

## **REGLAMENTO DE INSPECCIÓN DE SEGURIDAD MARÍTIMA.**

D. O. F. 12 de mayo de 2004.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

**VICENTE FOX QUESADA**, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el Artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en los artículos 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 7o. fracciones V, VI y VII, 8o. fracción VI, y 58 a 66 de la Ley de Navegación, he tenido a bien expedir el siguiente:

### **REGLAMENTO DE INSPECCIÓN DE SEGURIDAD MARÍTIMA**

#### **TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES**

##### **CAPÍTULO I ÁMBITO DE APLICACIÓN**

**Artículo 1.-** El presente Ordenamiento tiene por objeto reglamentar la construcción, reparación y modificación de embarcaciones y artefactos navales de bandera mexicana, así como la inspección, supervisión, verificación y certificación de sus condiciones de operación, exceptuándose las dedicadas a uso militar; en los términos previstos por la Ley de Navegación y conforme a los Tratados y Convenios Internacionales de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte.

Aplica asimismo a las embarcaciones y artefactos navales de bandera extranjera, que operen en aguas de jurisdicción nacional.

##### **CAPÍTULO II DEFINICIONES**

**Artículo 2.-** Para los efectos de este Reglamento, además de las definiciones enunciadas por la Ley, se entenderá por:

- I.** Bote auxiliar pesquero: Embarcación pequeña, que se transporta en embarcaciones pesqueras, que se pone en el agua y se tripula para asistir las labores de pesca en los diferentes puntos seleccionados para pescar;
- II.** Centro de la embarcación: El punto medio de su eslora;
- III.** Certificación: El acto por el cual el Inspector Naval, o el Inspector Naval Privado, mediante la firma de un documento, avala que los resultados de una inspección son satisfactorios para la Secretaría;
- IV.** Certificado: El documento aprobado por la Secretaría, y firmado por el Inspector Naval o el Inspector Naval Privado, que avala que las inspecciones efectuadas a la embarcación o artefacto naval, demuestran que cumple con los requisitos establecidos en el presente Reglamento o con los Convenios Internacionales aplicables;
- V.** Cubierta principal: La cubierta completa más baja de las que quedan por encima de la máxima flotación de servicio;
- VI.** Eslora: El 96% de la longitud total de una flotación situada a una distancia de la quilla igual al 85% del puntal de trazado; o la longitud desde la cara proel de la roda, hasta el eje de la mecha del timón, en dicha flotación, si ésta fuera mayor;
- VII.** Espacios de alojamiento: Los utilizados como espacios públicos, pasillos, lavatorios, camarotes, oficinas, enfermerías, cines, salas de juegos y pasatiempos, áreas que no contengan artefactos para cocinar y otros espacios semejantes;
- VIII.** Espacios de servicio: Los utilizados como cocinas, áreas que contengan artefactos para cocinar, armarios, pañoles, talleres que no formen parte de los espacios de máquinas y otros espacios semejantes, así como los troncos de acceso a todos ellos;
- IX.** Estanco: Todo componente estructural que sometido a la altura de agua para la cual ha sido proyectado, impide el paso de agua a su través en cualquier dirección;

- X.** Estanco a la intemperie: Significa que cualquiera que sea el estado de la mar, el agua no penetrará en la embarcación a través de ese medio;
- XI.** Inspección: La visita que se practica a embarcaciones o artefactos navales mexicanos o extranjeros, con el fin de verificar en la medida necesaria, mediante un examen acompañado de las pruebas del casco, estructura, equipamiento y sistemas, que la embarcación o el artefacto naval funcionen satisfactoriamente para el servicio a que estén destinados y que cuenten a bordo con los Certificados y otros documentos vigentes que les corresponda tener en virtud de las disposiciones jurídicas y de los Convenios Internacionales aplicables;
- XII.** Inspector Naval: El servidor público adscrito a la Secretaría, que realiza inspecciones y certificaciones a embarcaciones y artefactos navales de bandera mexicana o extranjera, e instalaciones de servicios, en cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente Reglamento y de los Convenios Internacionales aplicables;
- XIII.** Inspector Naval Privado: La persona física mexicana, que cuenta con la aprobación de la Secretaría para efectuar inspecciones a embarcaciones y artefactos navales de bandera mexicana o extranjera, así como a instalaciones de servicios, de acuerdo con las disposiciones de este Reglamento y está facultado para expedir los certificados que correspondan;
- XIV.** Instalación(es) de servicios: Las estaciones aprobadas por la Secretaría para prestar servicios de mantenimiento a los dispositivos y medios de salvamento, así como sistemas de contraincendio, de las embarcaciones y artefactos navales;
- XV.** Ley: Ley de Navegación;
- XVI.** Manga: La medida transversal máxima medida en el centro de la embarcación hasta la línea de trazado de la cuaderna, si la embarcación es de forro metálico y hasta la superficie exterior del casco si el forro es de otros materiales;
- XVII.** Material equivalente al acero: Aquel que por sí, o debido al aislamiento de que vaya provisto, posee propiedades estructurales y de integridad, equivalentes a las del acero, al terminar la exposición al fuego durante un ensayo estándar precedente;
- XVIII.** Material reflectante: Aquel que refleja en dirección opuesta un haz de luz proyectado sobre él;
- XIX.** O.M.I.: Organización Marítima Internacional;
- XX.** Puente de mando: La superestructura más elevada de la embarcación, donde están instalados los principales aparatos náuticos y el control del timón;
- XXI.** Puesta a flote por zafa hidrostática: Método por el cual la embarcación de supervivencia se suelta automáticamente del buque que se está hundiendo y queda lista para ser utilizada;
- XXII.** Puestos de control: Los espacios en que se hallan los aparatos de radiocomunicación, los principales aparatos de navegación o el equipo generador de energía eléctrica de emergencia;
- XXIII.** Puntal (D): Es el puntal de trazado en el centro de la embarcación;
- XXIV.** Puntal de trazado: Es la distancia vertical medida desde la línea de quilla hasta la cara alta del bao de la cubierta principal, en su intersección con el costado;
- XXV.** Reglamento: Reglamento de Inspección de Seguridad Marítima;
- XXVI.** Reparación o modificación significativa: Acto por medio del cual una embarcación o artefacto naval, altera sus dimensiones o su capacidad de transporte o provoca que cambie su tipo, así como las que se efectúen con la intención de prolongar su vida;
- XXVII.** Sistema de gobierno principal: El conjunto de componentes mecánicos, así como los medios provistos de caña o sector para transmitir el par torsor a la mecha del timón, necesarios para mover a éste y gobernar la embarcación en condiciones normales de servicio;
- XXVIII.** Superestructura: Toda construcción situada en la cubierta principal y provista de techo, que se extiende a banda y banda de la embarcación o cuya chapa de cierre lateral situada más al interior que la chapa del casco, no diste de ésta más de 4% del valor de la manga;
- XXIX.** Sustancia nociva líquida: La que está indicada en el Apéndice II del Anexo II del Convenio Internacional para prevenir la contaminación del mar, por los buques;

- XXX.** Tanque o recipiente de retención: El que está específicamente destinado a almacenar residuos y otras mezclas oleosas;
- XXXI.** Taxímetro: Instrumento de círculo azimutal graduado que sirve para medir ángulos entre la dirección de la proa y el vertical de un astro o de otro objeto cualquiera en el horizonte;
- XXXII.** Tripulación: Los capitanes, pilotos navales, patrones, maquinistas navales, operarios mecánicos y de una manera general todo el personal dedicado a la maniobra y servicio de una embarcación o artefacto naval;
- XXXIII.** Unidad móvil de perforación mar adentro: Toda unidad apta para realizar operaciones de perforación destinadas a la exploración o explotación de los recursos naturales del subsuelo de los fondos marinos, tales como hidrocarburos líquidos o gaseosos, azufre o depósitos minerales;
- XXXIV.** Unidad móvil de alojamiento que opera mar adentro: Toda unidad cuyo fin principal es alojar al personal que trabaja mar adentro, y
- XXXV.** Velocidad máxima de servicio en marcha adelante: Es la mayor que el buque pueda mantener navegando en la mar, a su calado máximo de servicio, de acuerdo con sus características de proyecto.

**Artículo 3.-** En los casos que expresamente el Reglamento lo señale, la Secretaría podrá otorgar las exenciones siempre que con ellas no se ponga en peligro la vida humana, los bienes que se transporten, la propia embarcación o artefacto naval, la navegación, ni la preservación del medio marino.

### **CAPÍTULO III DE LA CLASIFICACIÓN DE LAS EMBARCACIONES**

**Artículo 4.-** Para efectos de este Reglamento, las embarcaciones se clasifican por:

- I. El servicio que prestan:
  - a) Pasaje;
    1. menos de 12 pasajeros
    2. de 12 y más pasajeros
  - b) Carga;
    1. Carga General
    2. Porta contenedor
    3. Granelero
    4. Transbordo rodado (ro-ro)
    5. Mixto (pasaje y carga)
    6. Petrolero
    7. Gasero
    8. Quimiquero
    9. Abastecedor
    10. Barcazas sin propulsión propia
  - c) Pesca;
    1. Comercial
    2. Deportiva
  - d) Recreo;
    1. Turismo Náutico
    2. Uso Particular
  - e) Propósitos especiales;
    1. Buque Escuela

2. Investigación Científica
  3. Contra incendio
  4. Lancha amarradora o transportadora de Pilotos de Puerto
  5. Unidad de perforación mar adentro; fija o móvil
  6. Remolcador/empujador
  7. Balizador
  8. Draga (fija y móvil)
  9. Grúa flotante
  10. Tendedor de cables o tuberías
  11. Dique flotante
  12. Otras no comprendidas en los incisos anteriores
- II. Por la navegación que efectúan:
- a) De Altura
  - b) De Cabotaje
  - c) Interior

## **TÍTULO SEGUNDO DE LA INSPECCIÓN, VERIFICACIÓN Y CERTIFICACIÓN**

### **CAPÍTULO I VERIFICACIONES E INSPECCIONES**

**Artículo 5.-** Estarán sujetos al requisito de inspección y verificación:

- I. Las embarcaciones y artefactos navales mexicanos; y
- II. Las embarcaciones y artefactos navales extranjeros, cuando:
  - a) Ejecuten cualquier actividad en territorio nacional;
  - b) Estén fletadas por mexicanos;
  - c) Soliciten permiso a la Secretaría para realizar un servicio reservado a las embarcaciones nacionales, y
  - d) Lo solicite el gobierno de la bandera que enarbole y que sean parte de algún convenio aplicable.

**Artículo 6.-** La inspección y la verificación se realizará a las embarcaciones y artefactos navales, conforme a lo dispuesto por la Ley, el Reglamento y las normas oficiales mexicanas correspondientes, sin perjuicio de que para aquellas a las cuales les sean aplicables Convenios, Códigos y otras disposiciones internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación, se realice en los términos que establecen dichos ordenamientos.

**Artículo 7.** Los servicios de verificación e inspección de seguridad marítima serán constantes y se llevarán a cabo en cualquier momento por conducto de los Inspectores Navales adscritos a la Secretaría, los Inspectores Navales Privados o las organizaciones reconocidas aprobadas por la Secretaría para tal efecto.

Los gastos que se originen por el traslado y estadía de cualquiera de los Inspectores Navales al lugar donde se encuentre la embarcación, el artefacto naval y demás gastos inherentes al mismo servicio, serán cubiertos por el Armador, el propietario o el naviero.

