANDEZ HERNANDEZ, DE LA SECRETARÍA DE MARINA, CAP. ANDRÉS DEL JESÚS ARCOS AMORES, ENCARGADO DEL DESPACHO DE LA GMTDH DE PEMEX SECTOR REBOMBEO EN CAYO ARCAS, CAP. TANIA FLORES LOZADA JEFA DE CONTROL DE TRÁFICO MARITIMO DE PEMEX, LA LIC. BRENDA TORRES CASTILLO ADMINISTRADORA DE LA ADUANA DE CIUDAD DEL CARMEN, LIC. ROBERTO MAURY CAMPERO REPRESENTANTE DE LAS AGENCIAS CONSIGNATARIAS, TODOS COMO STAFF TÉCNICO.

NO HABIENDO MÁS ASUNTOS QUE TRATAR, SE LEVANTA LA PRESENTEACTA CONSTITUTIVA PARA DAR CONSTANCIA DE LA REINSTALACIÓN DE LA UNIDAD DE PROTECCIÓN CIVIL DEL PUERTO DE CAYO ARCAS, EN LA SONDA DE CAMPECHE, COMPROMETIÉNDOSE LOS MIEMBROS DE LA MISMA, HOY REUNIDOS EN ESTE ACTO, A EFECTUAR EN FORMA EFICIENTE LAS ACTIVIDADES QUE SOBRE PROTECCIÓN CIVIL SE DESARROLLEN A PARTIR DE HOY, EN EL SENO DEL GRUPO QUE LA INTEGRA, FIRMANDO DE CONFORMIDAD AL MARGEN Y AL CALCE A LAS 14:00 HORAS, DEL MISMO DÍA, TODOS LOS QUE EN ELLA INTERVINIERON PAR SU LEGALIDAD Y CONSTANCIA.

EL COORDINADOR GENERAL
CAP. DE ALT. ILDEFONSO
CARRILLO MORA

LIC. ENRIQUE NOVELO GONZALEZ
SECRETARIO TÉCNICO.

CAP. ANTONIO GARCÍA GALLARDO
COORDINADOR OPERATIVO
OFICIAL DE SEGURIDAD (OPI) GERENCIA API CARMEN



STAFF TÉCNICO



CAP. NAV. C.G.D.E.M.
ANTONIO HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ.
DE LA SECRETARÍA DE MARINA.

LIC. BRENDA TORRES CASTILLO ADMINISTRADORA DE LA ADUANA
DE CIUDAD DEL CARMEN.



LIC. ROBERTO MAURY CAMPERO
REPRESENTANTE DE LAS AGENCIAS CONSIGNATARIAS.



CAP. ANDRÉS DEL JESÚS ARCOS AMORES
ENCARGADO DEL DESPACHO DE LA GMTDH SECTOR REBOMBEO EN
CAYO ARCAS.



CAP. TANIA FLORES LOZADA
JEFA DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO PEMEX



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE



PUERTOS DE CAMPECHE

APENDICE D

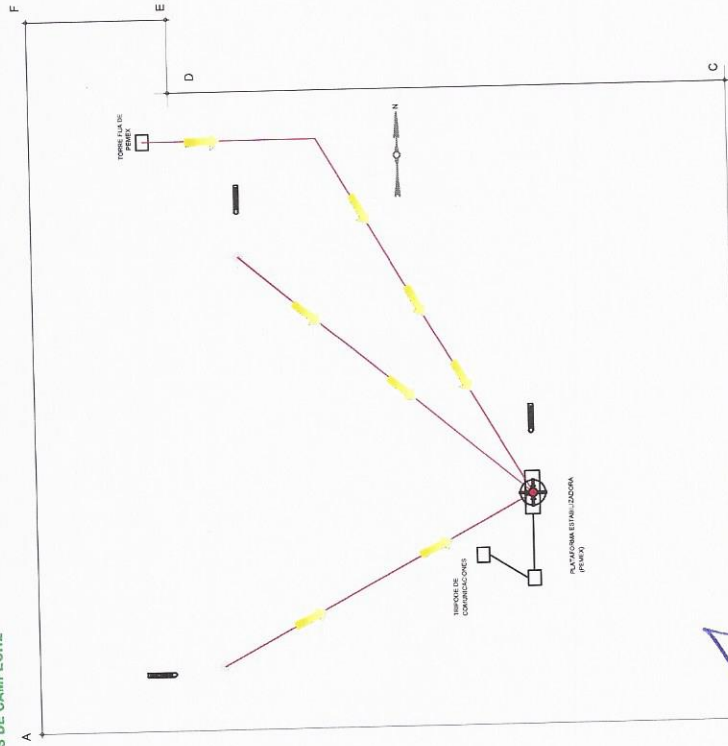
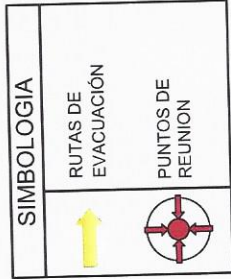
PLANO DE ZONAS DE SEGURIDAD.



