



ÍNDICE DEL EXPEDIENTE PARA LA TRAMITACIÓN LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA REGULADORA DE LA ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO PORTUARIO EN EL PUERTO DE BARCELONA. EXP. 176/2021 SGSJC.

- **DOCUMENTO 1.-** Resolución de inicio de tramitación de la propuesta de modificación de la Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona.
- **DOCUMENTO 2.-** Propuesta de texto refundido de la Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona.
- **DOCUMENTO 3.-** Informe justificativo de la propuesta de determinadas modificaciones de la Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el puerto de Barcelona.
- **DOCUMENTO 4.-** Informe complementario a la propuesta de modificación de la Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo en el Puerto de Barcelona.



Port de Barcelona

DE: DIRECTOR GENERAL
A: SUBDIRECTOR GRAL DE SERVICIOS JURÍDICOS Y DE CONTRATACIÓN

DE: DIRECTOR GENERAL
A: SUBDIRECTOR GRAL DE SERVEIS JURÍDICOS I DE CONTRACTACIÓ

Asunto: Resolución de inicio de tramitación de la propuesta de modificación de la Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona. Exp. 176/2021 SGSJC.

Assumpte: Resolució d'inici de tramitació de la proposta de modificació de l'Ordenança reguladora de l'ordenació i coordinació del trànsit marítim portuari al Port de Barcelona. Exp. 176/2021 SGSJC.

I.- Con fecha 18 de marzo de 2022, el Subdirector General de Explotación y Planificación Portuaria ha emitido informe en el que manifiesta la necesidad de modificar en determinados aspectos puntuales la Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona, complementado con el Informe emitido en fecha 28 de abril de 2022, aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona en su sesión de 27 de junio de 2018, en vigor desde el 17 de julio de 2018.

I.- Amb data 18 de març de 2022, el Subdirector General d'Explotació i Planificació Portuària ha emès informe en el qual manifesta la necessitat de modificar en determinats aspectes puntuals l'Ordenança reguladora de l'ordenació i coordinació del trànsit marítim portuari al Port de Barcelona, complementat amb l'informe emès en data 28 d'abril de 2022, aprovada pel Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona en la seva sessió de 27 de juny de 2018, en vigor des del 17 de juliol de 2018.

II.- Los concretos aspectos de la Ordenanza que se propone que se modifiquen constan descritos detalladamente en el citado Informe de la Subdirección General de Explotación y Planificación Portuaria, en el que se incluye además la correspondiente justificación.

II.- Els concrets aspectes de l'Ordenança que es proposa que es modifiquin consten descrits detalladament a l'esmentat Informe de la Subdirecció General d'Explotació i Planificació Portuària, en el qual s'inclou a més la corresponent justificació.

III.- Dicho Informe propone asimismo que se apruebe un texto refundido de la Ordenanza como resultado de la incorporación de esos cambios en el redactado actual de la Ordenanza vigente.

III.- L'esmentat Informe proposa així mateix que s'aprovi un text refós de l'Ordenança com a resultat de la incorporació d'aquests canvis en el redactat actual de l'Ordenança vigent.

IV.- Oída la Subdirección General de Servicios Jurídicos, la propuesta que se hace debe de seguir una concreta tramitación que se concreta en los acuerdos que se toman.

IV.- Sentida la Subdirecció General de Serveis Jurídics, la proposta que es fa ha de seguir una concreta tramitació que es concreta en els acords que es prenen.

V.- De esta manera, de acuerdo con la propuesta que se contiene en el informe emitido por el Subdirector General de Explotación y Planificación Portuaria, esta Dirección General, en el ejercicio de las funciones que me atribuye el artículo 33.2.b

V.- D'aquesta manera, d'acord amb la proposta que es conté a l'informe emès pel Subdirector General d'Explotació i Planificació Portuària, aquesta Direcció General, a l'exercici de les funcions que m'atribueix l'article 33.2.b del Reial Decret





Port de Barcelona

del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, TRLPEMM).

Legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, TRLPEMM).

HA RESUELTO:

HA RESOLT:

Primero.- INCOAR expediente para tramitar la propuesta de modificación de la ORDENANZA REGULADORA DE LA ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO PORTUARIO EN EL PUERTO DE BARCELONA y correlativa aprobación de un texto refundido, identificados en la parte expositiva de esta Resolución.

Primer.- INCOAR expedient per tramitar la proposta de modificació de l'ORDENANÇA REGULADORA DE L'ORDENACIÓ Y COORDINACIÓ DEL TRÀNSIT MARÍTIM PORTUARI AL PORT DE BARCELONA i correlativa aprovació d'un text refós, identificats a la part expositiva d'aquesta resolució.

Segundo.- DAR TRASLADO de la propuesta a la Capitanía Marítima de Barcelona y SOLICITAR que emita informe en los aspectos de su competencia, de conformidad y con los efectos previstos en el artículo 295.3 del TRLPEMM.

Segon.- DONAR TRASLLAT de la proposta a la Capitania Marítima de Barcelona i SOL·LICITAR que emeti informe en els aspectes de la seva competència, de conformitat i amb els efectes previstos a l'article 295.3 del TRLPEMM.

Tercero.- SOMETER A INFORMACIÓN PÚBLICA la citada propuesta de conformidad con el artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, mediante anuncio que se publicará en el Boletín Oficial del Estado, así como en la Sede Electrónica de esta Autoridad Portuaria de Barcelona.

Tercer.- SOTMETRE A INFORMACIÓ PÚBLICA la citada proposta d'Ordenança de conformitat amb l'article 83 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques, mitjançant anunci que es publicarà al Butlletí Oficial de l'Estat, així com la seva publicació a la Seu Electrònica d'aquesta Autoritat Portuària de Barcelona.

Cuarto.- NOTIFICAR la referida propuesta a los interesados que se relacionan en el anexo de la presente Resolución, a los efectos de que puedan presentar las alegaciones que entiendan procedentes, otorgando para ello un plazo de diez días hábiles.

Quart.- NOTIFICAR la referida proposta als interessats que es relacionen a l'annex de la present Resolució, als efectes que puguin presentar les al·legacions que entenguin procedents, atorgant per a això un termini de deu dies hàbils.

Quinto.- ORDENAR a la Subdirección General de Servicios Jurídicos y Contratación que instrumente lo necesario para llevar a la práctica los anteriores acuerdos.

Cinquè.- ORDENAR a la Subdirecció General de Serveis Jurídics i Contractació que instrumenti el necessari per portar a la pràctica els anteriors acords.

Barcelona, 2 de mayo de 2022.

Barcelona, 2 de maig de 2022.

José Alberto Carbonell
Director General





ANNEX

INSTITUCIONES
COFRADIA DE PESCADORES
CORPORACIÓN DE PRÁCTICOS DE BARCELONA
SERVICIO MARÍTIMO PROVINCIAL DE LA GUARDIA CIVIL
SASEMAR - CRCS BARCELONA
ASOCIACIÓN DE EMPRESAS ESTIBADORAS
ASSOCIACIÓ D'AGENTS CONSIGNATARIS DE VAIXELLS DE BARCELONA
MARINAS
MARINA PORT VELL, S.A.
MARINA BARCELONA 92, S.A.
MARINA VELA BARCELONA
EMPRESAS DE BUNKERING
VT SPAIN, S.A.
PENINSULA PETROLEUM
SUARDIAZ SERVICIOS MARÍTIMOS
CLUBS DEPORTIVOS
REAL CLUB MARÍTIMO DE BARCELONA
REAL CLUB NÁUTICO DE BARCELONA
EMPRESAS VARIAS
AMARRES DE BARCELONA
BARCELONA TOWAGE, S.L.
SIRENA LAS GOLONDRINAS
ESTIBARNA-CPE
EMPRESAS TRANSPORTES DE TRIPULANTES
RUDDER MARINE SERVICES & SHIPS REPAIRS
SERMACO





CONSIGNATARIOS NO ASOCIADOS
ARKAS SPAIN SA
BUNGE IBERICA SA
CAMAR AGENCIAS MARITIMAS SLU
COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA SA
CREUERS DEL PORT DE BARCELONA SA
DPL SHIPPING AGENCY, S.L.
E ERHARDT Y CIA SA
ESTELA SHIPPING BARCELONA SL
EUROCONDAL SHIPPING SA
EVERGREEN SHIPPING SPAIN SLU
EUROLINEAS MARITIMAS SA
EVOLUTION YACHTS SL
GESTION DE SERV MARITIMOS AEREOS Y TERRESTRES SA
GRIMALDI LOGISTICA ESPAÑA SL
IBERICA MARITIMA BARCELONA SA
MACANDREWS SA (nuevo nombre CONTAINERSHIPS)
CONSIGNATARIOS NO ASOCIADOS
MAERSK LOGISTICS & SERVICES SPAIN SLU
MAERSK SPAIN SLU
MARALA YACHT 2005 SL
MARINA BARCELONA 92 SA
MARITIMA ALISEA SL
MARITIMA DAVILA BARCELONA SA
MARITIMA DEL MEDITERRANEO, S.A.
MARITIME AGENCY HMM SPAIN SL
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA, S.L.U.
NEORIA COMPAÑIA DE NAVEGACION SLU
SOLUCIONES INTEGRALES MARITIMAS SLU
TERMINAL FERRY DE BARCELONA SRLU
TRANSCOMA BALEARES SA
TRANSCOMA CRUISE AND TRAVEL SLU
YANG MING (SPAIN) SL



CSV : GEN-20fc-cf28-e955-ce9b-a8b2-619e-77b5-d3a3

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

FIRMANTE(1) : JOSE ALBERTO CARBONELL CAMALLONGA | FECHA : 03/05/2022 15:08 | Resuelve | Sello de Tiempo: 03/05/2022 15:09





ORDENANZA REGULADORA DE LA ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO PORTUARIO EN EL PUERTO DE BARCELONA. ⁽¹⁾

1.- DISPOSICIONES GENERALES

1.1.- Objeto.