**Artículo 8.-** Las inspecciones se clasifican en:

- I. Iniciales.- Las que se practican antes de que la embarcación o artefacto naval entre en servicio, y dan lugar a la expedición de sus primeros certificados;
- II. Periódicas.- Las que corresponden a las fechas de aniversario marcadas en el certificado vigente y que podrán realizarse hasta 90 días antes, sin alterar la vigencia;
- III. Intermedias.- Las que se practican entre dos inspecciones periódicas;

- IV.** De obra viva.- Las que se practican estando el casco de la embarcación o artefacto naval en seco, o que si permanece a flote, se practican con cualquier medio submarino audiovisual aprobado por la Secretaría; y
- V.** Extraordinarias.- Las que se practican cuando ocurran las siguientes condiciones:
- a)** La embarcación o artefacto naval sufra modificaciones o reparaciones significativas;
  - b)** La embarcación o artefacto naval sufra accidentes o averías y que los haya reportado a la autoridad marítima correspondiente;
  - c)** Lo soliciten fundadamente los pasajeros, tripulantes, embarcadores, o el Cónsul de la nación a que pertenezca la embarcación, en caso de ser extranjera;
  - d)** A solicitud del Capitán al tomar el mando o del Jefe de Máquinas al hacerse cargo del departamento de Máquinas;
  - e)** Por requerimiento judicial;
  - f)** Si la embarcación carece de cualquier certificado de seguridad marítima; y
  - g)** Si lo estima necesario la Secretaría.

**Artículo 9.-** La periodicidad de entradas a dique para las embarcaciones de 500 y más unidades de arqueo bruto será la indicada en la norma oficial mexicana aplicable.

Para las embarcaciones menores de 500 unidades de arqueo bruto, la inspección en seco puede substituirse con inspecciones de obra viva a flote, con cualquier medio submarino de detección o audiovisual aprobado por la Secretaría.

A solicitud del Armador, toda entrada a dique podrá posponerse seis meses como máximo.

**Artículo 10.-** La periodicidad de entrada a dique de un artefacto naval quedará sujeta a sus características particulares y al resultado de las inspecciones periódicas que se le practiquen a flote con algún medio submarino de detección o audiovisual, aprobado por la Secretaría.

**Artículo 11.-** Si como resultado de la inspección que se practique a una embarcación o artefacto naval, se determina que éstas presentan deficiencias que pongan en riesgo tanto a la seguridad marítima como a la preservación del medio marino, el Inspector Naval o el Inspector Naval Privado, retirará el certificado correspondiente hasta que se subsanen las mismas.

**Artículo 12.-** El Inspector Naval o el Inspector Naval Privado podrá, conforme a la normatividad aplicable, conceder un plazo para corregir las deficiencias a que se refiere el artículo anterior, sin retirar el certificado correspondiente.

En caso de que se repitan las deficiencias detectadas en una embarcación o artefacto naval a los que se les haya otorgado un plazo para corregirlas, el Inspector Naval o el Inspector Naval Privado, sin conceder otro plazo, retirará el certificado correspondiente y lo restituirá hasta que se corrijan las mismas.

**Artículo 13.-** Durante las visitas de inspección y verificación, deberán estar presentes si así se requiere, el Capitán y el Jefe de Máquinas y en caso de no estar tripulada, el Armador o su representante y en todo momento personal a bordo, a fin de llevar a cabo todas las pruebas y operaciones necesarias, así como contar con la documentación que requiera el Inspector naval o el inspector naval privado.

**Artículo 14.-** En caso de que una inspección o una verificación no se concluya en el puerto que se inicie, podrá finalizarse, a juicio del inspector naval o del inspector naval privado, durante la navegación o en el siguiente puerto de arribo.

## **CAPÍTULO II CERTIFICACIÓN**

**Artículo 15.-** Las embarcaciones o artefactos navales que estén sujetos a los Convenios Internacionales aplicables para nuestro país, deben contar con los certificados y documentos exigibles en cada uno de ellos.

**Artículo 16.-** Toda embarcación o artefacto naval que enarbole la bandera mexicana, deberá contar con los certificados que le sean aplicables, de conformidad con la Ley, el Reglamento, las normas oficiales correspondientes y los Convenios y Tratados Internacionales.

Los certificados originales deberán permanecer a bordo de la embarcación.

**Artículo 17.-** Los Certificados que se expidan a las embarcaciones o artefactos navales, se sujetarán al modelo aprobado por la Secretaría.

**Artículo 18.-** Cuando se extravíe un certificado vigente, el Capitán o el Armador de la embarcación deberá solicitar su reposición a la autoridad marítima más cercana, el cual será expedido con la misma vigencia del anterior, previo el pago de derechos, conforme a la Ley correspondiente, en un plazo no mayor de cinco días hábiles.

**Artículo 19.-** Los certificados que se expidan a las embarcaciones o artefactos navales mexicanos, en virtud de disposiciones nacionales son:

- a) Certificado Nacional de Seguridad Marítima;
- b) Certificado Nacional de Dotación Mínima de Seguridad;
- c) Certificado Nacional de Arqueo;
- d) Certificado Nacional de Francobordo;
- e) Certificado Nacional de Seguridad para Embarcaciones de Pasaje;
- f) Certificado Nacional de Prevención de la Contaminación;
- g) Certificado Nacional de Estanqueidad para Navegación a Remolque, y
- h) Los demás que establezcan otras disposiciones jurídicas aplicables.

**Artículo 20.-** Los certificados nacionales tendrán una vigencia máxima de 12 meses, con excepción de los de Arqueo y de Dotación Mínima de Seguridad, que son de carácter permanente.

La vigencia y validez de los certificados internacionales, se ajustarán a lo establecido en los Convenios aplicables.

**Artículo 21.-** La vigencia del Certificado Nacional de Seguridad para embarcaciones de pasaje es improrrogable, los demás certificados nacionales podrán prorrogarse por un periodo máximo de 30 días naturales.

**Artículo 22.-** Todo Certificado perderá su validez si, como resultado de una inspección se determina que no se cumplen las condiciones necesarias de seguridad de la embarcación, de sus tripulantes o la prevención de la contaminación del medio marino.

## **TÍTULO TERCERO DE LOS INSPECTORES NAVALES**

### **CAPÍTULO I PERFIL PROFESIONAL**

**Artículo 23.-** Para ser Inspector Naval se requiere:

- I. Tener una preparación profesional avalada por uno de los siguientes Títulos, acreditados con Cédula Profesional expedida por la Autoridad competente, sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones aplicables:
  - a) Jefe de Máquinas de la Marina Mercante Nacional;
  - b) Capitán de la Marina Mercante Nacional;
  - c) Ingeniero Mecánico Naval;
  - d) Ingeniero Geógrafo;
  - e) Ingeniero Naval;
  - f) Ingeniero Mecánico;
  - g) Ingeniero Electricista;
  - h) Ingeniero en Electrónica;
  - i) Ingeniero en Transportes;
  - j) Licenciado en relaciones internacionales; y
  - k) Licenciado en otras ramas marítimas afines.

- II. Tener una sólida experiencia en el área marítima, comprobada con:
  - a) Si el origen profesional es de planteles Náuticos o Navales, un mínimo de diez años de embarque y si es menos, complementado con el ejercicio en tierra de funciones tales como Superintendente de Flota, Operación o Mantenimiento, en Entidades Navieras reconocidas;
  - b) Si el origen es de Universidades o Tecnológicos de la rama de Ingeniería Naval, Ingeniería Mecánica, Eléctrica o Electrónica, un mínimo de diez años activo en Astilleros, Talleres de reparación naval, Plantas de energía eléctrica o de otras industrias conexas al medio marítimo, de los cuales se deben acreditar cuando menos cinco años, ejerciendo cargos de dirección, supervisión o de otra responsabilidad técnica;
  - c) Si el origen profesional es de una rama afín al área marítima, un mínimo de diez años ejerciendo puestos de Asesoría o Consultoría en empresas de administración, operación o arrendamiento naviero de los cuales, cuando menos cinco años ejerciendo cargos ejecutivos en Empresas Navieras reconocidas u Organismos Marítimos Gubernamentales.
- III. Tener dominio del idioma Inglés, acreditado en un 80%, mediante un Certificado o Constancia de una Institución reconocida;
- IV. Tener una edad mínima de 33 años, y
- V. Tener condición física compatible con las actividades a desempeñar, comprobada mediante Certificado Médico original expedido por una entidad oficial reconocida.

**Artículo 24.-** Los Inspectores Navales, para el desempeño de sus funciones tendrán libre acceso a todas las embarcaciones y artefactos navales, previa identificación vigente otorgada por la Secretaría.

## **CAPÍTULO II ATRIBUCIONES E IMPEDIMENTOS**

**Artículo 25.-** Son atribuciones de los Inspectores Navales, las siguientes:

- I. Realizar inspecciones, supervisiones, verificaciones y certificaciones a las embarcaciones, artefactos navales en cumplimiento de las disposiciones de la Ley, el Reglamento, las normas oficiales mexicanas correspondientes y de los Convenios y Códigos Internacionales aplicables;
- II. Realizar inspecciones a embarcaciones o artefactos navales extranjeros en cumplimiento del Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto "Acuerdo de Viña del Mar", de acuerdo con las disposiciones aplicables;
- III. En embarcaciones nacionales, determinar como resultado de la inspección o verificación, si fuere necesario retirar el certificado correspondiente hasta subsanar las deficiencias encontradas, o conceder un plazo para realizar los trabajos correspondientes que permitan el despacho de la misma, previo aviso a la Autoridad Marítima local;
- IV. Revisar, por instrucción de la Secretaría, la certificación expedida por los Inspectores Navales Privados a embarcaciones o artefactos navales mexicanos;
- V. Testificar los experimentos o pruebas que se realicen a embarcaciones o artefactos navales mexicanos, para la seguridad de la vida humana en el mar;
- VI. Realizar inspecciones y verificaciones a las instalaciones que den servicio a equipos contra incendio para uso marino y a las de mantenimiento de dispositivos y medios de salvamento;
- VII. Testificar en fábricas, talleres o almacenes, las pruebas a las que deban ser sometidos, antes de ser instalados, los equipos destinados a embarcaciones o artefactos navales mexicanos;
- VIII. Requerir y supervisar la ejecución de simulacros y cualquier otra clase de ejercicio a bordo de embarcaciones y artefactos navales para evaluar la organización y adiestramiento de todos y cada uno de los tripulantes;
- IX. Determinar el número mínimo de tripulantes, sus respectivas categorías y especialidades y el máximo permisible de personas en cada embarcación, de acuerdo con la clasificación establecida en el artículo 4o. de este Reglamento, y
- X. Elaborar los informes que determine la Secretaría,

**Artículo 26.-** Son impedimentos para el desempeño de las funciones y actividades del inspector naval, las siguientes:

- I. Tener alguna relación contractual o intereses comunes con armadores, navieros, agentes navieros, astilleros, varaderos, y talleres de reparación naval;
- II. Tener alguna participación en sociedad o ser propietario de navieras, agencias navieras, astilleros, varaderos y talleres de reparaciones navales; y
- III. Tener algún parentesco con las personas señaladas en las fracciones I y II, anteriores, en el grado que señala el artículo 21 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

**Artículo 27.-** Los Inspectores Navales Privados tendrán las mismas atribuciones del inspector naval, con excepción de la señalada en la fracción II del artículo 25 de este Reglamento.

