

## REGLAMENTO DEL SERVICIO INTERIOR DE LOS BUQUES DE LA ARMADA DE MÉXICO.

TEXTO VIGENTE  
(PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 16 DE OCTUBRE DE 2003)

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 1o., 8o. fracción VII, 13, 21, 34 y 54, de la Ley Orgánica de la Armada de México; y 5o., 7o., 33 y 34 de la Ley de Disciplina para el Personal de la Armada de México, he tenido a bien expedir el siguiente

### REGLAMENTO DEL SERVICIO INTERIOR DE LOS BUQUES DE LA ARMADA DE MÉXICO

#### TÍTULO PRIMERO ORGANIZACIÓN

#### CAPÍTULO ÚNICO GENERALIDADES

**Artículo 1o.** El presente Reglamento tiene por objeto establecer las bases y doctrina de la organización interior de los buques, así como regular las actividades del personal de la Armada de México en el desempeño del servicio interior a bordo.

**Artículo 2o.** Para efectos de este Reglamento se entenderá por:

- I. Buque: Barco de guerra que tiene los distintivos que lo distinguen como integrante de la Armada de México y es una unidad operativa, que es adscrita a un Mando Territorial o a una Fuerza Naval y estarán organizadas en unidades de mar territorial y unidades oceánicas, para el desarrollo de operaciones;
- II. Personal naval: El personal que causa alta en el servicio activo de la Armada;
- III. Comandante de Buque: La persona que es designada por el Alto Mando para comandar un buque;
- IV. Tripulación: El personal naval que es asignado a un buque, y
- V. Manual de Organización Interior del Buque: El documento donde se establece la orgánica del buque y la distribución del personal en los diversos puestos.

**Artículo 3o.** La aplicación del presente Reglamento es responsabilidad del Comandante del Buque y es deber de toda la tripulación su cumplimiento.

**Artículo 4o.** El valor militar de un buque está determinado por su tipo y clase, según sus sistemas de armas y sensores. El valor combativo es la integración del valor militar y del grado de la preparación y adiestramiento de su tripulación.

**Artículo 5o.** Cada buque, de acuerdo a la misión y función que se le encomiende, tendrá características técnicas propias que permitirán identificarlo mediante su inclusión en un determinado tipo y clase.

**Artículo 6o.** Se entenderá por Tipo: una agrupación amplia de buques concebidos para cumplir misiones y empleo operacional similar, tanto en la guerra naval como en aquellas derivadas de la salvaguarda de los intereses marítimos nacionales.

**Artículo 7o.** Dentro de un mismo tipo de buques se agruparán en clases, cada una de las cuales agruparán buques de un mismo diseño para cumplir las mismas misiones. Su asignación será conforme al nombre oficial que le confiera el Estado Mexicano al primer buque de la serie. En caso de adquisición de buques cuya clase haya sido designada por otro Estado, ésta deberá quedar en desuso y adoptarse el nombre del primer buque acorde con la tradición, historia y valores nacionales.

**Artículo 8o.** Todos los buques de la Armada de México, deberán ostentar los numerales y nombre que se les asignen de acuerdo con su tipo y clase, de conformidad con la división siguiente:

- I. Buques de guerra;
  - A. Destrucción;

- B. Fragatas;
  - C. Corbetas;
  - D. Anfibios, y
  - E. De Minas.
- II.** Buques patrulla;
- A. Patrulla Oceánica;
  - B. Patrulla Costera;
  - C. Patrulla interceptora, y
  - D. Patrulla Ribereña.
- III.** Buques auxiliares:
- A. Aprovisionamiento;
  - B. Tanque;
  - C. Multipropósito;
  - D. Hospital;
  - E. Remolcador;
  - F. Transporte;
  - G. Taller;
  - H. Draga, e
  - I. Dique.
- IV.** Buques Escuela y de Investigación.

En cumplimiento a esta clasificación el Alto Mando expedirá los acuerdos donde se tipifique, clasifique y se asignen los nombres y numerales a los buques de la Armada de México.

Para efectos del artículo 21 de la Ley Orgánica de la Armada de México, se entenderá por unidades de mar territorial aquellas que por sus características y funciones, desempeñan sus operaciones dentro del mar territorial y, por unidades oceánicas, aquellas que desempeñan sus operaciones tanto en el mar territorial como fuera de éste.

**Artículo 9o.** La organización interna del buque se realizará de tal forma que le permita actuar como una unidad armónicamente integrada, operando individualmente o en una fuerza de tarea, lo que implica la coordinación de todas sus partes mediante la estructura operativa, de guardias o administrativa, para el cabal cumplimiento de la misión asignada al Comandante.

**Artículo 10.** En la organización interna de los buques deberán aplicarse los principios fundamentales siguientes:

- I.** Unidad de Mando: Se refiere a que el mando es único e indivisible; consiste en que una persona recibe órdenes de un superior y reporta resultados al mismo;
- II.** Asignación Homogénea: Consiste en que las diferentes funciones que permiten cumplir con la misión del buque deberán ser estructuradas en grupos afines, y los individuos ser asignados a estos grupos funcionales de acuerdo con sus habilidades;
- III.** Autoridad y responsabilidad: La delegación de autoridad no exenta al superior de su responsabilidad por las acciones de las personas en quienes la haya delegado, y
- IV.** Responsabilidad principal y responsabilidad colateral: En todos los buques, de mayor o menor porte, se deben cumplir esencialmente los mismos deberes y obligaciones. En la orgánica de los buques de menor porte debe contemplarse la asignación de responsabilidades colaterales a los puestos correspondientes.