La presente Ordenanza tiene por objeto la regulación de la ordenación del tráfico marítimo en las aguas de la zona de servicio del Puerto de Barcelona, mediante por un lado el establecimiento tanto de las normas y los criterios técnicos generales que gobiernan el régimen de navegación en las aguas portuarias, la prestación de los servicios generales, y los mecanismos de gestión y control que faciliten la adecuada planificación y supervisión de las operaciones marítimas; y por otro lado la organización náutica de la rada (*'approaches'*) de aproximación a puerto mediante la implantación de un sistema de organización de tráfico y de comunicaciones para conseguir una más segura y eficiente canalización de los flujos de tráfico de accesos a puerto.

1.2.- Competencia y ámbito de aplicación.

Corresponde a la Autoridad Portuaria de Barcelona la competencia de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en las aguas de servicio del Puerto de Barcelona de acuerdo con lo establecido en el artículo 25 del Texto Refundido de la Ley de Puertos de Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, (TRLPEMM), así como la prestación del servicio general de coordinación y control de los servicios portuarios técnico-náuticos.

Las aguas de servicio son las así definidas en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona aprobada por la Orden Ministerial FOM/1684/2016, de 20 de octubre.

Todo ello sin perjuicio de que en espacios marítimos más allá de la zona de servicio se establezcan radiocomunicaciones con los buques, a los únicos efectos de la necesaria preparación de los servicios a prestar al buque dentro de las aguas portuarias.

1.3.- Servicio de ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario.

El servicio de ordenación y control del tráfico marítimo portuario es un servicio general de conformidad con el artículo 106.a) del TRLPEMM. En el puerto de Barcelona este servicio general se prestará de forma continua las veinticuatro (24) horas del día, todos los días del año, desde la Torre de Control del Puerto de Barcelona, o desde el centro que pudiera sustituirlo cuando sea necesario. Su distintivo de llamada para las comunicaciones

(1) Todas las posiciones geográficas están referidas al Datum WGS-84



radiotelefónicas, y para referirse al servicio en general, se establece como 'Barcelona Port Control'.

'Barcelona Port Control', como proveedor del servicio de ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario, supervisará y gestionará dicho tráfico para asegurar su seguridad y eficiencia, proporcionando oportunamente la debida información sobre factores que puedan afectar a los movimientos de los buques y prestará asistencia para la toma de decisiones a bordo, utilizando para ello los medios y tecnologías más adecuadas de las disponibles en el centro de control, y siempre teniendo en cuenta las limitaciones propias de esas tecnologías y de los equipos instalados.

Asimismo, Barcelona Port Control, en su área de servicio asignada, dará respuesta a las situaciones de riesgo cambiantes, siempre en coordinación con la administración marítima cuando esta situación suponga un riesgo para la seguridad marítima, de la vida humana en el mar o de la navegación, y de conformidad con planes de autoprotección aprobados y procedimientos de seguridad que se hayan podido establecer.

Barcelona Port Control, en el desempeño de la función de organización de los movimientos de los buques en el espacio asignado, será el servicio competente en facilitar, cuando corresponda, la aprobación del inicio de maniobra de acuerdo con lo dispuesto en el punto 2.2 de esta Ordenanza.

Para el ejercicio de sus funciones de ordenación y control del tráfico marítimo portuario, 'Barcelona Port Control' mantendrá escucha permanente en el canal de trabajo que oficialmente se establezca (actualmente canal 14 VHF), el cual se usará primordialmente para la recepción y transmisión de las comunicaciones relativas al tráfico marítimo portuario, y para proporcionar información u ofrecer asistencia, y emitir los avisos e instrucciones que se consideren necesarios. Todas estas comunicaciones deberán ser oportunas, claras, concisas e inequívocas.

En este sentido, este servicio en sus comunicaciones con los buques relativas a la organización de los movimientos de los buques en los límites geográficos del servicio de practicaje se deberá coordinar, cuando proceda, con dicho servicio de conformidad con lo establecido en esta Ordenanza y las Instrucciones Generales que la Dirección General del Puerto pueda establecer al respecto.

No obstante, nada de lo aquí dispuesto altera en modo alguno la responsabilidad final del Capitán en el funcionamiento del buque en todos sus aspectos, incluida la responsabilidad de navegar en condiciones seguras.

1.4.- Servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios técnico-náuticos.

El servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios técnico-náuticos es un servicio general de conformidad con el artículo 106.b) del TRLPEMM, y en el Puerto de Barcelona este servicio general se prestará de forma continua las veinticuatro (24) horas del día todos los días del año desde la Torre de Control del Puerto de Barcelona, o desde el centro que pudiera sustituirlo cuando sea necesario. Su distintivo de llamada para las comunicaciones radiotelefónicas y para referirse al servicio en general se establece, asimismo, como 'Barcelona Port Control'.

A los efectos de la adecuada coordinación y control del tráfico marítimo comercial, y con excepción de aquellos casos que expresamente se permita de otra manera, la movilización para la prestación de los servicios portuarios de practicaje, remolque y amarre para asistir a



las maniobras portuarias de los buques mercantes deberá vehicularse a través de 'Barcelona Port Control' y, para ello, los buques seguirán el procedimiento de radiocomunicaciones del anexo II.

En el caso de aquellos servicios técnico-náuticos en que exista más de una empresa licenciataria, la selección del prestador deberá efectuarse, de forma general, en el momento de la solicitud de escala dentro del procedimiento integrado de escala de buques.

La Autoridad Portuaria de Barcelona acordará con los prestadores de los servicios portuarios técnico-náuticos, teniendo en cuenta los niveles de rendimiento establecidos en los pliegos particulares de cada servicio, los procedimientos internos de comunicaciones con 'Barcelona Port Control' necesarios para una adecuada coordinación de la prestación de esos servicios en las operaciones marítimas.

1.5.- Especial coordinación con el servicio portuario técnico-náutico de practicaaje.

Las instrucciones relativas al tráfico marítimo portuario que 'Barcelona Port Control' haya de realizar con los buques y embarcaciones se coordinarán con el servicio portuario de practicaaje.

Cuando un buque tenga Práctico asignado para el servicio, las comunicaciones particulares relativas al tráfico marítimo portuario con ese buque se consensuarán con dicho Práctico, acordándose con éste cómo se informan al buque. En caso de discrepancias desde la perspectiva de la seguridad marítima, estas se resolverán de conformidad con el procedimiento establecido en el Reglamento General de Practicaaje.

Asimismo, cuando un práctico asignado a un servicio así lo requiera, en tanto se produce su embarque, 'Barcelona Port Control' podrá asistir en el traslado al buque de las instrucciones relativas al servicio de practicaaje.

1.6.- Autorización para entrar en el Puerto de Barcelona y asignación de atraque o fondeo.

De conformidad con el artículo séptimo de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima, de 24 de julio, todos los buques y embarcaciones para su entrada en el Puerto de Barcelona, incluyendo el fondeo –con las especialidades que puedan establecerse para estos casos -, deberán estar previa y debidamente autorizados por la Autoridad Portuaria de Barcelona, de acuerdo con lo siguiente:

- **Buques civiles.**

La autorización para los buques y embarcaciones mayores de 500 GTs, incluidas la de las de recreo igual o mayor de 45 metros de eslora total, se tramitará mediante el procedimiento integrado de solicitud de escala (PIDE) regulado por la Orden FOM/1194/2011, de 29 de noviembre, modificada por la Orden FOM/1498/2014, de 1 de agosto. En este sentido, y de conformidad con dicho procedimiento integrado, la asignación de atraque o fondeo supone que se han otorgado las autorizaciones de entrada en puerto.

Los buques y embarcaciones de recreo y pesca, menores de 500 GTs de arqueo, si tienen acordado atraque con los gestores concesionarios de alguna marina, astillero o instalación especial de recreo o pesca, se considerará que ello constituye autorización suficiente para la entrada en puerto, salvo que la Autoridad Portuaria de Barcelona o la Administración Marítima motivadamente exijan su obtención expresa o se haya dictado para algún buque o embarcación específica una denegación de entrada. Todo ello sin perjuicio del



cumplimiento de las formalidades que correspondan a los buques pesqueros de terceros países de conformidad con la Orden ARM/2077/2010, de 27 de julio.

El resto de buques y embarcaciones civiles no contemplados en los apartados anteriores deberán tramitar la autorización de entrada ante los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria de Barcelona, y en la medida que sea factible se procurará utilizar el sistema telemático del procedimiento integrado de solicitud de escala. En la autorización se le asignará el lugar de atraque que corresponda

- **Buques de la Armada, buques de guerra de las marinas extranjeras y otros buques de Estado.**

La autorización de la escala de los buques de la Armada y de los buques de guerra de marinas extranjeras se regulará de conformidad a la Orden PRE/262/2010, de 5 de febrero.

La designación del lugar de atraque y fondeo de los buques de Estado deberá ser acordada correspondientemente con la Autoridad Portuaria de Barcelona.