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE



PLANO DE SEGURIDAD PORTUARIA PUERTO DE CAYO ARCAS



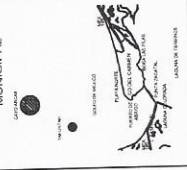
CUADRO DE LOCALIZACIÓN NACIONAL



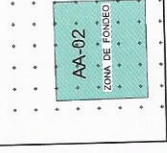
CUADRO DE LOCALIZACIÓN ESTATAL



CUADRO DE LOCALIZACIÓN MUNICIPAL



Cuadro de localización Zona de Fondeo



PROYECTO	PLANO DE SEGURIDAD PORTUARIA
FECHA	15/05/2014
ELABORADO POR	ING. JUAN CARLOS GONZALEZ
REVISADO POR	ING. JUAN CARLOS GONZALEZ
APROBADO POR	ING. JUAN CARLOS GONZALEZ
VALIDADO POR	ING. JUAN CARLOS GONZALEZ



ESCALA GRAFICA
1:500



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE



ANEXO XVI

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS. (PBIP)



CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS (PBIP)

PUERTO DE CAYO ARCAS, CAMPECHE

ANTECEDENTES

Pueden considerarse dos etapas claramente marcadas de la actividad terrorista en el mundo, una anterior a los ataques terroristas del 11 de septiembre del 2001 en los estados Unidos, y la etapa posterior con todas sus conocidas consecuencias.

Antes del 11 de septiembre, los impactos de la actividad terrorista eran más locales en alcance de sus conflictos, pero considerando que paulatinamente la capacidad organizativa, financiera y operativa de dichos grupos fue en incremento y que sus ataques de la misma forma fueron cada vez mas mortales, mas precisos y evidentemente mejor planeados; la comunidad mundial emitió una serie de resoluciones, por ejemplo la A.922(22) sobre Piratería y robo a mano armada o las resoluciones 1373 (2001) y A.584 (14) del Consejo de Seguridad para redoblar esfuerzos para prevención y represión de actos de terrorismo.

Después de los ataques al World Trade Center en 2001, la Organización Marítima Mundial (OMI) resuelve emitir el 12 de diciembre de 2002, las modificaciones al Capítulo XI-2 del Convenio Internacional Para la Seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS/1974) y sus enmiendas, las cuales se cristalizan bajo la forma del Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) el cual entró en vigor el primero de julio de 2004.

CONSIDERACIONES

I. Emisión. El día 11 de febrero de 2004, se publicó en el Diario Oficial de la Federación dicho código, estableciendo así en nuestro país la obligatoriedad de su aplicación en los puertos y terminales, en los buques, y en sus procesos de operación conjunta.

II. Consideraciones Operativas. El establecimiento y aplicación del cumplimiento de las obligaciones contenidas en el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), están orientadas a salvaguardar la cadena de suministro mundial de las interrupciones causadas por ataques terroristas contra los buques, puertos, terminales mar adentro y otras instalaciones, y para mantener y coadyuvar al estado de normalidad de transporte marítimo y del comercio que este genera.

III. Aplicación Obligatoria. El código se aplica a:

- 1 Buques de pasaje incluidas naves de de pasaje de gran velocidad dedicados a viajes internacionales
- 2 Buques de carga, incluidas las naves de carga de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a los 500 Toneladas dedicadas a viajes internacionales



GOBIERNO DEL
ESTADO DE
CAMPECHE



- 3 Unidades móviles de perforación mar adentro
- 4 Buques de transferencia de personal a unidades móviles o fijas de perforación y producción mar adentro de arqueo bruto o superior a 100 toneladas.
- 5 Instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques.