**Artículo 11.** La organización interior del buque se basa en el sistema divisional, que constituye la unidad mínima para el control del personal y la asignación de faenas y actividades operativas.

Las divisiones constituyen los cargos y éstos se agrupan en departamentos para el manejo administrativo y operativo.

Las divisiones se subdividen en estaciones, que son tanto operativas como para la administración del mantenimiento.

**Artículo 12.** El sistema divisional y su integración en departamentos proporcionan la adaptabilidad de la organización según el tipo y clase de buque y la cantidad de personal que integra su dotación, empleando los principios de responsabilidad principal y colateral.

**Artículo 13.** La organización interior del buque abarca tres aspectos fundamentales:

- I. La organización operativa: que tiene como finalidad mantener la máxima capacidad combativa del buque y de controlar y contener el efecto de las averías, garantizando su supervivencia;
- II. La organización administrativa, que tiene como objetivo alcanzar y mantener el más alto nivel de alistamiento y sustentabilidad, mediante la administración de:
  - A. El personal, de forma individual y de conjunto;
  - B. La capacitación y el adiestramiento para la operación y mantenimiento del buque;
  - C. Los servicios al personal, y
  - D. La ejecución del mantenimiento y control del material.
- III. La organización para los servicios de guardia, con el propósito de proveer seguridad al buque.

## **TÍTULO SEGUNDO ORGANIZACIÓN INTERIOR**

**Artículo 14.** La organización interior de un buque en particular, se establece en el Manual de la Organización Interior del Buque, que basado en este Reglamento, especifica su organización administrativa, operativa y de servicios de guardia acorde a su tipo, clase y variaciones específicas de construcción; integrándose por dos apartados y una representación gráfica que se describen a continuación:

- I. El primero, especificará la organización administrativa para el control del personal y el mantenimiento del material;
- II. El segundo, especificará la organización operativa del buque en las diversas condiciones operativas; una fracción de éste será la relativa al servicio de guardia, la cual deberá existir por separado para el manejo de los Oficiales de Guardia, y
- III. La representación gráfica constituye el Plan General, en el cual se establecerá la distribución del personal, administrativa y operativamente, por controles y puestos específicos.

Será responsabilidad de los Mandos de las unidades de superficie la elaboración de estos manuales, los cuales serán autorizados por el Alto Mando.

## **CAPÍTULO I ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA**

**Artículo 15.** El Comandante de Buque tiene la responsabilidad de la seguridad, bienestar y eficiencia de la unidad bajo su mando y la autoridad de la cual está investido, deberá ser proporcional con ésta y sólo limitada por las leyes y reglamentos aplicables.

**Artículo 16.** El Segundo Comandante será un auxiliar del Comandante y responsable de supervisar la ejecución de sus órdenes y disposiciones, debiendo coordinar y supervisar el desempeño y la administración del buque de manera integral, incluyendo los asuntos relativos a la disciplina, ejercicios, adiestramiento y capacitación, moral, bienestar, trabajo, seguridad, derechos y privilegios a la tripulación.

En relación al mantenimiento, presidirá los trabajos para la integración del plan de mantenimiento, la programación de su ejecución y la constante actualización del expediente de reparación en dique.

**Artículo 17.** Los departamentos son los segmentos en que la organización del buque puede ser dividida para realizar el control del personal y material, el adiestramiento, así como planear, programar y ejecutar el mantenimiento, a fin de lograr el alistamiento del buque. Cada departamento agrupará a las divisiones con funciones básicas afines.

**Artículo 18.** Los departamentos de acuerdo a su función básica podrán ser agrupados en Departamento de Comando, de Apoyo o Específico.

El Manual para la Organización Interior del buque especificará los departamentos de acuerdo al tipo y clase de buque.

**Artículo 19.** Los departamentos de comando son aquellos cuya acción está directamente relacionada con la operación combativa del buque; entre éstos, a manera enunciativa y no limitativa, se incluyen los de:

- I. Operaciones: La función básica es establecer los controles para la recolección, evaluación y diseminación de la información táctica y operacional para el combate;
- II. Comunicaciones: La función básica es establecer los controles para las comunicaciones internas y externas por cualquier medio;
- III. Navegación: La función básica es establecer los controles para conocer en todo momento el posicionamiento del buque, así como la seguridad durante la navegación, maniobras y en formaciones en la mar, en aguas restringidas y en puerto;
- IV. Armamento o maniobra: La función básica es establecer los controles para la preparación, mantenimiento, uso, control y organización de los sistemas de armas. Asimismo, para la operación del control de averías, operación y mantenimiento del armamento marino, administración y control de los accesorios y pertrechos marinos;
- V. Máquinas: La función básica es establecer los controles para la operación, cuidado y mantenimiento de la maquinaria principal de propulsión, maquinaria naval auxiliar, sistemas de tubería para el control de averías, de la operación y mantenimiento del sistema generador y de distribución de energía eléctrica y de los apoyos para las reparaciones necesarias del casco del buque, así como de apoyo para los otros departamentos;
- VI. Aéreo: La función básica es establecer los controles para la supervisión y dirección del lanzamiento y recepción de las aeronaves, así como del mantenimiento y control de los equipos de las aeronaves de acuerdo a las instrucciones vigentes;
- VII. Del Buque: La función básica es establecer los controles para la supervisión y dirección del buque cuando de acuerdo al porte de la unidad de que se trate, el control recae en un solo departamento, y
- VIII. Los demás que se especifiquen en los manuales de organización interior de los buques de acuerdo con su tipo y clase.