- **Buques en arribada forzosa o necesitados de asistencia.**

Será considerado un buque en arribada forzosa o buque necesitado de asistencia cuando así lo verifique la Administración Marítima (art. 9 de la Ley de Navegación Marítima y art.299 del TRLPEMM).

La aplicación de lo dispuesto en esta Ordenanza a los buques en arribada forzosa o necesitados de asistencia, se valorará caso por caso, de acuerdo con las formalidades y requisitos que pueda imponer la Administración Marítima, y las circunstancias que concurran.

- **Asignación de lugar de atraque y enmendadas.**

Los buques y embarcaciones deberán ajustar su lugar de atraque o fondeo a la posición asignada en su autorización.

No obstante, cuando por razones debidamente justificadas el buque o embarcación no pueda ajustarse a la posición asignada deberá comunicarlo sin demora a '**Barcelona Port Control**' quien trasladará esta circunstancia al servicio de atraques de la Autoridad Portuaria de Barcelona a los efectos oportunos.

Asimismo, los buques una vez atracados no podrán realizar enmendadas, incluyendo las espaldas sobre el muelle, sin que estén debidamente aprobadas por los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria de Barcelona.



2.- RÉGIMEN DE LA NAVEGACIÓN EN LAS AGUAS DE SERVICIO DEL PUERTO DE BARCELONA

2.1.- Régimen general de navegación en las aguas portuarias.

Los espacios marítimos de las aguas de la zona de servicio portuaria se dividen de la siguiente forma:

- La zona I, o interior, que abarca los espacios de agua abrigados por el efecto de los diques de abrigo, y que se encuentra sectorizada de acuerdo con la Terminología Local de Zonas de Mar aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona en sesión del 29 de mayo de 2013.
- La zona II. que abarca las aguas exteriores de la zona de servicio, y que comprende los espacios del sistema de organización del tráfico aprobados por esta Ordenanza (canales de acceso y zonas de precaución), las zonas de fondeo, y las aguas abiertas sin cometido específico.

En las aguas abiertas sin cometido específico en el sistema de organización del tráfico marítimo regulado en esta Ordenanza, el régimen de navegación y/o utilización es el mismo que en las aguas costeras no portuarias del dominio público marítimo-terrestre.

Al objeto de una segura y adecuada ordenación de las maniobras portuarias, y supervisión de la navegación en los canales de acceso, zonas de precaución, las aguas interiores portuarias y la zona de fondeo, así como para la necesaria coordinación de los servicios técnico-náuticos, el inicio de las maniobras portuarias de determinados buques está condicionado a la previa obtención de una aprobación de '**Barcelona Port Control**', de conformidad con lo establecido en el punto siguiente.

El desarrollo de actividades náutico-deportivas en las aguas portuarias por los buques, embarcaciones y artefactos flotantes de recreo se regirá, en todo aquello que no se oponga a la presente Ordenanza, por la Ordenanza Reguladora del Ejercicio de Actividades Náutico-Deportivas en el Puerto de Barcelona aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona en sesión del 25 de julio de 2007.

Se recomienda a los buques y embarcaciones que naveguen en las proximidades del Puerto de Barcelona pero que no vayan a recalzar en el mismo o fondear en sus zonas de fondeo, que eviten cruzar los canales de acceso y zonas de fondeo, manteniéndose más a levante de las boyas de recalada del Puerto de Barcelona. En todo caso, no está permitido que esos buques y embarcaciones naveguen atravesando las zonas de precaución, excepto cuando existan razones imperiosas de seguridad.

2.2.- Aprobación del inicio de maniobra.

Antes del inicio material de cualquier maniobra náutica de entrada, salida o movimiento interior –incluido el fondeo-, los siguientes buques:

- Los buques y embarcaciones cuyo arqueado sea mayor o igual a 500 GTs o cuya eslora total sea superior a 45 metros, y
- Los buques y embarcaciones menores de 500 GTs y de 45 metros de eslora total pero que presenten especiales condiciones de maniobra, ya sea inherentes al propio sistema de gobierno y propulsión del buque o porque se encuentren en una condición operativa que restrinja severamente su capacidad de maniobra,



- Los buques y embarcaciones, distintos de aquéllos que estén prestando el servicio portuario de remolque, que remolquen otros buques, embarcaciones y/o artefactos cuya longitud conjunta del remolcador, remolque y remolcado, sea mayor a 75 metros,

deberán obtener la aprobación del servicio de ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario '**Barcelona Port Control**', de conformidad con el procedimiento de radiocomunicaciones que se establece en esta Ordenanza.

Este servicio comprobará, cuando corresponda, la existencia de autorización de escala por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona y verificará si se reúnen todos los condicionantes técnico-náuticos para la oportuna aprobación, pudiendo fijar, cuando así se estime necesario, la bocana del puerto que deberá utilizarse por los buques y embarcaciones.

Dadas las singularidades que concurren para la aprobación del inicio de maniobra de '**Barcelona Port Control**' a los buques cuyos capitanes se encuentren exentos del servicio portuario de practica, se establece un procedimiento específico de actuación que se adopta como anexo de esta Ordenanza (**anexo I**).

Para los buques y embarcaciones dedicadas a obras marítimas, servicios portuarios o comerciales, tales como el suministro a buques desde gabarra o embarcaciones turísticas de pasajeros, así como para otros servicios de las administraciones públicas, se podrá establecer un sistema de aprobación y reporte adecuado para cada caso, acorde con las circunstancias, que garantice, cuando proceda, la adecuada ordenación y supervisión de las aguas navegables portuarias.

Los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria de Barcelona, oída la Capitanía Marítima de Barcelona, elaborarán los procedimientos operativos que resulten necesarios para dar respuesta a situaciones especiales no contempladas en esta Ordenanza, así como para regular el procedimiento de respuesta para aquellos casos en que los buques soliciten la aprobación de maniobra sin que hayan obtenido previamente la autorización de entrada en puerto.

2.3.- Orden de las maniobras náutico-portuarias.

Corresponde a la Autoridad Portuaria de Barcelona el determinar la prelación del orden cronológico en que deben atenderse las maniobras náuticas concurrentes en el Puerto de Barcelona.

Para realizar esta prelación se procurará tener en cuenta criterios de eficiencia en la gestión del tráfico, necesidades de explotación portuaria y optimización de recursos, sin perjuicio de las respuestas puntuales que pueda darse a casos particulares. A estos efectos, la Autoridad Portuaria de Barcelona, cuando así lo considere conveniente, podrá adoptar el sistema de gestión del tráfico marítimo basado en la asignación de intervalos horarios a las maniobras portuarias previstas, o en criterios de prioridad de forma general para determinados tráficos, tipos de buques o de maniobras. En este último caso, estos criterios generales formalmente aprobados podrán incorporarse como anexo a esta Ordenanza.

Como criterio general, el hecho de que el capitán de un buque se encuentre exento de la utilización del servicio de practica, por sí mismo no alterará el orden de prelación que por tipo de buque y/u hora de llegada le pudiera corresponder, ello sin perjuicio de que '**Barcelona Port Control**' tenga en consideración, a los efectos de optimización de la gestión del tráfico marítimo, la concurrencia de otras circunstancias que puedan condicionar el ejercicio de la exención.



2.4.- Zonas de navegación portuaria para los distintos tipos de flotas y limitaciones por altura de la arboladura de los buques.

Como regla general, todos los buques y embarcaciones en sus maniobras de entrada o salida que se dirijan/salgan de puestos de atraque en muelles situados en la 'sección norte' lo harán por la bocana Norte. Del mismo modo, aquellas maniobras de entrada o salida que se dirijan/salgan de atraques de muelles situados en las secciones 'centro', 'sur' y 'suroeste', lo harán maniobrando por la bocana Sur.

En consecuencia, el régimen ordinario de la navegación por debajo del puente 'Porta d'Europa' se orienta prioritariamente para facilitar la movilidad de los buques y embarcaciones de servicios portuarios, y de aquellos servicios comerciales que se encuentren debidamente autorizados, cuya guinda sea inferior a diecisiete (17) metros. Por razones de movilidad terrestre portuaria, la apertura del puente para facilitar el paso de buques y embarcaciones cuya guinda sea superior a diecisiete (17) metros se limitará a aquellos casos en que ese movimiento no se pueda realizar con seguridad por las aguas exteriores o en aquellos supuestos en que se considere oportuno para agilizar el tráfico marítimo siempre que la afectación a la movilidad viaria sea mínima; en este sentido, cuando se requiera la apertura del puente para una maniobra, en cada caso la misma deberá obtener aprobación específica de la Autoridad Portuaria de Barcelona de acuerdo con el procedimiento que se establezca.

Los buques y embarcaciones que en sus movimientos marítimo portuarios vayan a navegar por debajo del cable del teleférico ('Aeri de Barcelona') del canal del Port Vell, si la altura de su arboladura es superior a cincuenta y tres (53) metros, su paso estará condicionado al cumplimiento de una serie de comunicaciones y restricciones de conformidad con el procedimiento aprobado al efecto, y en el caso de que su altura de arboladura sea mayor de setenta y cinco (75) metros, no está permitido ese paso.

Salvo las excepciones que puntualmente o reglamentariamente se establezcan, la navegación de todos los buques y embarcaciones de recreo y de la flota pesquera en la zona I de servicio de las aguas del Puerto de Barcelona queda limitada al área Norte, entendiéndose como tal la superficie de agua que queda integrada desde la línea imaginaria de proyección del puente 'Porta d'Europa' sobre el espejo de agua hacia el norte, incluyendo las contenidas por el resguardo del dique de la bocana Norte. Asimismo, esta navegación, excepto casos debidamente justificados, deberá ser directa e ininterrumpida.

