

REGLAS DE OPERACIÓN DEL CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO DE LA SONDA DE CAMPECHE

Apartado I Consideraciones.

Que el 29 de abril del 2014 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el “ACUERDO por el que se da a conocer la Circular SN.1/CIRC.309, de conformidad con la Resolución A.858 (20), de la Organización Marítima Internacional”, relativa a las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, con las cuales se anulan las medidas de organización del tráfico existentes emitidas en la Resolución A.527 (13) en lo concerniente al Golfo de Campeche, a la terminal marítima petrolera a la altura de Cayo Arcas y a los ejes de circulación recomendados en el Golfo de Campeche.

Que el 4 de abril del 2015 con la entrada en vigor del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se abroga el Reglamento General para el Sistema de Organización y Control del Tráfico Marítimo Nacional, publicado en el DOF el 13 de enero de 1988.

Que a raíz de las reformas a diversas leyes publicadas en el DOF el 19 de diciembre del 2016, mismas que entraron en vigor el 17 de junio del 2017, le fueron transferidas a la Secretaría de Marina (SEMAR), diversas funciones que estaban a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), dentro de las que se encuentra regular y vigilar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad y señalamiento marítimo, control de tráfico marítimo y de ayudas a la navegación.

Que a raíz de la reforma energética, interactúan dentro de la Sonda de Campeche múltiples operadores petroleros además de Petróleos Mexicanos (PEMEX), sin omitir al sector pesquero; manteniendo el Centro de Control de Tráfico Marítimo, en la medida de sus capacidades técnicas y área de cobertura, sus funciones para con las actividades de PEMEX, mismas que incluyen el apoyo con información y asistencia a las instalaciones marinas en la Sonda de Campeche, en el Estado de Campeche y Dos Bocas en el Estado de Tabasco, teniendo como valores primordiales la preservación de la seguridad de la vida humana en la mar, el mantener la seguridad de la navegación y de las instalaciones marinas petroleras, además de la protección del medio ambiente marino; lo anterior, sin dejar de lado la optimización de las operaciones de las embarcaciones al servicio de PEMEX Exploración y Producción en la Sonda de Campeche y verificando que las operaciones de terceros, no pongan en riesgo las actividades de PEMEX.

Que el 10 de enero de 2019 se publicó en el DOF el “Acuerdo Secretarial número 552 mediante el cual se crea el Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM) de la Sonda de Campeche”.

Apartado II Objetivo.

Regla 1. Objetivo.

Establecer las reglas de operación del Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM) para operar el tráfico marítimo de la Sonda de Campeche, vigilando y controlando las operaciones de las embarcaciones o artefactos navales desarrolladas por PEMEX o cualquiera de sus empresas, productivas subsidiarias y de otros actores del Sector Hidrocarburos; con la finalidad de preservar la seguridad de la vida humana en la mar, incrementando la seguridad de la navegación y de las instalaciones marinas, así como la protección del medio ambiente marino, entre otros.

Apartado III Fundamento legal.

Regla 2. Fundamento Legal.

- I. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- II. Convenio SOLAS (por sus siglas en inglés: Safety Of Life at Sea) Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar 74/78. Edición refundida de 2014.
- III. MARPOL 73/78 (por su acrónimo en inglés: Marine Pollution) Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973 y su Protocolo Modificatorio de 1978. Edición refundida 2011.
- IV. COLREG (por sus siglas en inglés: Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea) Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, 1972. Resolución A.910(22) 29/11/2001.
- V. CONVENIO SAR (por sus siglas en inglés Search and Rescue). Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979. Edición 2006.
- VI. Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Por sus siglas Código PBIP). SOLAS/CONF.5/34 17 diciembre 2009.
- VII. Resolución A.857(20) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, Directrices relativas a los Servicios de Tráfico Marítimo.
- VIII. Resolución A.858(20) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, Medidas de Organización del Tráfico Distintas a los Dispositivos de Separación del Tráfico.

- IX. Resolución A.918(22) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.
- X. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- XI. Ley Federal del Mar.
- XII. Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentables.
- XIII. Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- XIV. Ley de Puertos.
- XV. Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas.
- XVI. Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- XVII. Reglamento Interior de la Secretaría de Marina.
- XVIII. ACUERDO vigente publicado en el DOF por el que se establecen Zonas de Seguridad para la Navegación y Sobrevuelo en las Inmediaciones de las Instalaciones Petroleras y para el Aprovechamiento Integral y Sustentable de los Recursos Pesqueros y Acuícolas en Zonas Marinas Mexicanas.
- XIX. ACUERDO vigente publicado en el DOF por el que se da a conocer la Circular SN.1/CIRC.309 "Medidas de Organización del Tráfico Distintas a los Dispositivos de Separación del Tráfico", de conformidad con la Resolución A.858(20), de la Organización Marítima Internacional.
- XX. ACUERDO vigente publicado en el DOF que establece los criterios para la asignación e instalación de un dispositivo transmisor en las embarcaciones menores de trescientas unidades de arqueo bruto y de más de siete metros de eslora.
- XXI. NORMA Oficial Mexicana No. NOM-002-SCT4-2013, Terminología marítima-portuaria.
- XXII. NORMA Oficial Mexicana No. NOM-062-SAG/PESC-2014, Para la utilización del Sistema de Localización y Monitoreo Satelital de Embarcaciones Pesqueras.
- XXIII. Carta Náutica SM-840 Bahía de Campeche.
- XXIV. Carta Náutica SM-842.1 Laguna de Términos y proximidades.
- XXV. Carta Náutica SM-842.2 Laguna de Términos entrada Oeste.
- XXVI. Carta Náutica SM-832.3 Dos Bocas y Proximidades.
- XXVII. Manual de Ayudas a la Navegación de la AISM/IALA (Asociación Internacional de Señalización Marítima / International Association of Lighthouse Authorities, por sus siglas en inglés).

Apartado IV Definiciones.

Regla 3. Definiciones y acrónimos.

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

- I. Abordaje(colisión): La colisión entre dos o más embarcaciones ocasionando daños y dando como resultado un siniestro marítimo. Para efectos de la operación del CCTM también se considera como el término marinerío que señala el impacto accidental o imprevisto, de dos o más navíos en la mar, o bien de un buque contra un muelle, dique, malecón, etcétera, del cual pueden resultar o no averías, daños o un siniestro marítimo.
- II. AIS: "Automatic Identification System": Por sus siglas en inglés Sistema de Identificación Automática.
- III. Área de fondeo: Área de agua cuyas condiciones de agitación, permiten el fondeo o anclaje de las embarcaciones, cuando tienen que esperar un lugar de atraque, el abordaje de tripulación y abastecimiento, la inspección de cuarentena o el aligeramiento de carga.
- IV. Boya de recalada: Objeto flotante, sujeto a un cuerpo que se afirma al fondo del mar que marca el eje medio de un canal de navegación a la entrada a los puertos.
- V. CCD: Centro de Control de Derrames.
- VI. CCTM: Centro de Control de Tráfico Marítimo.
- VII. Derrotas recomendadas de dos direcciones: Derrota claramente delimitada, dentro de la cual se establece el tráfico en ambas direcciones, destinada a proporcionar a las embarcaciones tránsito seguro por aguas en que la navegación es difícil o peligrosa.
- VIII. DIGACAP: Dirección General Adjunta de Capitanías de Puerto, dependiente de la UNICAPAM.
- IX. Emergencia: Debe ser entendida bajo la acepción de urgencia, motivada por razones o circunstancias inesperadas e imprevisibles, que ocasionan un riesgo para la seguridad de las instalaciones o a sus actividades productivas; las personas o daño a la salud humana, animal o vegetal, al ambiente general y laboral, o la preservación de los recursos naturales.
- X. Entidad encargada del CCTM: Es la responsable de la gestión, el funcionamiento y la coordinación del sistema de tráfico marítimo, de la interacción con los buques participantes y de la prestación del servicio con seguridad y eficacia.
- XI. Estación de Control de Tráfico Marítimo: Módulo desde los cuales se proporciona el servicio de tráfico marítimo.
- XII. Garete: Cuando la embarcación sin propulsión ni gobierno se desplaza de acuerdo a la acción del viento, olas o corrientes.
- XIII. Incendio: Fuego que se escapa del control humano y que puede producir daños, tales como la destrucción de bienes materiales, la pérdida de vidas humanas y el impacto ambiental.
- XIV. Instalación: Conjunto de estructuras, equipos de proceso y servicios auxiliares, dispuestos para un proceso productivo específico. Las instalaciones forman parte de los centros de trabajo.
- XV. Ley: La Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- XVI. MMSI: Por sus siglas en inglés Maritime Mobile Service Identity (número de identificación del servicio móvil marítimo).

