



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES  
Y  
TRANSPORTES

OFICIALÍA MAYOR

JRD

Oficio No. 5.- 794

México, D. F., a 17 de diciembre de 2003.

**LIC. CARLOS ARCE MACÍAS,**  
Titular de la Comisión Federal de  
Mejora Regulatoria.  
Presente.

De conformidad con el Programa Bienal de Mejora Regulatoria 2003-2005 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, hago llegar a usted las normas oficiales mexicanas NOM-012-SCT4-1994 y NOM-021-SCT4-1995, con los formatos de exención de Manifestación de Impacto Regulatorio, enviados por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, mediante oficio número C.A.882/03 -se acompaña copia-, tanto en forma impresa como en disquete, con la atenta súplica de que se emita el dictamen correspondiente.

Sin otro particular, reitero a usted las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.

**SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN.**  
~~La Oficial Mayor~~

**MARÍA DE LA LUZ RUIZ MARISCAL**

Anexos: Los que se indica.

C.c.p. Ing. César Patricio Reyes Roel, Coordinador General de Puertos y Marina Mercante. Presente.  
C.c.p. Lic. José Rodrigo Roque Díaz, Coordinador General de Servicios, Agropecuario, Comercio e Industria de la COFEMER. Presente.



COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA | COFEMER

## Solicitud de Exención de MIR Anteproyectos que no Implican Costos de Cumplimiento para los Particulares

### Datos generales del anteproyecto

#### Nombre del archivo electrónico del anteproyecto

NOM-012-SCT4-1994

#### Título del anteproyecto

Lineamientos para la elaboración del plan de contingencias para embarcaciones que transportan mercancías peligrosas.

Dependencia u organismo descentralizado que somete el anteproyecto:

SCT

Organismo Descentralizado

#### Responsable oficial de la mejora regulatoria

María de la Luz

Ruíz

Mariscal

Oficial Mayor de la  
SCT

#### Encargado del anteproyecto

Lic. Marco Tulio

Munive

Temoltzin

Coordinador de  
Asesores

#### Punto de contacto para mayor información sobre el anteproyecto

Lic. Mario Eduardo

Leyva

Arredondo

Cargo:

Jefe del Departamento de Seguridad Marítima

Teléfono:

57239300

Correo electrónico:

mleyvaa@sct.gob.mx



### Resumen del anteproyecto (Limitese a 3,500 caracteres)

En la revisión quinquenal de esta Norma Oficial Mexicana y analizando las Regulaciones Internacionales actuales, llevada a cabo en sesiones celebradas en el subcomité correspondiente, se acordó realizar las modificaciones de forma como a continuación se detallan:

En el punto del Prefacio se modifica a: PETROLEOS MEXICANOS PEMEX-REFINACIÓN-Gerencia de Transportación Marítima. Punto 3 se modifica a: NOM-002-SCT4-2003, Terminología Marítima-Portuaria. Punto 4. Definiciones se modifica a: Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del buque y Prevención de la Contaminación (I.G.S.). Punto 4.4 se modifica a: No conformidad. Desviación de los requerimientos especificados por el Código I.G.S. o un error que ponga en peligro o comprometa la seguridad de las personas, el medio ambiente, su tripulación, la embarcación y su carga. Punto 5.1 se modifica a: Información del contenido, envase, embalaje, etiquetado, clasificación internacional y estiba de la carga. Punto 5.1.2 se modifica a: Los envases y embalajes de las mercancías peligrosas deben estar bien hechos, encontrarse en buen estado, adecuados para el contenido y ser capaces de resistir los riesgos normales de manipulación y del transporte por mar. Los recipientes vacíos que previamente se utilizaron para mercancías peligrosas, estarán sujetos a los requisitos establecidos para recipientes llenos. Punto 5.3.2 se modifica a: Responsabilidad. La Compañía y el Capitán son responsables de la organización de los prerrequisitos para casos de incendio, así como de la disponibilidad y el uso inmediato de todo el equipo de seguridad y contra incendio, delegando en oficiales calificados responsabilidades y áreas específicas. Punto 7. Bibliografía se corrige y queda como: Ley Federal sobre Metrología y Normalización, Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) y sus enmiendas; Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y Prevención de la Contaminación (I.G.S.) y Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (I.M.D.G.) y sus enmiendas.