Todo ello sin perjuicio de permitir el acceso por el área Sur en caso de fuerza mayor, o cuando concurren consideraciones prioritarias de seguridad o para reducir o minimizar un riesgo; en estos casos los buques/embarcaciones afectadas deberán reportarse sin demora a '**Barcelona Port Control**'.

2.5.- Reglas de rumbo y gobierno de los buques y embarcaciones en aguas portuarias.

En todas las aguas portuarias serán de aplicación las disposiciones establecidas en el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar en su forma enmendada (COLREG 1972, BOE 9 de julio 1977), con las siguientes especificaciones a los efectos de conducta de los buques y embarcaciones en relación a las reglas de rumbo y gobierno:

- Todas las aguas portuarias de la zona I, o interior, y las correspondientes a las '*zonas de precaución*' tendrán la consideración de 'canal o paso angosto' de conformidad con la regla 9 del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar.
- Los canales exteriores de acceso tendrán consideración de dispositivos de separación de tráfico a los efectos de aplicación de la regla 10 del COLREG.



En consecuencia, en esas aguas consideradas pasos o canales angostos, las embarcaciones menores de 20 metros de eslora total, los buques de vela y los dedicados a la pesca no estorbarán el tránsito del resto de los buques. Además, esta obligación de no estorbar el tránsito del resto de buques que naveguen dentro de las aguas consideradas pasos o canales angostos, se hace extensiva a los siguientes buques y embarcaciones:

- Buques y embarcaciones cuyo arqueado bruto sea menor de 500 GTs, incluidos los correspondientes a los servicios portuarios y las embarcaciones turísticas locales de pasajeros.
- Buques y embarcaciones de servicios portuarios y de tráfico interior de arqueado bruto igual o mayor a 500 Gts cuando realicen maniobras intra-portuarias que discurran íntegramente en la zona (I) interior.

Además, dada la singular configuración del acceso al canal de la bocana Norte desde la dársena de la Bocana Norte (Marina Vela), y habida cuenta de la tipología de embarcaciones a las que está destinada esa dársena, se establece una regla específica de regulación de conducta de los buques y embarcaciones que por allí transiten. Así, los buques y embarcaciones que en su maniobra de salida desde la dársena de la Bocana Norte (Marina Vela) se vayan a incorporar al canal de la bocana Norte, lo harán de forma que no estorbarán el tránsito seguro de ningún buque o embarcación que navegue dentro de ese canal.

Todo ello sin perjuicio de la prevalencia de las instrucciones que sobre la ordenación del tráfico pueda impartir **'Barcelona Port Control'**.

En determinados casos, la utilización de señales acústicas de maniobra y advertencia podrá sustituirse total o parcialmente por comunicaciones de radio directas a criterio de los prácticos embarcados en los buques implicados y/o de **'Barcelona Port Control'**.

2.6.- Luces de tráfico portuario.

Las luces de tráfico portuario que se instalen se ajustarán, en la medida de lo posible, a las recomendaciones internacionales que sobre las mismas realicen los organismos internacionales especializados, y en especial la Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros (IALA).

Los buques y embarcaciones estarán obligados a respetar los mensajes correspondientes a las luces de tráfico portuario, pudiendo contactar con **'Barcelona Port Control'** en caso de albergar dudas sobre la aplicación de una luz de tráfico portuario.

2.7.- Sistema Automático de Identificación de los buques y embarcaciones.

Todos los buques y embarcaciones civiles que de conformidad con la normativa internacional o nacional deban estar equipados de un Sistema de Identificación Automático (AIS), así como aquellos buques y embarcaciones de los servicios portuarios y comerciales que deban estar dotados de ese equipo por reglamentación local, deberán tenerlo en funcionamiento en todo momento durante su navegación y estancia en aguas portuarias, incluido cuando estén fondeados o amarrados, sin perjuicio de las excepciones hechas en esa normativa.

Los anteriores buques cuando no tengan en operación el AIS, ya sea por avería o como medida de seguridad o protección debidamente autorizada, deberán comunicar dicha medida y las razones de su adopción a **'Barcelona Port Control'**, a menos que con ello se comprometa aún más la seguridad o la protección.



2.8.- Contorno de protección marítima.

Por motivos de protección marítima, se establece un contorno de no intrusión marítima de quince (15) metros alrededor de los buques atracados o fondeados en las aguas portuarias. Los buques y embarcaciones en navegación no deben adentrarse en este contorno excepto cuando existan razones prioritarias de seguridad marítima, o con excepción de aquellos buques y embarcaciones que vayan a prestar servicios concertados con el buque atracado o fondeado (p.ej. practicaaje, remolque, avituallamiento o aprovisionamiento, reparaciones, etc.).

2.9.- Reducción de la anchura de las vías navegables.

Con excepción de los botes salvavidas emplazados en su posición de estiba, escalas reales o de prácticos u otras instalaciones fijas del buque, ningún elemento o pieza amovible de los mismos podrá sobresalir de la eslora y la manga máxima, ni del calado declarado, cuando se encuentren en maniobra sin que se haya expresamente autorizado.

Cuando los buques se encuentren atracados, y se necesite que alguna de sus grúas o puntales de manipulación de carga o elementos amovibles de otro tipo (p.ej. pontones de estabilidad), permanezcan sobresaliendo de la manga del buque por el costado de la banda mar, deberán informarlo a '**Barcelona Port Control**' para su conocimiento y aprobación. Cuando este sobrevuelo supere la distancia transversal de 15 metros desde el costado del buque, su aprobación deberá tramitarse en la solicitud de escala.

Del mismo modo, las operaciones de manipulación de mercancías desde la banda mar de un buque, tales como la puesta a flote o el izado de embarcaciones menores, tendrán que ser previamente autorizadas por la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Asimismo, será obligación de las terminales asegurar que, antes de que se produzca la aproximación del buque al atraque, tanto las grúas de las terminales como los brazos de carga y las pasarelas de embarque de pasajeros (PBB) en la zona de atraque, estén parados y en su posición de estiba hasta que el buque se encuentre amarrado con seguridad, y su arriado o despliegue cuente con el consentimiento del buque; y del mismo modo, antes de que se inicien las operaciones de desamarre para la maniobra de salida del buque, asegurar que esos equipamientos están estibados y parados convenientemente, una vez completadas las operaciones de carga y/o descarga.

En los casos en que se necesite arriar la pluma de una grúa u otro equipamiento de carga sin haber buque atracado, ya sea para su mantenimiento u otros trabajos de reparación, se deberá obtener autorización de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

2.10.- Actividades de pesca y marisqueo.

Por razones prioritarias de seguridad marítima, en las aguas portuarias de la zona I, o interiores, en las zonas de fondeo, en las correspondientes a las de los dispositivos de separación de los canales de aproximación –incluyendo la zona de separación entre las vías de circulación – y en ambas zonas de precaución queda prohibida toda actividad extractiva pesquera desde embarcación, incluido el fondeo/calado de artes de pesca y las actividades de marisqueo, ya sea profesional o deportiva.

2.11.- Velocidad de seguridad.

En todas las aguas de servicio del Puerto de Barcelona todos los buques y embarcaciones deberán navegar a velocidad de seguridad según lo establecido en el Reglamento



Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar (COLREG). A este respecto, para la determinación de esta velocidad de seguridad se tendrá en cuenta como un elemento determinante la presencia y su distancia de paso a otros buques o embarcaciones navegando en las proximidades, buques fondeados y la de los amarrados en los muelles de los canales y dársenas donde se desarrolle la maniobra.

Sin perjuicio de lo anterior y como regla general de referencia, la velocidad efectiva de navegación de los buques y embarcaciones en las aguas portuarias no superará los valores que se indican en el anexo IV de esta Ordenanza o la velocidad mínima de gobierno si ésta fuera mayor.

En este sentido, en aquellos casos en que se prevea que la velocidad mínima de gobierno superará la velocidad de seguridad o el límite máximo admisible de acuerdo con los párrafos anteriores, se podrá exigir a los buques que se provean de los medios auxiliares de asistencia adecuada cuando esta medida pueda permitir una velocidad mínima de gobierno inferior.

Asimismo, los buques deberán ajustar su velocidad adecuadamente para facilitar la prestación de los servicios portuarios de practicaje y remolque, de acuerdo con las indicaciones que se hayan podido impartir por el Práctico o a través de **'Barcelona Port Control'**. Los capitanes que no puedan mantener el gobierno con la velocidad requerida para facilitar la prestación de los citados servicios, lo notificarán oportunamente a los efectos de que se adopten las medidas convenientes en cada caso.

No obstante lo mencionado en los párrafos anteriores, mediante la oportuna resolución o instrucción de seguridad, la Dirección General de la Autoridad Portuaria de Barcelona o la Capitanía Marítima de Barcelona podrán modificar, a la vista de la correspondiente evaluación de riesgos, la determinación de los valores de referencia de los límites máximos de velocidad de seguridad para dar respuesta a casos puntuales o en determinadas zonas o cuando concurren circunstancias temporales que así lo aconsejen.

Las embarcaciones de los servicios portuarios técnico-náuticos o de servicios públicos podrán rebasar los límites de velocidad aquí dispuestos cuando sea requerido por necesidades del servicio en seguimiento de instrucción del Práctico que realice la maniobra, por instrucción de **'Barcelona Port Control'** o por estar incursas en una intervención de servicio público o de seguridad, siempre que esta superación esté debidamente justificada.

