

**QUINTA REUNIÓN ORDINARIA
DEL COMITÉ DE OPERACIÓN
DEL PUERTO DE TOPOLOBAMPO, SINALOA 2016.**

En el Puerto de Topolobampo, Sinaloa, siendo las doce horas del día 25 de mayo de 2016, en la sala de juntas de la Administración Portuaria Integral de Topolobampo, se reunieron los C.C. integrantes del comité:

ING. HERMAN LEONARDO DEUTSCH ESPINO	DIRECCIÓN GENERAL, API TOPOLOBAMPO
ING. GILBERTO CASAS GUDIÑO	GERENCIA DE OPERACIONES E INGENIERÍA, API TOPOLOBAMPO
CAP. ALT. CARLOS PORTILLO DENIS	CAPITANÍA DE PUERTO, TOPOLOBAMPO
TTE. NAV. LEONEL SEGURA MARTÍNEZ	SECTOR NAVAL MILITAR DE TOPOLOBAMPO
C. RAÚL CERÓN RODRÍGUEZ	PROFEPA
LIC. TÓMAS GARCÍA DOMÍNGUEZ	SAGARPA, TOPOLOBAMPO
LIC. ANDRÉS RAMAGNOLI BOUE	TERMINAL TRANSOCEÁNICA DE TOPOLOBAMPO
ING. GÉNARO LIZARRAGA ARIAS	BAJA FERRIES, TOPOLOBAMPO
ING. LENNIS HIGIANG GONZALEZ V.	TERMINAL MARÍTIMA DE CALIFORNIA, TOPOLOBAMPO
LIC. JULIO EDI ESPINOZA FÉLIX	SERVICIOS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN, S.A. DE C.V.
CAP. ADOLFO REYES LAZO	PILOTOS DE PUERTO, TOPOLOBAMPO
LIC. OTONIEL ACOSTA	PESOS Y MEDIDAS

Fungen como invitados en la sesión:

ING. JUAN CARLOS CHÁVEZ BRECEDA	SUBGERENCIA DE OPERACIONES, API TOPOLOBAMPO
LIC. RODOLFO PEINADO ARVALLOS	ORGANO INTERNO DE CONTROL, API TOPOLOBAMPO
ING. WENCESLAO GONZALEZ CASTRO	SUBGERENCIA DE PROTECCIÓN, API TOPOLOBAMPO
ING. ROMÁN GARCÍA VEGA	DEPARTAMENTO DE SEÑALAMIENTO MARÍTIMO, API TOPOLOBAMPO
C. NOÉ FORTINO LOZOYA V.	DEPARTAMENTO DE OPERACIONES, API TOPOLOBAMPO
C. LUIS ALBERTO LÓPEZ FAVELA	COORDINACIÓN DE OPERACIONES, API TOPOLOBAMPO
C. EDGAR ROMERO ELENES	PEMEX
C. NITZEN ARAGÓN CASTRO	COMISIÓN FEDERAL DE ELECTRICIDAD
C. JESÚS A. QUINTERO RODRÍGUEZ	NAVECOPA
ING. FELIPE CARBALLO V.	BAJA FERRIES, TOPOLOBAMPO
C. JORGE ARMANDO BEJARANO AMILPA	BAJA FERRIES, TOPOLOBAMPO

C. CÉSAR VALDEZ ARAUDO

PROFEPA

I. Apertura de la reunión.

El Ing. Herman Leonardo Deutsch Espino Director General de esta Entidad, agradece la asistencia y da la bienvenida a los presentes.

II. Lista de asistencia y verificación del quórum.

Toda vez que se encontraban presentes la mayoría de los miembros permanentes y suplentes, se procede a declarar y se pone a consideración de los miembros del comité el orden del día siguiente:

- I. Apertura de reunión.
- II. Lista de asistencia y verificación del quórum.
- III. Situación operativa abril 2016.
- IV. Seguimiento de acuerdos.
- V. Nomenclatura de muelles.
- VI. Programación de arribos.
- VII. Reglas de aplicación de tarifas.
- VIII. Asuntos generales.
- IX. Clausura.

III. Situación operativa abril 2016.

Se informó que durante el mes de abril se movilizó un total de 379,022 toneladas (se incluye movimiento de petróleo y derivados), con una disminución del 24.8% en relación a las toneladas movilizadas en abril 2015.