Se incluyen los siguientes puntos:

9 EVALUACION DE LA CONFORMIDAD.- El grado de cumplimiento, o evaluación de la conformidad, se realizará por conducto de la Autoridad Marítima por sí o a través del personal autorizado para tales efectos, con sujeción a la normatividad interna (certificación correspondiente), así como a los Convenios, Códigos y demás instrumentos internacionales en la materia, de los que nuestro país sea parte y que estén en vigor.

10 VIGENCIA.- Esta Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.



COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA | COFEMER

**Solicitud de Exención de MIR  
Anteproyectos que no Implican Costos de  
Cumplimiento para los Particulares**

**Fundamento Jurídico**

Tipo de Ordenamiento Jurídico  
propuesto:

Norma Oficial Mexicana

**Enumere los ordenamientos legales (tomar en cuenta acuerdos o tratados internacionales) que dan fundamento jurídico al anteproyecto:**

<b>Ordenamiento</b>	<b>Artículos y Fracciones</b>
Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) y sus enmiendas.	Anexo II, Regla 16
Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974/78 (SOLAS) y sus enmiendas.	Anexo II
Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos 1990 (O. P. R. C.).	Artículos 3, 4, 5, 6 y 7
Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y Prevención de la Contaminación (I.G.S.)	Sección 6, 7 y 8, Resolución A.741 (18) de la OMI.
Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (I.M.D.G.) y sus enmiendas.	Introducción
Ordenamiento	
Ordenamiento	



### Contenido Regulatorio del Anteproyecto

¿Crea o modifica el anteproyecto obligaciones para los particulares?

 Sí

¿Modifica o restringe el anteproyecto derechos de los particulares?

 Sí

¿Modifica o restringe el anteproyecto beneficios de los que actualmente gozan los particulares?

 Sí

¿Crea el anteproyecto trámites nuevos?

 Sí

¿Modifica el anteproyecto trámites existentes?

 Sí

¿Elimina el anteproyecto trámites existentes?

 Sí

### Eliminación de Trámites

En el caso de que el anteproyecto elimine trámites existentes, presente la información requerida en el siguiente cuadro para cada uno de los tramites eliminados.

Nombre del trámite	Clave RFTS
Teclee aquí su texto	Clave


Primer anteproyecto

1000



SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

NORMA OFICIAL MEXICANA

NOM-012-SCT4-2003

LINEAMIENTOS PARA LA ELABORACION DEL PLAN DE CONTINGENCIAS  
PARA EMBARCACIONES QUE TRANSPORTAN  
MERCANCIAS PELIGROSAS

"GUIDELINES FOR THE ELABORATION OF CONTINGENCY PLANS FOR SHIPS  
CARRYING DANGEROUS GOODS"

*[Handwritten signature]*  
DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE

DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE

*[Handwritten signature]*

# INDICE

	Pág.
INTRODUCCION	1
1 OBJETIVO	1
2 CAMPO DE APLICACION	1
3 REFERENCIAS	1
4 DEFINICIONES	1, 2
5 REQUISITOS	3 - 9
6 VIGILANCIA	11
7 BIBLIOGRAFIA	11
8 CONCORDANCIA CON NORMAS INTERNACIONALES	11
9 VIGENCIA	11

*[Handwritten signatures and scribbles at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones across the bottom.]*

## PREFACIO

En la elaboración de la presente Norma Oficial Mexicana, participaron las siguientes dependencias, cámaras, asociaciones, instituciones y empresas.

SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL  
Procuraduría Federal del Consumidor

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES  
Dirección General de Marina Mercante  
Dirección General de Capitanías  
Dirección General de Puertos  
Dirección General de Servicios Técnicos

SECRETARIA DE ENERGIA  
Comisión Nacional de Seguridad Nuclear y Salvaguardias

SECRETARIA DE SALUD  
Dirección General de Salud Ambiental

SECRETARIA DE MARINA, ARMADA DE MEXICO  
Dirección General de Construcción y Mantenimiento Navales

SECRETARIA DE EDUCACION PUBLICA  
Dirección General de Educación en Ciencia y Tecnología del Mar

COMISION NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA

PUERTOS MEXICANOS

CAMARA MEXICANA DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

ASOCIACION MEXICANA DE INGENIEROS NAVALES, A.C.