**Artículo 20.** Los departamentos de Apoyo son aquellos que sin estar directamente relacionados con la operación combativa del buque la apoyan con sus acciones; éstos incluyen, de manera enunciativa pero no limitativa, los departamentos:

- I. Logístico;
- II. Médico;
- III. Reparación, y
- IV. Los demás que se especifiquen en los manuales de organización interior de los buques de acuerdo con su tipo y clase.

**Artículo 21.** Los departamentos específicos son aquellos que existirán en buques con misiones específicas, determinadas por su diseño propio o por otra circunstancia, que apoyan a operaciones diferentes a las combativas; éstos incluyen, de manera enunciativa pero no limitativa, los departamentos de:

- I. Dragado;
- II. Transporte;
- III. Investigación;
- IV. Instrucción, y
- V. Los demás que se especifiquen en los manuales de organización interior de los buques de acuerdo con su tipo y clase.

**Artículo 22.** Cada buque de acuerdo a su tipo y clase, podrá contar con el o los departamentos necesarios para su manejo administrativo. Para su determinación se aplicará el principio de la responsabilidad principal y colateral.

**Artículo 23.** El personal, según la tarea que cumpla, se organiza en las siguientes divisiones, las que de acuerdo al porte del buque pueden integrarse unas a otras para el cumplimiento de su función. Las divisiones que pueden conformar los departamentos son:

- I. División de Operaciones (C.I.C.);
- II. División de Comunicaciones;
- III. División de Navegación;
- IV. División de Sistemas de Armas;
- V. División de Armamento Marino;
- VI. División de Control de Averías;
- VII. División de Calderas;
- VIII. División de Propulsión;
- IX. División Auxiliar;
- X. División de Electricidad;
- XI. División de Control de Material, Servicios y Control Aéreo;
- XII. División de Suministros;
- XIII. División de Servicios y Despensa;
- XIV. División de Servicios Médicos;
- XV. División de Reparaciones;
- XVI. División de Dragado;
- XVII. División de Transporte;
- XVIII. División de Investigación;
- XIX. División de Instrucción;
- XX. División del Buque, y
- XXI. Las demás que se especifiquen en los manuales de organización interior de los buques de acuerdo con su tipo y clase.

Cada buque contará con las divisiones, de las enumeradas anteriormente, necesarias para el cumplimiento de sus funciones básicas de acuerdo con su tipo, clase y características específicas.

**Artículo 24.** Los Oficiales de División se constituirán en los oficiales de cargo, subordinados a cada Jefe de Departamento, serán responsables por la Administración del personal asignado a la división, así como del mantenimiento y control de los sistemas, equipos, aparatos o espacios a cargo de la misma. En departamentos unidivisionales, el Oficial de División será el Jefe del Departamento y los oficiales de cargo estarán integrados a la División.

**Artículo 25.** El porte del buque determinará el número de divisiones asignadas a cada departamento, con base en la adaptabilidad de su organización interior. En el caso de los buques con departamento del buque, el Jefe de Departamento será el propio Comandante.

**Artículo 26.** Para la programación y ejecución de las acciones de mantenimiento, las divisiones se fraccionarán en estaciones de mantenimiento, las cuales podrán constituirse por espacios específicos del buque o por un espacio asignado como taller, o bien por la definición de las acciones de mantenimiento a ser realizadas sobre equipos distribuidos en el buque.

**Artículo 27.** Para la ejecución de los servicios de guardia y otros de seguridad al buque, la división se fraccionará en tantos trozos como turnos de guardia se integren, para asegurar la capacidad operativa del buque. Los trozos se integran con personal de cada una de las estaciones de mantenimiento en que se fracciona la división para la realización del mantenimiento.

## **CAPÍTULO II ORGANIZACIÓN OPERATIVA**

**Artículo 28.** En cualquier condición operativa, la organización del buque deberá basarse en controles que le permitan al Comandante coordinar la utilización total de los sistemas del buque para alcanzar la máxima capacidad combativa, aun después de haber sufrido daños.

**Artículo 29.** El tipo, clase y particularidades individuales de diseño, así como de los sistemas del buque, determinarán la localización física de cada uno de los controles y la forma en que cada uno de ellos cumplirá con su cometido.

