

CRITERIOS TÉCNICOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE REMOLQUE

Se establecerán para el Puerto de Veracruz, Ver., los siguientes criterios técnicos particulares:

El servicio de remolque, es el que se presta para conducir o apoyar a las embarcaciones y auxiliarlas en sus maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del Puerto, para garantizar su seguridad en la navegación interior, así como la de las instalaciones del mismo.

Los criterios técnicos particulares para proporcionar el servicio portuario de remolque en el Puerto, deben considerar:

- A.** La posición geográfica del Puerto, en relación con los fenómenos meteorológicos y de mareas.
- B.** La configuración, características físicas y condiciones específicas de la infraestructura existente en el Puerto, entre las que incluyen las obras marítimas exteriores y el señalamiento marítimo, los canales de navegación, las dársenas de maniobras, las zonas de fondeo y las áreas de muelles.
- C.** El tipo de embarcación con o sin tecnología auxiliar instalada y artefactos navales que hagan uso del Puerto.
- D.** El número y las características técnicas de los remolcadores con los que se deberá proporcionar el servicio, en condiciones de seguridad, oportunidad, calidad y eficiencia.

Los Criterios Técnicos para la prestación del servicio de Remolque:

- I.** El servicio portuario de remolque será obligatorio para todas las embarcaciones mayores de 2,500 toneladas de arqueado bruto; sin embargo para embarcaciones menores deberá proporcionarse, si el piloto de Puerto y el Capitán del buque, coinciden con la necesidad o conveniencia de utilizar uno o más remolcadores, tomando en cuenta las posiciones de atraque, las características técnicas del buque y las condiciones meteorológicas prevalecientes en el momento de las maniobras.
- II.** Será obligatorio el servicio de remolque, para las embarcaciones que transporten petróleo, productos petroquímicos, gaseros y, en general, mercancías peligrosas, independientemente de su tonelaje de arqueado bruto.
- III.** Para proporcionar el servicio de remolque en los límites del Puerto, se requerirá el contrato respectivo que se celebre con la APIVER o, en su defecto, el permiso de la Secretaría, en los términos de la Ley.
- IV.** El Puerto podrá contar, por razones de seguridad en la navegación y eficiencia operativa, hasta con dos prestadores del servicio de remolque.
- V.** Los remolcadores deberán contar con todos los dispositivos y medios apropiados para acoderarse y efectuar el trabajo de remolque a la tira a los buques autopropulsados o sin propulsión, chalanes, gabarras, buques a remolque y cualquier artefacto naval de los considerados como tales por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, desde o hasta el lugar que indique la Capitanía, para que dichas maniobras se realicen en condiciones de

seguridad y eficiencia, debiendo contar con la anuencia de la APIVER, acerca del muelle o fondeadero disponible.

- VI.** Los remolcadores deberán someterse regularmente a la prueba de tirón a punto fijo ante una sociedad clasificadora de buques reconocida internacionalmente, con una periodicidad no mayor a un año contado a partir de la fecha que entren en operación.

En caso de que no se sometían a la prueba en el periodo correspondiente o, en el resultado de la misma, se determine que no cuentan con la potencia requerida, los remolcadores dejarán de operar hasta en tanto se realice otra prueba con resultados satisfactorios. Por tal motivo o cuando los remolcadores queden fuera de servicio por tiempo prolongado se observará lo establecido en el contrato de prestación de servicios.

- VII.** Por su potencia, los remolcadores deberán tener una potencia de tirón a punto fijo de 40 tonelámetros o más, sean Convencionales o Azimutales.
- VIII.** Los criterios en función del tonelaje de arqueado bruto de los buques y de la potencia de los remolcadores se aplicarán bajo condiciones normales de tiempo, condiciones técnicas apropiadas de la embarcación, calado, asiento y lugar de la maniobra.
- IX.** El criterio en cuanto al número y potencia de los remolcadores, no considera que los buques cuenten con propulsores en proa o en popa.
- X.** Los buques que se encuentren equipados con propulsor en proa y que comprueben seguridad y eficiencia similar a la de un remolcador del puerto, podrán utilizar un remolcador para las maniobras, no obstante el prestador del servicio deberá tener un segundo remolcador escoltando al buque en todo momento.

Lo dispuesto en el apartado anterior no se aplicará en los casos siguientes, en las que será obligatorio el uso de al menos dos remolcadores:

- Condiciones meteorológicas adversas;
- Falla técnica del buque;
- Buque sin propulsión;
- Buque con una alta exposición bélica al viento, entradas o salidas de dique, maniobras en muelles reducidos o sin amplitud de maniobra, y
- Toda clase de maniobra que se considere riesgosa por e el piloto de Puerto, el capitán del buque, o la Capitanía.

Para los casos previstos en los cinco puntos anteriores, el número de remolcadores adicionales será determinado por el piloto de Puerto que efectúe la maniobra, sujeto a la autorización de la Capitanía.

- XI.** La tarifa de remolque, sus condiciones de pago y reglas de aplicación, se fijarán libremente entre los Usuarios y los Prestadores del Servicio, mediante un contrato de carácter mercantil que los mismos celebren, el cual será sancionado por el Comité de acuerdo a las bases tarifarias proporcionadas por la APIVER, salvo que la Secretaría establezca regulación tarifaria, en los términos del artículo 60 de la Ley.
- XII.** Cuando no estén en servicio, los remolcadores permanecerán atracados o fondeados en el lugar que señale la APIVER, lo cual hará del conocimiento de la Capitanía.

- XIII.** Los remolcadores en servicio, atracados o fondeados, tendrán siempre personal de guardia suficiente para operar, en caso de emergencia y a solicitud de la Capitanía.

- XIV.** Faltando alguno de los remolcadores por encontrarse atendiendo otro servicio en el Puerto, la autoridad portuaria podrá autorizar al piloto de puerto en turno a realizar una maniobra con un solo remolcador, sujeto también a que se observen las medidas de seguridad correspondientes y las necesidades del servicio.

La operación de los remolcadores, estará sujeta en todo caso a la supervisión de la Capitanía