INSTITUTO POLITECNICO NACIONAL

PETROLEOS MEXICANOS PEMEX-REFINACIÓN  
Gerencia de Transportación Marítima

INSTITUTO MEXICANO DEL PETROLEO

TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S.A. DE C.V.

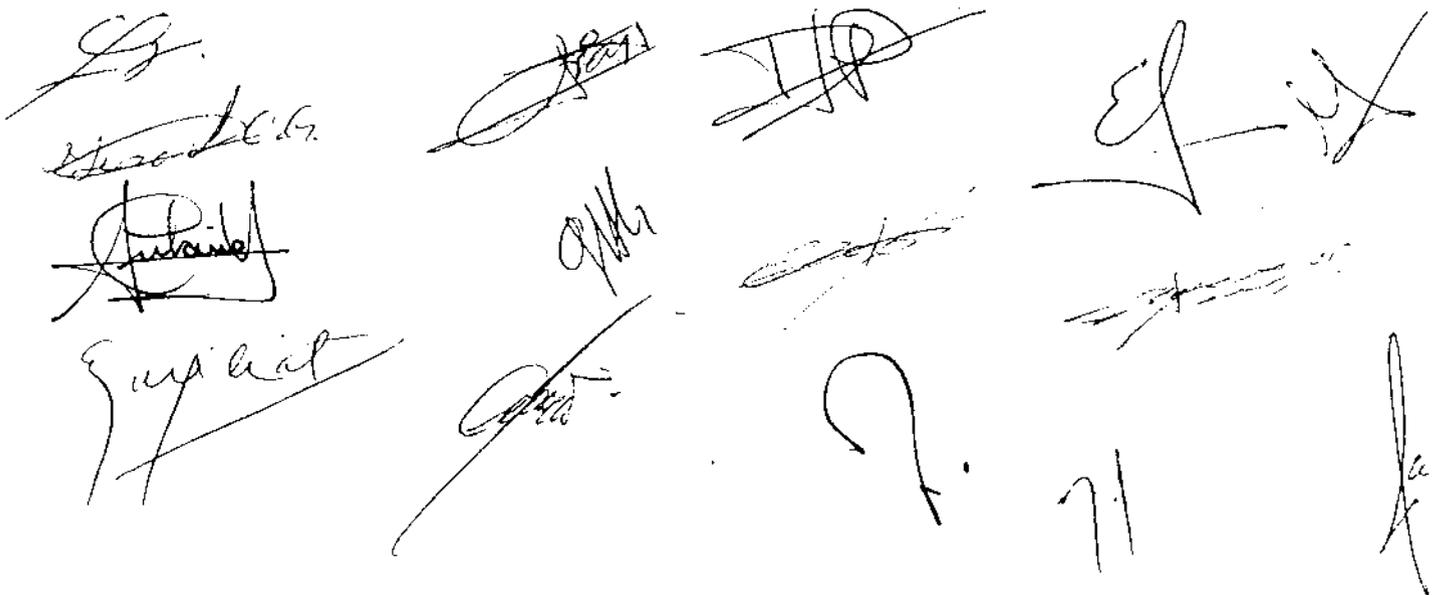
A collection of handwritten signatures and initials in black ink, some overlapping the text of the participating organizations. The signatures are scattered across the bottom half of the page, with some appearing to be official or representative signatures.

## INTRODUCCION

Esta norma proporciona lineamientos para la preparación de planes de respuesta para los casos de contingencias y situaciones de emergencia que se pueden presentar a bordo de embarcaciones que transportan mercancías peligrosas. El amplio universo de las embarcaciones para las que se requiere un plan, hace impracticable proporcionar guías para cada tipo de ellas, por lo que los responsables de elaborar los planes deben considerar las características específicas de sus embarcaciones tales como: tipo, tamaño, carga, ruta, número de tripulantes y su estructura administrativa en tierra. Para que el plan pueda funcionar eficazmente y cumpla con su propósito, debe ser elaborado específicamente para esa embarcación, su uso adecuado asegurará que en la elaboración del plan, se consideraron todas las variantes para su correcta aplicación.