Por último, todo lo anterior debe interpretarse en el bien entendido de que las velocidades aquí indicadas podrán ser también superadas cuando por circunstancias sobrevenidas sea imprescindible para evitar una colisión o minimizar las consecuencias de un accidente durante la maniobra.

2.12.- Sistemas de organización del tráfico de entrada y salida del Puerto de Barcelona.

Se establece un sistema de organización del tráfico marítimo en el Puerto de Barcelona consistente en dos canales de acceso, la 'canal de acceso Sur' y la 'canal de acceso Norte', con sendos dispositivos de separación, y dos 'zonas de precaución' (*'Precautionary Areas'*) adyacentes que conectan el extremo interior de cada una de estas canales con su correspondiente bocana. Todo ello, al objeto de conducir a través de ellas el tráfico de buques de gran porte que recale o salga de las dos bocanas del Puerto de Barcelona, logrando de esta forma evitar, por un lado, que los buques atraviesen la zona de fondeo y alejar el área de espera y/o recalada de las inmediaciones de la bocana, reduciendo de esta manera los riesgos de las situaciones de cruce o vuelta encontrada, y, por otro lado, delimitar las áreas donde debido a la confluencia de tráficos de diferentes tipos de flotas, los buques deben tener especial caución.



En ambas canales el método adoptado como sistema de organización de tráfico es el mismo y responde a un dispositivo de separación de corrientes de tráfico opuestas mediante una línea de separación central y con las características que a continuación se desarrollan.

2.12.1.- Canal de acceso Norte.- Ubicación, dimensiones y características de la canal Norte.

La canal de acceso Norte ordena el tráfico de buques de entrada y salida por la bocana Norte y queda establecida de la siguiente manera:

Consiste en un dispositivo de separación de dos vías de circulación para corrientes de tráfico opuestas separadas mediante una línea de separación central. La configuración geométrica de la canal responde a una forma rectangular, con una longitud de 1,5 millas y una anchura total de 5 cables, está orientada al 305°/125° verdadero. La margen Sur de la misma delimitará la zona de fondeo Este por su parte Norte.

El punto más exterior (oriental) de la línea central de separación estará marcado con una boya de recalada (marca de aguas navegables) de nombre 'N' (*November*), situada en:

I = 41° 20'05 N

L = 02° 13'01 E

Esta boya estará culminada por un transpondedor racon que responderá en los radares con la señal 'N'.

A cada vía de circulación se le asigna una única dirección establecida de tráfico, el de entrada corresponde a la vía situada más al norte de la línea de separación y el de salida a la que queda emplazada más al sur. De esta manera los barcos deberán dejar la boya de recalada 'N' tanto a la entrada como a la salida por la banda de babor.

Entre la luz verde del rompeolas de la bocana Norte y el extremo occidental del dispositivo de separación, el tráfico en esa media milla para los buques que están obligados a utilizar la canal será de un solo sentido de navegación (de entrada o de salida).

La señalización de la canal Norte se complementa con una marca lateral de babor situada en:

I = 41° 21'47 N

L = 02° 10'89 E

y que está señalando el veril de los 10 metros.

2.12.2.- Canal de acceso Sur.- Ubicación, dimensiones y características de la canal Sur.

La canal de acceso Sur ordena el tráfico de buques de entrada y salida por la bocana Sur y queda establecida de la siguiente manera:

Consiste en un dispositivo de separación de dos vías de circulación para corrientes de tráfico opuestas separadas mediante una línea de separación central. La configuración geométrica de la canal es casi rectangular, si bien adopta en su lado más oriental una forma ligeramente trapezoidal. La orientación de la línea de separación y de la margen occidental es del 346°/166° verdaderos, no obstante el límite oriental no es exactamente paralelo y se encuentra ligeramente desviado trazándose en la dirección 340°/160° verdaderos. De esta manera la canal en su base interior tiene una anchura de 5 cables, siendo la de la base mayor exterior de 6,1 cables.



La longitud de la línea de separación de 1,2 millas, estando su extremo más al sur marcado con una boya de recalada (marca de aguas navegables) de nombre 'S' (*Sierra*), situada en:

I = 41° 16,905' N

L = 002° 10,880' E

Esta boya estará dotada con un transpondedor racon que responderá en los radares con la señal 'B'.

A cada vía de circulación se le asigna una única dirección establecida de tráfico, el de entrada corresponde a la vía situada más al este de la línea de separación y el de salida a la que queda emplazada más al oeste. De esta manera los barcos deberán dejar la boya de recalada 'S' tanto a la entrada como a la salida por la banda de babor.

2.12.3.- Procedimiento de navegación por las canales de acceso.

Todos los buques que naveguen por las canales de acceso Norte o Sur del Puerto de Barcelona lo harán siguiendo la dirección general de la corriente de tráfico indicada para la vía de circulación correspondiente y que están debidamente representadas en las publicaciones náuticas mediante flechas silueteadas, salvo indicaciones expresas en otro sentido impartidas al efecto por '**Barcelona Port Control**'.

Los buques y embarcaciones que por su tamaño no estén obligados a utilizar las canales de aproximación de conformidad con la disposición siguiente (2.12.4.), cuando deban cruzar una canal lo harán siguiendo un rumbo que en la medida de lo posible forme una perpendicular con la dirección general de la corriente de tráfico.

Excepto en los casos necesarios para evitar un peligro inmediato o cuando así esté expresamente autorizado por '**Barcelona Port Control**', todo buque obligado a utilizar las canales de acceso entrará o saldrá de las vías de circulación por sus extremos y durante el tránsito por las mismas no cruzará las líneas de separación.

2.12.4.- Utilización de las canales de acceso.

Estarán obligados a utilizar las canales de aproximación al Puerto de Barcelona todos los buques y embarcaciones cuyo arqueado sea mayor o igual a 500 GTs o su eslora total sea superior o igual a 45 metros, excepto:

- Los buques de salvamento en operaciones.
- Los buques de tráfico interior del puerto debidamente autorizados.
- Los buques dedicados a obras marítimas cuando se haya aprobado un procedimiento operativo específico para los mismos.
- Los buques de entrada provenientes del fondeadero o de salida que se dirijan a la zona de fondeo del Puerto de Barcelona, cuando así se autorice por '**Barcelona Port Control**'.
- Cuando concurran causas de fuerza mayor, o consideraciones prioritarias de seguridad o para reducir o minimizar un riesgo.

2.12.5.- Zonas de precaución.

Se delimitan dos áreas denominadas 'zonas de precaución', de conformidad con la definición de la Resolución A.572 (A) de la Organización Marítima Internacional, que unen el extremo interior de cada canal de acceso con su correspondiente bocana, y en donde los buques deben



navegar con especial caución al ser zonas de confluencia del tráfico que utilizan las canales con el resto de flota que no está obligado a ello.

La zona de precaución Norte viene delimitada por los siguientes puntos:

Punto 1.-	I = 41° 20'72 N	L = 02° 11'16 E
Punto 2.-	I = 41° 21'13 N	L = 02° 11'56 E
Punto 3.-	I = 41° 21'47 N	L = 02° 10'90 E
Punto 4.-	I = 41° 21'47 N	L = 02° 11'08 E

La zona de precaución Sur viene delimitada por los siguientes puntos:

Punto 1.-	I = 41° 18'12 N	L = 02° 10'78 E
Punto 2.-	I = 41° 18'00 N	L = 02° 10'17 E
Punto 3.-	I = 41° 18'76 N	L = 02° 10'04 E
Punto 4.-	I = 41° 19'03 N	L = 02° 10'34 E

2.13.- Límites geográficos del practicaaje. Zona de embarque y desembarque de Práctico.

2.13.1.- Límites geográficos de prestación del servicio de practicaaje.

En el Puerto de Barcelona se establecen como límites geográficos de prestación del servicio portuario de practicaaje, en cumplimiento del artículo 7 del Reglamento General de Practicaaje aprobado por el Real Decreto 393/1996, todas las aguas comprendidas en las zonas I y II definidas en el DEUP, excluidas las zonas de fondeo y las aguas abiertas no incluidas en el sistema de organización del tráfico marítimo.

2.13.2.- Zonas de embarque de Práctico.

Para el acceso por la bocana Norte se establece una zona de embarque en la vía de circulación de entrada de la canal Norte de media milla longitud, cuyo punto de referencia medio se encuentra situado a una distancia de 1 milla de la luz verde del extremo del rompeolas Norte, en la posición:

$$I = 41^{\circ} 20'75 N$$
$$L = 002^{\circ} 12'00 E$$

Para el acceso por la bocana Sur se establece una zona de embarque en la vía de circulación de entrada de la canal Sur de media milla de longitud, cuyo punto medio de referencia se encuentra situado a una distancia de 1,4 millas de la luz verde de la prolongación del Dique del Este y en la posición:

$$I = 41^{\circ} 17,700' N$$
$$L = 002^{\circ} 10,800' E$$

La Autoridad Portuaria de Barcelona podrá aprobar un procedimiento operativo, previo informe de la Capitanía Marítima de Barcelona y oída la Corporación de Prácticos del Puerto



de Barcelona, para regular aquellos supuestos en que las condiciones meteorológicas, u otras circunstancias, no permite el embarque del Práctico con seguridad en las proximidades de las zonas establecidas, pero la maniobra náutica se considera viable.

2.13.3.- Zonas de desembarque de Práctico.