CRITERIOS

PRIMERO. Independientemente de las definiciones contenidas en la Ley de Puertos, Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigentes y en el Código PBIP, para los efectos de los presentes criterios, se entenderá por:

- Secretaría:** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Capitán:** El Capitán de Puerto de Isla del Carmen, Campeche, Capitán del Buque con la represtación contenida en la ley de navegación y Convenios Internacionales vigentes
- API:** Administración Portuaria Integral de Campeche, S.A. de C.V.
- Piloto:** El piloto de puerto o sea la persona física que presta el servicio de pilotaje a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación.
- Prestador (es):** Persona física o moral que cuenta con contrato con la Operadora Cesionaria, para prestar el servicio portuario de remolque maniobra.
- Puerto:** El puerto de Cayo Arcas, habilitado para la navegación de altura, mixto de cabotaje y pesca, ubicado en la sonda de Campeche, mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 11 de julio de 1985.
- Terminal:** La Terminal marítima de uso público fuera de puerto denominada "Takuntah", habilitada para navegación de cabotaje y altura, en la sonda de Campeche, mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 4 de abril de 2005.
- Cierre del puerto:** Suspensión por parte de la Autoridad Marítima del servicio de maniobras y de pilotaje, de las operaciones de amarre y desamarre a monoboyas (SBMs) o torre fija (SPMs), a buques de almacenamiento o producción (FSO), así como las diversas operaciones de carga o descarga, debido a condiciones meteorológicas adversas, situaciones de seguridad, alertas o amenazas a la protección marítima.
- Convenio:** El convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar.



Declaraciones de Cumplimiento: (DOC), es el documento emitido por la Autoridad Marítima, por medio del cual se reconoce que se han cumplido todos los pasos necesarios previstos para estar en condición de cumplimiento, tiene la forma de un certificado emitido por la SCT

Declaración de Protección de Marítima: acuerdo alcanzado entre un buque y una instalación portuaria u otro buque con el que realiza operaciones de interfaz, en el que se especifican las medidas de protección que aplicará cada uno.

Petrolero: petrolero definido en la regla II-1/2.12.

Compañía: compañía definida en la regla IX/1.

Interfaz buque-puerto: interacción que tiene lugar cuando un buque se ve afectado directa e inmediatamente por actividades que entrañan el movimiento de personas o mercancías o la provisión de servicios portuarios al buque o desde éste.

Instalación portuaria: lugar determinado por el Gobierno Contratante o por la autoridad designada donde tiene lugar la interfaz buque-puerto. Esta incluirá, según sea necesario, zonas como los fondeaderos, atracaderos de espera y accesos desde el mar.

Actividad de buque a buque: toda actividad no relacionada con una instalación portuaria que suponga el traslado de mercancías o personas de un buque a otro.

Autoridad designada: organización u organizaciones o administración o administraciones del Gobierno Contratante responsables de la implantación de las disposiciones del presente capítulo relativas a la protección de la instalación portuaria y a la interfaz buque-puerto desde el punto de vista de la instalación portuaria.

Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP): Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, consistente en una parte A (cuyas disposiciones tendrán carácter obligatorio) y una parte B (cuyas disposiciones tendrán carácter de recomendación) adoptado el 12 de diciembre de 2002 mediante la resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974.

Suceso que afecta a la protección marítima: todo acto o circunstancia que levante sospechas y que constituya una amenaza para la protección de un buque, incluidas las unidades móviles de perforación mar adentro y las naves de gran velocidad, de una instalación portuaria, de una interfaz buque-puerto o de una actividad de buque a buque.

Organización de protección reconocida: organización debidamente especializada en cuestiones de protección y con un conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y de los puertos autorizada para realizar



una actividad de evaluación, o de verificación, o de aprobación o de certificación prescrita en el presente capítulo o en la parte A del Código PBIP.

Regla: una regla del convenio

Plan de protección del buque / de la instalación portuaria:

planes elaborados para asegurar la aplicación a bordo de un buque o una instalación portuaria de las medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo o en el puerto, la carga, las unidades de transporte, provisiones, de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

Oficial de protección del buque (OPB):

Persona a bordo del buque, responsable ante el capitán designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidos la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque y para la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

Oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP):

Personal designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria y para la coordinación con los oficiales de protección de los buques y con los oficiales de la compañía para la protección marítima.

Nivel de protección: graduación del riesgo de que ocurra o se intente provocar un suceso que afecte a la protección marítima.

Nivel de protección 1: el nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.

Nive1 de protección 2: el nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.