Su propósito primario es establecer sobre la marcha, las acciones necesarias para obtener el control en las situaciones de emergencia y mitigar sus efectos, una planeación adecuada asegura, que las acciones son realizadas en forma estructurada, lógica y a tiempo. La necesidad de tener un plan adecuado y debidamente aplicado, es clara cuando se considera la presión y las múltiples tareas que tiene que encarar a bordo el personal cuando confrontan situaciones de emergencia; en situaciones críticas, la falta de planeación va a ocasionar confusión, errores y fallas que incurrirán en retrasos y se desperdiciará tiempo, durante el cual la situación puede empeorar y como consecuencia, la embarcación y su tripulación quedan expuestos a mayores peligros.

El plan de respuesta para situaciones de emergencia, debe ser un documento sencillo en el que se subrayen, los procedimientos para este tipo de incidentes, diferentes a las rutinas diarias de operaciones, así como la asignación de responsabilidades, notificación fluida, precisa y sin duplicidad a los diversos grupos involucrados a bordo y en tierra.



# NORMA OFICIAL MEXICANA

## NOM-012-SCT4-2003

### LINEAMIENTOS PARA LA ELABORACION DEL PLAN DE CONTINGENCIAS PARA EMBARCACIONES QUE TRANSPORTAN MERCANCIAS PELIGROSAS

#### 1. OBJETIVO

Esta Norma Oficial Mexicana establece los requisitos que deben contener los planes internos de emergencia en embarcaciones que transporten mercancías peligrosas, en los que se debe incluir los procedimientos para identificar y dar respuesta a situaciones potenciales de emergencia.

#### 2. CAMPO DE APLICACION

Esta norma se aplica a todas las embarcaciones que transportan mercancías peligrosas en aguas de jurisdicción nacional, sin importar que su destino sea o no puertos mexicanos.

#### 3. REFERENCIAS

- |                   |   |
|-------------------|---|
| NOM-002-SCT4-2003 | Terminología Marítima-Portuaria   |
| NOM-009-SCT4-1994 | Terminología y Clasificación de Mercancías Peligrosas Transportadas en Embarcaciones. |

#### 4. DEFINICIONES

4.1

Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y Prevención de la Contaminación (Código IGS).

Código internacional de procedimientos para la seguridad operacional de la embarcación y la prevención de la contaminación, aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI), en la forma en que pueda ser enmendada por esta Organización.

4.2

Compañía

El propietario de la embarcación o cualquier otra organización o persona, por ejemplo el operador naval o el fletador inclusive a casco desnudo, que al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación de la embarcación haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código.

*[Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including a large signature on the left side and several initials on the right side.]*

M (4.3)

Administración.

El Gobierno del Estado cuyo pabellón esté autorizado a enarbolar la embarcación.

X (4.4)

No conformidad. Eliminado.

Desviación de los requerimientos especificados por el Código IGS o un error que ponga en peligro o comprometa la seguridad de las personas, el medio ambiente, su tripulación, la embarcación y su carga.

M (4.5)

Incidentes.

Acontecimientos que ocasiona o puede ocasionar un derrame de hidrocarburos o sustancias nocivas al medio ambiente.

X (4.6)

Accidentes. Eliminado

Son aquellos sucesos que involucran lesiones o daños a la vida, el medio ambiente, la embarcación o su cargamento.

X (4.7)

Verificar. Eliminado

Métodos para investigar y confirmar que una actividad u operación está de acuerdo con los requerimientos especificados. Ejemplos de verificaciones: inspecciones, certificaciones, pruebas, operaciones de revisión en la embarcación y su equipo antes de salir del puerto, en el mar o antes de arribar al puerto.

X (4.8)

Responsable designado. Eliminado

Es una organización o persona calificada en tierra que tiene acceso a niveles de decisión muy altos y que tiene la responsabilidad y autoridad, de llevar a cabo las operaciones concernientes a la seguridad, prevención de la contaminación de cada embarcación y asegurar que tanto los recursos adecuados como el apoyo en tierra se apliquen como son requeridos.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signatures]*

5

REQUISITOS

5.1

Información del contenido, envase, embalaje, etiquetado, clasificación internacional y estiba de la carga.