**Artículo 30.** Los controles esenciales para la operación de un buque comprenden:

- I. De Mando: para orientar la acción del buque;
- II. De Dirección: para ejercer dirección sobre la navegación del buque;
- III. De Operaciones: para utilizar sus sensores y proveer información táctica y operativa al Comandante a fin de ejecutar la mejor táctica en el combate;
- IV. De Armas: para utilizar la capacidad de fuego en combate o de maniobra marinera durante el zarpe o arribo, o en otro tipo de evolución diferente a las de combate;
- V. De Propulsión y Potencia: para proporcionar al buque, la velocidad de maniobra necesaria de forma flexible y la potencia eléctrica suficiente y continua para operar sus sistemas de combate y vitales;
- VI. De Averías: para controlar y disminuir el efecto del fuego enemigo, conservando la capacidad combativa del buque y en última instancia su supervivencia;
- VII. Aéreo: para el control de las operaciones del vehículo aéreo embarcado o asignado para su control de vuelo;
- VIII. De desembarco: para control de las operaciones anfibias, y
- IX. Otros que el tipo y clase de buque demande para el cumplimiento de su misión.

**Artículo 31.** Para el cumplimiento de su cometido, los controles se fraccionarán en estaciones de batalla y éstas en puestos específicos a los cuales será asignado el personal de manera individual.

Los controles determinarán la distribución vertical en la confección del Plan General, contenido en el Manual de Organización Interior del Buque, de acuerdo a su tipo y clase.

**Artículo 32.** El adiestramiento orientado a desarrollar las habilidades del personal en los puestos a los cuales es asignado, obliga a considerar que éste debe ser capaz de cumplir las funciones de varios puestos o de la totalidad de ellos, considerados en la estación.

**Artículo 33.** El Comandante asumirá el Control de Mando y se ubicará en el Puente de Gobierno o en el Centro de Información de Combate, según corresponda al tipo o clase de buque. El Segundo Comandante asumirá inicialmente el control del buque que se localizará en el Puente de Gobierno, pudiendo separarse de él a órdenes del Comandante, tanto para reconocer el área de una avería o supervisar el trabajo de la Central de Control de Averías.

**Artículo 34.** Las condiciones operativas en las cuales puede encontrarse un buque serán tanto los zafarranchos para atender una condición específica como las condiciones de alistamiento o navegación; toda condición operativa estará relacionada con una condición de cierre o alistamiento de la estanqueidad.

Los zafarranchos y las condiciones de alistamiento o navegación determinarán la distribución horizontal en la confección del Plan General.

**Artículo 35.** Por zafarrancho se deberá entender la aplicación de procedimientos para la preparación y operación del buque, utilizando a toda la dotación en la realización de evoluciones o acciones determinadas, sean éstas para enfrentar al enemigo o alguna contingencia, así como para la realización de prácticas y ejercicios.

**Artículo 36.** Por condiciones de alistamiento o navegación, se deberá entender la aplicación de procedimientos para la operación del buque utilizando una fracción de la dotación en la realización de evoluciones o acciones determinadas, para enfrentar al enemigo o alguna contingencia real o con fines de ejercicio.

**Artículo 37.** Los zafarranchos determinarán la forma en que se articularán los diversos controles y la distribución del personal en ellos. De acuerdo a sus características serán clasificados en operacionales y especiales.

**Artículo 38.** Los zafarranchos operacionales requieren la participación del total de la dotación ocupando puestos específicos para realizar una evolución o acción determinada, tales como:

- I. Zafarrancho de Combate: equivalente a la Condición de Alistamiento "I";
- II. Zafarrancho de Babor y Estribor de Guardia;
- III. Zafarrancho de Control de Averías y Contra Incendio;
- IV. Zafarrancho de Abandono de Buque;
- V. Zafarrancho de Vuelo;
- VI. Zafarrancho de Inspección, y
- VII. Los demás que se especifiquen en los manuales de organización interior de los buques de acuerdo con su tipo y clase.

**Artículo 39.** Los zafarranchos especiales requieren la participación de una fracción de la dotación para cubrir la eventualidad de un incidente o una evolución, tales como:

- I. Zafarrancho de hombre al agua;
- II. Zafarrancho de botes, y
- III. Los demás que se especifiquen en los manuales de organización interior de los buques de acuerdo con su tipo y clase.

Estos zafarranchos carecerán de representación gráfica en el Plan General, serán incluidos en el apartado correspondiente del Manual de Organización Interior del Buque, mediante un procedimiento definido y practicado durante la navegación.

**Artículo 40.** Las condiciones de alistamiento o navegación se clasificarán de acuerdo a la situación táctica-operativa que determina un nivel de amenaza, como sigue:

- I. CONDICIÓN I.- Ataque inminente: alistamiento completo para la acción inmediata. Corresponde al Zafarrancho de Combate;
- II. CONDICIÓN II.- Ataque probable: descanso temporal dentro del primer grado de alistamiento para permitir que el personal descanse y tome sus alimentos en sus puestos de combate;
- III. CONDICIÓN III.- Ataque posible: una parte de los sistemas de armas listos para la acción inmediata y el resto tan pronto como sea posible;
- IV. CONDICIÓN IV.- Ataque improbable: condición de navegación en tiempo de paz; los sistemas de armas no están dotados, y
- V. CONDICIÓN V.- Guardia en Puerto.

