

**NOM-012-SCT4-2007**

**NORMA OFICIAL MEXICANA, LINEAMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS PARA EMBARCACIONES QUE TRANSPORTAN MERCANCÍAS PELIGROSAS.**

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

CESAR PATRICIO REYES ROEL, Coordinador General de Puertos y Marina Mercante y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Marítimo y Puertos, con fundamento en los artículos 36 fracciones I, XII, XVI, XVII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4o. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, 1o., 38 fracción II y V, 40 fracciones XIII y XVI, 43, 46 y 47 fracción IV de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1o., 7o. y 8o. fracciones IX, XIII y XIV, 65, 77 apartado A, 129 y 132 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; 4o., 6o. fracción XIII y 28 fracciones I, II, VI, VIII y XV del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

**CONSIDERANDO**

Que es responsabilidad del Gobierno Federal regular las vías generales de comunicación por agua y los servicios que en ella se prestan, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo;

Que con fecha 13 de junio de 2007 el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Marítimo y Puertos, aprobó la publicación del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-012-SCT4-2007, LINEAMIENTOS PARA LA ELABORACION DEL PLAN DE CONTINGENCIAS PARA EMBARCACIONES QUE TRANSPORTAN MERCANCIAS PELIGROSAS, el cual se realizó en el Diario Oficial de la Federación el día 2 de julio de 2007, con objeto de que los interesados presentaran comentarios;

Que durante el plazo de 60 días naturales contados a partir de la fecha de su publicación de dicho Proyecto de Norma Oficial Mexicana, la Manifestación de Impacto Regulatorio a que se refiere el artículo 45 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización estuvo a disposición del público en general para su consulta; y que dentro del mismo plazo, los interesados no presentaron comentarios sobre el contenido del citado Proyecto de Norma Oficial Mexicana;

Que con fecha 11 de septiembre de 2007, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Marítimo y Puertos, aprobó por unanimidad la norma referida, y

En atención a las anteriores consideraciones, contando con la aprobación del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Marítimo y Puertos, he tenido a bien expedir la siguiente:

**NORMA OFICIAL MEXICANA LINEAMIENTOS PARA LA ELABORACION DEL PLAN DE CONTINGENCIAS PARA EMBARCACIONES QUE TRANSPORTAN MERCANCIAS PELIGROSAS**

Atentamente

México, D.F., a 11 de septiembre de 2007.- El Coordinador General de Puertos y Marina Mercante y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Marítimo y Puertos, **César Patricio Reyes Roel**.- Rúbrica.

**INDICE**

- Introducción
- 1. Objetivo
- 2. Campo de aplicación
- 3. Referencias
- 4. Definiciones
- 5. Requisitos
- 6. Lineamientos para la implantación de un plan de contingencias
- 7. Evaluación de la Conformidad
- 8. Vigilancia
- 9. Bibliografía
- 10. Concordancia con normas internacionales
- 11. Transitorios

**PREFACIO**

En la elaboración de la presente Norma Oficial Mexicana participaron las siguientes: Dependencias, Cámaras, Asociaciones y Empresas:

Dependencias:

**SECRETARIA DE ECONOMIA**

Dirección General de Normas.

Procuraduría Federal del Consumidor

**SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

Dirección General de Marina Mercante

Dirección General de Capitanías

Dirección General de Puertos

Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional (FIDENA)

**SECRETARIA DE ENERGIA**

Comisión Nacional de Seguridad Nuclear y Salvaguardas

**SECRETARIA DE SALUD**

Dirección General de Salud Ambiental

**SECRETARIA DE MARINA, ARMADA DE MEXICO**

Estado Mayor General

Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología

Dirección General de Sanidad Naval

Dirección General de Construcciones Navales

**SECRETARIA DE EDUCACION PUBLICA**

Dirección General de Educación en Ciencia y Tecnología del Mar

**SECRETARIA DE TURISMO**

Dirección General de Mejora Regulatoria.

**ASOCIACION NACIONAL DE LA INDUSTRIA QUIMICA, A.C.**

**COMISION NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGIA**

**CAMARA MEXICANA DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARITIMO**

**INSTITUTO POLITECNICO NACIONAL**

Escuela Superior de Ingeniería Química (ESIQUE)

Centro de Investigación e Innovación Tecnológica

**INSTITUTO MEXICANO DEL PETROLEO**

COLEGIO DE INGENIEROS NAVALES DE MEXICO, A.C.

**PETROLEOS MEXICANOS**

PEMEX-Refinación / Gerencia de Operación y Mantenimiento Marítimo

PEMEX-Exploración y Producción/Subdirección de Seguridad Industrial y Salud Ocupacional, Protección Ambiental y Calidad

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

**Introducción**

Esta Norma proporciona lineamientos para la preparación de planes de respuesta para los casos de contingencia, 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, debe considerar sus características específicas, tales como: tipo, tamaño, carga, ruta, número de tripulantes y su estructura administrativa en tierra, con el fin de que el plan pueda funcionar eficazmente y cumpla con su objetivo.