En cuanto a carga comercial (sin el movimiento de petróleo y derivados), el movimiento es de 231,071 toneladas, teniendo una reducción del 23% de las toneladas movilizadas el mismo periodo del año anterior.

Y clasificando la carga por tipo se tiene que:

En **carga general**, se movilizó un total de 164,236 toneladas, con un aumento del 6.6% con respecto a lo movilizado en abril 2015.

En **granel mineral** se registró un total de 66,835 toneladas, obteniendo el 13.4% superior a las 58,917 toneladas movilizadas en el mismo periodo del año anterior.

En **granel agrícola** no se registró operación en el mes de abril a diferencia del mismo periodo del año anterior un movimiento de 87,191 toneladas.

En cuanto a **petróleo y derivados** se operaron 147,951 toneladas, registrando una reducción del 27.4% de las 204,009 toneladas movilizadas en el mismo periodo del año anterior.

Clasificando el movimiento por tipo de tráfico de abril 2016 se observa lo siguiente:

En tráfico de altura,

Las **importaciones** alcanzaron un total de 149,860 toneladas, que en tipo de tráfico resulta: carga general con 501 toneladas, granel mineral con 66,835, y petróleos y derivados con 82,524 toneladas.

En cuanto a las **exportaciones** no se efectuaron operaciones en el mes de abril.

En tráfico de cabotaje,

En tráfico de cabotaje de **entrada** se registraron 113,707 toneladas y en tráfico de cabotaje de **salida** se movilizaron 115,455 toneladas.

Se presentaron además distintas gráficas relativas al movimiento y crecimiento registrado por cada una de las empresas maniobristas, así como los comparativos en el manejo de carga general, granel mineral y granel agrícola, las cuales son las principales cargas movilizadas por este Puerto.

Y en clasificación de rendimientos por empresa se presenta lo siguiente:

TIPO DE CARGA POR EMPRESA	Real 2016 (Ton)	Reglas de Operación 2016 THBO	Variación Porcentual Real vs ROP's 2016	Real 2015 (Ton)	Variación Porcentual Real 2016 vs 2015	Toneladas Horas Gancho 2016	Toneladas Horas Gancho 2015	ROP's T/Horas Gancho
Carga General suelta y unitizada								
API	71.6	200	-64.2%	188.0	-61.9%	71.6	47.0	50
TTT	0.0	200	0%	0.0	0%	0.0	0.0	50
Granel Agrícola Mecanizado								
API	0.0	600	0%	0.0	0%	0.0	0.0	300
TMT	0.0	600	0%	458.9	S/I	0.0	229.4	300
TTT	0.0	600	0%	0.0	0%	0.0	0.0	150
Granel Mineral Mecanizado								
API	0.0	1600	0%	0.0	0%	0.0	0.0	800
Granel Mineral Semimecanizado								
API	0.0	600	0%	0.0	0%	0.0	0.0	150
TTT	305.7	600	-49.05%	472.4	-35.2%	76.4	157.4	150
ISAOSA	553.3	600	-7.78%	426.5	29.7%	276.6	142.1	150
Conc. de Mineral Mecanizado								
API	0.0	1100	0%	0.0	0%	0.0	0.0	550
Carga Ro-Ro								
Baja Ferries	1,043.1	1300	-19.76%	1,342.2	-22.2%	1043.1	1342.2	1300
TMC	430.1	1300	-66.9%	1,060.6	-59.4%	430.1	1060.6	1300
Cemento (ductos)								
Cemex	0.0	180	0%	128.7	0%	0.0	128.7	180
Fluidos petroleros (alta densidad)								
Permex	1,020.3	1150	-11.27%	1,179.7	-13.51%	1020.3	1179.7	1150
Fluidos petroleros (baja densidad)								
Permex	818.0	1000	-18.2%	948.9	-13.79%	818.0	948.9	1000
Gas								
Permex	228.1	250	-8.76%	239.1	-4.6%	228.1	239.1	250

Handwritten signature/initials in black ink.

Handwritten signature/initials in blue ink.

Large handwritten signature/initials in blue ink.

En relación a los rendimientos obtenidos en el mes de abril se tomó el siguiente acuerdo:

-ACUERDO CO-5TA-1 (25-05-16):

Llevar a cabo una reunión y formar un grupo de trabajo con las empresas que están en el puerto involucradas en la parte de los rendimientos para revisar cada una de sus cifras, y en el siguiente comité informar a que acuerdos se llegó con cada una de ellas.