- XVII. Naufragio: Pérdida de una embarcación por hundimiento, varadura, encallamiento u otra causa.
- XXVIII. Operación de búsqueda: Normalmente coordinada por un centro coordinador de salvamento o un subcentro de salvamento en la que se utilizan el personal y los medios disponibles para localizar a personas en peligro.
- XIX. OPIP: Oficial de Protección de la Instalación Portuaria.
- XX. Petróleos Mexicanos (PEMEX): Petróleos Mexicanos y/o cualquiera de sus empresas productivas subsidiarias.
- XXI. PPIP: Plan de Protección de la Instalación Portuaria.
- XXII. Riesgo: Es la probabilidad de ocurrencia de un daño a instalaciones, al personal, a terceros o al medio ambiente.
- XXIII. SCT: Secretaria de Comunicaciones y Transportes.
- XXIV. SEMAR: Secretaría de Marina.
- XXV. Servicio de organización de tráfico marítimo: Previene el desarrollo de situaciones potencialmente peligrosas y sirve para la ordenación segura y eficiente del tráfico dentro del área de cobertura del CCTM.
- XXVI. Servicio de Tráfico Marítimo (STM), VTS por sus siglas en inglés Vessel Traffic Service: Servicio implantado por la autoridad competente diseñado para incrementar la seguridad y la eficiencia del tráfico de buques y proteger el medio ambiente.
- XXVII. Servicio de pilotaje: El servicio que consiste en conducir una embarcación mediante la utilización por parte del capitán de esta, de un Piloto o Práctico de Puerto para efectuar maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en el puerto; el amarre o desamarre en monoboyas.
- XXVIII. Servicio de remolque: Es el servicio que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque, enmienda y amarre a monoboyas dentro de los límites del área de cobertura y para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y las instalaciones costa afuera.
- XXIX. Siniestro marítimo: Acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:
- La muerte o las lesiones graves de una persona;
 - La pérdida de una persona que estuviera a bordo;
 - La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;
 - Los daños materiales sufridos por un buque;
 - La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;
 - Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o
 - Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.
- XXX. Sistema de Organización de Tráfico Marítimo: Conjunto de dispositivos de separación y medidas de organización del tráfico marítimo, que incluyen los establecidos en los Acuerdos "*por el que se da a conocer la Circular SN.1/CIRC.309 Medidas de Organización del Tráfico Distintas a los Dispositivos de Separación del Tráfico, de conformidad con la Resolución A.858 (20), de la Organización Marítima Internacional*", y "*por el que se establecen zonas de seguridad para la navegación y sobrevuelo en las inmediaciones de las instalaciones petroleras y para el aprovechamiento integral y sustentable de los recursos pesqueros y acuícolas en zonas marinas mexicanas*", publicados en el DOF el 29 de abril de 2014 y el 11 de octubre de 2016, respectivamente; cuyo objetivo es acrecentar la seguridad de la navegación en las zonas de convergencia y en aquellas otras en que hay gran densidad de tráfico o en las que la libertad de movimiento de los buques se ve disminuida por restricciones de espacio, obstáculos para la navegación, limitaciones de profundidad o condiciones meteorológicas desfavorables.
- XXXI. Suceso marítimo: Un acaecimiento, o serie de acaecimientos, distinto de un siniestro marítimo, que haya ocurrido habiendo una relación directa con las operaciones de un buque, que haya puesto en peligro o que, de no ser corregido, pondría en peligro la seguridad del buque, la de sus ocupantes o la de cualquier otra persona, o la del medio ambiente. No obstante, no se considerarán siniestros marítimos los actos u omisiones intencionales cuya finalidad sea poner en peligro la seguridad de un buque, la de una persona, o la del medio ambiente.
- XXXII. UNICAPAM: Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos, dependiente de la SEMAR.
- XXXIII. Unidad fija mar adentro: Todo artefacto naval, instalación o estructura mar adentro emplazada de forma fija en el lecho marino para realizar operaciones de enlace, medición, compresión, rebombeo, habitación, inyección, perforación, producción, recuperación, almacenamiento, telecomunicaciones y servicios de apoyo para la explotación de recursos naturales del subsuelo de los fondos marinos tales como hidrocarburos, azufre o sal.
- XXXIV. Unidad mar adentro: Toda instalación o estructura mar adentro, fija o flotante, dedicada a actividades de exploración o extracción de hidrocarburos, en términos de la Ley de Hidrocarburos, o a la carga o descarga de éstos.
- XXXV. Unidad móvil de perforación mar adentro: Toda embarcación o artefacto naval apto para realizar operaciones de perforación, terminación y mantenimiento de pozos, destinadas a la exploración o explotación de recursos naturales del subsuelo de los fondos marinos, incluyendo hidrocarburos, azufre y sal.
- XXXVI. VTMS: "Vessel Traffic Management Information Systems". Sistema que emplea diferentes tecnologías para la organización del tráfico de embarcaciones dentro de un área de cobertura marítima y portuaria.
- XXXVII. Zonas a evitar: Medida de organización del tráfico que comprende una zona claramente delimitada en la que la navegación es particularmente peligrosa o en la que es excepcionalmente importante impedir que se produzcan siniestros, y que deben evitar todas las embarcaciones o ciertas clases de embarcaciones.
- XXXVIII. Zonas de convergencia y unión: Cualquiera que sea el método de organización del tráfico que, de los varios que cabe utilizar, se elija en un punto de unión de derrotas o en una zona de convergencia, la necesidad de

evitar ambigüedades o posibles fuentes de confusión en la aplicación del Reglamento de Abordajes, 1972, será un principio fundamental.

- XXXIX. Zonas de precaución: Medida de organización del tráfico que comprende una zona claramente delimitada en la que las embarcaciones han de navegar con especial precaución y dentro de la cual se puede recomendar la dirección del tráfico.
- XL. Zonas de seguridad: Polígono establecido con el fin de preservar la seguridad de la navegación y de las instalaciones, la configuración y ubicación de las zonas de seguridad serán tales que no formen un cordón que impida el acceso legítimo de los buques a determinadas zonas marítimas o la navegación por vías marítimas internacionales.