**Artículo 41.** La adopción de cada una de las condiciones del artículo que antecede implicará las siguientes acciones:

- I. Fraccionar a la dotación del buque en los turnos de guardia necesarios para lograr el grado de alistamiento correspondiente;
- II. Que los sistemas de propulsión y distribución de potencia eléctrica, adopten un grado de alistamiento equivalente para responder a las demandas de velocidad y potencia de manera inmediata y de forma flexible, y
- III. Establecer la condición de cierre o alistamiento de estanqueidad correspondiente, para garantizar la capacidad de control y disminución del efecto de una avería producto de un impacto u otra contingencia.

**Artículo 42.** En tiempo de paz, la organización de las guardias seguirá en importancia a la organización para el combate. La condición IV corresponderá a la guardia de navegación. Esta condición de alistamiento es aquella que provee la guardia óptima para cruceo de tiempo de paz, la cual se integrará con personal calificado para la operación segura y eficiente del buque, permitiendo reducir la fatiga del personal asignado a las guardias.

**TÍTULO TERCERO**  
**ORGANIZACIÓN PARA LA GUARDIA**  
**CAPÍTULO I**  
**DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 43.** Por Servicios de Guardia a Bordo, en puerto o navegando, se entenderán aquellos que desempeñe una fracción de la dotación del buque para operar sus sistemas, mantener su seguridad y dar continuidad a todas sus actividades de vida de la unidad.

**Artículo 44.** El Oficial de Guardia Militar en Puerto o en el Puente Navegando será aquel que, debidamente calificado sea nombrado por el Comandante, asuma la responsabilidad del buque y a quien estarán subordinados todos los demás servicios que se nombren para operar los sistemas del buque y dar continuidad a toda la actividad de vida de la unidad.

**Artículo 45.** El personal nombrado para desempeñar los diversos servicios de guardia, deberá encontrarse debidamente calificado para el puesto que se le asigne dentro de la estación de guardia específica, a fin de que el trozo de guardia al cual pertenezca sea capaz de realizar todas las evoluciones o maniobras que se requieran durante el desempeño de su servicio.

## **CAPÍTULO II GUARDIAS NAVEGANDO**

**Artículo 46.** La Guardia en el Puente Navegando ejercerá el control de la navegación, de acuerdo a las directivas del Comandante, previendo las acciones necesarias para mantenerse sobre el curso trazado y evitar los peligros a la navegación, coordinando para ello todas las estaciones incluidas en su propio servicio y en las otras guardias establecidas, a fin de mantener la integridad del buque.

**Artículo 47.** Los servicios de guardia nombrados para la navegación serán los necesarios a la operación de todos sus sistemas. De manera enunciativa mas no limitativa, podrán ser los siguientes:

- I. Guardia en el Puente Navegando;
- II. Guardia en Máquinas Navegando;
- III. Guardia de Interiores;
- IV. Guardia de Comunicaciones;
- V. Guardia en el Centro de Información de Combate;
- VI. Guardia de Seguridad de Infantería de Marina, y
- VII. Los demás que se especifiquen en los manuales de organización interior de los buques de acuerdo con su tipo y clase.

**Artículo 48.** El Servicio de Guardia en el Puente Navegando tendrá los siguientes puestos, que cumplirán los cometidos que se enuncian:

- I. Oficial de Guardia en el Puente Navegando: es responsable ante el Comandante de la seguridad marinera y operativa del buque, así como de dirigir al personal de su guardia en la realización de las actividades propias de la misma y ejercer control sobre los demás servicios de guardia;
- II. Contramaestre de Guardia en el Puente Navegando: es responsable ante el Oficial de Guardia en el Puente Navegando del control del personal de timoneles y operación del sistema de gobierno principal y de emergencia, del mantenimiento del Libro del Contramaestre y de auxiliar a dicho oficial en la navegación. Cuando no exista Ayudante del Oficial de Guardia en el Puente Navegando deberá cubrir sus ausencias;
- III. Cabo de Mar en el Puente Navegando: es responsable ante el Oficial de Guardia en el Puente Navegando del control del personal cuyo puesto de guardia se ubique en el puente, del control del servicio de serviolas, debiendo asignarles sector de horizonte o de cielo o establecer los serviolas de niebla, de salvavidas y otros que se requieran, supervisando la correcta operación del telégrafo y cuidando se utilicen las claves de comunicación con máquinas;
- IV. Timonel en el Puente y en timonería: es responsable ante el Contramaestre de Guardia en el Puente del empleo del timón para mantener al buque dentro del rumbo ordenado;
- V. Serviolas normales: serán responsables ante el Cabo de Mar de los avistamientos y novedades que se produzcan dentro de su sector asignado, ubicándose para ello en el magistral;
- VI. Serviolas especiales: se establecerán cuando las condiciones reinantes lo exijan de acuerdo con las disposiciones Internacionales en materia de prevención de abordajes en la mar o procedimientos para hombre al agua, y
- VII. Señaleros, telefonistas y operadores de radiocomunicaciones: serán responsables ante el Oficial de Guardia de transmitir o recibir los mensajes, empleando para ello los procedimientos y la fraseología establecida en la doctrina de comunicaciones navales.