### **CAPÍTULO III DE LA APROBACIÓN DE LOS INSPECTORES NAVALES PRIVADOS**

**Artículo 28.-** El profesionista especializado que aspire a la aprobación como Inspector Naval Privado, deberá presentar solicitud por escrito a la Secretaría, para lo cual deberá:

- I. Cumplir con el perfil profesional establecido en el artículo 23 de este Reglamento;
- II. Señalar la especialidad que solicite, de acuerdo con la clasificación establecida en el artículo siguiente; y
- III. Someterse a los exámenes académicos y físicos que determine la Secretaría.

De cumplir con los requisitos, el profesionista especializado obtendrá el documento de aprobación por parte de la Secretaría, que le permita ejercer las funciones de Inspector Naval Privado, en la clasificación y ámbito que se le asigne, por un periodo que no excederá de cinco años.

Concluida la vigencia del documento de aprobación, o bien dentro de los sesenta días previos a su término, el profesionista especializado podrá solicitar se le expida uno nuevo.

**Artículo 29.-** Las clasificaciones por especialidad técnica, serán las siguientes:

- I. Estructura del Casco;
- II. Sistemas de máquinas;
- III. Compartimentado y estabilidad;
- IV. Líneas de carga;
- V. Arqueo;
- VI. Protección contra incendios;
- VII. Equipo de seguridad;
- VIII. Prevención de la contaminación por hidrocarburos;
- IX. Prevención de la contaminación por sustancias nocivas líquidas;
- X. Equipo radioeléctrico;
- XI. Transporte a granel de productos químicos;
- XII. Transporte a granel de gases licuados;
- XIII. Seguridad de las embarcaciones pesqueras;
- XIV. Artefactos Navales de operación mar adentro, y
- XV. Construcción y reparación naval.

Cada una de las especialidades anotadas, cubrirán las actividades a desarrollar en cumplimiento de normas oficiales mexicanas, disposiciones emanadas de Resoluciones de Asamblea de la O.M.I. vigentes y demás aplicables en cada caso.

**Artículo 30.-** Será decisión del armador, propietario o naviero aceptar los servicios del Inspector Naval Privado, de las personas morales mexicanas o de las sociedades clasificadoras, debidamente aprobadas, pagando la tarifa que convengan entre ellos.

**TÍTULO CUARTO  
DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL**

**CAPÍTULO I  
GENERALIDADES**

**Artículo 31.-** Toda embarcación o artefacto naval mexicano que se pretenda construir en el país, deberá contar con el proyecto previamente aprobado por la Secretaría, que se elabore para tal efecto, el cual contendrá los planos y especificaciones de construcción.

**Artículo 32.-** Los armadores deberán presentar en triplicado, las especificaciones de construcción, junto con los planos que a continuación se indican:

- I. Embarcaciones de eslora igual o mayor de 12 metros:
  - a) Líneas de forma;
  - b) Curvas hidrostáticas;
  - c) Curvas cruzadas de estabilidad;
  - d) Arreglo general;
  - e) Perfil exterior;
  - f) Perfil interior;
  - g) Cuaderna maestra y secciones típicas;
  - h) Expansión del casco;
  - i) Mamparos estancos incluyendo sus aberturas;
  - j) Distribución de la sala de máquinas;
  - k) Sistemas de: achique de sentinas, lastre, contra incendio, combustible, sanitario y trasiego de mezclas oleosas;
  - l) Túneles y ejes;
  - m) Timones y mechas;
  - n) Localización de las marcas de calados;
  - ñ) Equipo de carga;
  - o) Tubos sondas y respiraderos de tanques;
  - p) Ductos de ventilación;
  - q) Distribución de tanques;
  - r) Esquema de luces de navegación;
  - s) Distribución eléctrica de energía principal;
  - t) Distribución eléctrica de energía de emergencia, y
  - u) Circuitos eléctricos a la intemperie.

Las barcasas sin propulsión propia sólo presentarán los planos de casco, estructura y los de instalaciones eléctricas.

- II. Artefactos navales: Sólo presentarán los planos de estructura, de instalaciones eléctricas, el de distribución de pesos fijos y variables, y el de compartimentos estancos.
- III. Embarcaciones menores de 12 metros de eslora: No será necesario presentar todos los planos enlistados en la fracción I, pero sí las especificaciones y detalles de construcción que demuestren que la embarcación cumplirá los requisitos de seguridad para el servicio a que se vaya a destinar.

**Artículo 33.-** Todos los planos que se presenten para aprobación ante la Secretaría, deben ser elaborados de acuerdo con la norma oficial mexicana correspondiente y firmados por un profesional reconocido.

**Artículo 34.-** La Secretaría si lo estimare conveniente, podrá solicitar planos adicionales con mayores detalles así como eximir algunos de ellos.

**Artículo 35.-** Se podrá aceptar especificaciones o descripciones escritas en lugar de algunos de los planos requeridos, si a juicio de la Secretaría, proporcionan la información suficiente.

**Artículo 36.-** Para la construcción de embarcaciones cuyo prototipo y planos hayan sido aprobados por la Secretaría, sólo será necesario presentar la solicitud anexando dos juegos de los planos indicados en el artículo 32.

**Artículo 37.-** Los diseños de embarcaciones que contengan innovaciones especiales con respecto a casco, estructura, equipos o sistemas, y a las cuales no se les puedan aplicar las reglas de construcción del presente Reglamento, estarán sujetos a autorización especial de la Secretaría.

**Artículo 38.-** Cuando el armador de una embarcación solicite alternativas de diseño o de escantillones, deberá presentar un análisis sistemático basado en principios de ingeniería.

**Artículo 39.-** Los planos aprobados por la Secretaría no deberán ser objeto de modificaciones a menos que se cuente con la respectiva autorización de ésta.

**Artículo 40.-** Cuando se trate de una embarcación o artefacto naval que se pretenda abanderar Mexicano y haya sido construido en el extranjero, el armador presentará los planos que la Secretaría considere necesarios para aprobación, sin perjuicio de cumplir los requisitos correspondientes al abanderamiento y matrícula.

**Artículo 41.-** La calidad del material y sus escantillones deberá estar de acuerdo con las normas establecidas en los Convenios y Códigos internacionales vigentes o con las normas oficiales mexicanas.

**Artículo 42.-** El armador hará del conocimiento de la autoridad marítima local, cuando menos con quince días naturales de anticipación, el inicio de la construcción de una embarcación o artefacto naval en territorio nacional, a fin de que se supervise el proceso de construcción.

Quando la construcción de una embarcación o artefacto naval que se pretenda abanderar mexicana se realice en instalaciones extranjeras, todos los trámites pertinentes de aprobación, supervisión y pruebas, se harán a través de la Secretaría.

**Artículo 43.-** Las visitas de inspección y verificación practicadas por los Inspectores Navales o los Inspectores Navales Privados, durante el proceso de construcción de una embarcación o artefacto naval, serán las necesarias para cubrir los siguientes eventos:

- a) Puesta de quilla: Para protocolizar el inicio de obra que establece la edad de la misma;
- b) Pruebas de banco: Para testificar los comportamientos de motores y equipos de los diversos sistemas, tanto en taller del astillero como en instalación del fabricante;
- c) Botadura: Para testificar el protocolo convenido entre las partes;
- d) Pruebas de sistemas y equipamiento: Para verificar el funcionamiento y cumplimiento de normas;
- e) Experimento de inclinación: Para determinar sus principales características de estabilidad; y
- f) Pruebas de mar: Para testificar el comportamiento de la embarcación y sus diversos sistemas y equipos en condiciones reales, evaluar los resultados de velocidad, evoluciones, parada súbita, cambio de marcha y demás requeridos, con el fin de autorizar los regímenes a que deben operarse todos los sistemas en cumplimiento de convenios, códigos y reglamentos que les apliquen.

Las visitas practicadas por los Inspectores Navales o los Inspectores Navales Privados durante la reparación o modificación de una embarcación o de un artefacto naval, serán las necesarias para testificar el avance y conclusión de cada concepto, supervisar y ordenar las pruebas pertinentes y certificar todo trabajo ejecutado.

## **CAPÍTULO II COMPARTIMENTADO**

**Artículo 44.-** Las embarcaciones de pasaje de eslora igual o superior a 24 metros y las embarcaciones de carga de 500 o más unidades de arqueado bruto, cumplirán con las disposiciones establecidas en el Capítulo II-1, Parte B, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, con las exenciones que la Secretaría considere pertinentes, según el servicio a que se destine la misma.

**Artículo 45.-** Las embarcaciones de carga, menores de 500 unidades de arqueado bruto pero de eslora igual o superior a 24 metros, cumplirán con las disposiciones establecidas en el Capítulo II del Convenio Internacional sobre Líneas de Carga.

### **CAPÍTULO III INTEGRIDAD DE ESTANQUEIDAD**

**Artículo 46.-** Las embarcaciones pesqueras y las menores de 24 metros de eslora, que cuenten con cubierta principal, cumplirán con las disposiciones de este capítulo.

**Artículo 47.-** En su compartimentado, se instalarán como mínimo:

- I. Un mamparo de colisión a proa entendiéndose como tal, al mamparo estanco que llega a la cubierta principal de la embarcación y que se ubica en cualquiera de las siguientes posiciones:
  - a) En embarcaciones de más de 45 metros de eslora, que diste de la perpendicular de proa no menos del 5% ni más del 8% de la eslora;
  - b) En embarcaciones de menos de 45 metros de eslora, que diste de la perpendicular de proa no menos del 5% de la eslora, ni más de ese 5% más 1.35 metros, salvo que la Secretaría autorice otra ubicación; y
  - c) En todo caso, que diste de la perpendicular de proa un mínimo de 2 metros.
- II. Un mamparo transversal estanco a popa, que limite el compartimento que incluya el túnel o dispositivos que contengan los ejes propulsores; y
- III. Un mamparo transversal estanco a proa y otro a popa del compartimento de máquinas.

En las embarcaciones con máquinas a popa, uno de los mamparos podrá ser el descrito en la fracción II.

Las embarcaciones de construcción mixta, de más de 150 unidades de arqueado bruto también cumplirán con este artículo.

**Artículo 48.-** Cuando se instale a proa una superestructura de longitud considerable aprobada por la Secretaría, el mamparo de colisión tendrá una prolongación estanca a la intemperie, que llegue a la cubierta inmediatamente superior a la cubierta principal.

No es necesario que esa prolongación quede directamente encima del mamparo, si está situada dentro de los límites indicados en el artículo anterior.

**Artículo 49.-** Todos los mamparos estancos deberán cumplir con las normas oficiales mexicanas aplicables y se extenderán desde la quilla o el doble fondo hasta la cubierta principal, no debiendo tener huecos o aberturas.

En caso de que sea necesaria la comunicación, se instalará una puerta con las siguientes características:

- I. Con resistencia equivalente a la del mamparo intacto;
- II. Que el mecanismo de cierre pueda operarse por ambos lados; y
- III. Que sea estanca.

**Artículo 50.-** Todo componente pasa-mamparo, estará provisto de materiales que aseguren su estanqueidad, de conformidad con las normas oficiales mexicanas aplicables.

**Artículo 51.-** El número de descargas practicadas en el costado debajo de la línea de flotación de servicio, deberá reducirse al mínimo, debiendo estar provistas de medios aprobados por la Secretaría que eviten la entrada de agua a la embarcación.