Apartado V Ámbito de aplicación.

Regla 4. Ámbito de aplicación, alcance y excepciones.

Son de observancia general y obligatoria para todas las embarcaciones, instalaciones móviles o artefactos navales nacionales y extranjeras que ingresen al área de cobertura del CCTM y que naveguen en proximidades de los Puertos y área de plataformas en la Sonda de Campeche.

Para la aplicación de las presentes Reglas, el área de cobertura del CCTM queda conformado por:

- I. Límites de las Estaciones de Control de Tráfico Marítimo. Los polígonos asignados para las Estaciones de Control de Tráfico Marítimo, los cuales son: Eco-1, Ixtoc-A, Cayos Arcas y Dos Bocas (**Anexo I**).
- II. Boyas de Recalada. La situación geográfica de las boyas de recalada al Puerto Isla del Carmen, Camp. (Lat. 18° 43.6' Norte y Long. 091° 54.3' Oeste) y al Puerto de Dos Bocas, Tab. (18° 27.4' Norte y Long. 093° 12.8' Oeste).
- III. Estación de pilotos. Puertos Isla del Carmen, Cayos Arcas, Ta'kuntah y Yuum kak naab, Campeche; Dos Bocas, Tabasco.
- IV. Sistema de Organización de Tráfico Marítimo. Establecido para el área de plataformas en la Sonda de Campeche, así como de fondeo, conforme a lo dispuesto por los Acuerdos "por el que se da a conocer la Circular SN.1/CIRC.309 Medidas de Organización del Tráfico Distintas a los Dispositivos de Separación del Tráfico, de conformidad con la Resolución A.858 (20), de la Organización Marítima Internacional", y "por el que se establecen zonas de seguridad para la navegación y sobrevuelo en las inmediaciones de las instalaciones petroleras y para el aprovechamiento integral y sustentable de los recursos pesqueros y acuícolas en zonas marinas mexicanas", publicados en el DOF el 29 de abril de 2014 y el 11 de octubre de 2016, respectivamente.

Quedan exceptuadas de la observación y cumplimiento de las presentes Reglas de Operación, las embarcaciones y artefactos navales de uso militar, pertenecientes a la Armada de México, lo anterior de conformidad con lo previsto por el artículo 1 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Apartado VI Disposiciones generales.

Capítulo I Centro de Control de Tráfico Marítimo.

Regla 5. El Centro de Control de Tráfico Marítimo.

El CCTM de la Sonda de Campeche, se localiza en la Terminal Marítima de PEMEX Puerto Isla del Carmen (TMPPIC), Campeche; en la posición geográfica latitud norte 18° 38.9' y longitud oeste 091° 50.7'; desde donde se operan vía remota cuatro Estaciones de Control de Tráfico Marítimo:

- I. Ixtoc-A, con cuatro sistemas de detección por radar, cuatro sistemas de detección AIS, tres estaciones meteorológicas, tres estaciones hidrológicas y cinco sistemas de comunicación Very High Frequency (VHF) (**Anexo II**).
 - a) Plataforma Ixtoc-A en latitud norte 19° 24.3' y longitud oeste 092° 12.6'
 - b) Plataforma Akal-C en latitud norte 19° 23.0' y longitud oeste 092° 02.4'
 - c) Plataforma Ku-H en latitud norte 19° 35.4' y longitud oeste 092° 12.0'
 - d) Plataforma Pol-A en latitud norte 19° 14.3' y longitud oeste 092° 15.2'
- II. Cayos Arcas, con un sistema de detección por radar, un sistema de detección AIS, una estación meteorológica, una estación hidrológica y un sistema de comunicación VHF (**Anexo III**):
 - a) Plataforma Estabilizado en latitud norte 20° 09.9' y longitud oeste 091° 57.7'
- III. Dos Bocas, con dos sistemas de detección por radar, dos sistemas de detección AIS, dos estaciones meteorológicas, una estación hidrológica y cuatro sistemas de comunicación VHF (**Anexo IV**):
 - a) Plataforma Rebombeo en latitud norte 18° 56.7' y longitud oeste 092° 37.1'
 - b) Torre de Telecomunicaciones en la Terminal Marítima de Dos Bocas, Tab., en latitud norte 18° 26.4' y longitud oeste 093° 10.8'
- IV. Eco-1, con un sistema de detección por radar, dos sistemas de detección AIS, dos estaciones meteorológicas, una estación hidrológica y tres sistemas de comunicación VHF (**Anexo V**):
 - a) Plataforma Eco-1 en latitud norte 19° 01.8' y longitud oeste 091° 01.1'

Capítulo II

Servicio de Tráfico Marítimo.

Su operación se sujetará a las disposiciones que emita la Autoridad Marítima Nacional por sí o a través de las Capitanías de Puerto, para la prestación del STM, las 24 horas del día los 365 días del año y tiene el propósito general de garantizar la seguridad de la vida humana, proteger el medio ambiente marino y zona costera adyacente, mediante los servicios de:

- I. El servicio de información durante la navegación por radio VHF o vía telefónica:
 - a) Sobre la ubicación de embarcaciones, plataformas e instalaciones costa afuera.
 - b) Identidad e intenciones de otras embarcaciones.
 - c) Prevención sobre el empleo de las vías de navegación.
 - d) Boletines y avisos meteorológicos.
 - e) Peligros a la navegación o cualquier otro aspecto que pueda afectar al tránsito de la embarcación.
- II. El servicio de asistencia a la navegación en circunstancias de:
 - a) Navegación comprometida.
 - b) Condiciones meteorológicas adversas.
 - c) En el caso de que haya averías o deficiencias, al tener conocimiento de las mismas.
 - d) En la coordinación de operaciones de búsqueda y rescate marítimos, situaciones de emergencia o siniestro.
- III. El servicio de organización del tráfico marítimo incluye:
 - a) La organización operacional del tráfico marítimo para evitar la densidad excesiva del tráfico y situaciones de riesgo.
 - b) Identificación y monitoreo de las embarcaciones, artefactos navales e instalaciones fijas costa afuera.

Regla 6. Servicio de información durante la navegación.

El servicio de información que prestará el CCTM a petición del capitán de una embarcación o del Piloto de Puerto, para garantizar que se dispone a tiempo con la información necesaria para la toma de decisiones a bordo, relativas a la navegación:

- I. La situación, identidad e intenciones de otra embarcación.
- II. Condiciones de las derrotas recomendadas de dos direcciones, zonas de convergencia y unión, zonas de precaución, zonas a evitar, cruces con zona de precaución y fondeaderos.
- III. Condiciones de las variables meteorológicas.
- IV. Presencia de peligros, derelictos u obstáculos para la navegación.
- V. Situaciones de emergencia o contingencia que se desarrolle en el puerto, sus vías navegables, dársenas o canales de navegación, costa afuera, en caso de suceso o siniestro marítimo.
- VI. Condiciones de restricción en las vías navegables.
- VII. Condición de nivel de protección de los puertos.
- VIII. Cualquier otra condición o situación que pueda afectar la navegación de la embarcación.

Regla 7. Servicio de asistencia a la navegación.