5.1.1

En todos los documentos de transporte, las mercancías peligrosas serán designadas por su nombre técnico correcto (no se admitirán

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten signature]*

denominaciones comerciales). Asimismo, se anexará una certificación o declaración haciendo constar que el cargamento ha sido adecuadamente embalado, marcado y etiquetado de acuerdo a los lineamientos internacionales en vigor.

- 5.1.2 Los envases y embalajes de las mercancías peligrosas deben estar bien hechos, encontrarse en buen estado, adecuados para el contenido y ser capaces de resistir los riesgos normales de manipulación y del transporte por mar. Los recipientes vacíos que previamente se utilizaron para mercancías peligrosas, estarán sujetos a los requisitos establecidos para recipientes llenos.
- 5.1.3 Los recipientes que contengan mercancías peligrosas serán marcados en forma durable con el nombre técnico correcto de las mismas y se identificarán mediante una etiqueta distintiva, un estarcido de la etiqueta, o carteles que indiquen claramente la naturaleza peligrosa de las mercancías conforme a los lineamientos Internacionales en vigor.
- 5.1.4 Las mercancías peligrosas estarán debidamente descritas de acuerdo con la clasificación establecida en la NOM-009-SCT4-1994 "Terminología y Clasificación de Mercancías Peligrosas Transportadas en Embarcaciones".
- 5.1.5 Las mercancías peligrosas serán estibadas de forma segura y apropiada, teniendo en cuenta su naturaleza. Las mercancías incompatibles no irán juntas. Los explosivos de gran riesgo irán separados de sus detonadores y serán estibados en pañoles que permanecerán firmemente cerrados durante la travesía. Las mercancías que desprendan vapores peligrosos irán estibadas en un espacio con ventilación mecánica o en cubierta. En el caso de líquidos o gases inflamables y de sustancias que espontáneamente puedan experimentar calentamiento o combustión, se tomarán las precauciones especiales que puedan hacerse necesarias contra incendios o explosiones.

Para todos los casos se recomienda consultar las recomendaciones contenidas en la introducción general del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), publicado por la Organización Marítima Internacional, así como la introducción a cada una de las clases de mercancías peligrosas.

5.2 Lineamientos para la implantación de un plan de emergencia.

- 5.2.1 Asignar responsabilidades y seleccionar al personal que va a participar en el plan, incluyendo la integración de un equipo de respuesta con recursos materiales suficientes probados y aprobados. El establecimiento de este plan debe ser de manera permanente.

*Handwritten signatures and initials on the left side of the page.*

*Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including the word "cambiar" and "020".*

*Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.*

- 5.2.2 Establecer procedimientos a seguir, en respuesta a los diferentes tipos de accidentes y situaciones peligrosas.
- 5.2.3 Establecer procedimientos para mantener contacto entre la embarcación y la compañía en tierra.
- 5.2.4 Tener disponibles las características e información técnica de la embarcación; como planos del buque y de la estiba, cuaderno de estabilidad, equipo de respuesta para los casos de contingencia y situaciones de emergencia.
- 5.2.5 Elaborar un formato apropiado para el tipo de emergencia, que pueda asistir en la información que debe proporcionarse desde la embarcación durante las acciones de respuesta.
- 5.2.6 Elaborar una relación de personas y medios de comunicación detallados para estar en contacto con todas las partes interesadas a las que se les debe notificar y consultar.
- 5.2.7 Establecer procedimientos de reportes entre la embarcación y la compañía.
- 5.2.8 Establecer procedimientos para proporcionar boletines de información y dar respuesta a los cuestionamientos de los medios informativos y partes interesadas.
- 5.2.9 Considerar preparativos de apoyo para el caso de una emergencia prolongada.
- 5.2.10 Establecer un programa permanente de capacitación para el personal de apoyo en tierra y equipo de respuesta a bordo.
- 5.2.11 Reportes y análisis de no conformidades, accidentes e incidentes.

Establecer procedimientos que aseguren que todas las no conformidades, accidentes e incidentes serán reportados, investigados y analizados con el fin de mejorar la seguridad y prevención contra la contaminación, estos procedimientos deben incluir también la implementación de acciones correctivas.