Nivel de protección 3: el nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

SEGUNDO. El gobierno de México a través de la Secretaría de Comunicaciones y transportes, por conducto de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, es la encargada de regular y verificar el cumplimiento del código a través de los procesos de evaluación de protección de instalaciones portuarias, certificación y revisión continua del estado de cumplimiento.



TERCERO. Los criterios para el cumplimiento del Código PBIP en el puerto, en la Terminal, y en las interfaces buque – puerto, consideran para su objeto:

- a) La evaluación de la protección de las instalaciones portuarias y de los buques que hacen uso de ella, considerando de acuerdo a la normatividad contenida en el código, las características físicas de la infraestructura existente en el Puerto, en la Terminal y en sus instalaciones adjuntas.
- b) La evaluación de la protección de las embarcaciones del puerto y de las que hacen uso del Puerto y de la Terminal.
- c) El nombramiento de los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y de los buques bajo términos de cumplimiento del código PBIP para estar autorizados por el gobierno Mexicano a fungir como tales.
- d) La elaboración de los planes de protección y su aprobación por parte de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, siendo esta información confidencial y reservada en su naturaleza por seguridad nacional.
- e) La implementación de los planes de protección y de las revisiones iniciales y anuales por medio de las auditorias y revisiones definidas en las reglas del código.
- f) La certificación por medio de las "Declaraciones de Cumplimiento" de los buques e instalaciones portuarias, la cual deberá mantenerse siempre vigente.

CUARTO. En base a los criterios técnicos anteriores se determina lo siguiente:

- d) Tanto instalaciones como buques, deberán de contar con su Declaración de Cumplimiento Vigente en todo momento para su operación.
- e) Tanto instalaciones fijas como buques, deberán de contar con los Oficiales de Protección previstos para el establecimiento de los protocolo de seguridad, antes, durante y posterior a la operación del buque.
- f) Es obligación de la Cesionaria, dar cumplimiento en tiempo y forma a lo previsto en el Código.
- g) Es obligación de la cesionaria verificar que las embarcaciones de su propiedad, las contratadas por ella y el personal que labora en ellas, cumplan con lo previsto en el Código y en los ordenamientos legales vigentes.
- h) Son obligaciones de los oficiales de protección de la instalación portuaria y de los buques, dar cumplimiento a lo dispuesto por la Autoridad Marítima en la ejecución de las tareas de seguridad en los tres niveles de protección marítima que esta determine.
- i) Es obligación del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria de la cesionaria conjuntamente con el Oficial de Protección del Buque, dar cumplimiento a los protocolos de seguridad antes, durante y posterior a la operación del buque.



- j) Son obligaciones de los Oficiales de Protección de la Instalación Portuaria y de los Oficiales de Protección del los buques solicitar cuando proceda, la aprobación de emitir una Declaración de Protección de Marítima a la Autoridad Marítima.

QUINTO. Para el caso de la necesidad de la aplicación de lo previsto en los planes de protección de la instalación portuaria y de los buques por, alertas o amenazas a la protección marítima, se aplicarán los siguientes criterios

- c) El nivel de protección marítima, será comunicado por el Capitán de Puerto de Isla del Carmen a través del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria del Puerto de Cayo Arcas.
- d) Una vez enterados de lo anterior, se aplicará de inmediato lo previsto en los planes de protección de la Instalación Portuaria y de los Buques.

SEXTO. Se requiere que la cesionaria brinde permanentemente a la Administración Portuaria Integral de Campeche, información sobre sus operaciones en materia del Código, con el objeto de integración de información estadística, estableciendo de común acuerdo el tiempo y forma.

OCTAVO. Deberán tomarse por todas las partes las previsiones concernientes a la confidencialidad de la información de la forma prevista por el Código y por la normatividad interna del Cesionario.

NOVENO. La Administración Portuaria Integral de Campeche, podrá en todo momento realizar visitas, por medio de sus oficiales de protección autorizados a las instalaciones, buques y zonas del puerto y terminales, con el objeto de dar reconocimiento, sin que estas visitas tengan la validez de verificación de una Organización de Protección Reconocida; de las condiciones de respuesta adecuada y de estado de cumplimiento se encuentran acorde con los presentes términos y las figuras contractuales establecidas de antemano.

DECIMO. El cesionario es responsable en los términos de los contratos celebrados, de verificar su amplio cumplimiento ante la y atañe a las relaciones entre el prestador de servicios, quien los recibe y el mismo cesionario dirimir cualquier eventualidad, desacuerdo, o reclamación derivados de actos fortuitos o de responsabilidad profesional.