El servicio de asistencia que prestará el CCTM a petición del capitán de una embarcación o del Piloto de Puerto será bajo las siguientes condiciones:

- I. Cuando la embarcación navegue bajo circunstancias difíciles o condiciones meteorológicas adversas.
- II. Cuando la embarcación navegue con averías, fallas en sus sistemas de navegación, propulsión, gobierno o deficiencias de estabilidad, escora, seguridad de la carga, estanqueidad, etc.
- III. Cuando el capitán de la embarcación, por cualquier otra condición a bordo, debe realizar una arribada forzosa.

Regla 8. Servicio de organización del tráfico marítimo.

El servicio de organización del tráfico marítimo que prestará el CCTM a petición del capitán de una embarcación o del Piloto de Puerto, para evitar que se produzcan situaciones peligrosas de tráfico marítimo, se prestará bajo las condiciones siguientes:

- I. Sea necesaria la organización operacional del tráfico marítimo.
- II. Se requiera planificar las maniobras y movimientos de las embarcaciones para evitar.
 - a) La densidad excesiva del tráfico.
 - b) Situaciones de aproximación o confluencia peligrosas.
- III. El movimiento, maniobra o evolución de un tipo específico de embarcación que pueda afectar la dirección del resto del tráfico marítimo.
- IV. Se requieran establecer a través del CCTM.
 - a) Supervisión y en su caso coordinación, de las maniobras de las embarcaciones por prioridad, características o condiciones del puerto.
- V. Se requiera informar a través del CCTM.
 - a) La asignación del espacio proporcionado por el administrador de la instalación portuaria, para atraque, fondeo, arrejaramiento o acoderamiento en las instalaciones portuarias, en las monoboyas, en las plataformas o instalaciones costa afuera.

- b) La notificación obligatoria de los movimientos de las embarcaciones en el área de cobertura.
- c) La recomendación de derrotas en las vías navegables que deban seguir las embarcaciones y artefactos navales.
- d) La recomendación de los límites de velocidad que deban observarse por los capitanes.
- e) La notificación de medidas de seguridad que establezca la Capitanía de Puerto.

Regla 9. Funciones operativas del servicio de organización del tráfico marítimo.

El CCTM dentro de sus funciones operativas, mantendrá el control y monitoreo del tráfico marítimo, registrará, asistirá y coadyuvará en la atención de los eventos marítimos; mismos que se indican a continuación:

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

Regla 10. Funciones específicas del servicio de organización del tráfico marítimo.

- I. Funciones primarias:
 - a) Coordinación operacional. - Función del CCTM para llevar a cabo la separación de espacio o tiempo entre las embarcaciones, o ciertas categorías de embarcaciones, mediante una evaluación y análisis permanente del tráfico marítimo.
 - b) Ayuda a la navegación. - Facilitación de la información y datos por parte del CCTM para el proceso de toma de decisiones por parte del capitán de la embarcación y relativas a la navegación.
 - c) Maniobras para evitar abordajes. - Función que corresponde a los capitanes de las embarcaciones que se encuentren navegando una cerca de otras. Si así lo requieren los capitanes, esta función puede ser asistida por el CCTM.
- II. Observar el cumplimiento de la reglamentación: Tiene por objetivo que la Autoridad Marítima Nacional a través del CCTM supervise y fomente el cumplimiento de las reglas, reglamentos y leyes aplicables, y tomar las medidas oportunas que emitan las Capitanías de Puerto para este propósito.
- III. Funciones correctivas: Tiene por objeto reducir los efectos y consecuencias de los sucesos, como apoyo a otras actividades conexas como en los casos de:
 - a) Incidentes y accidentes marítimos;
 - b) Incidentes y accidentes portuarios;
 - c) Operaciones de búsqueda y rescate;
 - d) Operaciones de lucha y control de la contaminación.

Regla 11. Instrucciones al capitán de la embarcación a través del CCTM.

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

- I. Cuando así lo disponga y autorice la Capitanía de Puerto;
- II. Cuando el CCTM lo considere necesario por existir una situación de peligro, aproximación peligrosa y riesgo de colisión.
- III. Cuando lo solicite expresamente el capitán de la embarcación o el Piloto de Puerto en maniobra.
- IV. Cuando así lo solicite el Piloto de Puerto a bordo de una embarcación, para propósito de la maniobra que asiste o para que se giren instrucciones a otra embarcación en proximidades, en el área de fondeo o en el área de espera del piloto de puerto.

Regla 12. Alcance de las instrucciones del CCTM al capitán de la embarcación.

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

Regla 13. Responsabilidad del capitán de la embarcación.

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

Regla 14. Grabación de voz y video en el VTMIS.

El CCTM deberá grabar en voz y en video todas las maniobras y tráfico de embarcaciones que se efectúen costa afuera dentro del área de cobertura, incluidos los puertos de Cayos Arcas, Ta'kuntah, Yuum kak naab y Dos Bocas y mantendrá un respaldo.

Regla 15. Claves de usuario y contraseñas del VTMIS.

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

Capítulo III Información.

Regla 16. Las radiocomunicaciones del CCTM.

Las comunicaciones del CCTM con los capitanes de las embarcaciones en el área de cobertura, los cuales se encuentran obligados al cumplimiento de las recomendaciones e instrucciones por encontrarse dentro del área de cobertura del CCTM sin poner en riesgo la seguridad de su embarcación, y con los propósitos de recalcar o arribar en el puerto, entrar o salir del área de plataformas en la Sonda de Campeche, se realizarán utilizando las frecuencias asignadas y conforme a los procedimientos establecidos por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y el capítulo IV del Convenio Internacional SOLAS/74.

Regla 17. Proceso durante las radiocomunicaciones del CCTM.

- I. Las embarcaciones o artefactos navales que ingresen al área de cobertura del CCTM, tendrán la obligación de reportarse y proporcionar a las Estaciones de Control de Tráfico Marítimo los datos siguientes:
 - a) Nombre y nacionalidad de la embarcación.
 - b) Puerto de matrícula.
 - c) Numeral.
 - d) Nombre del capitán de la embarcación.
 - e) Arqueo bruto de registro.
 - f) Arqueo neto.
 - g) Desplazamiento total.
 - h) Calado.
 - i) Nombre y nacionalidad de la empresa naviera propietaria.
 - j) Agente consignatario (nombre, denominación y razón social).
 - k) Destino.
 - l) Puerto de salida.
 - m) Tipo de carga.
 - n) Muelle de atraque.
 - o) Tiempo de estancia.
 - p) Hora de entrada y salida.
 - q) MMSI.
 - r) Clave o número de autorización (CNH).
 - s) Número de permiso de navegación.
 - t) Cuadrante y/o Coordenadas Geográficas de la actividad a desarrollar.
- II. Las comunicaciones Embarcación–CCTM–Embarcación se limitarán exclusivamente al intercambio de información fundamental para la prestación del STM y se sujetarán a las disposiciones contenidas en el Manual para el Uso del Servicio Móvil Marítimo que emite la UIT.
- III. En las comunicaciones Embarcación – Tierra – Embarcación que tengan como propósito la comunicación marítima comercial; la solicitud de asistencia médica o cualquier otra comunicación inherente al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), el CCTM solo podrá participar cuando así lo solicite la Capitanía de Puerto.

Regla 18. Proceso de comunicación de las embarcaciones al ingresar en el área de cobertura del CCTM.