Su propósito primario, es establecer las acciones necesarias para obtener el control en las situaciones de contingencia y mitigar sus efectos; una planeación adecuada, asegura que las acciones sean revisadas en forma coordinada, 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 contingencia, ya que en situaciones críticas, la falta de planeación va a ocasionar confusión, errores y fallas que incurrirán en retrasos y pérdida de tiempo, durante el cual la situación puede empeorar poniendo en mayor riesgo a la tripulación y a la embarcación.

El plan de respuesta para situaciones de contingencia, debe ser un documento sencillo en el que se subrayen los procedimientos para afrontar este tipo de incidentes, con la asignación de responsabilidades, notificación fluida, precisa y sin duplicidad, a los diversos grupos involucrados tanto a bordo como en tierra.

## **1. Objetivo**

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

## **2. Campo de aplicación**

Esta Norma se aplica a todas las embarcaciones, que transportan mercancías peligrosas en aguas de jurisdicción nacional.

## **3. Referencias**

Para la aplicación de este proyecto de Norma deben consultarse las siguientes normas oficiales mexicanas y norma mexicana, o la que las sustituyan:

NOM-002-SCT4 Terminología Marítima-Portuaria.

NOM-009-SCT4 Terminología y Clasificación de Mercancías Peligrosas Transportadas en Embarcaciones.

## **4. Definiciones**

### **4.1 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.

### **4.2 Administración.**

El Gobierno del Estado cuyo pabellón esté autorizado a enarbolar la embarcación, tal y como se refiere en el punto relativo a la Vigilancia de la presente Norma.

### **4.3 No conformidad.**

Desviación de los requerimientos especificados por el Código Internacional de Gestión para la Seguridad Operacional del Buque y Prevención de la Contaminación (Código CGS) o un error que ponga en peligro o comprometa la seguridad de las personas, el medio ambiente, su tripulación, la embarcación y su carga.

### **4.4 Incidentes.**

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

### **4.5 Accidentes.**

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

### **4.6 Verificar.**

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.

### **4.7 Responsable designado.**

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.

### **4.8 Plan de contingencia.**

Es un conjunto de instrucciones que resume los pasos a seguir antes, durante y después de una situación de contingencia.

### **4.9 Plan de protección.**

Conjunto de instrucciones elaboradas para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger los buques e instalaciones portuarias, las personas que en ellas se encuentren y la carga y unidades de transporte que en ellas se manejen de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

## **5. Requisitos**

**5.1** Información del contenido, empaque, 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 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 embalajes/envases y empaques 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 (estampado) 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 "Terminología y Clasificación de Mercancías Peligrosas Transportadas en Embarcaciones" o la que lo sustituya.

**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 deben consultar las partes 1, 2 y 7 del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), publicado por la Organización Marítima Internacional.

## **6. Lineamientos para la implantación de un plan de contingencias**

**6.1.** 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.

**6.2.** Establecer procedimientos a seguir, en respuesta a los diferentes tipos de accidentes y situaciones peligrosas.

**6.3** Establecer procedimientos para mantener contacto entre la embarcación y la compañía en tierra.

**6.4** Tener disponibles las características e información técnica de la embarcación; como planos de ésta y de la estiba, cuaderno de estabilidad, equipo de respuesta para los casos de contingencia.

**6.5** Elaborar un formato apropiado para el tipo de contingencia, que pueda asistir en la información que debe proporcionarse desde la embarcación durante las acciones de respuesta.

**6.6** 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.

**6.7** Establecer procedimientos de reportes entre la embarcación y la compañía.

**6.8** Establecer procedimientos, para proporcionar boletines de información y dar respuesta a los cuestionamientos de los medios informativos y partes interesadas.

**6.9** Considerar preparativos de apoyo para el caso de una contingencia prolongada.

**6.10** Establecer un programa permanente de capacitación, para el personal de apoyo en tierra y equipo de respuesta a bordo.

**6.11** 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.

**6.12** Se debe reportar al responsable designado lo siguiente:

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

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 de contingencias 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

**6.13** Ejemplos de situaciones de contingencia:

**6.13.1** Fallas estructurales.

**6.13.2** Fallas en la máquina principal.

**6.13.3** Fallas en el sistema de gobierno.

**6.13.4** Fallas en el sistema eléctrico.

**6.13.5** Abordaje.

**6.13.6** Varada.

**6.13.7** Corrimiento de la carga.

**6.13.8** Derrames o contaminación.

**6.13.9** Fuego.

**6.13.10** Inundaciones.

**6.13.11** Daños en el cuarto de máquinas.

**6.13.12** Daños a la cubierta.

**6.13.13** Hombre al agua, búsqueda y rescate.

**6.13.14** Entradas a lugares confinados.

**6.13.15** Lesiones mayores.

**6.13.16** Terrorismo o piratería.

**6.13.17** Daños por mal tiempo.

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

**6.14** 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.

**6.14.1 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 especiales:

Seguridad en la navegación, incluyendo corrección de tableros y publicaciones.