**Artículo 52.-** Las ventilas de los alojamientos, bodegas o pañoles situados un metro o menos, arriba de la línea de máximo servicio, además de la porta de cristal, deberán estar provistas de una porta de acero o material equivalente, que asegure su estanqueidad.

**Artículo 53.-** Todos los compartimentos estancos destinados al alojamiento de tripulantes o pasajeros, deberán contar con salidas de emergencia fácilmente accesibles, que comuniquen a la cubierta principal o superior.

**Artículo 54.-** A los compartimentos estancos, se les practicarán las pruebas de estanqueidad que indiquen las normas oficiales mexicanas correspondientes, o en ausencia de las mismas, sometiéndolos a una presión de columna de agua igual a la altura de dicho compartimento.

En cualquier caso la columna de agua no será inferior a 0.9 metros, por encima de la tapa del tanque.

#### **CAPÍTULO IV ESTABILIDAD**

**Artículo 55.-** Al término de su construcción, todas las embarcaciones deberán someterse a una prueba de estabilidad acorde con la norma oficial mexicana correspondiente.

Cuando sufra reparaciones importantes que afecten su condición en rosca, se someterán a una nueva prueba de estabilidad, si la Secretaría lo considera necesario.

La Secretaría podrá eximir la prueba de estabilidad, si se dispone de datos básicos resultantes de la realizada con una embarcación prototipo y se demuestra que se puede obtener información satisfactoria.

Todas las embarcaciones mayores de 12 metros de eslora deberán contar con un cuaderno de estabilidad, que será elaborado como lo establece la norma oficial mexicana respectiva.

**Artículo 56.-** Los cuadernos de estabilidad deberán presentar, por lo menos, las condiciones siguientes:

- I. Embarcaciones de pasaje:
  - a) En rosca;
  - b) A plena carga con los depósitos de combustible y agua llenos, pertrechos al máximo y con el máximo permisible de pasajeros, con su equipaje;
  - c) A plena carga, con el máximo número de pasajeros y su equipaje pero con sólo el 10% de combustible, agua y pertrechos;
  - d) Sin carga, pero con los depósitos de combustible y agua llenos, pertrechos al máximo y el número de pasajeros permisible con su equipaje;
  - e) Sin carga, con el número permisible de pasajeros con su equipaje, pero sólo con el 10% de combustible, agua y pertrechos, y
  - f) De entrada a dique.
- II. Embarcaciones de carga:
  - a) En rosca;
  - b) A plena carga homogéneamente distribuida a través de todos los espacios permisibles y con los depósitos de combustible y agua llenos y pertrechos al máximo;
  - c) A plena carga pero sólo con el 10% de combustible y agua almacenados;
  - d) En lastre, pero con los depósitos de combustible y agua llenos;
  - e) En lastre y con sólo 10% de combustible y agua almacenados, y
  - f) De entrada a dique.
- III. Embarcaciones de pesca:
  - a) En rosca;
  - b) Con pleno de combustible, agua, hielo, pertrechos, aparejos de pesca, etc.;
  - c) Partida desde los bancos de pesca con pleno de captura, considerando consumos;
  - d) Llegada al puerto con 10% de combustible y pleno de captura;
  - e) Partida desde los bancos de pesca con 20% del pleno de captura, considerando consumos;
  - f) Llegada al puerto con 10% de combustible y 20% del pleno de captura, y
  - g) De entrada a dique.

**Artículo 57.-** Las embarcaciones menores de 24 metros de eslora que no cuenten con cubierta principal, estarán exentas de las disposiciones enunciadas en los artículos 55 y 56 anteriores, quedando sujetas a las pruebas de estabilidad aplicables, de acuerdo con sus características de construcción y servicio a que estén destinadas.

#### **TÍTULO QUINTO DE LAS INSTALACIONES DE MÁQUINAS Y ELÉCTRICAS**

## **CAPÍTULO I GENERALIDADES**

**Artículo 58.-** En embarcaciones de 500 y más unidades de arqueo bruto, sus instalaciones de máquinas y eléctricas cumplirán con las disposiciones establecidas en el capítulo II-1, Partes C y D del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, con las exenciones que la Secretaría considere pertinentes, de acuerdo con el servicio a que se destine la misma.

**Artículo 59.-** En embarcaciones de menos de 500 unidades de arqueo bruto, sus instalaciones de máquinas y eléctricas cumplirán con los artículos de este Título.

**Artículo 60.-** Las embarcaciones de menos de 24 metros de eslora que cuenten con cubierta principal cumplirán con lo dispuesto en este Título, con las exenciones que la Secretaría autorice en cada caso.

## **CAPÍTULO II INSTALACIONES DE MÁQUINAS**

**Artículo 61.-** Los sistemas de propulsión, de generación de energía eléctrica y demás sistemas que operan a temperaturas y presiones fuera de las condiciones normales ambientales, así como cualquier componente móvil, deberán contar con medios de protección o guarda, de acuerdo con lo señalado en la norma oficial mexicana correspondiente o disposiciones internacionales aplicables.

**Artículo 62.-** Los espacios de máquinas deberán estar proyectados de modo que proporcionen acceso libre de riesgos y obstáculos hacia todos los componentes instalados, los mandos y demás partes donde se requiera realizar labores de mantenimiento.

**Artículo 63.-** En los espacios de máquinas deberán proveerse pisos antiderrapantes, así como en todos los peldaños de escalas o de bandejas de derrames, donde sea necesario.

**Artículo 64.-** Las máquinas propulsoras con sistemas de lubricación, refrigeración, energía eléctrica y aire acoplados, deberán contar con sistemas auxiliares independientes, con las exenciones que autorice la Secretaría en cada caso particular.

**Artículo 65.-** Las embarcaciones deberán estar provistas de medios por los cuales se puedan poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior, partiendo de la condición de buque apagado, entendiéndose como tal la condición en que se encuentra la embarcación, cuando la planta propulsora principal y maquinaria auxiliar han dejado de funcionar por falta de energía.

**Artículo 66.-** Los motores de combustión interna deberán contar con alarmas audibles y visibles; y faros de protección por alta temperatura de enfriamiento, baja presión de lubricante y sobre velocidad, conforme lo establezca la norma oficial mexicana correspondiente o la disposición internacional aplicable.

**Artículo 67.-** En embarcaciones cuyo arranque de la máquina principal sea con sistema de aire, se deberá contar con un compresor auxiliar de capacidad suficiente para realizar el arranque en caso de falla del compresor principal.

**Artículo 68.-** El sistema de aire de arranque de la máquina propulsora y el de otros auxiliares si los hubiere, contará con los medios aprobados de alivio de sobrepresión, en cumplimiento de la norma oficial mexicana correspondiente, o en ausencia de ésta, conforme lo establezca la disposición internacional aplicable.

Además contará con medios de purga para todo el sistema, aprobados por la Secretaría.

**Artículo 69.-** Las máquinas propulsoras y las generadoras de energía eléctrica, deberán funcionar eficientemente con los ángulos de escora a cualquiera de las bandas, establecidos en la norma oficial mexicana correspondiente y la disposición internacional aplicable.

**Artículo 70.-** Durante la construcción e instalación de los sistemas de las máquinas propulsoras, se ejecutarán todas las pruebas necesarias, a efecto que ninguna de las vibraciones que pudieran producir, sea causa de esfuerzos excesivos en condiciones normales de servicio.

**Artículo 71.-** Se proveerán medios aprobados por la Secretaría para regular la velocidad cuando exista el riesgo de que las máquinas alcancen una velocidad superior a la de régimen.

**Artículo 72.-** Se proveerá a bordo el número suficiente de piezas de respeto para las máquinas propulsoras y auxiliares de acuerdo con las recomendaciones del fabricante.

**Artículo 73.-** Los motores de combustión interna irán provistos de válvulas de seguridad contra explosiones del cárter, de un tipo aprobado por la Secretaría y que ofrezcan suficiente zona de

descompresión, como lo especifique la norma oficial mexicana correspondiente y la disposición internacional aplicable.

**Artículo 74.-** Durante la operación de las maquinarias propulsora y auxiliar deberán seguirse los programas de mantenimiento preventivo recomendados por el fabricante de los equipos, debiendo anotar los datos pertinentes en los libros de historial respectivos.

**Artículo 75.-** Toda embarcación tendrá potencia suficiente para dar marcha atrás, de modo que garantice la maniobra correcta en todas las circunstancias normales.

Deberá quedar demostrada en las pruebas de mar, la aptitud de la maquinaria para invertir el sentido de empuje de la hélice en un tiempo adecuado para que la embarcación, navegando avante a máxima velocidad de servicio, quede detenida dentro de una distancia razonable y aprobada por la Secretaría.

**Artículo 76.-** Se dispondrán dos medios distintos de comunicación entre el puente de navegación y la plataforma de mando del espacio de máquinas, uno de los cuales será un telégrafo de máquina, ambos de tipo aprobado por la Secretaría.

**Artículo 77.-** Para valorar los niveles de ruido en los espacios de máquinas y proveer al personal las protecciones de oídos, se cumplirá con lo establecido en el Código sobre Niveles de Ruido a Bordo de los Buques, Resolución A.468 (XII) de la O.M.I.; y enmiendas en vigor.

**Artículo 78.-** Los tanques de combustible y lubricantes deberán contar con medios que indiquen la cantidad existente. Si cuenta con tubos de sonda, sus extremos superiores irán provistos de medios de cierre aprobados por la Secretaría.

Si se utilizan indicadores de vidrio, serán de espesor suficiente y protegidos por una caja de metal, debiendo instalarse válvulas para su incomunicación.

**Artículo 79.-** Las válvulas de desahogo y tuberías de rebose en cada tanque de combustible o lubricante, descargarán su producto a tanques de fango o de desechos o a zonas en las que la recolección de sobrantes no implique riesgos.

**Artículo 80.-** Las válvulas de las líneas de trasiego de combustible serán de cierre rápido aprobado por la Secretaría, con mando a control remoto localizado fuera del espacio de máquinas.

**Artículo 81.-** Las bombas de trasiego de combustible deberán contar con válvulas de alivio y tuberías independientes en circuito cerrado.

**Artículo 82.-** En los tanques piques de proa, no se transportará combustible ni otros aceites inflamables o contaminantes.

**Artículo 83.-** Las tuberías de combustible y los tubos de sonda no deben pasar a través de los espacios de alojamiento.

**Artículo 84.-** Las tuberías que alimentan los distintos sistemas de la embarcación deberán identificarse por un código de colores aprobado por la Secretaría.

**Artículo 85.-** Las válvulas instaladas en cada sistema de tuberías, contarán con una etiqueta visible, de material aprobado por la Secretaría, que identifique su función.

**Artículo 86.-** Los dispositivos e instalación del sistema de achique de sentinas serán del tipo aprobado por la Secretaría y funcionarán con la embarcación escorada hasta los límites indicados en la norma oficial mexicana correspondiente y la disposición internacional aplicable.

Se proveerá un mínimo de dos bombas de las cuales, una deberá ser independiente y la otra podrá estar acoplada al motor propulsor o a un motor auxiliar.

**Artículo 87.-** El diámetro de la succión del colector de achique se calculará con los parámetros establecidos en la norma oficial mexicana correspondiente y la disposición internacional aplicable.