Toda embarcación o artefacto naval mientras permanezca en el área de cobertura del CCTM, deberá:

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

Regla 19. Comunicaciones del CCTM con las embarcaciones.

Las radiocomunicaciones entre el CCTM y los capitanes de las embarcaciones y Pilotos de Puerto, se realizarán empleando las "Frasas Normalizadas de la Organización Marítima Internacional (OMI) para Comunicaciones Marítimas".

Regla 20. Las radiocomunicaciones marítimas a través de la banda marina internacional VHF.

Las radiocomunicaciones marítimas entre el CCTM con las embarcaciones, mediante el empleo de la banda marina VHF, para la prestación del STM y una vez coordinada la asistencia del CCTM con el capitán de la embarcación, podrá asignar temporalmente las frecuencias de trabajo, mediante la observancia de la Tabla de Distribución y Asignación de Frecuencias (**Anexo VI**).

Regla 21. Las radiocomunicaciones marítimas a través de la banda marina internacional de Alta o Media Frecuencia (HF / MF).

Las radiocomunicaciones marítimas entre el CCTM, mediante el empleo de la banda marina internacional HF/MF y a través del equipo de radiocomunicación de banda lateral (SSB), se sujetará a las previsiones, disposiciones y recomendaciones internacionales de Escucha, Guardia y Vigilancia de Seguridad en la frecuencia de 2182.2 HZ de Contacto Internacional y Mensajes de Socorro, Seguridad y Urgencia Marítima.

Regla 22. Las radiocomunicaciones marítimas a través del AIS mediante la banda de VHF.

Las radiocomunicaciones marítimas entre el CCTM y las embarcaciones, mediante la transmisión de mensajes por medio del AIS, deberán ser las establecidas por la Capitanía de Puerto, la cual determinará:

- I. Los avisos a los marinos o información disponible relativa a la seguridad de la navegación o protección marítima y portuaria, que deban difundirse por este sistema.
- II. La embarcación o embarcaciones a los que se destinarán los mensajes.
- III. La frecuencia en la que se deban transmitir los mensajes.
- IV. El periodo y término de transmisión de los mensajes.
- V. La clasificación o tipo del mensaje: información; asesoramiento; recomendación o instrucción de la Autoridad Marítima Nacional.

Regla 23. Uso obligatorio de sistemas de identificación.

Todas las embarcaciones, incluidas las menores, que transiten en las inmediaciones de las zonas de seguridad deberán contar con un AIS que transmita en todo momento. Los barcos pesqueros deberán contar con el Sistema de Localización y Monitoreo Satelital de Embarcaciones Pesqueras (SISMEP) monitoreadas por el Centro de Localización y Monitoreo Satelital de Embarcaciones Pesqueras.

Regla 24. Deficiencias del equipo de radiocomunicación marítima de las embarcaciones con el CCTM.

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

Regla 25. Restricciones en la radiocomunicación marítima de las embarcaciones con el CCTM.

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

Regla 26. Aviso de seguridad por señalamiento marítimo fuera de servicio.

Los responsables o administradores de las unidades fijas mar adentro en la Sonda de Campeche, deberán reportar al CCTM aquellas cuyo señalamiento marítimo se encuentre fuera de servicio, para que el CCTM proceda a emitir avisos de seguridad a la comunidad marítima dentro del área de cobertura y proceda a reportarlo a la Capitanía de Puerto.

Regla 27. Atención a las solicitudes de información por parte de las terminales, empresas e industrias portuarias y prestadores de servicio portuarios.

El CCTM atenderá las solicitudes de información relativas a:

- I. Las condiciones meteorológicas reinantes en los diferentes sectores del área de plataformas en la Sonda de Campeche.
- II. Avisos de seguridad por situaciones que pongan en riesgo las operaciones marítimas y la navegación.
- III. Boletines y avisos meteorológicos del departamento de meteorología de PEMEX y los proporcionados por la Capitanía de Puerto.

IV. Información de los cierres y aperturas de los puertos, notificado por las Capitanías de Puerto.

Regla 28. Reporte a la Autoridad Marítima Nacional sobre incumplimientos a las presentes Reglas.

El CCTM reportará inmediatamente a la Capitanía de Puerto, respecto de cualquier incumplimiento de las disposiciones contenidas en las presentes reglas, leyes y reglamentos aplicables al STM.

Regla 29. Identificación de embarcaciones.

La Capitanía de Puerto, podrá solicitar el apoyo a las embarcaciones que operen en el área de cobertura del CCTM para identificar a aquellas que no observen las disposiciones de las presentes reglas, leyes y reglamentos aplicables en la materia.

**Capítulo IV
Comunicación del CCTM con el pilotaje.**

Regla 30. Información del CCTM para el servicio de pilotaje.

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

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

Cuando la Oficina de Servicios a la Marina Mercante, dependiente de la SCT, requiera información para el ejercicio de sus atribuciones, lo solicitará a la Capitanía de Puerto.

Regla 31. Seguimiento del servicio de pilotaje.

El CCTM dará seguimiento al desarrollo del servicio de pilotaje en su área de cobertura, manteniéndose a la escucha en la banda marina de VHF a través de los canales 09, 10 y 16, con el propósito de atender de forma inmediata cualquier solicitud de asistencia o de información cuando así lo solicite expresamente el Piloto de Puerto o el CCTM lo considere conveniente.

Regla 32. Transmisión de avisos o instrucciones de seguridad a solicitud de los Pilotos de Puerto.

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

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

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

Regla 33. Reporte de la entrada y salida de las embarcaciones.

Los Pilotos de Puerto de Isla del Carmen, Cayos Arcas, Ta'kuntah, Yuum kak naab y Dos Bocas, deberán reportar al CCTM la hora de entrada y salida de las embarcaciones que asistan, así como las maniobras de amarre y desamarre en las monoboyas y maniobras de arrejado.

Regla 34. Deficiencias técnicas de las embarcaciones a las que se les presta el servicio de pilotaje.

El CCTM registrará los reportes que generen los Pilotos de Puerto, respecto de las deficiencias técnicas detectadas en la embarcación que está asistiendo o de las proporcionadas por el capitán que pongan en riesgo la seguridad de la maniobra.

Regla 35. Seguimiento al servicio de remolque.

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

El capitán o patrón de toda embarcación que realice el servicio de remolque, deberá informar al operador del CCTM a través de radiocomunicación marítima por la banda de VHF canal 09 o 10, u otro canal previamente establecido:

- I. El nombre del remolcador.
- II. La hora de zarpe del muelle, instalación portuaria, instalación costa afuera, área de fondeo, etc.
- III. El nombre de la embarcación o artefacto naval al que se proveerá el servicio.
- IV. La hora de inicio del servicio.
- V. La hora de término de las operaciones.
- VI. La hora de atraque o arribo a la posición de destino (muelle, instalación portuaria, instalación costa afuera, área de fondeo, etc.).

En su caso, la información deberá proporcionarse al operador del CCTM, previo a la maniobra y una vez concluido el servicio o cuando las comunicaciones de la interfaz capitán o patrón de la embarcación remolcador – Piloto de Puerto, hayan cesado.

Capítulo V Asistencia en sucesos y siniestros marítimos.

Regla 36. Notificación y seguimiento de sucesos o siniestros marítimos.