IV. Seguimiento de acuerdos.

-ACUERDO CO-3ERA-1 (09-03-16):

USO DEL SISTEMA DE OPERACIÓN PORTUARIA (SOP).

El Ing. Juan Carlos Chávez Breceda Subgerente de Operaciones de esta Entidad informa sobre el módulo de pilotaje continua en seguimiento y que la información fue enviada a los programadores, trabajando en el algoritmo de secuencia y la programación para que las firmas electrónicas también puedan funcionar. Y mencionando que probablemente el siguiente mes de junio ya pueda estar funcionando y empezar con las pruebas respectivas para su buen funcionamiento.

-ACUERDO CO-3ERA-2 (09-03-16):

EMPRESAS QUE SE REQUIERE SE CERTIFIQUEN EN EL CÓDIGO (PBIP), QUE NO CUENTAN CON UN OFICIAL DE PROTECCIÓN.

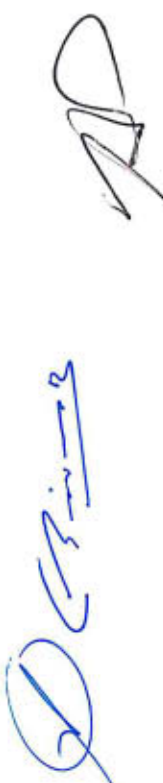
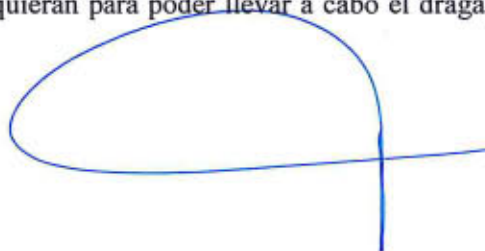
En lo que se refiere a este tema el Ing. Wenceslao Gonzalez (OPIP) de esta Administración informa al comité que se tuvo el acercamiento con la empresa Terminal Marítima de Topolobampo la cual tiene un avance en la contratación de su propio (OPIP) para iniciar su proceso de certificación.

-ACUERDO CO-3ERA-3 (09-03-16):

MANTENIMIENTO DEL CANAL DE NAVEGACIÓN DEL PUERTO.

Hace uso de la palabra el Ing. Román García Vega Jefe del Departamento de Señalamiento Marítimo quien en seguimiento a este tema informa que en reuniones anteriores de comité de operación se comentó sobre el detalle de las adecuaciones que se van a realizar en el área crítica que tiene el Canal Principal de Navegación, lo anterior se ha platicado con Pilotía, Capitanía de Puerto y el Departamento de Señalamiento Marítimo de API, en ajustar el punto en mención con la adecuación de la posición de las boyas para así proporcionar mayor profundidad en el canal y realizar las entradas y salidas de las embarcaciones y/o buques con una maniobra más segura. Se hizo una minuta entre las partes en donde se llegaron a varios puntos de acuerdo y entre ellos hacer el desfase de los pares de boyas 13,14 y 15,16 para moverlas un poco hacia dentro del canal existente, con el fin de que se proporcione más profundidad y que logre la travesía del barco con más seguridad, en el plano presentado se pueden visualizar los movimientos de dichas boyas.

De momento la minuta se encuentra en pilotía para su firma, una vez firmado este punto se llegará al acuerdo para realizar los trabajos correspondientes y los pares de boyas 13 y 14, 15 y 16, y 17 y 18 adecuando otro par de boyas auxiliares como una especie de enfilación para la salida de los buques, API realizara las gestiones que se requieran para poder llevar a cabo el dragado en el año 2017.



Siguiendo con el tema el Ing. Román García menciona que las profundidades hacia dentro del canal están dando 14,15,16 y hasta 17 metros. Por otra parte el Cap. Adolfo Reyes pidió que entre el par de boyas 17 y 18 debería de dejar mínimo una separación de 220 metros, y con la propuesta que API le está presentando se está dejando una separación de 250 metros aproximadamente.

V. Nomenclatura de muelles.

En referencia a este tema el Ing. Juan Carlos Chávez Breceda informa al comité de operación que para evitar confusiones ya que en ocasiones se nombran de manera incorrecta los nombres de los muelles, anuncia los nombres correctos de cada uno de ellos de manera oficial como lo marca el Programa Maestro de Desarrollo Portuario: muelle de contenedores, muelle gráneles y una vez que se complete la extensión de este muelle se le asignará un nombre en su momento informándose en el comité de operación.