5.2.12 Se debe reportar al responsable designado lo siguiente :

- Accidentes.
- Incidentes
- No conformidades
- Sugerencias y modificaciones para mejorar el plan.

*[Handwritten signature]*

Cuando estos reportes son recibidos por el responsable designado, deben ser revisados y evaluados en el nivel administrativo apropiado, para determinar las acciones correctivas para evitar que estos acontecimientos se repitan.

Los accidentes e incidentes deben reportarse siempre, especificando la descripción de las probables causas, informando de las consecuencias con respecto a daños a la tripulación, la embarcación y el medio ambiente o propiedades, así como la pérdida de seguridad operacional y cualquier sugerencia para mejorar las medidas adoptadas.

Cualquier no conformidad en los procedimientos e instrucciones deben ser documentados y estar en concordancia con lo establecido y reportarlos como se requiere por la compañía.

El plan debe ser diseñado de tal manera que se pueda añadir información continuamente y en su caso corregirlo, con base en los resultados del análisis de accidentes, incidentes, no conformidades y circunstancias cambiantes.

Se debe tener un sistema para registrar, investigar, evaluar, revisar y analizar los reportes y para tomar acciones preventivas y correctivas.

Debe proporcionarse la información apropiada a las personas responsables de los reportes por los canales indicados. La información es un motivador importante que ayuda a elaborar reportes más efectivos, su condición actual y las decisiones finales tomadas.

Los reportes deben contener :

- Las acciones preventivas y correctivas aplicadas.
- Difusión de experiencias
- Enmiendas a procedimientos existentes;
- Desarrollo de nuevos procedimientos.

5.2.13 Ejemplos de situaciones de emergencia:

5.2.13.1 Fallas estructurales.

5.2.13.2 Fallas en la máquina principal.

5.2.13.3 Fallas en el sistema de gobierno.

5.2.13.4 Fallas en el sistema eléctrico.

5.2.13.5 Abordaje.

5.2.13.6 Varada.

*[Handwritten signature]*

- 5.2.13.7 Corrimiento de la carga.
- 5.2.13.8 Derrames o contaminación.
- 5.2.13.9 Fuego.
- 5.2.13.10 Inundaciones.
- 5.2.13.11 Daños en el cuarto de máquinas.
- 5.2.13.12 Daños a la cubierta.
- 5.2.13.13 Hombre al agua, búsqueda y rescate.
- 5.2.13.14 Entradas a lugares confinados.
- 5.2.13.15 Lesiones mayores.
- 5.2.13.16 Terrorismo o piratería.
- 5.2.13.17 Daños por mal tiempo.

Esta lista no es exhaustiva y se deben identificar todas las situaciones de emergencia para las que se requieran planes de contingencia, relacionados con la embarcación, su construcción, equipo y tráfico.

5.2.14 Considerando que todas las operaciones a bordo pueden afectar la seguridad y prevención contra la contaminación, se recomienda dividir estas operaciones en 2 categorías:

- a) Especiales
- b) Críticas.

Esto debe hacerse tomando en cuenta las prioridades y dar el máximo de atención a aquellas operaciones que son cruciales para la seguridad y protección del medio ambiente.

5.2.14.1 Operaciones especiales.

Son aquellas cuyas fallas son notadas después de haber creado situaciones riesgosas o cuando han ocurrido los accidentes; los procedimientos e instrucciones para estas operaciones deben tomar en cuenta todo tipo de precauciones y verificaciones que ayuden a corregir prácticas inseguras antes de que ocurran los accidentes.

Ejemplos de operaciones:  
Seguridad en la navegación incluyendo corrección de tableros y publicaciones.

*[Handwritten signatures and initials on the left margin]*

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

*[Handwritten marks and numbers at the bottom center]*

Operaciones que afectan la confiabilidad de la embarcación :

- Asegurar que no penetre el agua.
- Mantenimiento.
- Operaciones de transferencia de hidrocarburos.
- Mantener la estabilidad y prevenir sobrecarga y sobreesfuerzo.
- Amarre de contenedores, cargamento y otros artículos.
- Seguridad del barco, terrorismo y piratería.