Todo suceso o siniestro marítimo dentro del área de cobertura del CCTM, deberá ser reportado inmediatamente al mismo, quien le dará seguimiento hasta su conclusión, haciéndolo del conocimiento de la Capitanía de Puerto y de la DIGACAP.

Capítulo VI Seguimiento a las actividades de dispersión o contención y recuperación por derrame de hidrocarburos o sustancias nocivas potencialmente peligrosas en la mar.

Regla 37. Notificación de derrames de hidrocarburos o sustancias nocivas potencialmente peligrosas en el área de cobertura del CCTM de la Sonda de Campeche.

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

Regla 38. Participación del CCTM durante el control del suceso y/o siniestro marítimo por derrame de hidrocarburos o sustancias nocivas potencialmente peligrosas en la mar.

El CCTM de la Sonda de Campeche, apoyará en la coordinación de las acciones de contención y recuperación, emitiendo los avisos de seguridad a las embarcaciones que naveguen en esa zona, a fin de no afectar, obstaculizar o interrumpir la efectividad de las actividades de combate a la contaminación, informando las áreas de operación, distancias de seguridad, nombre de las embarcaciones que participan en las actividades, canal de trabajo, así como cualquier otra recomendación que sea de interés o involucre al STM hasta que sea concluida en su totalidad la operación por la contingencia.

Capítulo VII Servicio de Tráfico Marítimo en zonas de seguridad y zonas a evitar.

Regla 39. Reporte de actividades de pesca en las zonas de seguridad y zonas a evitar.

El CCTM, al recibir un reporte de actividades de pesca dentro de las zonas de seguridad o zonas a evitar del Sistema de Organización de Tráfico Marítimo, informará al Mando Naval y a la Capitanía de Puerto.

Regla 40. Restricción para ingreso a las zonas de seguridad y zonas a evitar.

No podrán rebasar el límite establecido para las zonas de seguridad de los artefactos navales, zonas a evitar, monoboyas, ductos y las embarcaciones siguientes:

- I. Que no tengan actividades relacionadas con los artefactos navales.
- II. Dedicadas a actividades pesqueras.
- III. Que no cuenten con despacho vigente.

Capítulo VIII
Seguridad y protección de las instalaciones del CCTM.

Regla 41. Protección del CCTM, dentro del Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP)

La protección física y vigilancia del inmueble que ocupa el CCTM de la Sonda de Campeche en la TMPPIC, los sistemas y equipos, necesarios para la prestación del STM, se constituyen como áreas estratégicas y restringidas, por lo que el control de acceso personal y vehicular, se sujetará al PPIP.

Regla 42. La seguridad del CCTM.

La seguridad y vigilancia estará a cargo de las áreas competentes de PEMEX.

Regla 43. Acceso a las instalaciones del CCTM.

El acceso personal y vehicular a las instalaciones del CCTM estará permanentemente restringido. Por lo que las autorizaciones para el acceso se sujetarán a las disposiciones que se prevean específicamente en el PPIP y la aprobación expresa por la Capitanía de Puerto.

Regla 44. Acceso de las Autoridades civiles, federales y militares al CCTM.

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

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

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

Apartado VII
Indicadores.

Regla 45. Indicadores.

Derivado de la alta fluctuación de tráfico marítimo en el área de cobertura del CCTM de la Sonda de Campeche, el CCTM presentará mensualmente a la UNICAPAM los resultados de los indicadores contenidos en la siguiente tabla.

No.	Nombre del indicador	Método de cálculo	Unidad de medida	Frecuencia de medición
1	Asistencia a usuarios (por tipo).	$(\text{Asistencia atendidas} / \text{asistencias solicitadas}) \times 100$	Porcentaje	Mensual
2	Avisos meteorológicos.	$(\text{Avisos meteorológicos emitidos} / \text{aviso meteorológicos programados}) \times 100$	Porcentaje	Mensual
3	Monitoreo.	$(\text{Horas de monitoreo realizado} / \text{horas de monitoreo programado}) \times 100$	Porcentaje	Mensual

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

Apartado VIII
Emisor.

Regla 46 Emisor.

Secretaría de Marina, a través de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos.

Apartado IX
Sanciones.

Regla 47. Facultades para la aplicación de las sanciones por contravenir las disposiciones relativas al STM.

Corresponde a la UNICAPAM sancionar las infracciones a las presentes Reglas de Operación, por sí o a través de la Capitanía de Puerto.

A efecto de fundamentar la imposición de sanciones, el CCTM proporcionara a la Capitanía de Puerto toda la información disponible obtenida a través del VTMISS, así como, el reporte correspondiente en el cual se establecerá el nombre de la embarcación infractora, situación geográfica y supuesta falta cometida a la legislación nacional e internacional, se anexara al reporte grabaciones de audio, video e imágenes que permitan a la Autoridad Marítima Nacional fundamentar e imponer las sanciones que correspondan.

Así mismo, le corresponderá a la UNICAPAM establecer las sanciones en caso de incumplimiento de los operadores de las presentes Reglas de Operación.

Apartado X Revisión y modificación de las Reglas.

Regla 48. Actualizaciones tecnológicas del CCTM.

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

Las reglas de operación podrán contener dos tipos de modificaciones:

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

Regla 49. Revisión periódica.

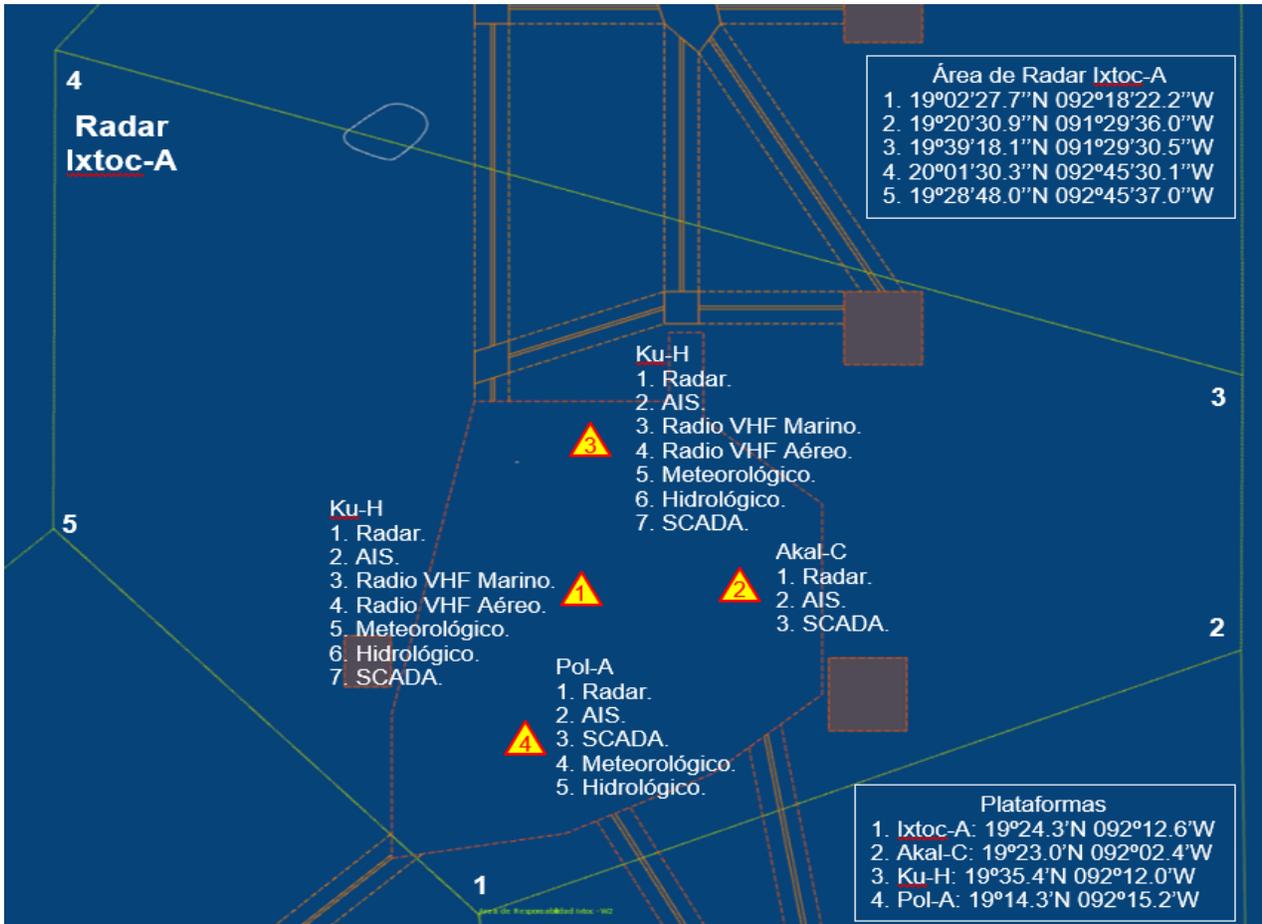
Las presentes reglas serán revisadas de manera conjunta entre SEMAR y PEMEX, cada seis meses, dentro del primer año a partir de su publicación.