**Artículo 88.-** Las bombas de servicios generales y manejo de lastre podrán usarse como bombas de achique, siempre que los dispositivos de interconexión cumplan con la norma oficial mexicana correspondiente o sean de un tipo aprobado por la Secretaría si no existiere tal norma.

**Artículo 89.-** Toda embarcación irá provista de un sistema de gobierno principal y de un medio auxiliar de accionamiento del timón de un tipo aprobado por la Secretaría y estarán dispuestos de manera que el fallo de uno de los dos no inutilice al otro.

Se entiende como medio auxiliar de accionamiento del timón, el equipo provisto para mover el timón a fin de gobernar la embarcación, en caso de avería del sistema de gobierno principal.

**Artículo 90.-** El aparato de gobierno principal tendrá la resistencia necesaria para permitir el gobierno de la embarcación a la velocidad máxima de servicio en marcha avante.

En estas condiciones, el tiempo transcurrido para pasar de una posición de 35 grados a una banda hasta otra de 35 grados a la banda opuesta, no será mayor del indicado en la norma oficial mexicana correspondiente y en la disposición internacional aplicable.

Esta prueba se realizará en la flotación máxima de servicio, entendiéndose como tal, la correspondiente al calado máximo admisible de servicio.

**Artículo 91.-** El medio auxiliar de accionamiento del timón tendrá resistencia y capacidad suficiente para permitir el gobierno del buque a la velocidad normal de navegación y podrá entrar rápidamente en caso de emergencia.

Permitirá el giro del timón desde una posición de 15 grados a una banda hasta otra de 15 grados a la banda contraria, en el tiempo y condiciones establecidos en la norma oficial mexicana correspondiente y la disposición internacional aplicable.

**Artículo 92.-** Si el timón es de accionamiento mecánico, su posición angular estará indicada en el puente de navegación, pero independiente del sistema de gobierno.

**Artículo 93.-** Cuando el sistema de gobierno sea de accionamiento mecánico, deberán existir a bordo las piezas de respeto que recomiende el fabricante.

**Artículo 94.-** Los sistemas de refrigeración, tanto para la conservación de las capturas en embarcaciones de pesca, como para fines domésticos en todas, se proyectarán, construirán e instalarán de acuerdo con las normas oficiales mexicanas existentes para cada caso, tomando en cuenta la clase de refrigerantes utilizados y los riesgos para la salud provenientes de altas concentraciones en el ambiente.

Cuando no existan normas oficiales mexicanas respecto a lo señalado en el párrafo anterior, aplicarán las disposiciones internacionales vigentes.

**Artículo 95.-** En los espacios de maquinaria frigorífica y en las cámaras frigoríficas habrá dispositivos de alarma conectados con el puente de mando para advertir cuando el personal quede atrapado.

Cada uno de estos espacios tendrá por lo menos una salida que se pueda abrir desde adentro.

**Artículo 96.-** En los espacios de máquinas sin tripulación permanente, se instalará:

- I. Un paro de emergencia de la máquina propulsora, de un tipo aprobado por la Secretaría, localizado en el puente de mando;
- II. Un dispositivo detector de máximo nivel de líquidos permitido en las sentinas, con arranque automático para la bomba de achique independiente mencionada en el artículo 86 anterior, y
- III. Una alarma con señales audibles y visibles que deberá operar cuando falle el dispositivo de arranque automático referido en la fracción anterior, localizada en el puente de mando.

**Artículo 97.-** Los mandos de las máquinas propulsoras instalados en el puente de mando, contarán con los indicadores siguientes:

- a) Contador de revoluciones;
- b) Presión de aceite de lubricación;
- c) Presión de aire de arranque;
- d) Presión de aire de control;
- e) Temperatura del sistema de enfriamiento, e
- f) Indicador de voltaje del sistema eléctrico.

Contará también con un dispositivo de traslado de función de mando del puente a máquinas y viceversa, pero la operación se ejecutará en el departamento de máquinas.

**Artículo 98.-** Se instalarán alarmas que funcionen con señales audibles y visibles, cuando ocurran las siguientes condiciones:

- a) Baja presión de aceite de lubricación;
- b) Alta temperatura del sistema de enfriamiento, y
- c) Baja presión de aire de arranque y de control.

### **CAPÍTULO III INSTALACIONES ELÉCTRICAS**

**Artículo 99.-** Toda embarcación estará provista de una fuente de energía eléctrica principal con capacidad suficiente para garantizar las condiciones normales de funcionamiento y habitabilidad, sin necesidad de recurrir a una fuente de energía de emergencia.

Son condiciones normales de funcionamiento y habitabilidad, cuando los medios de propulsión, los sistemas de gobierno, ayudas a la navegación, comunicación interna y externa, combate de incendios, evacuación y salvamento, se hallan en buen estado y funcionan normalmente, junto con las condiciones necesarias para hacer comfortable la embarcación.

Adicionalmente deberá estar provista de una fuente de energía eléctrica de emergencia, que garantice el funcionamiento de los servicios esenciales para la seguridad, cuando falle la fuente de energía principal.

**Artículo 100.-** La fuente de energía eléctrica principal, constará cuando menos de dos grupos electrógenos, uno de los cuales podrá ser accionado por el motor propulsor, con capacidad tal que por sí solos aseguren el funcionamiento de los servicios esenciales de propulsión y seguridad.

**Artículo 101.-** La fuente de energía eléctrica de emergencia estará localizada fuera del espacio de máquinas, pudiendo ser un grupo electrógeno o una batería de acumuladores, dispuesta de modo que tanto su cuadro de distribución como la red de alumbrado sean independientes del cuadro de distribución y la red de alumbrado principal.

**Artículo 102.-** La fuente de energía eléctrica de emergencia tendrá capacidad para alimentar simultáneamente, durante un mínimo de tres horas, a los siguientes sistemas:

- a) Instalación radioeléctrica, equipo de comunicación interna y detección de incendios;
- b) Luces de navegación y de señales de emergencia, así como el alumbrado de emergencia de pasillos, escaleras y salidas, y
- c) Los espacios de máquinas y el espacio donde se halle la fuente de energía de emergencia.

**Artículo 103.-** El cuadro de distribución principal contará como mínimo, con los siguientes indicadores:

- a) Amperímetro;
- b) Voltímetro;
- c) Lámpara de señalización de generador operando, y
- d) Lámpara de control de recarga de baterías.

Si la instalación es trifásica:

- a) Un frecuencímetro;
- b) Un juego de lámparas de secuencia de fases, y
- c) Un wattímetro.

**Artículo 104.-** Todo el equipo eléctrico se instalará con los dispositivos que reduzcan la interferencia con la recepción radioeléctrica, debiendo cumplir con la norma oficial mexicana respectiva.

**Artículo 105.-** Todo el cableado estará instalado y protegido, conforme a la norma oficial mexicana vigente.

**Artículo 106.-** La localización de cualquier batería de acumuladores estará dispuesta con la ventilación y protección señalada en el plano de construcción aprobado por la Secretaría.

**Artículo 107.-** Se instalarán pararrayos en cada palo de la embarcación y en las construidas con materiales no conductores, éstos se conectarán de un modo aprobado por la Secretaría a una chapa de cobre localizada en el casco lo más debajo posible de la línea de flotación.

**Artículo 108.-** Las embarcaciones menores de 18 metros de eslora que cuenten con cubierta principal, pero no tengan instalada planta generadora de corriente eléctrica, deberán contar con una fuente de energía eléctrica con capacidad suficiente para cubrir las necesidades de radiocomunicación, gobierno y luces de navegación.

**Artículo 109.-** Las embarcaciones sin cubierta principal, quedan exentas de todas las disposiciones del presente capítulo, pero cumplirán con los requerimientos de radiocomunicación y luces de navegación que establezca la norma oficial mexicana aplicable.

## **TÍTULO SEXTO DE LA SEGURIDAD CONTRA INCENDIO Y EL SALVAMENTO**

### **CAPÍTULO I GENERALIDADES**

**Artículo 110.-** Las embarcaciones de 500 o más unidades de arqueo bruto cumplirán con las disposiciones de los capítulos II-2 y III del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, con las exenciones que la Secretaría considere pertinentes, de acuerdo con el servicio a que se destine cada embarcación.

**Artículo 111.-** Las embarcaciones de menos de 500 unidades de arqueo bruto, pero de eslora igual o superior a 24 metros, cumplirán con lo dispuesto en el presente título.

**Artículo 112.-** Las embarcaciones de menos de 24 metros de eslora, que cuenten con cubierta principal, cumplirán con lo dispuesto en este Título, con las exenciones que la Secretaría autorice en cada caso.

### **CAPÍTULO II PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS**

**Artículo 113.-** El casco, las superestructuras, los mamparos estructurales, las cubiertas y las casetas, podrán ser de acero o de cualquier otro material que determinen las normas oficiales mexicanas correspondientes, pero en todo caso, deberá ser aprobado por la Secretaría.

**Artículo 114.-** Los techos y paredes de guardacalores de los espacios de máquinas serán de acero debidamente aislado y las aberturas que tengan estarán dispuestas de modo que eviten la propagación del fuego.

**Artículo 115.-** En buques de construcción mixta, los mamparos estructurales y las divisiones entre espacios de máquinas, de servicios o de alojamientos tendrán una capa final de material pirorretardante o estarán protegidas con materiales no combustibles, apegado a lo establecido en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

**Artículo 116.-** Las lumbreras de los espacios de máquinas con mecanismos de cierre, deberán operarse desde el exterior.

Si están provistas de vidrieras, llevarán tapas exteriores de acero o material equivalente, fijadas de manera permanente.

**Artículo 117.-** Los sistemas de ventilación de los espacios de máquinas y sus respectivos medios de paro serán independientes de los provistos para otros espacios y en localización aprobada por la Secretaría.

**Artículo 118.-** Los espacios donde se instalen estufas de llama abierta irán provistos de extractores de capacidad y tipo aprobados por la Secretaría y sus chimeneas se dispondrán de modo que la obstrucción sea mínima y la limpieza fácil.

**Artículo 119.-** Los medios de evacuación de espacios reducidos llevarán a la cubierta principal y se contará cuando menos con dos de ellos ampliamente separados entre sí, uno de los cuales podrá ser el medio de acceso normal.

**Artículo 120.-** Las escalas de los medios de evacuación serán de acero o material equivalente.

**Artículo 121.-** El ancho y la continuidad de los medios de evacuación responderán a criterios de diseño aprobados por la Secretaría.

**Artículo 122.-** Los pasillos con una sola vía de evacuación, no medirán más de cinco metros de longitud.

Cualquier dimensión mayor deberá ser sometida a análisis de riesgos, para su aprobación.

**Artículo 123.-** Las embarcaciones deberán tener instalada una bomba contra incendio motorizada, independiente de la máquina principal o una bomba accionada por la máquina propulsora a condición de que sea posible desembragar fácilmente el eje propulsor o se cuente con hélice de paso variable.

**Artículo 124.-** Las bombas sanitarias, las de achique de sentinas, las de lastre y las de servicios generales, podrán ser utilizadas como bombas contra incendio si satisfacen los criterios de instalación aprobados por la Secretaría.

**Artículo 125.-** La capacidad total de las bombas contra incendio será la que establezca la norma oficial mexicana correspondiente y la disposición internacional aplicable, en cuanto a gasto por unidad de tiempo y presión mantenida en cualquier toma contra incendios.