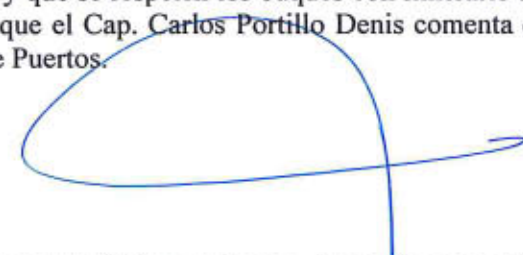
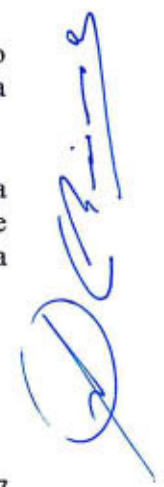
VI. Programación de arribos.

El Ing. Juan Carlos Chávez Breceda señala que se han llevado a cabo reuniones de programación, resultado de otra reunión sobre las prioridades de atraque, en la cual se expuso lo mencionado en la actual regla de operación del puerto de Topolobampo acerca de dichas prioridades de acuerdo al aviso de arribo. Después de ello, se recabo la opinión de cada uno de los representantes de las agencia navieras, maniobristas y cesionarios involucrados en la atención de embarcaciones. Tras discutir el tema y desahogadas todas las consideraciones y aspectos de carácter legal o de criterios en la interpretación de las reglas, se obtuvo un acuerdo en consenso por parte de todos los asistentes a la reunión de manera unánime, donde la prioridad en el atraque sería "primeras llegadas - primeros atraques", es decir, que el buque que primero llegara a puerto, sería el primero en tomar posición de atraque, siempre y cuando tuviese su carga lista, fue ahí donde también se acordó hacer reuniones por lo menos una o dos veces por semana para analizar entre todos los involucrados el orden de entrada para cada una de sus embarcaciones.

En referencia a este tema el representante de la agencia Navecopa, solicita a la Administración Portuaria Integral que ante este punto de conformación de los arribos a puerto, así como por observarse una tendencia en la demanda de arribos al puerto de Topolobampo, se hace necesario considerar lo más pronto y en la medida de lo posible un Centro de Control de Tráfico Marítimo (Port Control). Ya que muchas embarcaciones al arribar al puerto, buscan reportar su llegada vía radio buscando a "Port Control" por el canal 16 y sin respuesta. Son las agencias las que tienen que esponder (por lo general en inglés) mencionando la no existencia de este servicio en el puerto.

El ingeniero Juan Carlos Chavez responde que se iniciaran las gestiones necesarias para que esto pueda ser posible, que además servirá para confirmar y establecer de manera sistemática y ordenada los arribos, turnos, enmiendas, entradas y salidas al puerto.

Como otro tema a tratar el Ing. Felipe Carballo representante de Baja Ferries solicita hacer una revisión a la programación de arribos y que se respeten los buques con itinerario fijo para que no se vean afectadas sus operaciones, a lo que el Cap. Carlos Portillo Denis comenta que la preferencia obedecerá a lo estipulado en la Ley de Puertos.



VII. Reglas de aplicación de tarifas.

En referencia a este tema el Ing. Juan Carlos Chávez habla sobre la problemática que se ha tenido sobre las cajas que se quedan el área de los patios de transbordadores, se ha buscado la forma de apoyar pero se ve que los mismos clientes de las navieras siguen tomando más tiempo y cada día son más los espacios que cubren y tardan más en recogerlas, al respecto el Órgano Interno de Control de API hizo la observación de buscar la forma en que se tuviera un ingreso en cuanto a este tema, se planteó con las áreas jurídicas, la dirección general y con las áreas de operaciones para llegar a un cobro dentro del recinto para las cajas de transbordadores con tarifa por concepto de almacenaje, ya que la API está autorizada para cobrar tarifas por tonelada y por día. El registro de las cajas se basará en el ticket emitido por la báscula del Puerto donde se registrará la hora, fecha y peso de las unidades, las cuales tendrán 12 horas como lo marca la regla del puerto para que sean retiradas por sus clientes, de lo contrario aplicará la tarifa como se menciona, esto, debido a que no son suficientes los patios en el recinto para albergar tantas unidades que cada vez aumentan su estadía en el puerto. Estas unidades serán llevadas a un lugar provisional para colocar las cajas el cual también llevará un costo adicional de moverlo de un punto a otro.