**Artículo 49.** El Servicio de Guardia en Máquinas Navegando tendrá los puestos de guardia que requiera de acuerdo a la configuración del sistema de propulsión y de distribución de potencia y otros, considerando la siguiente estructura básica:

- I. Oficial de Guardia en Máquinas Navegando: Es responsable ante el Jefe de Máquinas del funcionamiento del sistema de propulsión, de potencia y otros auxiliares, sin incluir el control de averías, y
- II. Guardias en cada espacio de máquinas del sistema propulsor, integrado por un Supervisor de espacio y los puestos necesarios para cubrir la operación del sistema en su conjunto. Son responsables ante el Oficial de Guardia en Máquinas Navegando del funcionamiento de los equipos y sistemas del espacio de máquinas bajo su supervisión, de la correspondiente coordinación con los otros espacios y de la respuesta oportuna a las órdenes del puente.

**Artículo 50.** El servicio de Guardia de Interiores tendrá por objeto establecer y mantener la condición de alistamiento de la estanqueidad ordenada según las condiciones de navegación, asegurándose que se apliquen las medidas de seguridad interior, precauciones de seguridad y otras. Auxiliará al Oficial de Guardia en el Puente Navegando para la observación de la rutina del buque, ejerciendo acciones de policía y buen gobierno.

**Artículo 51.** El servicio de Guardia de Comunicaciones es responsable de realizar las comunicaciones externas, visuales, sónicas y de radio en forma confiable, segura y rápida, así como de que el trámite administrativo interno sea expedito.

Se establecerá en la central de comunicaciones o en la estación de radio:

- I. Cuando exista personal suficiente para cubrir los turnos de guardia, se mantendrá guardia permanente, y
- II. Cuando no sea posible cubrir los turnos de guardia, se desempeñará el servicio de acuerdo al plan de comunicaciones y se mantendrá una escucha permanente en las frecuencias de auxilio, en el puente de mando.

**Artículo 52.** El servicio de Guardia en el Centro de Información de Combate se establecerá únicamente en los buques que cuenten con él, siendo responsable de obtener, clasificar, analizar y distribuir la información táctica y operativa para la toma de decisiones del Comandante, sugiriendo uno o varios cursos de acción posibles. La distribución por puestos y estaciones componentes corresponderá al diseño y configuración de los sistemas con que cuente el buque.

**Artículo 53.** El Servicio de Seguridad de Infantería de Marina se establecerá únicamente en los buques que cuenten con personal de Infantería de Marina o con Brigadas Navales embarcadas, siendo responsable de proporcionar seguridad continua a los espacios restringidos del buque, de realizar rondas de seguridad durante la ejecución de zafarranchos y de dar seguridad al grupo de inspección.

### **CAPÍTULO III GUARDIAS EN PUERTO**

**Artículo 54.** La Guardia Militar en Puerto tiene como objeto el control de los servicios necesarios para la vida y operación de la unidad y su estancia segura en puerto, fondeado o atracado, así como prever las acciones necesarias para mantener la seguridad de la unidad, preservándola de efectos externos o situaciones internas que lo puedan afectar.

**Artículo 55.** Los servicios de guardia nombrados para la estancia en puerto o al ancla serán los necesarios para la operación de sus sistemas, los cuales podrán ser, de manera enunciativa mas no limitativa, los siguientes:

- I. Guardia Militar en Puerto;
- II. Guardia en Máquinas en Puerto;
- III. Guardia de Comunicaciones;
- IV. Guardia Administrativa;
- V. Guardia de Servicios al Personal;
- VI. Guardia de Interiores;
- VII. Guardia de Seguridad de Infantería de Marina, y
- VIII. Las demás que se especifiquen en los manuales de organización interior de los buques de acuerdo con su tipo y clase.

**Artículo 56.** El Servicio de Guardia Militar en Puerto tendrá los siguientes puestos con los cometidos que se enuncian:

- I. Oficial de Guardia Militar en Puerto: es responsable ante el Comandante de la operación y seguridad del buque durante su estancia en puerto o al ancla;
- II. Contra maestre de Guardia Militar en Puerto: es responsable ante el Oficial de Guardia Militar en Puerto, del mantenimiento del régimen interno y control de las actividades marineras durante el servicio que desempeña;
- III. Cabo de Turno en la Guardia Militar en Puerto: es responsable ante el Contra maestre del control de los relevos de los turnos de guardia y del control de los misceláneos, pertrechos y accesorios marineros asignados a la guardia nombrada, así como de la operación de las embarcaciones menores;
- IV. Vigilantes: son responsables ante el Cabo de Turno del buen desempeño de sus funciones durante el servicio de guardia en lo relativo a la seguridad del buque y de su área asignada y del cumplimiento de las consignas establecidas, y
- V. Mensajero y operador de radio: son responsables ante el Oficial de Guardia Militar en Puerto, de la operación de los equipos de comunicación que se designan para el control y coordinación de las comunicaciones externas del buque y del servicio de enlace para la comunicación a través de mensajería.