Como disposición de aplicación general para el Puerto de Barcelona, y de conformidad con el apartado b) del artículo segundo y del artículo séptimo del Reglamento General de Practicaje aprobado por el Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, se establece para cada una de sus bocanas los siguientes límites geográficos hasta donde, como mínimo, debe prestarse el servicio de asesoramiento por el Práctico que asiste la maniobra:

- En la bocana Sur, una vez que el buque tiene a popa de su través de babor la torre cilíndrica de la luz verde de la punta del espigón del Dique del Este (*señal n° 29680.17*).
- En la bocana Norte, una vez que el buque tiene a popa de su través de babor la torre cilíndrica de la luz verde del dique de la bocana Norte (*señal n° 30377.4*).

No obstante lo anterior, la Autoridad Portuaria de Barcelona podrá aprobar un procedimiento operativo, previo informe de la Capitanía Marítima de Barcelona y oída la Corporación de Prácticos del Puerto de Barcelona, para regular aquellos supuestos en que las condiciones meteorológicas no permitan el desembarque del Práctico con seguridad. Este procedimiento operativo podrá establecer zonas de desembarque más interiores siempre que:

- Esta circunstancia se indique al Capitán del buque asistido, y se obtenga su conformidad, y
- En el caso de la bocana Sur, este desembarque no se realice antes de que el buque rebase la segunda luz verde que marca el quiebro del cambio de alineación del Dique del Este (*señal n° 29680.23*), zona en la que el buque pone rumbo próximo a la orientación de la canal de salida, y en el caso de la bocana Norte, no se realice antes de que el buque rebase en su totalidad la bocana de la Marina Vela.

Asimismo, la Autoridad Portuaria de Barcelona podrá tener en cuenta otras circunstancias en la elaboración del procedimiento operativo referido al desembarque.

2.14.- Zonas de fondeo.- Determinación geográfica de las zonas de fondeo.

Se establecen los siguientes espacios de agua de la zona II, o exterior de las aguas portuarias, como zonas de fondeo: la zona de fondeo Este y la zona de fondeo Sur.

2.14.1.- Fondeadero Este.

Estará limitado por las líneas que unen las siguientes posiciones geográficas:

Punto 1.-	I = 41° 19'82 N	L = 02° 12'85 E
Punto 2.-	I = 41° 20'72 N	L = 02° 11'16 E
Punto 3.-	I = 41° 19'74 N	L = 02° 10'80 E
Punto 4.-	I = 41° 18'13 N	L = 02° 10'80 E
Punto 5.-	I = 41° 17'00 N	L = 02° 11'34 E
Punto 6.-	I = 41° 17'59 N	L = 02° 12'18 E



Los puntos 1 y 6 se unirán por el arco de las dos millas centrado en la luz verde de la prolongación del dique del Este en situación:

I = 41° 19'06 N

L = 02° 10'38 E

2.14.2.- Fondeadero Sur.

Punto 1.- I = 41° 18'00 N L = 02° 10'15 E

Punto 2.- I = 41° 16'84 N L = 02° 10'56 E

Punto 3.- I = 41° 17'215 N L = 02° 09'36 E

Los puntos 2 y 3 se unirán por el arco cuyo centro está en situación:

I = 41° 17'80 N

L = 02° 10'39 E

2.14.3.- Régimen de utilización de las zonas de fondeo.

Las zonas de fondeo del Puerto de Barcelona se han determinado para atender prioritariamente las necesidades logísticas y de espera, relativamente cortas en el tiempo, asociadas a las escalas de los buques que vayan a hacer operaciones portuarias de tráfico mercantil en la zona interior del Puerto de Barcelona.

El fondeo de los buques en las zonas habilitadas del Puerto de Barcelona requerirá la correspondiente autorización previa por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Excepto cuando exista una justificación logística procedente, o en los casos que concurran razones prioritarias de seguridad marítima, como regla general no se permitirá el fondeo de buques y embarcaciones de recreo y de pesca.

Los buques fondeados deberán levar anclas y abandonar la zona de fondeo cuando así se lo requiera la administración marítima o la Autoridad Portuaria.

En este sentido, las condiciones de acceso y utilización de la zona de fondeo y el régimen de estancia, cuando sean aprobadas por la Dirección General de la Autoridad Portuaria de Barcelona, se incorporarán como anexo de esta Ordenanza.



3.- RÉGIMEN DE ORDENACIÓN DE LAS COMUNICACIONES RADIOTELEFÓNICAS RELATIVAS AL TRÁFICO MARÍTIMO EN EL PUERTO DE BARCELONA

3.1.- Principios generales.

Las comunicaciones entre los buques y el servicio de ordenación y control del tráfico marítimo se realizarán prioritariamente y de forma general a través de los equipos de radiotelefonía de ondas métricas, y en particular utilizando el canal principal de trabajo de este servicio.

Se establece en el Puerto de Barcelona como canal principal de trabajo para el servicio de ordenación y control del tráfico marítimo el canal 14 de radiotelefonía de ondas métricas (VHF) del servicio móvil marítimo. **'Barcelona Port Control'** permanecerá en escucha continua en este canal de trabajo.

Todo buque o embarcación que esté dotado de un equipo de comunicación radiotelefónica marina de ondas métricas, durante su navegación, o fondeo, en aguas portuarias, deberá permanecer a la escucha continua en el canal de trabajo VHF de servicio de control de tráfico marítimo de **'Barcelona Port Control'**, todo ello sin perjuicio de la posibilidad de uso en todo momento del canal 16 de VHF y de la obligatoriedad de su escucha continua.

Todas las comunicaciones efectuadas mediante los canales VHF de trabajo del servicio deben ser relevantes y lo más breves posible. En este sentido, se destaca la importancia del uso de la terminología estándar para las comunicaciones marítimas, incluidos los indicadores de mensaje, de acuerdo con la Resolución de la OMI A.918 (22) *'IMO Standard Marine Communication Phrases (SMPC)'*.

Además de los idiomas oficiales (castellano y catalán), el idioma de trabajo para las comunicaciones del servicio de ordenación y control del tráfico marítimo con los buques y embarcaciones es el inglés.

Los buques y embarcaciones, además de las comunicaciones regladas para el desarrollo de las maniobras portuarias, deberán reportar a **'Barcelona Port Control'** las incidencias de navegación en las aguas de servicio portuarias, así como aquellas otras que sean relevantes y afecten a la seguridad marítima.

3.2.- Procedimiento de radiocomunicaciones de entrada, salida y cambio de atraque de buques, incluido el fondeo.

Se aprueba mediante anexo II de la presente Ordenanza el procedimiento que regula las comunicaciones radiotelefónicas mínimas a los efectos de poder llevar a cabo una eficiente ordenación y control del tráfico marítimo portuario, y la correspondiente coordinación de prestación de los servicios portuarios.

Estarán obligados a seguir este procedimiento de radiocomunicaciones aquellos buques y embarcaciones que de conformidad con esta Ordenanza requieran obtener la aprobación previa al inicio de maniobra, así como todos aquellos obligados a utilizar los canales de acceso.

En el procedimiento se detallan una serie de comunicaciones regladas para las maniobras portuarias de aproximación, entrada, salida y cambio de atraque, incluido el fondeo, que tendrán efectos notficativos cuando así se determine. El incumplimiento de estas comunicaciones, además de que en caso de que concurren con otras circunstancias pueda ser constitutivo de infracción a los usos del puerto, podrá acarrear la no aprobación del inicio de la maniobra correspondiente y/o la pérdida de turno en el orden de maniobra.



Asimismo, la no disponibilidad de un buque, ya sea por motivos técnicos o comerciales, para iniciar la maniobra correspondiente solicitada en el tiempo previsto de acuerdo con sus comunicaciones efectuadas, podrá suponer, a la vista de las condiciones de tráfico que concurran y el retraso estimado, la pérdida de turno y la desmovilización de los servicios portuarios activados para asistir a la maniobra, sin perjuicio de que éstos, cuando proceda, deban ser correspondientemente abonados.

3.3.- Procedimiento de radiocomunicaciones para los buques y embarcaciones de tráfico interior, de recreo y de pesca.

Los buques y embarcaciones que presten servicios portuarios o comerciales de tráfico interior deberán estar dotados con equipos de radiotelefonía de ondas métricas que les permita estar a la escucha en el canal o canales de trabajo VHF de '**Barcelona Port Control**', además de las escuchas en otros canales que puedan corresponder.

La Autoridad Portuaria de Barcelona podrá aprobar para cada servicio de tráfico interior el correspondiente procedimiento de comunicaciones atendiendo a la tipología y la singularidad del mismo, así como a las características de los buques y embarcaciones que lo presten. Estos procedimientos debidamente aprobados por la Dirección General de la Autoridad Portuaria de Barcelona se incorporarán como un anexo de esta Ordenanza.

Del mismo modo, cuando así se considere necesario por razones de singularidad, intensidad o peligrosidad de la actividad (eventos, salidas colectivas de embarcaciones, etc.), la Autoridad Portuaria de Barcelona podrá requerir condiciones de reporte a los buques y embarcaciones no sujetas al procedimiento general de radiocomunicaciones. Cuando alguna de esas actividades se realice de forma habitual en el puerto, se podrá aprobar un procedimiento específico de acuerdo con el apartado anterior.



4.- DISPOSICIONES ADICIONALES Y FINALES

4.1.- Restricciones a las operaciones marítimas por condiciones meteorológicas adversas.