En seguimiento al tema el Ing. Herman Leonardo Deutsch Director General de esta Entidad informa que por parte de API se les enviará un escrito oficial a las empresas de transbordadores en el que se les solicitará su apoyo para que den a conocer las tarifas mencionadas a sus clientes, mismas que se encuentran en la página web del puerto

VIII. Asuntos generales.

En seguimiento a los asuntos generales se consideró tomar como acuerdo lo siguiente:

-ACUERDO CO-5TA-2 (25-05-16):

El Ing. Herman Leonardo Deutsch solicita llevar a cabo reuniones de trabajo respecto al tema en el acomodo de entradas y salidas de camiones así como de las tolvas del ferrocarril, esto con la finalidad de llevar un mejor orden con las partes involucradas y en el siguiente comité presentar las propuestas de solución a este asunto.

Como otro tema a tratar el Cap. Carlos Portillo Denis informó al comité de operación sobre un problema que se suscitó al llamar a las fuerzas armadas, pidió no tomarse ese atrevimiento ya que pueden provocar un serio problema, solicita que cuando a alguien se le presente algún tipo de problema primero se lo comuniquen a la Capitanía de Puerto para evaluar la situación y determinar la necesidad de una intervención por parte de una fuerza armada a quien acudir.

Siguiendo con los asuntos generales el Cap. Adolfo Reyes hace el comentario de manera general a todas las agencias de barcos que les den una posición correcta a sus embarcaciones cuando llegan a fondear, ya que los han dejado en posiciones muy cerca a la boya de recalada, y los ferries quienes entran todos los días al Puerto los capitanes se han quejado, ya que dificulta el acceso, solicita que por lo menos se posicionen a una milla y media al suroeste o al noroeste de la boya de recalada para que puedan dejar libre el acceso a los demás barcos.

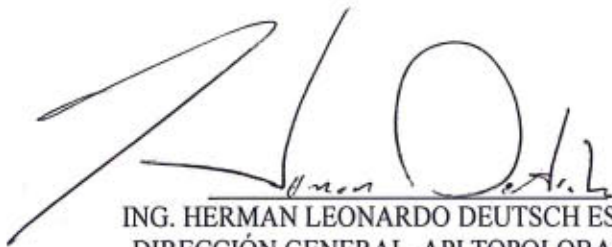
Como otro tema pregunta sobre la colocación o cambio de defensas en el muelle de gráneles, a lo que el Director General le responde que los muelles están contruidos de tal forma que las defensas están ubicadas según la estructura de la construcción, por lo que no se pueden mover por su soporte, al respecto le solicita al Ing. Román García del Departamento de Señalamiento Marítimo de API revisar y atender el tema y ver si es conveniente incorporar como defensa una llanta de tractor para que las embarcaciones pequeñas no tengan problema al momento de atracar.

Otro tema a tratar el Ing. Juan Carlos Chávez Breceda informa al comité de parte de la Gerencia Comercial a todos los presentes hacer uso de los prestadores de servicios que están autorizados por la Entidad, ya que ha habido quejas que se ha hecho uso de servicios externos que no están contratados.

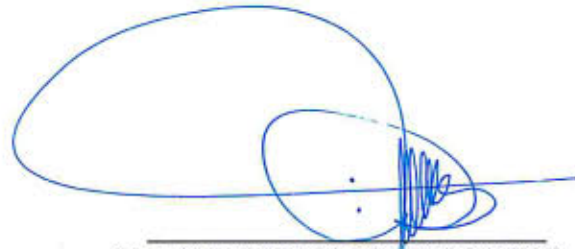
Para finalizar con los asuntos generales el Ing. Felipe Carballo representante de Baja Ferries pregunta si es obligatorio el uso de los remolcadores, ya que dicha empresa de transbordadores por la historia que tienen en su operación no estan de acuerdo al uso obligatorio de los remolcadores. La dirección general le comenta que la empresa Baja Ferries esta en completa libertad de realizar lo procedente en su desición de utilizar o no este servicio.

IX. Clausura.

Se programa la próxima reunión para el día miércoles 15 de junio de 2016. No habiendo más que hacer constar, se da por concluida siendo las 13:48 horas del mismo día de su elaboración; y damos fe:



ING. HERMAN LEONARDO DEUTSCH ESPINO
DIRECCIÓN GENERAL, API TOPOLOBAMPO



CAP. ALT. CARLOS PORTILLO DENIS
CAPITANÍA PUERTO, TOPOLOBAMPO