**Artículo 126.-** Las tomas contra incendio serán al menos dos y estarán localizadas de modo que permitan conectar fácilmente las mangueras y su disposición será tal que cualquier parte de la embarcación pueda alcanzarse por dos chorros de agua procedentes de estaciones diferentes.

**Artículo 127.-** Los distintos espacios de máquinas estarán provistos cuando menos de una toma con manguera y lanza de doble efecto, localizados fuera de ese espacio, pero cerca de la entrada del mismo.

**Artículo 128.-** Cada estación contra incendio deberá tener un tramo de manguera contra incendio, una llave, una lanza de doble efecto y los dispositivos necesarios para su estiba, todos del tipo aprobado por la Secretaría.

**Artículo 129.-** El sistema de tuberías contra incendio, contará con un manómetro a la descarga de la bomba y un sistema de alivio de presión de tipo aprobado por la Secretaría.

**Artículo 130.-** Todos los extintores utilizados a bordo de embarcaciones, deberán cumplir con lo establecido en la norma oficial mexicana correspondiente y serán examinados y sometidos a las pruebas de rendimiento, con la periodicidad y en los términos que señale la misma.

**Artículo 131.-** No se permitirán extintores que empleen agentes químicos que por sí mismos, o por sus condiciones de uso, pudieran desprender gases tóxicos que sean peligrosos para el ser humano.

**Artículo 132.-** En el espacio de máquinas se instalará un extintor de por lo menos 45 litros de capacidad, del tipo productor de espuma o dispositivo equivalente, apropiado para combatir incendios de combustible líquido.

Cuando por las dimensiones del espacio de máquinas no sea posible instalar ese dispositivo, se podrá aceptar un número aprobado por la Secretaría, de extintores portátiles.

**Artículo 133.-** En todos los espacios de máquinas se proveerán por lo menos, dos extintores portátiles apropiados para combatir incendios de combustible líquido.

Cuando dichos espacios contengan máquinas de potencia igual o superior a 250 Kilovatios, los extintores provistos serán por lo menos tres, si no está instalado el equipo extintor citado en el artículo anterior.

Uno de esos extintores estará localizado a la entrada del espacio de máquinas.

**Artículo 134.-** La capacidad de los extintores portátiles de carga líquida no será menor a 9 litros ni mayor de 13.5 litros.

En ningún caso el extintor portátil excederá el peso de 23 Kilogramos.

**Artículo 135.-** Los puestos de control, los espacios de servicio y los de alojamiento, estarán provistos de extintores portátiles, cuyo número no será inferior a tres, salvo que el espacio considerado, tenga un área de cubierta menor a 20 metros cuadrados, donde no serán necesarios más de dos.

En todo caso, el número y localización garantizarán la pronta disponibilidad para atacar cualquier parte del espacio considerado.

**Artículo 136.-** Los extintores que sean susceptibles de recargarse a bordo, contarán con las cargas de respeto recomendadas por los fabricantes o prescritas por las normas vigentes, sean de carácter nacional o internacional.

### **CAPÍTULO III DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO**

**Artículo 137.-** Todo dispositivo o medio de salvamento que se utilice a bordo de embarcaciones o artefactos navales mexicanos, debe ser aprobado por la Secretaría y cumplir con lo dispuesto en las normas oficiales mexicanas correspondientes y, en su caso, con las internacionales aplicables.

Los dispositivos y medios de salvamento de fabricación extranjera deberán contar con certificado de homologación aprobado por la Secretaría.

**Artículo 138.-** Todas las balsas salvavidas autoinflables deben contar con un mecanismo de zafa hidrostática.

**Artículo 139.-** Los botes auxiliares pesqueros, cuando estén en el agua y tripulados, deberán llevar el siguiente equipo como mínimo:

- a) Un chaleco salvavidas por persona;
- b) Una linterna eléctrica para hacer señales;
- c) Una bengala de mano;
- d) Un heliógrafo, y
- e) Una luz para posicionamiento nocturno.

El equipo mencionado deberá estar a bordo de la embarcación pesquera, en número igual al de los botes auxiliares pesqueros que pretenda llevar para sus actividades de pesca.

**Artículo 140.-** Las embarcaciones que no tengan cubierta y que se dediquen a una actividad distinta a la de pesca contarán, al menos, con el equipo para bote auxiliar pesquero, indicado en el artículo anterior.

**Artículo 141.-** Los chalecos, aros salvavidas, botes auxiliares pesqueros y embarcaciones de supervivencia, deberán llevar pintados el nombre de la embarcación y el puerto de matrícula, con los colores establecidos en la norma oficial mexicana o en su caso, en los Convenios Internacionales vigentes.

**Artículo 142.-** Las embarcaciones que transporten más de 12 pasajeros, deben contar con personal certificado por la autoridad marítima para instruirlos en el uso adecuado de los dispositivos y medios de salvamento.

**Artículo 143.-** Las embarcaciones que tengan una dotación mayor de seis tripulantes, deben efectuar al menos una vez al mes, un ejercicio de simulacro de abandono de buque, de hombre al agua y de combate contra incendio, debiendo registrar los resultados de cada evento en el libro de bitácora.

**Artículo 144.-** Las embarcaciones menores de 24 metros de eslora, contarán con los medios y dispositivos de salvamento que requieran de acuerdo con el tamaño, servicio y navegación a la que estén destinadas, conforme a la norma oficial mexicana aplicable.

## **TÍTULO SÉPTIMO DE LAS RADIOCOMUNICACIONES, LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN Y LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN**

### **CAPÍTULO I GENERALIDADES**

**Artículo 145.-** Las embarcaciones de 300 o más unidades de arqueo bruto, cumplirán con lo establecido en los capítulos IV y V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, con las exenciones que considere pertinentes la Secretaría, de acuerdo con el servicio a que se destine cada una de ellas.

**Artículo 146.-** Las embarcaciones de menos de 300 unidades de arqueo bruto, pero de eslora igual o superior a 24 metros, cumplirán con las disposiciones de este Título.

**Artículo 147.-** Las embarcaciones de menos de 24 metros de eslora, que cuenten con cubierta principal, cumplirán con las disposiciones de este Título, con las exenciones que la Secretaría autorice en cada caso.

### **CAPÍTULO II RADIOCOMUNICACIONES**

**Artículo 148.-** Las embarcaciones autorizadas para navegación de cabotaje deberán contar con el siguiente equipo:

- a) Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas que pueda transmitir y recibir, a efectos de socorro y seguridad, en la frecuencia de 2182 khz. Dicha instalación contará con una antena de respeto completamente armada o los componentes y herramientas necesarios para armarla, y

- b) Instalación radioeléctrica de ondas métricas con escucha continua o de ser posible, un equipo de llamada selectiva digital en el canal 16 de V.H.F. La antena de esta instalación deberá estar situada de modo que desde la posición que ocupe, haya visibilidad para todo el horizonte sin obstáculos.

**Artículo 149.-** Los botes auxiliares pesqueros al tripularse y quedar en el agua deberán contar con un equipo radioeléctrico portátil de ondas métricas con escucha continua en el canal autorizado que haya sido seleccionado por la embarcación pesquera.

Para los efectos de este artículo y el anterior, se entiende por escucha continua aquella que no se interrumpirá salvo los breves intervalos en que la capacidad de recepción de la embarcación esté entorpecida o bloqueada por sus propias comunicaciones o cuando sus instalaciones sean objeto de mantenimiento o verificación periódicas.

**Artículo 150.-** Para las embarcaciones menores de 24 metros de eslora, sin cubierta principal y en navegación interior, no es obligatorio el equipo de radiocomunicación.

### **CAPÍTULO III SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN**

**Artículo 151.-** El Capitán de toda embarcación que se encuentre con derrelictos, condiciones meteorológicas adversas, o cualquier otro fenómeno que represente un peligro para la navegación, del cual no haya recibido aviso previo, estará obligado a transmitir toda la información pertinente, por los medios más expeditos a su disposición, a las embarcaciones cercanas y a la Autoridad Marítima del primer puerto con el que pueda establecer comunicación.

**Artículo 152.-** Las señales de radiocomunicaciones para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos, se utilizarán exclusivamente para indicar que una embarcación o aeronave están en peligro.

Queda prohibido el empleo de cualquier otra señal que pudiera ser confundida con una señal internacional de socorro.

**Artículo 153.-** El Capitán de toda embarcación en la mar, que reciba una señal internacional de socorro, está obligado a prestar auxilio con la prontitud que el caso requiera. De no poder hacerlo, anotará las razones en su libro de bitácora, sin perjuicio de difundir la señal a otras embarcaciones o personas que lo escuchen.

Se entiende por señal internacional de socorro, todo medio visual o audible emitido o recibido de manera directa o indirecta, que indica que una embarcación o una aeronave, están en peligro y que está definido en los Códigos Internacionales aplicables para nuestro país.

**Artículo 154.-** Los aparatos náuticos a bordo, serán, como mínimo, los siguientes:

- a) Un compás magnético de gobierno, entendiéndose como tal el que está localizado en el eje de simetría longitudinal de la embarcación y ante la rueda del timón;
- b) Un taxímetro;
- c) Un eco sonda de tipo aprobado por la Secretaría;
- d) Una instalación de radar, de tipo aprobado por la Secretaría;
- e) Un silbato eléctrico o de aire, y
- f) Una campana.

Son aparatos náuticos a bordo, los dispositivos que permiten en el transcurso de la navegación, conocer el rumbo de la embarcación, su distancia y marcación a puntos localizados en la carta geográfica, su velocidad absoluta o relativa, la profundidad de las aguas en que se navega, las condiciones de presión y temperatura ambiental, así como cualquier otro medio de ayuda para indicar la posición de la embarcación.

**Artículo 155.-** Se exentará de la instalación de radar a las embarcaciones, que por el servicio a que estén destinadas, no lo requieran.

**Artículo 156.-** En cumplimiento del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, se llevará en el puente de mando, como mínimo, lo siguiente:

- a) Una lámpara portátil de señales, independiente de la fuente de energía de la embarcación, y
- b) Un impreso del Código Internacional de Señales, colocado en lugar visible de la caseta de gobierno del buque.

**Artículo 157.-** Las embarcaciones sin cubierta principal y en tráfico interior, quedan exentas de las disposiciones de este capítulo.

#### **CAPÍTULO IV DE LA DOTACIÓN DE LAS EMBARCACIONES**

**Artículo 158.-** En embarcaciones autorizadas para navegación de altura, los tripulantes deberán cumplir con las disposiciones del Convenio Internacional de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

**Artículo 159.-** En embarcaciones autorizadas para navegación de Cabotaje o Interior, los tripulantes deberán cumplir con las disposiciones establecidas en el reglamento aplicable para la formación y capacitación de los tripulantes de la marina mercante mexicana.

**Artículo 160.-** El capitán o el patrón de la embarcación será el responsable de que en la contratación de tripulantes se cumpla con los Artículos 22 y 23 de la Ley.

**Artículo 161.-** El Inspector Naval y el Inspector Naval Privado, para determinar la dotación mínima de seguridad, tomará en cuenta los siguientes factores:

- I. Navegación para la que esté autorizada la embarcación, de acuerdo con las clasificaciones expresadas en el artículo 32 de la Ley;
- II. Unidades de arqueado bruto;
- III. Potencia propulsora;
- IV. Maniobras y operaciones de rutina, entendiéndose como tales, las actividades que ejecuta la tripulación de acuerdo con sus categorías y especialidades, para garantizar las condiciones operativas normales de la embarcación;
- V. Atención oportuna de contingencias, entendiéndose como tales, todo suceso imprevisto que pone en riesgo la seguridad de la embarcación, tripulación, pasajeros, carga, bienes y la protección del medio marino, y
- VI. Jornadas máximas de trabajo y periodos de descanso mínimos para personal guardiero o diurno, de conformidad con las disposiciones legales aplicables.