La realización de las operaciones marítimas en el puerto de Barcelona, incluidas las maniobras portuarias de entrada, salida y remoción de los buques, puede quedar supeditadas a que no se superen, o se tenga previsto superar de acuerdo con las previsiones oficiales, determinados límites de las variables meteorológicas que concurran o vayan a concurrir durante las mismas.

Cuando las condiciones meteorológicas sean tan desfavorables que imposibiliten el desarrollo con seguridad de forma generalizada de las maniobras de la flota mercante, la Autoridad Portuaria de Barcelona, oído el servicio de practica, podrá establecer la situación de 'restricción del tráfico marítimo'. Esta restricción comporta una situación de anormalidad por la cual se interrumpe temporalmente el normal desarrollo del tráfico marítimo en la zona afectada, llevándose a cabo únicamente aquellas maniobras que se aprueben tras una evaluación puntual en cada caso. La 'restricción del tráfico marítimo' puede afectar a la totalidad del puerto o solo a una zona determinada (p.ej. maniobras por una de las bocanas) y/o a cualquier tipo de movimientos o solo a las entradas o salidas o remociones.

Además, sin que tenga carácter exhaustivo y sin perjuicio de las condiciones específicas que se puedan establecer en las autorizaciones que permitan la operación, también se establecen de forma general las siguientes restricciones:

4.1.1.- Visibilidad.

Como regla general, por razones de seguridad no se deberá iniciar ninguna maniobra portuaria de entrada, salida y remoción de buques mercantes con una visibilidad inferior a media milla.

No obstante lo anterior, esta restricción podrá no aplicarse para determinados tipos de buques o maniobras (p.ej. espiadas), cuando concurran determinadas circunstancias que, tras el oportuno análisis de la situación, se considere que pueden aplicar medidas mitigadoras del riesgo que permiten la maniobra. A estos efectos, la Autoridad Portuaria de Barcelona podrá elaborar un procedimiento operativo en el que, una vez oída la Administración Marítima, y la Corporación de Prácticos del Puerto de Barcelona, se determinen bajo qué circunstancias y medidas mitigadoras puede aplicarse esta excepción de forma automática.

4.1.2.- Viento.

4.1.2.1.- Umbrales de referencia que delimitan maniobras de especial complejidad según el tipo de buque.

A los efectos de una ordenación eficiente y segura del tráfico marítimo portuario, es preciso determinar umbrales de referencia de intensidad de viento, a partir de los cuales, se considera necesario efectuar caso por caso una especial valoración de la viabilidad de las maniobras portuarias de los buques que se planteen.

Para esta determinación es oportuno diferenciar los umbrales de referencia según el tipo de buque que se trate, puesto que el viento es un agente meteorológico que no afecta por igual a todos los buques.



De esta forma, cuando se plantee el inicio de una maniobra en los siguientes casos:

- Con vientos de más de 16 nudos, para los buques gaseros, dadas sus características especiales.
- Con vientos de más de 20 nudos, para los buques *car carrier*, dada la superficie de obra muerta que exponen al viento.
- Con vientos de más de 30 nudos, en los demás casos.

‘**Barcelona Port Control**’ consultará con el servicio de practica sobre la procedencia técnica de que se pueda aprobar el inicio de la maniobra, a la vista de las distintas variables a valorar, como son la dirección en que sopla, la orientación del muelle y las condiciones de contorno.

4.1.2.2.- Utilización general obligatoria del servicio portuario de remolque en condiciones de viento muy desfavorables.

Por razones de seguridad marítimo-portuaria, se considera necesario que, en condiciones de viento muy desfavorables, toda maniobra de entrada, salida y remoción de buques mercantes de navegación marítima que vaya a transitar por las aguas interiores portuarias (zona I), deba estar asistida, al menos, por un remolcador del servicio portuario de remolque.

En consecuencia, se establece como obligatoria la asistencia de un remolcador, como mínimo, en los siguientes dos escenarios:

- Para todo buque mercante de navegación marítima, excepto los tipos Ro/Ro o Ro/Pax menores de 200 metros de eslora, cuando la intensidad del viento sea superior a veinticinco (25) nudos.
- Para los buques tipo Ro/Ro o Ro/Pax de menos de 200 metros de eslora cuando la intensidad de viento sea igual o superior a treinta (30) nudos.

Quedará a criterio del Capitán del buque y del Práctico que asesore la maniobra, de acuerdo con la valoración de las circunstancias que concurran en cada caso, que esta asistencia se realice con el remolcador habiendo hecho firme el cabo de remolque o efectuando un acompañamiento de la maniobra.

La aplicación de esta obligatoriedad se determinará de acuerdo con las lecturas obtenidas del viento reinante en el momento que se vaya a coordinar la utilización de los servicios portuarios. Ello, sin perjuicio de que se aplique también esta obligatoriedad cuando las previsiones disponibles apunten, con suficiente detalle y fiabilidad, que en el transcurso de la maniobra se vayan a alcanzar los umbrales de viento establecidos.

4.1.2.3.- Superación de los límites de permanencia.

Los buques atracados estarán obligados a liberar su atraque y salir del puerto, cuando así se les requiera por la Administración Marítima o la portuaria, y siempre que la accesibilidad marítima lo permita, cuando las previsiones de algún agente meteorológico vayan a superar los límites de permanencia en el atraque calculados para ese buque, o tipo de buques, asociados a dicho agente.

4.1.2.4.- Determinación del viento.

Para la determinación de la intensidad del viento a los efectos de este apartado, y de forma general para aquellos procedimientos o autorizaciones relacionadas con la actividad marítima que estén condicionados por este agente meteorológico, a no ser que se manifieste



expresamente de otra forma, se aplicará la definición desarrollada en el **anexo III** de esta Ordenanza.

4.2.- Cierre del Puerto de Barcelona.

El Director General de la Autoridad Portuaria de Barcelona, previo informe de la Capitanía Marítima de Barcelona, podrá ordenar el cierre temporal del puerto a la navegación de buques, así como hacer adoptar las medidas precisas para dar a dichas decisiones la debida publicidad internacional.

Tanto este artículo, como el artículo 4.1. anterior, debe entenderse que se aplica sin perjuicio de las competencias de la Administración Marítima respecto a la propuesta provisional de prohibición de navegación en el puerto y los canales de acceso, y también la entrada y salida de buques del artículo 8 de la Ley de Navegación Marítima, y a la adopción de las medidas en casos de condiciones meteorológicas excepcionalmente desfavorables dispuestas en el artículo 18 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, modificado por el Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre.

4.3.- Resguardo bajo la quilla.

Para poder iniciar su maniobra, todo buque y embarcación deberá disponer como mínimo de un determinado resguardo de agua bajo la quilla durante toda la trayectoria prevista en las aguas portuarias.

A estos efectos, los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria de Barcelona, cuando proceda, asignarán a los muelles, o una parte de los mismos, un valor correspondiente al calado de buque máximo admisible, estos valores se revisarán periódicamente con la frecuencia que se instituya. Para la determinación de estos calados máximos admisibles en cada muelle y para la determinación del calado máximo admisible para efectuar la navegación por los canales y dársenas, se utilizarán los criterios establecidos en el **anexo V**.

Asimismo, los buques cuando se encuentren amarrados a muelle o fondeados deberán permanecer a flote durante toda su estancia, excepción hecha de cuando se encuentren en aquellas instalaciones específicas de puesta en seco, y será responsabilidad del buque el acordar con el correspondiente operador de manipulación de mercancías un inicio y secuencia de la operativa de carga, descarga y/o lastrado de tal forma que garantice en todo momento el cumplimiento de esta obligación.

4.4.- Régimen Sancionador.

El incumplimiento de las presentes Ordenanzas será constitutiva de una infracción relativa al uso del puerto y las actividades que se prestan en él en los términos que se contiene en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, texto refundido aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre; en particular, el inicio de una maniobra portuaria sin la obtención de la correspondiente autorización de atraque de la Autoridad Portuaria de Barcelona y/o de la correspondiente aprobación del servicio de ordenación del tráfico, así como el incumplimiento de las instrucciones dadas en relación a las operaciones marítimas y aquellas otras conductas que contravengan el régimen de navegación de las aguas de servicio portuario en aplicación de esta Ordenanza.



De las acciones u omisiones que comprometan la seguridad marítima o puedan corresponder a su competencia, se dará traslado a la Capitanía Marítima de Barcelona a los efectos que correspondan.

4.5.- Disposición adicional primera. Entrada en vigor.

La presente Ordenanza entrará en vigor a los veinte días después de su aprobación por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

4.6.- Disposición adicional segunda. Delegación.

El Director General del Autoridad Portuaria de Barcelona podrá modificar los criterios técnicos establecidos en los anexos de esta Ordenanza tras la tramitación del oportuno expediente, con informe preceptivo de la Capitanía Marítima de Barcelona y oída la empresa prestadora del servicio portuario de practicaje.

Del mismo modo, la Dirección General de la Autoridad Portuaria podrá ir incorporando como anexos a esta Ordenanza aquellos procedimientos operativos que estén relacionadas con la ordenación del tráfico marítimo portuario, así como aquellos otros que establezcan criterios generales de funcionamiento del servicio de ordenación y coordinación del tráfico marítimo, cuya entidad no requiera una modificación del clausulado de esta Ordenanza.

Asimismo, se habilita al Director General de la Autoridad Portuaria de Barcelona para que, mediante la aprobación de un procedimiento operativo o instrucción general, y oída la Capitanía Marítima de Barcelona cuando corresponda, pueda dar respuesta a situaciones sobrevenidas y no contempladas en esta Ordenanza.