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.

**6.14.2 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.

**6.15 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.

**6.15.1 Ejemplo de un formato de Plan de Contingencias.**

Nombre de la compañía: \_\_\_\_\_

Nombre de la embarcación: \_\_\_\_\_

Manual de procedimientos a bordo

Respuesta para casos de contingencia

Causa: Fuego

Documento No. \_\_\_\_\_ Revisión \_\_\_\_\_

Páginas \_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_

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

Contenido:

1. Propósito y aplicación
2. Responsabilidad
3. Descripción de acciones
4. Procedimientos para reportes
5. Documentación adicional
6. Distribución

**6.15.2 Responsabilidad**

El Capitán es el responsable 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 contraincendio, delegando en Oficiales calificados responsabilidades y áreas específicas.

**6.15.3 Descripción de las acciones:**

**6.15.3.1** 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 contraincendio.
- n) Controlar la situación.
- o) Determinar las causas del fuego.
- p) Determinar el daño a la embarcación y carga.

**6.15.3.2** 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.

**6.15.4** 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 comunicaciones más rápidas 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 está cercana a algún puerto, consultar la lista de contactos en el puerto para obtener ayuda.
- Notificar a todos los que tengan injerencia 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.

**6.15.5** Documentos adicionales.

- Plan de contingencias 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.

**6.15.6 Distribución**

- Embarcación.
- Compañía.
- Responsable designado.
- Autoridades marítimas.

**6.16 Programación de ejercicios para casos de contingencia.**

**6.16.1** Las acciones para neutralizar situaciones potenciales de contingencia, 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.

**6.16.2** Los ejercicios se deben programar como se indica:

**6.16.2.1** En el caso de las embarcaciones que provengan del extranjero a puerto nacional, un simulacro como mínimo antes de entrar a aguas nacionales.

**6.16.2.2** De puerto nacional a puerto extranjero, cuando menos, un simulacro.

**6.16.2.3** 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.

**6.16.3** Toda la recopilación de los ejercicios de contingencia llevados a cabo a bordo y en tierra, debe ser documentada y estar disponible para verificación.

**6.16.4** Personal calificado, debe evaluar los resultados de estos ejercicios y entrenamientos como ayuda para determinar la efectividad de los procedimientos documentados.

**6.17 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.

**6.17.1.** Las auditorías deben revisar y verificar:

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

**6.17.2** 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.

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

**6.17.4** 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.

**6.17.5** Los resultados de las auditorías, deben ser del conocimiento del personal adscrito en las áreas revisadas.

**7. Evaluación de la conformidad**

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá realizar visitas de inspección, a través de los servidores públicos comisionados que exhiban identificación vigente.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá autorizar a terceros para que lleven a cabo verificaciones de acuerdo con lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

**7.1** La Verificación o Evaluación de la Conformidad, se realizará con sujeción a la Legislación Nacional aplicable. Dicha evaluación se realizará por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Marina Mercante.

La verificación o Evaluación de la Conformidad será de revisión documental a los planes de contingencia aprobados por la autoridad marítima, los cuales deberán cumplir con los lineamientos establecidos en la presente norma y que será verificado por el inspector naval en forma ocular y que constará que se han llevado a cabo los ejercicios y prácticas correspondientes indicadas en dicho plan.

El plazo máximo de respuesta con que contará la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para resolver sobre lo solicitado, será de treinta días hábiles a partir de la fecha de solicitud.

### **8. Vigilancia**

La dependencia encargada de la vigilancia de la presente Norma, es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Marina Mercante.

### **9. Bibliografía**

- Ley Federal sobre Metrología y Normalización.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), y sus enmiendas.
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, modificado por el protocolo de 1978 (SOLAS 74/78), y sus enmiendas.
- Convenio Internacional sobre Cooperación Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos 1990 (OPRC).
- Código Internacional sobre Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y Prevención de la Contaminación (Código CGS).
- Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG). Enmienda 32-04.
- Reglamento de Inspección de Seguridad Marítima.

### **10. Concordancia con Normas Internacionales**

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

### **11. Transitorios**

**PRIMERO.-** La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación y deberá ser revisada cada cinco años a partir de su entrada en vigor.

**SEGUNDO.-** La presente Norma Oficial Mexicana sustituye a la NOM-012-SCT4-1998, Lineamientos para la elaboración del plan de contingencias para embarcaciones que transportan mercancías peligrosas, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de mayo de 1998.

México, D.F., a 11 de septiembre de 2007.