Se entiende como dotación de embarcaciones el número total de tripulantes a bordo y como dotación mínima de seguridad, el número mínimo de hombres de mar competentes y experimentados, necesarios para garantizar la seguridad de la embarcación, la tripulación, los pasajeros, la carga, los bienes y la protección del medio marino.

#### **CAPÍTULO V PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN**

**Artículo 162.-** Los buques petroleros de 150 o más unidades de arqueado bruto y los buques no petroleros de 400 o más unidades de arqueado bruto, cumplirán con las disposiciones del Convenio Internacional para prevenir la Contaminación del Mar por Buques, (MARPOL), con las exenciones que la Secretaría autorice en cada caso.

**Artículo 163.-** Los buques petroleros menores de 150 unidades de arqueado bruto y los no petroleros menores de 400 unidades de arqueado bruto, cumplirán con las disposiciones de este capítulo.

**Artículo 164.-** El Capitán de la embarcación en caso de cualquier derrame de hidrocarburos o echazón de cualquier sustancia considerada como nociva, perjudicial o basura, estará obligado a reportar a la autoridad marítima más próxima, los pormenores y razones del suceso y las medidas de corrección tomadas.

**Artículo 165.-** Está prohibido utilizar los tanques de combustible para lastrear la embarcación.

**Artículo 166.-** El capitán de la embarcación deberá llevar un libro aprobado por la Secretaría para anotar los volúmenes de contaminante captados en cada operación, indicando fecha y origen de los mismos y determinará, conforme a lo dispuesto por los ordenamientos aplicables, el destino final de los contaminantes que lleve a bordo.

Para efectos de este capítulo, se entiende por contaminante toda materia en cualquiera de sus estados físicos y formas, que al actuar en la atmósfera, agua, suelo, flora, fauna o en cualquier elemento natural, altere su composición en perjuicio del medio ambiente.

**Artículo 167.-** Las embarcaciones que no cuenten con equipo separador de aguas oleosas, deberán contar con un tanque o recipiente de retención con capacidad suficiente para captar el volumen de contaminante que resulte de cada viaje.

**Artículo 168.-** Lo previsto en este Capítulo, estará sujeto a lo dispuesto por los artículos 65 y 66 de la Ley.

Asimismo, las disposiciones previstas en los artículos 165, 166 y 167 de este Reglamento, no serán aplicables a las embarcaciones que carezcan de cubierta principal.

## **TÍTULO OCTAVO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS**

### **CAPÍTULO I GENERALIDADES**

**Artículo 169.-** Las embarcaciones de 500 o más unidades de arqueo bruto, que transporten grano deberán cumplir con las prescripciones establecidas en el Capítulo VI del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), con las exenciones que la Secretaría considere pertinentes, de acuerdo con el servicio a que se destine cada una.

**Artículo 170.-** Las embarcaciones menores de 500 unidades de arqueo bruto, que cuenten con cubierta principal y compartimentos destinados a carga, cumplirán con las disposiciones de este Título, con las exenciones que la Secretaría autorice en cada caso.

**Artículo 171.-** Las embarcaciones que transporten productos químicos líquidos a granel, cumplirán con las disposiciones establecidas en el Código Internacional de Quimiqueros aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la O.M.I.

**Artículo 172.-** Las embarcaciones que transporten gases licuados a granel, cumplirán con las disposiciones establecidas en el Código Internacional de Gaseros, aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la O.M.I.

## **CAPÍTULO II TRANSPORTE DE GRANO**

**Artículo 173.-** Para efectos de este Capítulo, se entiende por grano, la semilla de trigo, maíz, avena, centeno, cebada, arroz, legumbres secas, semillas y derivados correspondientes de características análogas a las del grano en estado natural.

**Artículo 174.-** El capitán de la embarcación deberá tomar las precauciones necesarias y razonables para reducir al mínimo los riesgos del corrimiento de la carga, enrasando de modo que en la medida de lo posible, queden rellenos todos los espacios bajo cubierta y tapa-escotillas.

**Artículo 175.-** Tanto en los compartimentos llenos como en los parcialmente llenos podrán instalarse divisiones longitudinales para reducir el riesgo de corrimiento del grano. Tales divisiones serán estancas al grano.

Se entiende como compartimento lleno, cualquiera en el que el grano a granel, después de cargado y enrasado alcanza el nivel más alto posible. Como compartimento parcialmente lleno, se entiende cualquiera que no se ha cargado como lo indica el párrafo anterior.

**Artículo 176.-** Si la embarcación lleva instalados alimentadores o troncos, se tendrán en cuenta sus efectos al calcular los momentos escorantes.

Los mamparos divisorios que limiten dichos alimentadores tendrán la resistencia que determinen las normas oficiales mexicanas correspondientes y las disposiciones internacionales que sean aplicables.

**Artículo 177.-** Cuando se empleen trincas en los compartimentos parcialmente llenos, para tratar de eliminar los momentos escorantes, primero se nivelará el grano hasta que su superficie quede abombada, cubriendo después con tejido de arpillera, lonas o material similar, traslapando los tramos en una distancia no menor de 1.8 metros.

**Artículo 178.-** Las trincas podrán ser de cable o fleje de acero con la carga de ruptura establecida en la norma oficial mexicana correspondiente y en la disposición internacional aplicable, pudiendo ser también de cadena de una resistencia equivalente.

**Artículo 179.-** Las trincas estarán sujetas, apoyadas y distribuidas de un modo satisfactorio para la Secretaría.

**Artículo 180.-** Los armadores de embarcaciones nacionales dedicadas al transporte de grano, deberán someter los siguientes documentos para aprobación:

- a) Planos de la embarcación;
- b) Especificaciones y arreglo de los dispositivos para evitar el corrimiento del grano;
- c) Cálculos de estabilidad en las condiciones típicas de carga, que se puedan presentar, y
- d) Un ejemplo calculado que sirva de modelo al capitán.

## **CAPÍTULO III TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

**Artículo 181.-** El transporte de mercancías peligrosas está prohibido, salvo que se cumplan las disposiciones del presente Capítulo.

**Artículo 182.-** De acuerdo con las disposiciones internacionales aplicables, las mercancías peligrosas se dividen en las siguientes clases:

- |           |  |
|-----------|--|
| Clase 1   | Explosivos;  |
| Clase 2   | Gases comprimidos, licuados o disueltos a presión;                   |
| Clase 3   | Líquidos inflamables;  |
| Clase 4.1 | Sólidos inflamables;   |
| Clase 4.2 | Sustancias que puedan experimentar combustión espontánea;            |
| Clase 4.3 | Sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables; |
| Clase 5.1 | Sustancias comburentes;  |
| Clase 5.2 | Peróxidos orgánicos;   |
| Clase 6.1 | Sustancias venenosas (tóxicas);                                      |

- Clase 6.2 Sustancias infecciosas;
- Clase 7 Materiales radiactivos;
- Clase 8 Sustancias corrosivas, y
- Clase 9 Otras sustancias peligrosas que de acuerdo con lo que la experiencia haya demostrado o pueda demostrar, sean de índole lo bastante peligrosas para aplicarles las disposiciones de este capítulo.

Las normas oficiales mexicanas, especificarán cualquier otra mercancía de naturaleza similar a las anteriores, que se identifique como susceptible de ser transportada por vía marítima.

**Artículo 183.-** El empaquetado, envasado o embalaje, deberá ejecutarse en cumplimiento de la norma oficial mexicana que le corresponda en cada caso particular, o en apego a las normas internacionales vigentes.

**Artículo 184.-** En todos los documentos relativos al transporte de mercancías peligrosas, aparecerá el nombre técnico para cada una de ellas y estarán debidamente descritas de acuerdo con la clasificación establecida en el artículo 181 anterior.

**Artículo 185.-** Los documentos preparados por el embarcador incluirán un Certificado firmado o declaración que manifieste que el embarque ofrecido para el transporte está correctamente empacado, marcado y etiquetado o rotulado, según proceda y se encuentra en condiciones de ser transportado.

**Artículo 186.-** El método de marcar el nombre técnico y de fijar etiquetas o rótulos en los bultos que contengan mercancías peligrosas, será tal que los datos consignados sigan siendo identificables tras un periodo de tres meses, por lo menos, de inmersión en el mar.

**Artículo 187.-** Las mercancías peligrosas serán estibadas de forma segura y apropiada, de acuerdo con su naturaleza, como sigue:

- a) Las mercancías incompatibles serán segregadas unas de otras;
- b) Los explosivos se estibarán en pañoles cerrados mientras la embarcación navega y serán segregados de sus detonadores, y
- c) Las mercancías que puedan desprender vapores peligrosos serán estibadas en espacios ventilados o en la cubierta principal.

**Artículo 188.-** En embarcaciones de pasaje sólo podrán transportarse los siguientes explosivos:

- a) Artículos explosivos para medios de salvamento, siempre que el total no exceda de cincuenta kilogramos por embarcación;
- b) Explosivos comprendidos en los grupos de compatibilidad C, D, o E, si la masa total no excede de diez kilogramos por embarcación;
- c) Artículos explosivos comprendidos en el grupo de compatibilidad G, distintos de los que requieran estibas especiales, si la masa total no excede de diez kilogramos por embarcación, y
- d) Artículos explosivos comprendidos en el grupo de compatibilidad B, si la masa total no excede de cinco kilogramos por embarcación.

Para efectos de este artículo, se entiende por grupos de compatibilidad los que aparecen enlistados de la "A" a la "G" en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, aprobado por la O.M.I.

## **TÍTULO NOVENO ARTEFACTOS NAVALES DE OPERACIÓN MAR ADENTRO**

**Artículo 189.-** Las unidades móviles de perforación mar adentro cumplirán con las disposiciones del Código para la Construcción y el Equipo de Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro, y Enmiendas aprobadas por la O.M.I.

**Artículo 190.-** Las unidades móviles que no sean de perforación, pero que sirvan de apoyo a las operaciones de exploración, perforación o explotación de los recursos naturales del fondo marino, serán consideradas como embarcaciones de pasaje, cuando el número de personas que no sean tripulantes, exceda de doce.

En tal caso, cumplirán con las disposiciones aplicables del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, concediendo la Secretaría las exenciones que considere pertinentes para cada servicio.

**Artículo 191.-** Las unidades fijas, de acuerdo con el servicio a que estén destinadas, se clasifican como sigue:

- a) Perforación;
- b) Compresión;
- c) Soporte o apoyo;
- d) Habitacional;
- e) Enlace y rebombear;
- f) Telecomunicación;
- g) Manejo de combustible;
- h) Medición;
- i) Control y Servicios, y
- j) Quemador.

**Artículo 192.-** Para efectos de instalaciones de máquinas y eléctricas, prevención, detección, y extinción de incendios, dispositivos y medios de salvamento y radiocomunicación, las unidades fijas cumplirán con las disposiciones del Código para Construcción y Equipo de Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro, y Enmiendas que les sean aplicables.