**Artículo 57.** El Servicio de Guardia en Máquinas en Puerto se organizará según la situación de operación de los sistemas de propulsión y distribución de potencia, como sigue:

- I. Cuando existan sistemas, equipos o aparatos en servicio se establecerán los puestos necesarios para su operación, incluidos los supervisores que se requieran, y
- II. Cuando todos los sistemas, equipos o aparatos estén fuera de servicio y asegurados, se establecerán servicios de ronda para comprobar la estanqueidad de los espacios y su orden general.

**Artículo 58.** Los Servicios de Guardia de Comunicaciones, Interiores y de Seguridad de Infantería de Marina se organizarán y cumplirán según lo dispuesto para las guardias navegando, con las variaciones necesarias a la circunstancia que impone la permanencia en puerto o al ancla.

**Artículo 59.** El Servicio de Guardia Administrativa se organizará con el personal necesario para darle continuidad a los trámites administrativos en proceso y para los trámites que requieran los diversos servicios de guardia.

**Artículo 60.** El servicio de Guardia de Servicios al Personal, se organizará con el personal necesario para dar continuidad a los servicios de vida del buque, los que incluirán el de alimentación y otros relativos a la habitabilidad.

## **TÍTULO CUARTO ÓRDENES, LISTAS, RUTINAS Y PARTES**

### **CAPÍTULO I ÓRDENES**

**Artículo 61.** La orden particular es el documento oficial por medio del cual el Comandante del buque comunica los servicios de guardia en puerto y las disposiciones del mando.

En caso de existir cualquier disposición de carácter urgente que deba comunicarse al personal de manera inmediata, ya sea relativa a los servicios de guardia en puerto o navegando, se comunicará una orden extraordinaria con las mismas formalidades que la ordinaria.

**Artículo 62.** Cuando el Buque se encuentre próximo a desarrollar una Orden de Operaciones y las condiciones de confidencialidad lo permitan, se comunicará por tres días consecutivos por la orden particular, a fin de que el personal se aliste para el desarrollo de la misma.

### **CAPÍTULO II LISTAS Y RUTINAS**

**Artículo 63.** Las listas tienen la finalidad de comprobar la presencia física del personal y estarán establecidas dentro de las rutinas del buque.

**Artículo 64.** Las rutinas son los documentos que establecerán los horarios a que se sujetará el personal del buque para sus actividades y serán las que a continuación se relacionan, pudiendo modificarse por necesidades del servicio y en condiciones de alerta o emergencia:

- I. Rutina en puerto en días de labores;
- II. Rutina en puerto en domingos y días festivos;
- III. Rutina en la mar;
- IV. Rutina en dique, y
- V. Las demás que se especifiquen en los manuales de organización interior de los buques de acuerdo con su tipo y clase.

### **CAPÍTULO III PARTES**

**Artículo 65.** El parte es la acción por medio de la cual el subordinado informa al superior de un hecho relevante, el cual puede ser verbal o por escrito.

**Artículo 66.** Cuando el buque se encuentre en puerto, el Comandante rendirá a su mando inmediato superior, el parte de novedades que incluirá lo ocurrido durante el servicio de Guardia Militar en Puerto.

**Artículo 67.** Durante la navegación, el Comandante rendirá los partes radiotelegráficos necesarios, de acuerdo a las políticas ordenadas por el Alto Mando. Asimismo, entablará comunicación directa con su mando inmediato cuando suceda un acontecimiento relevante que requiera hacerlo de conocimiento inmediato de la superioridad.

**Artículo 68.** Durante el desarrollo de las órdenes de operaciones, al zarpe y al arribo se rendirá el correspondiente parte de novedades, de acuerdo a las directivas en vigor.

### **TÍTULO QUINTO CAPACITACIÓN Y ADIESTRAMIENTO**

**Artículo 69.** El Plan General de Educación Naval establece los objetivos para el desarrollo del personal, los cuales serán cumplidos en unidades y establecimientos.

Estos objetivos están referidos al área de aprendizaje a ser desarrollada y a las técnicas de enseñanza requeridas para ello.

**Artículo 70.** El control de adiestramiento será centralizado a través de las directivas que se emitan, su ejecución será descentralizada a bordo de las unidades y establecimientos, y su seguimiento se llevará a cabo mediante las cartillas de adiestramiento, donde se asentarán los puestos que el personal está capacitado para desempeñar, así como de las habilidades específicas adquiridas.

**Artículo 71.** El desarrollo del personal a bordo se realizará mediante las actividades de adiestramiento y capacitación, que tendrán los objetivos particulares de lograr:

- I. La clara comprensión de las funciones que debe cumplir cada elemento en sus puestos, descritos por el Plan General;
- II. La destreza necesaria para la ejecución de las acciones de mantenimiento, que debe realizar cada estación de mantenimiento, y
- III. La ejecución eficiente de las evoluciones operativas de las estaciones de maniobra y del buque como un todo, operando en solitario o integrado a una Organización de Tarea.