Apartado XI Anexos.

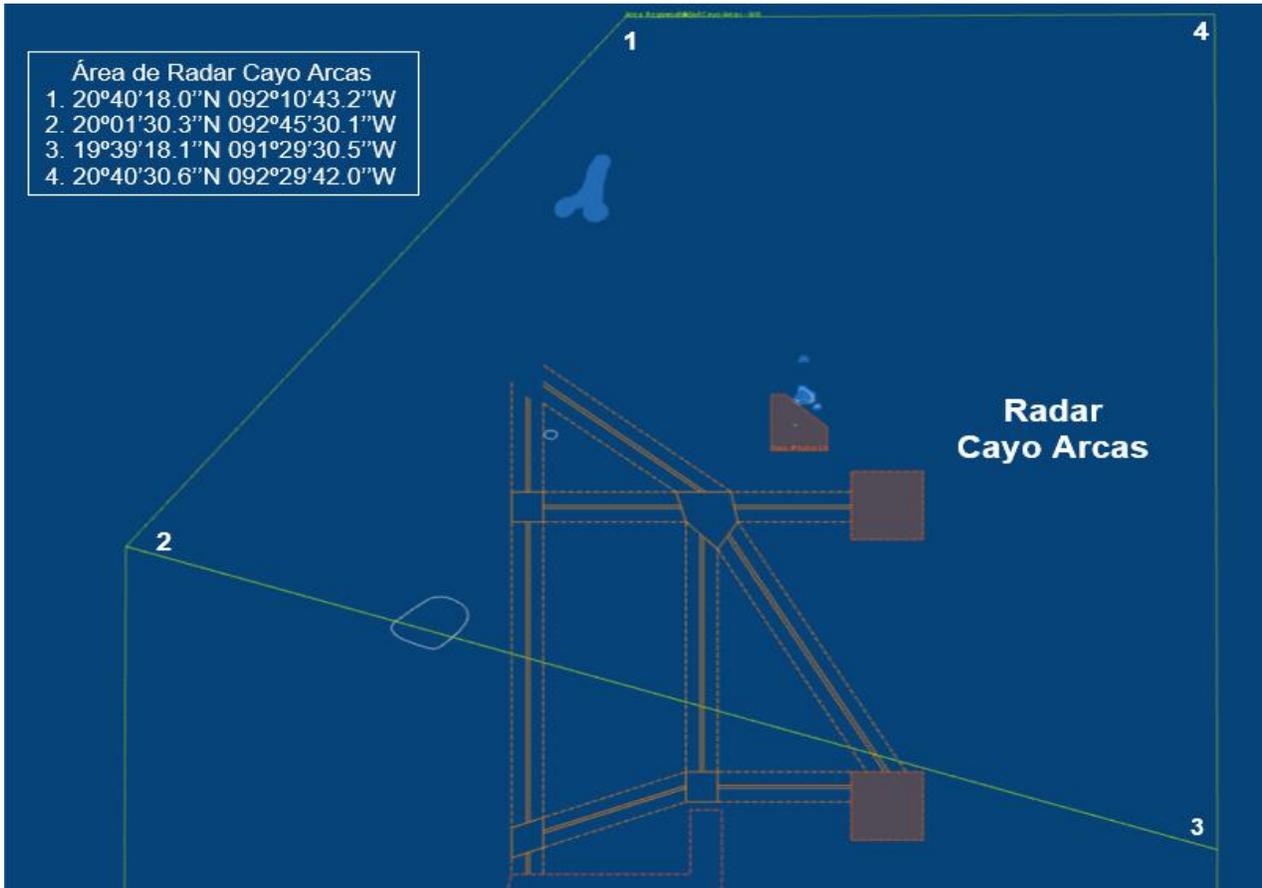
Anexo I. Área de cobertura del CCTM de la Sonda de Campeche.