**Artículo 193.-** A bordo de las Unidades fijas y móviles que operan mar adentro en aguas nacionales, se dispondrá en todo momento de la documentación vigente en la que conste que todo el personal de la misma, ha recibido formación conforme a las Resoluciones que al respecto haya dictado la O.M.I.

#### **TÍTULO DÉCIMO INSTALACIONES DE CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE EMBARCACIONES**

**Artículo 194.-** Las disposiciones del presente Título serán aplicables a todos los astilleros, diques, varaderos y talleres de reparaciones navales que operen en el territorio nacional, con excepción de los destinados a usos militares.

**Artículo 195.-** Todos los astilleros, diques, varaderos y talleres de reparaciones navales, deberán obtener un registro de la Secretaría, para lo cual presentarán por escrito su solicitud, en la que se indicará la fecha en que se podrá llevar a efecto la inspección del lugar en que operará, y proporcionarán la siguiente documentación:

- I. Permiso o concesión para utilizar la zona donde se encuentre la instalación;
- II. Plano de ubicación e instalación general (incluyendo edificios y oficinas), talleres, gradas con su capacidad de soporte o calado de entrada a una escala legible, y
- III. Curriculum del o de los profesionistas responsables de los proyectos de construcción, modificación y reparación.

La Secretaría resolverá en un plazo de treinta días hábiles las solicitudes, a partir de la fecha en que se presenten debidamente requisitadas.

**Artículo 196.-** El responsable de estas instalaciones, deberá reportar a la Capitanía de Puerto, el inicio de cualquier evento relacionado con la construcción o reparación de embarcaciones, sin perjuicio de que el armador cumpla con lo establecido en el artículo 42 del presente Reglamento.

**Artículo 197.-** En lo referente a las facilidades, áreas de distribución, capacidad de instalaciones, personal especializado y dispositivos de seguridad industrial, los astilleros, diques, varaderos y talleres de reparaciones navales, estarán sujetos a las disposiciones establecidas en la norma oficial mexicana correspondiente.

#### **TÍTULO DÉCIMO PRIMERO DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN NAVAL DE SEGURIDAD**

##### **CAPÍTULO ÚNICO DE LOS PERMISOS**

**Artículo 198.-** El servicio de inspección naval de seguridad, comprende los servicios de inspección, supervisión, verificación y certificación, previstos en el Título Segundo de este Reglamento.

**Artículo 199.-** Los interesados en prestar los servicios a que se refiere el artículo anterior, deberán obtener la aprobación de la Secretaría a través de un permiso, previa solicitud por escrito, donde se cumplan los requisitos siguientes:

- I. Para personas físicas mexicanas:
  - a) Copia certificada del acta de nacimiento;
  - b) La descripción del servicio o servicios que pretenda prestar, de acuerdo con las clasificaciones por especialidad que establece el artículo 29 de este Reglamento;
  - c) Documento de aprobación a que se refiere el artículo 28 de este Reglamento, y
  - d) La información adicional que el solicitante considere pertinente.
- II. Para personas morales mexicanas:
  - a) Copia certificada de la escritura constitutiva, inscrita en el Registro Público de Comercio;
  - b) Los poderes y nombramientos que haya otorgado el solicitante, al que, en su caso, promueva en su nombre;
  - c) La descripción del servicio o servicios que pretenda prestar, de acuerdo con las clasificaciones por especialidad que establece el artículo 29 de este Reglamento;
  - d) La constancia de que cuenta con los recursos humanos aprobados conforme lo establece el artículo 28 de este Reglamento y con los recursos materiales para realizar el servicio, y
  - e) La información adicional que el solicitante considere pertinente.
- III. Para Sociedades Clasificadoras:
  - a) Copia certificada de la escritura constitutiva;
  - b) Copia certificada de la autorización de la Secretaría de Relaciones Exteriores;
  - c) Constancia de estar reconocida como Organización, por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS);
  - d) Constancia de tener representante domiciliado en los Estados Unidos Mexicanos;
  - e) La descripción del servicio o servicios que pretenda prestar, de acuerdo con las clasificaciones por especialidad que establece el artículo 29 de este Reglamento;
  - f) La constancia de que cuenta con los recursos humanos aprobados conforme lo establece el artículo 28 de este Reglamento y con los recursos materiales para realizar el servicio, y
  - g) La información adicional que el solicitante considere pertinente.

La Secretaría fijará la garantía para el trámite y resolverá en un plazo no mayor de veinte días hábiles, a partir de que se tenga la solicitud debidamente requisitada.

La Secretaría podrá otorgar los permisos correspondientes hasta por cinco años, los cuales podrán ser prorrogados por un plazo igual al señalado originalmente.

**Artículo 200.-** Tratándose de prórroga de los permisos, el solicitante deberá hacerlo por escrito ante la Secretaría, con una anticipación de sesenta días naturales al vencimiento de la vigencia de su permiso original.

La Secretaría podrá requerir a los solicitantes la información adicional o las aclaraciones que considere necesarias en relación con su solicitud de prórroga.

La Secretaría resolverá sobre su solicitud en un plazo no mayor de cuarenta y cinco días naturales, contados desde su presentación debidamente requisitada y establecerá nuevas condiciones si fuere necesario.

**Artículo 201.-** Los permisos podrán ser revocados por cualquiera de las causas siguientes:

- I. No cumplir con el objeto, obligaciones o condiciones de los permisos, en los términos y plazos establecidos en ellos;
- II. Interrumpir el servicio total o parcialmente, sin causa justificada;

- III. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;
- IV. Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros prestadores de servicios o permisionarios que tengan derecho a ello;
- V. Ceder o transferir los permisos o los derechos en ellos conferidos, sin autorización previa y por escrito de la Secretaría;
- VI. Ceder o transferir los permisos o los derechos en ellos conferidos a algún gobierno o estado extranjero;
- VII. No conservar y mantener debidamente el equipo con el cual presta el servicio objeto del permiso;
- VIII. No cubrir al Gobierno Federal las contraprestaciones que se hubiesen establecido;
- IX. No otorgar o mantener en vigor la garantía de cumplimiento del servicio, y
- X. No cumplir con las obligaciones señaladas en los permisos, en materia de seguridad de la vida humana en el mar, de las embarcaciones, de los bienes y del medio ambiente marino.

**Artículo 202.-** La revocación de los permisos estará sujeta al procedimiento que para ello establece el artículo 36 de la Ley y el artículo 34 de la Ley de Puertos.

## **TÍTULO DÉCIMO SEGUNDO**

### **SANCIONES**

#### **CAPÍTULO ÚNICO**

**Artículo 203.-** Según lo establecido en los Artículos 136, 137, 138 fracción VIII y 140 fracción V, de la Ley, las infracciones a este Reglamento serán sancionadas por la Secretaría, por sí o a través de los capitanes de puerto, siguiendo el procedimiento correspondiente.

**Artículo 204.-** La Secretaría destituirá de su cargo a los Inspectores Navales que no observen lo establecido en el artículo 26 de este Reglamento.

**Artículo 205.-** La Secretaría impondrá una multa de un mil a diez mil días de salario mínimo a:

- I. Los armadores de embarcaciones nacionales dedicadas al transporte de grano, que no hayan sometido para aprobación, los documentos señalados en el artículo 179 anterior;
- II. El armador que no cumpla con los requisitos y obligaciones establecidas en el Capítulo II del Título Octavo de este Reglamento, y
- III. Los propietarios de astilleros, diques, varaderos y talleres de reparación naval, que no cumplan con lo señalado en el Título Décimo de este Reglamento.

**Artículo 206.-** Los capitanes de puerto, en el ámbito territorial de su jurisdicción, impondrán una multa de cincuenta a un mil días de salario mínimo a:

- I. El armador que no cumpla con los requisitos establecidos en el artículo 13, de este Reglamento, para realizar satisfactoriamente la visita de inspección y verificación;
- II. Los capitanes y patrones de toda embarcación o artefacto naval que enarbole bandera mexicana y no cuente con los certificados requeridos en el Capítulo II del Título Segundo de este Reglamento;
- III. El armador que no cumpla con lo dispuesto en el artículo 42 anterior;
- IV. El capitán de toda embarcación que no cumpla con la obligación establecida en el artículo 151 anterior;
- V. Al responsable de hacer uso indebido de cualquier señal internacional de socorro;
- VI. Al capitán de cualquier embarcación que sin causa justificada, incumpla con lo dispuesto en el artículo 153 anterior;
- VII. Al capitán de la embarcación que no tenga a bordo, como mínimo, los aparatos náuticos señalados, en el artículo 154 anterior, exceptuando los que exente la Secretaría;

- VIII. Al capitán o patrón de la embarcación que no cumpla con lo establecido en los artículos 156 y 164 anteriores, y
- IX. Al capitán o patrón de la embarcación que incumpla con lo dispuesto en el Capítulo IV del Título Séptimo de este Reglamento.

### **TÍTULO DÉCIMO TERCERO DEL RECURSO DE REVISIÓN**

**Artículo 207.-** Contra los actos definitivos derivados de las visitas de inspección emitidos por un Inspector Naval, procederá el recurso de revisión en los términos previstos por la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

**Artículo 208.-** En los casos de inconformidad por parte del armador, propietario o naviero, derivados del servicio de inspección naval realizado por un Inspector Naval Privado, el agraviado podrá interponer por escrito queja directamente ante la Capitanía de Puerto que corresponda o ante la Dirección General de Marina Mercante.

El escrito deberá presentarse dentro de los quince días naturales siguientes a la fecha de realizado el servicio materia de la queja, manifestando lo que a su derecho convenga.

La Dirección General de Marina Mercante, dentro de los cuarenta y cinco días naturales siguientes a la presentación de este recurso, dictará la resolución respectiva.

### **TRANSITORIOS**

**PRIMERO.-** El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

**SEGUNDO.-** Se abrogan:

- I. El Reglamento de Cubiertas, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 12 de diciembre de 1945;
- II. El Reglamento del Servicio de Inspección Naval. (Cubierta), publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 20 de diciembre de 1945, y
- III. El Reglamento de Inspección Naval. (Máquinas), publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 29 de diciembre de 1945.

Asimismo, se derogan todas las disposiciones reglamentarias y administrativas que se opongan al presente Reglamento.

**TERCERO.-** Dentro de los 30 días naturales posteriores a la publicación de este Reglamento, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberá publicar en el **Diario Oficial de la Federación** los modelos aprobados de certificados a que se refieren los artículos 16 y 19 del mismo. Durante dicho periodo se continuarán utilizando los modelos de certificados actuales.

Las autorizaciones y certificados expedidos al amparo de los reglamentos que se abrogan, continuarán siendo válidos, hasta que concluya su periodo de vigencia.

**CUARTO.-** Los trámites iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento, que se encuentren pendientes de resolución, se sujetarán para tal fin a las disposiciones de los reglamentos que se abrogan, salvo que los interesados se sometan expresamente a este Reglamento.

**QUINTO.-** Las personas que en la fecha de entrada en vigor de este Reglamento, estén autorizadas o registradas para actuar como inspector naval independiente, contarán con un plazo de sesenta días hábiles contados a partir de la fecha antes indicada, para presentar solicitud ante la Secretaría, a fin de obtener el documento de aprobación, en los términos del presente Reglamento.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los cuatro días del mes de mayo de dos mil cuatro.- **Vicente Fox Quesada**.- Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Pedro Cerisola y Weber**.- Rúbrica.