**Artículo 72.** El adiestramiento del personal a bordo incluye seis tareas, cuyo cumplimiento puede ser realizado de forma simultánea, cada una de ellas tendrá un propósito específico y definido como sigue:

- I. Primera tarea, adiestramiento en todos los conocimientos y destrezas que deben ser comunes al personal, para estandarizar la ejecución de las acciones que son realizadas sin considerar la manera en que es agrupado;
- II. Segunda tarea, adiestramiento para el desempeño de los servicios de guardia, en el Puente Navegando, Militar en Puerto, en Máquinas (navegando y en puerto), Servicio de Interiores, para asegurar que los servicios cumplan sus cometidos;
- III. Tercera tarea, adiestramiento en la operación de la unidad para el desarrollo de los diversos zafarranchos que componen el Plan General, para el cumplimiento de la misión asignada al buque,

responder con eficiencia a cualquier agresión y asegurar la sobrevivencia de la unidad en cualquier condición operativa;

- IV. Cuarta tarea, adiestramiento sobre aspectos específicos de la especialidad del personal para la correcta ejecución de las acciones de mantenimiento que aseguren la permanencia de la unidad en el servicio; esto es, su alistamiento para la oportuna operación y un alto grado de fiabilidad, para mantenerlo aun durante extensos periodos de operación continua;
- V. Quinta tarea, desarrollo de las habilidades de conducción en el personal de Segundos y Terceros Maestres, para que asuman con exactitud, responsabilidad y destreza su papel en el manejo interno del buque, y
- VI. Sexta tarea, desarrollo de la capacidad física del personal del buque, incrementando su fuerza y tono muscular, su coordinación, destreza y flexibilidad, así como su resistencia al esfuerzo.

**Artículo 73.** La secuencia de adiestramiento a bordo será:

- I. Al nivel individual, para desarrollar en el individuo las destrezas que le permitirán actuar individualmente o integrado a una estación de mantenimiento, de guardia o de batalla o como miembro de un grupo de control de averías, de incendio u otro;
- II. Al nivel de estación de guardia o de batalla, para armonizar las destrezas individuales en el trabajo de equipo que requiera la operación de la estación, lo cual implica que el personal deberá desarrollar las destrezas necesarias para ocupar dos o más puestos dentro de una misma estación;
- III. Al nivel de control o servicio de guardia, mediante la integración de las acciones de las diferentes estaciones para el cumplimiento del cometido de cada uno de los controles que integran el zafarrancho en ejecución o las evoluciones que realiza cada servicio de guardia, lo cual implica también desarrollar los elementos de comunicación necesarios y coordinación entre estaciones, y
- IV. Al nivel buque, mediante la coordinación de los diferentes controles a efecto de ejecutar las tareas asignadas dentro de una fuerza de tarea o realizar las evoluciones correspondientes cuando se navega en solitario.

**Artículo 74.** El Plan de Adiestramiento a ser realizado a bordo deberá tener las siguientes características:

- I. Estar orientado a desarrollar de manera individual y de conjunto las habilidades requeridas para cada puesto de la estructura administrativa y operativa del buque, lo cual implica que esté orientado a la ejecución mediante el ejercicio práctico y que limite la instrucción de los conocimientos teóricos a los fundamentales para asegurar la correcta ejecución de las actividades;
- II. Que permita la rotación del personal entre unidades del mismo tipo y clase, la facilite entre buques de diferente clase pero igual tipo y agilice la instrucción y adiestramiento del personal que es rotado entre buques de diferente tipo y clase, pero que cuentan con sistemas, equipos y aparatos similares, o acelere la integración de personal de nuevo ingreso o proveniente de unidades y establecimientos en tierra;
- III. Tener un control centralizado para lograr la uniformidad necesaria para la rotación del personal y una ejecución descentralizada para darle mayor flexibilidad, continuidad y aplicabilidad al adiestramiento;
- IV. Que permita el control de avance individual para conocer el grado de adiestramiento y la calificación de cada elemento, permitiendo el avance del individuo a su propio ritmo de aprendizaje, facilitando la integración de su cartilla de adiestramiento, que será el documento con el cual su nuevo mando determine las acciones necesarias para su rápida integración a la organización del buque, y
- V. Que el personal, individualmente o en conjunto, sea evaluado de manera práctica en la realización de las funciones, tareas y actividades relacionadas con el puesto para el cual es capacitado y adiestrado.

**Artículo 75.** El adiestramiento de conjunto se basará en los procedimientos de solución de fallas, mediante la realización de simulacros en escenarios afines a la ejecución de zafarranchos.

## **TÍTULO SEXTO DEL ESTADO MAYOR EMBARCADO**

**Artículo 76.** El Comandante del buque insignia proveerá lo necesario para facilitar el trabajo a un Estado Mayor Embarcado. El Estado Mayor y su personal de apoyo quedarán sujetos al régimen interior del buque.

**Artículo 77.** El personal de apoyo que se embarque con el Estado Mayor se integrará al departamento o división de a bordo para efectos de control, pero sin perjuicio de las funciones que tenga asignadas.

#### **TRANSITORIOS**

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

**Segundo.-** Se deroga el Reglamento del Servicio Interior de los Buques de la Armada del 16 de septiembre de 1940.

**Tercero.-** Se derogan todas las disposiciones administrativas, acuerdos y circulares que se opongan a este Reglamento.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los trece días del mes de octubre de dos mil tres.- El Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, **Vicente Fox Quesada**.- Rúbrica.- El Secretario de Marina, **Marco Antonio Peyrot González**.- Rúbrica.