5.2.14.2

Operaciones críticas.

Son aquellas en las que un error puede causar un accidente o situación que puede amenazar la vida humana, el medio ambiente y la embarcación. A saber:

- Navegación en aguas confinadas o áreas de tránsito muy intenso.
- Operaciones que puedan causar pérdidas súbitas de maniobrabilidad en aguas cerradas o de tránsito intenso.
- Navegación en condiciones de poca visibilidad.
- Desarrollo de operaciones en mal tiempo.
- Carga y almacenamiento de mercancías peligrosas y sustancias nocivas.

Operaciones de carga con gases, petroquímicos e hidrocarburos.

Ejemplo de un formato de plan de emergencia.

*Zapata*  
5.3  
*LM*

Nombre de la compañía : \_\_\_\_\_

Nombre de la embarcación : \_\_\_\_\_

Manual de procedimientos a bordo

Respuesta para casos de emergencia

Causa : Fuego

Documento N° \_\_\_\_\_ Revisión \_\_\_\_\_

Páginas \_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_

Elaborado \_\_\_\_\_ Revisado \_\_\_\_\_ Aprobado \_\_\_\_\_

Contenido :

1. Propósito y aplicación
2. Responsabilidad

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten mark]*

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

3. Descripción de acciones
4. Procedimientos para reportes
5. Documentación adicional
6. Distribución

5.3.1 Propósito y aplicación

Los siguientes procedimientos definen las acciones y medidas que se deben llevar a cabo, en el caso de accidentes a bordo en donde se haya producido fuego, estos procedimientos son una guía, pero de ninguna manera limitan la autoridad y el juicio del capitán.

5.3.2 Responsabilidad

La Compañía y el Capitán son responsables de la organización de los prerrequisitos para casos de incendio, así como de la disponibilidad y el uso inmediato de todo el equipo de seguridad y contra incendio, delegando en oficiales calificados responsabilidades y áreas específicas.

5.3.3 Descripción de las acciones :

5.3.3.1 Al tener conocimiento del accidente a bordo de la embarcación se debe :

- a) Sonar la alarma general inmediatamente
- b) Iniciar las acciones de acuerdo a lo indicado en el tablero dispuesto para estos casos.
- c) Avisar al capitán.
- d) Reunir al personal contra incendio.
- e) Avisar al cuarto de máquinas.
- f) Localizar el fuego
- g) Cerrar el sistema de ventilación.
- h) Cerrar puertas, claraboyas y similares.
- i) Aislar el área donde se localiza el fuego.
- j) Evacuar de las áreas peligrosas al personal innecesario.
- k) Verificar por personal extraviado.
- l) Verificar por lesionados.
- m) Operar los sistemas contra incendio.
- n) Controlar la situación.
- o) Determinar las causas del fuego.
- p) Determinar el daño a la embarcación y carga.

5.3.3.2 Si el accidente ocurre durante la navegación, adicionalmente se deberá :

- a) Cambiar el curso y velocidad en su caso para minimizar el esparcimiento del fuego.
- b) Fijar la posición de la embarcación.
- c) Preparar, por si es necesario los botes salvavidas.
- d) Encender las luces de cubierta.

*[Handwritten signatures and initials on the left margin]*

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

*[Handwritten signatures and initials on the right margin]*

*[Handwritten numbers '71' and other marks at the bottom center]*

5.3.4

Procedimientos para reportes.

El capitán tiene la obligación de reportar detalladamente e informar a las partes interesadas acerca del accidente por fuego, así como las acciones realizadas hasta el momento, por los medios de comunicación más rápidos y disponibles, debiendo inmediatamente llevar a cabo las siguientes acciones :

- Alertar por radio a las embarcaciones cercanas y a la estación de radio costera más cercana.
- Si la embarcación esta cercana a algun puerto consultar la lista de contactos en el puerto para obtener ayuda.
- Notificar a todos los que tengan ingerencia en la embarcación. Consultar la lista de partes interesadas.
- En caso de que algún tripulante tenga lesiones que requieran tratamiento prolongado, contactar con las autoridades locales para obtener asistencia profesional.