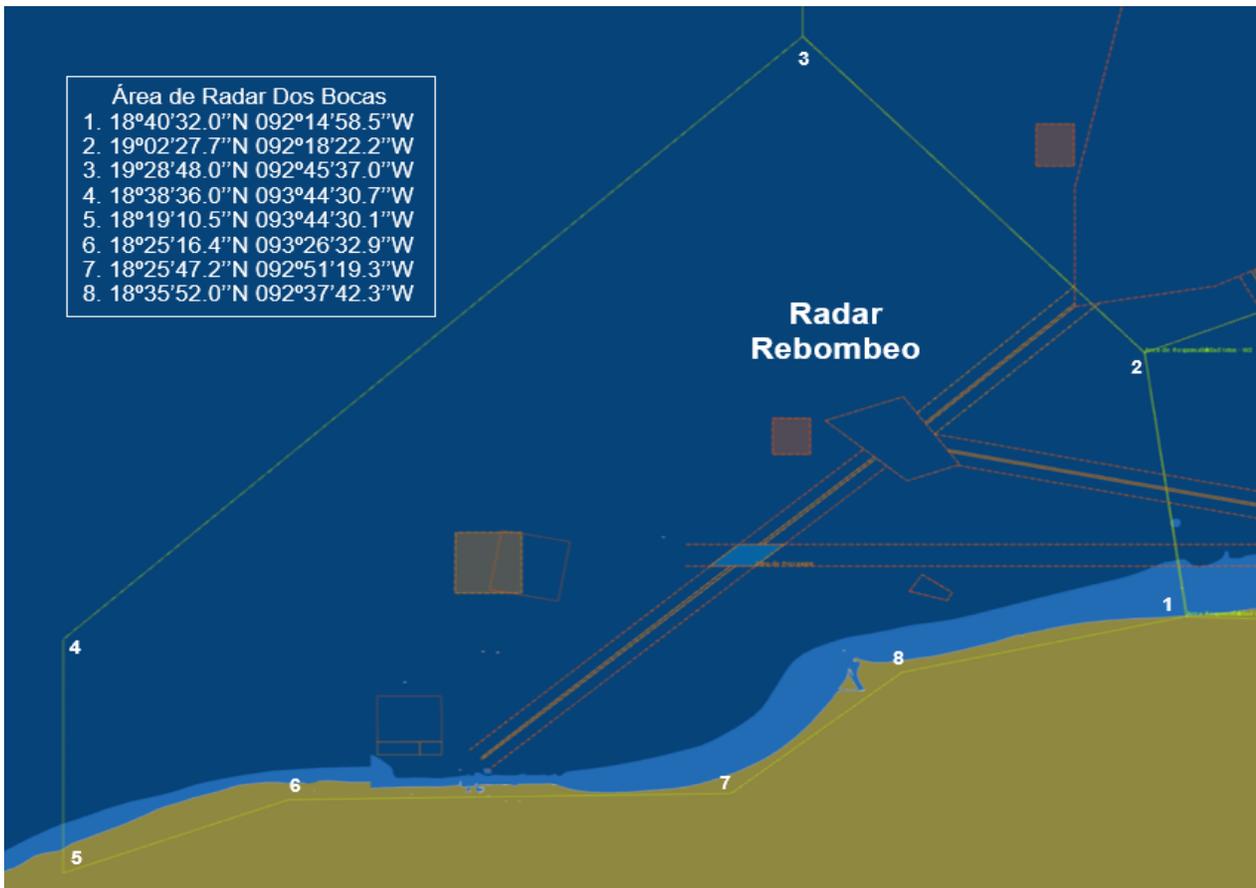
Anexo II. Área de responsabilidad de Control Marino "Ixtoc-A".



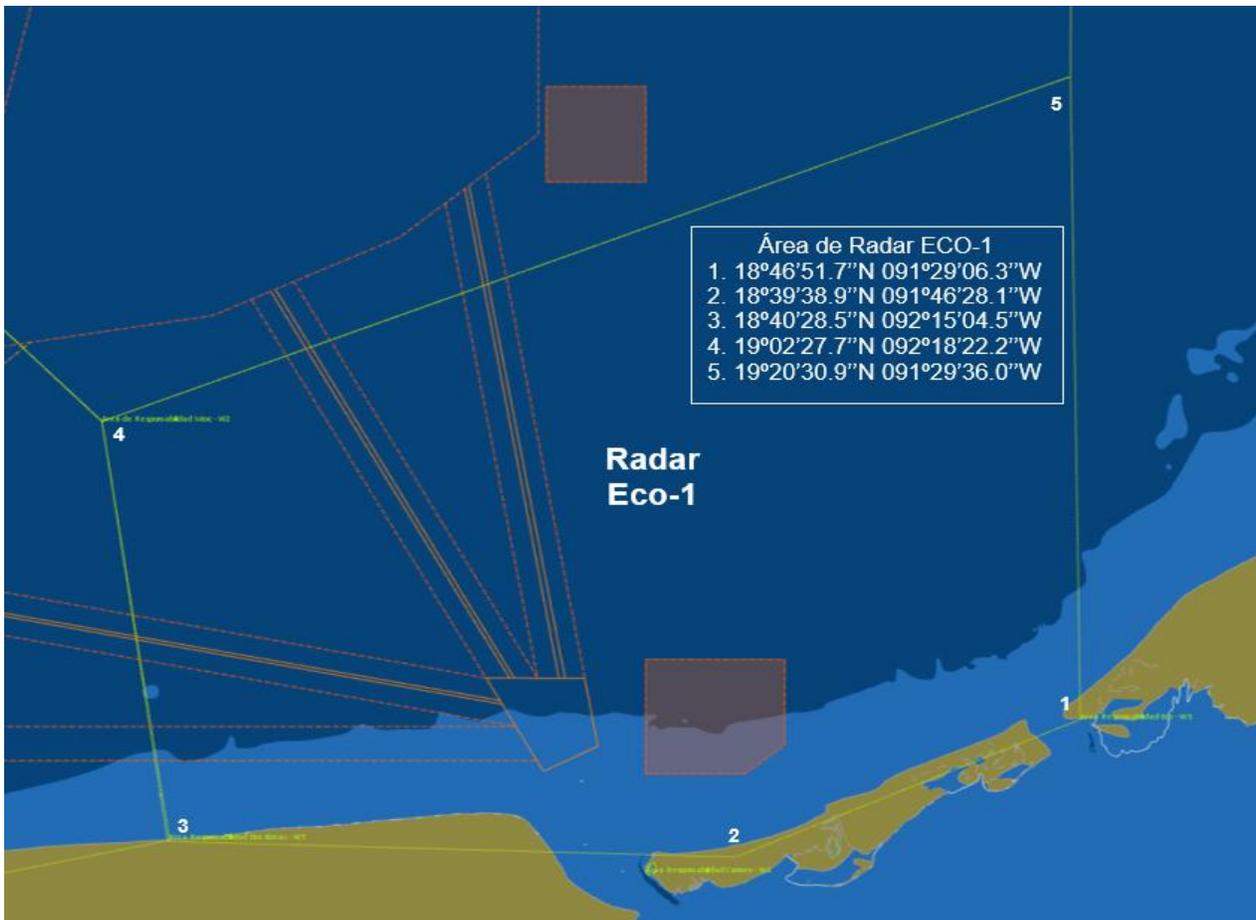
Anexo III. Área de responsabilidad de Control Marino "Cayo Arcas".



Anexo IV. Área de responsabilidad de Control Marino “Dos Bocas”.



Anexo V. Área de responsabilidad de Control Marino “Eco-1”.



Anexo VI. Canales de radio.

C	TX	RX	ESTACIÓN
3	156150	160750	
6	156300	156300	PLATAFORMAS AUTO ELEVABLES,
7	156350	160950	
8	156400	156400	
9	156450	156450	CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO CAYO ARCAS
10	156500	156500	CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO ECO, IXTOC, DOS BOCAS
11	156550	156550	
12	156600	156600	PLATAFORMAS FIJAS PEMEX,
13	156650	156650	
14	156700	156700	
15	156750	156750	
16			
17	156850	156850	
18	156900	161500	
19	156950	161550	
21	157050	161650	
22	157100	161700	
23	157150	161750	
24	157200	161800	CICOL SECTOR ABKATUNES
61	156075	160675	CICOL TRANSPORTE DE PERSONAL CANTAREL
63	156175	160775	
66	156325	160925	
67	156375	156375	OPERACIONES PEMEX TAKUNTAH Y YUUM KAK NAB, SANTA MARIA
68	156425	156425	
69	156475	156475	CICOL SECTOR LITORAL
69	156475	156475	
71	156575	156575	
72	156625	156625	
73	156675	156675	
74	156725	156725	
77	156875	156875	CICOL SECTOR KUMAZA
79	156975	161575	
81	157075	161675	
83	157175	161775	
88	157425	157425	CICOL SECTOR CANTAREL
88	157425	157425	

Anexo VII. Componentes que integran el VTMIS.