Todas las no conformidades y deficiencias encontradas por el Capitán, oficiales o miembros de la tripulación conectados directamente con el accidente por fuego, deben ser recopiladas, documentadas y enviadas al responsable designado por la compañía tan pronto como sea posible.

5.3.5

Documentos adicionales.

- Plan de emergencia para casos de fuego a bordo.
- Información del contenido y estiba de la carga.
- Relación de personas y medios de comunicación para contactar con las partes interesadas a las que se debe notificar y consultar.
- Boletines de información.
- Otros.

5.3.6

Distribución

- Embarcación.
  - Compañía.
  - Responsable designado.
  - Autoridades marítimas.
- Programación de ejercicios para casos de emergencia.

5.4

5.4.1

Las acciones para neutralizar situaciones potenciales de emergencia, deben de practicarse con ejercicios, adicionales a los requeridos por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, (SOLAS) 1974/78 y sus enmiendas que lo modifiquen. Estos ejercicios deben estar de acuerdo a la naturaleza del cargamento y se deben llevar a cabo en situaciones simuladas antes de que la embarcación arribe a su primer puerto.

*Handwritten signature*

*Handwritten mark*

- 5.4.2 Los ejercicios se deben programar como se indica :
- 5.4.2.1 En el caso de las embarcaciones que vengan del extranjero a puerto nacional un simulacro como mínimo antes de entrar a aguas nacionales.
- 5.4.2.2 De puerto nacional a puerto extranjero, cuando menos un simulacro.
- 5.4.2.3 Para tráfico entre puertos nacionales se debe hacer un simulacro una vez al mes como mínimo o antes, si por cambio de tripulación lo amerita a juicio del capitán.
- 5.4.3 Toda la recopilación de los ejercicios de emergencia llevados a cabo a bordo y en tierra debe ser documentada y estar disponible para verificación.
- 5.4.4 Personal calificado debe evaluar los resultados de estos ejercicios y entrenamientos como ayuda para determinar la efectividad de los procedimientos documentados.
- 5.5 Verificación, revisión y evaluación.

Para verificar que las actividades de seguridad y prevención contra la contaminación cumplen con lo establecido en el plan de contingencias, se deben llevar a cabo auditorías internas.

5.5.1. Las auditorías deben revisar y verificar :

- Areas y actividades específicas.
- Personal debidamente calificado para realizar estos trabajos.
- Procedimientos para encontrar deficiencias, conclusiones y recomendaciones.

5.5.2 El personal designado a cargo de las auditorías debe ser ajeno a las áreas auditadas a menos que por falta de personal no sea posible.

5.5.3 Con base en los resultados de las auditorias se deben implantar acciones preventivas o correctivas con procesos documentados en el plazo que a juicio del auditor y la compañía, sea adecuado.

5.5.4 Los responsables de las áreas deben llevar a cabo las medidas correctivas en las deficiencias encontradas en el plazo que a juicio del auditor y la compañía sea factible de acuerdo a las normas internacionales adoptadas por México.

5.5.5 Los resultados de las auditorías deben ser del conocimiento del personal adscrito en las áreas revisadas.

*Capitán*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

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

*[Handwritten mark]*  
*71*

6 VIGILANCIA

La dependencia encargada de la vigilancia de la presente norma es la Dirección General de Marina Mercante.

7 BIBLIOGRAFIA.

- Ley Federal sobre Metrología y Normalización.
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974, en su forma enmendada por el Protocolo de 1978 (SOLAS 74/78) y sus enmiendas.
- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), y sus enmiendas.
- Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos 1990 (Convenio OPRC/90).
- Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y Prevención de la Contaminación (Código IGS)
- Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) y sus enmiendas.

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
 8

CONCORDANCIA CON NORMAS INTERNACIONALES.

Esta Norma Oficial Mexicana no concuerda con Normas Internacionales por no existir en el momento de su elaboración.

*[Handwritten signature]*  
 9

VIGENCIA.

Esta Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

*[Handwritten signature]*

México, D. F., 31 de octubre de 2003.

EL PRESIDENTE DEL COMITE CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACION DE TRANSPORTE MARITIMO Y PUERTOS

ING. MCM CÉSAR PATRICIO REYES ROEL

*[Handwritten signature]*  
 JTLP

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