4.7.- Disposición Derogatoria.

A la entrada en vigor de esta Ordenanza quedará derogado el documento 'Ordenación del tráfico marítimo en los accesos al Puerto de Barcelona' aprobado por acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona en sesión celebrada el 19 de julio de 2006, así como cuantos procedimientos e instrucciones que contravengan lo aquí establecido.



ANEXO I

PROCEDIMIENTO OPERATIVO DE ACTUACIÓN DEL SERVICIO DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO PORTUARIO EN EL PUERTO DE BARCELONA – ‘BARCELONA PORT CONTROL’ - PARA LAS MANIOBRAS DE BUQUES CON CAPITANES EXENTOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE.

1.- OBJETIVOS.

Los objetivos que persigue este procedimiento son:

- Suministrar al servicio de ordenación y control de tráfico marítimo portuario (**'Barcelona Port Control'**), las pautas y criterios técnicos a seguir ante la solicitud de aprobación de inicio de maniobra de entrada o salida de un buque en el Puerto de Barcelona, cuando el Capitán de un buque pretende hacer uso de una exención del servicio de practicaje.
- Desarrollar con más detalle las singularidades respecto al procedimiento general de comunicaciones de entrada y salida de buques en el Puerto de Barcelona que se aplicarán a los buques cuyos capitanes ejerzan la exención de la obligatoriedad de utilización del servicio portuario de practicaje.

2.- CONSIDERACIONES PREVIAS.

'Barcelona Port Control' es el servicio general que aprueba el inicio de maniobra de entrada o salida de todos los buques obligados a utilizar los canales de aproximación del puerto, así como del tráfico interior regulado del puerto (barcazas de combustible, etc.), tanto en el caso de que tengan Capitán exento del servicio de practicaje como los que deban hacer servir obligatoriamente dicho servicio.

'Barcelona Port Control' mantendrá una base de datos creada al efecto, y actualizada de acuerdo con la información que la Capitanía Marítima de Barcelona le vaya facilitando, donde se relacionen todas las exenciones de practicaje en vigor en el Puerto de Barcelona que la Dirección General de la Marina Mercante haya otorgado, reflejándose en esa base de datos el nombre del Capitán, los buques para los que están exentos, la vigencia de las mismas y las limitaciones operativas específicas que puede suponer la suspensión temporal o total de la exención.

3.- PROCEDIMIENTO GENERAL DE ACTUACIÓN.- COMUNICACIONES.

3.1.- Todo buque cuyo Capitán pretenda ejercer la facultad de estar exento del servicio de practicaje deberá en la comunicación obligatoria de 'aviso de llegada' con **'Barcelona Port Control'**, una hora antes de la arribada a cualquiera de las boyas de recalada o, en la comunicación obligatoria de 'aviso de salida', una hora antes de la salida, notificar esta circunstancia facilitando el nombre del Capitán exento y las condiciones operativas del buque.

3.2.- Cuando en **'Barcelona Port Control'** se reciba dicha comunicación, además de las comprobaciones habituales para todos los buques, el servicio efectuará lo siguiente:



- Se cerciorará de la existencia, en los registros de la base de datos facilitados por la Capitanía Marítima de Barcelona, de la resolución de otorgamiento para ese Capitán solicitante de maniobra de una exención de practica en vigor para el buque y lugar de atraque asignado.
- Comprobará en ese momento que no se sobrepasen ni las condiciones generales para la suspensión automática de exenciones de practica, ni las específicas meteorológicas para ese caso, así como chequeará que tampoco concurren limitaciones relativas a la ocupación de atraques. En caso de no reunirse todas las condiciones para el ejercicio de la exención, se comunicará al Capitán solo a efectos informativos esta circunstancia, facilitándole los detalles de la condición no cumplida, advirtiéndole que de mantenerse estos parámetros puede conllevar o la suspensión de la exención o, de persistir en el ejercicio de la exención, la pérdida de turno o retrasos en el inicio de la maniobra.
- Emplazará al Capitán a llevar a cabo la comunicación siguiente de conformidad con el procedimiento establecido (2 o 4 millas/entrada o 20 minutos/salida).

3.3.- Cuando se lleve a cabo la comunicación prevista de 'tráfico portuario' (2 millas bocana Sur y 4 millas bocana Norte antes de la boya) o 'listo de salida' (20 minutos antes de la salida), **'Barcelona Port Control'**:

- Comprobará de nuevo si se siguen manteniendo las condiciones estáticas para el ejercicio de la exención o no. En caso negativo, comunicará esta circunstancia al Capitán requiriendo un pronunciamiento del mismo sobre si se acoge a la suspensión automática de la exención o prefiere esperar, cuando proceda, a que se reúnan las circunstancias para poder ejercer el uso de la misma. En este último caso se registrará en el diario de sala este hecho.
- Para los buques en demanda de atraque en puerto, en este momento se comprobará el estado y la previsible evolución del tráfico marítimo portuario por las zonas de navegación previstas, a la vista de las cuales dará o no la aprobación de inicio de la maniobra de conformidad con los criterios de apoyo de toma de decisiones que se hayan podido aprobar para esa exención.
- En el caso de aprobación de inicio de maniobra de entrada, facilitará toda la información sobre el resto de las maniobras que se estén desarrollando o a punto de desarrollar en la zona de navegación afectada.
- Para los buques de salida, se informará al Capitán que comunique de nuevo justo en el momento que se encuentre listo para iniciar maniobra con el buque amarrado en sencillo (*single up*) y los amarradores en el muelle asistiendo al buque.
- Cuando corresponda, coordinará la prestación del resto de los servicios portuarios técnico-náuticos. Para los buques que el Capitán haya decidido demorar la maniobra hasta que se reúnan las condiciones para ejercer la exención, la coordinación de servicios no se realizará hasta ese momento.

3.4.- Cuando el buque comunique el aviso de disposición para iniciar la maniobra de desatraque y salida, **'Barcelona Port Control'**:

- Comprobará el estado y la previsible evolución del tráfico marítimo portuario por las zonas de navegación previstas, a la vista de las cuales dará o no la aprobación de inicio de la maniobra de conformidad con los criterios de apoyo de toma de decisiones que se hayan podido aprobar para esa exención.



- Facilitará toda la información sobre el resto de las eventuales maniobras que se estén desarrollando y/o las que se estén a punto de desarrollar en la zona de navegación afectada.

3.5.- 'Barcelona Port Control' tomará nota en el diario de comunicaciones del nombre del Capitán exento del servicio de practica. De igual forma se anotará en el diario las circunstancias por las que la exención queda suspendida o el porqué de un retraso en el inicio de la maniobra.

3.6.- 'Barcelona Port Control' efectuará una supervisión general, teniendo en cuenta las limitaciones técnicas de sus equipos, del desarrollo de las maniobras de los buques con capitanes exentos, atendiendo cualquier comunicación que se le requiera y actualizando de oficio nueva información/instrucciones en caso de que sea necesario.

3.7.- Cuando se haya suspendido el ejercicio de una exención y el Capitán haya decidido esperar a que cese la condición limitativa correspondiente, será **'Barcelona Port Control'** quien, de oficio, llevará a cabo un seguimiento de la circunstancia limitativa e informará al buque cuando se reúnan todas las condiciones para ejercer la exención.

3.8.- El Capitán de un buque que ha sido informado de la suspensión de su exención por concurrir alguna condición limitativa, y ha decidido demorar el inicio de la maniobra en expectativa del levantamiento de esa limitación, deberá esperar en escucha en el canal de trabajo de **'Barcelona Port Control'** a ser notificado del levantamiento de esa limitación.

4.- RESOLUCIÓN DE DISCREPANCIAS.

Las discrepancias que puedan surgir en la aplicación de las condiciones que regulan las exenciones del servicio de practica se plantearán a la Administración Marítima como administración competente en resolver las solicitudes de estas exenciones.

En el caso puntual de que el Capitán demandante de exención discrepara de la aplicación que se realiza por parte **'Barcelona Port Control'** de cualesquiera de las condiciones establecidas para el ejercicio de la exención que incumben a este procedimiento, si las circunstancias lo permiten, el operador del servicio notificará esta discrepancia a la Capitanía Marítima de Barcelona para su resolución.

5.- COMUNICACIÓN DE INCIDENCIAS.

Cualquier incidente relevante, ya sea un accidente, discrepancia o incumplimiento grave, que se tenga conocimiento en el servicio, y que resulte durante la maniobra de un buque cuyo Capitán se encuentra exento del servicio de practica, **'Barcelona Port Control'** lo comunicará inmediatamente al CCS Barcelona, a los efectos de conocimiento de la Capitanía Marítima de Barcelona, y al Centro de Control de la Autoridad Portuaria de Barcelona. Asimismo, a la mayor brevedad posible se notificará por escrito a la Capitanía Marítima de Barcelona con copia a la Autoridad Portuaria de Barcelona.

En este sentido se considera un incidente relevante cuando un Capitán de un buque pretende ejercer la exención, o inicia la maniobra de forma exenta, en discrepancia con las instrucciones facilitadas por **'Barcelona Port Control'**.



ANEXO II

PROCEDIMIENTO DE RADIOCOMUNICACIONES DE ENTRADA, SALIDA Y CAMBIO DE ATRAQUE DE BUQUES, INCLUIDO EL FONDEO.

(A los únicos efectos de aportar una mayor claridad y una mejor coordinación del sistema de comunicaciones, se incorporan en este procedimiento, además de los reportes necesarios para la debida ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario, las comunicaciones y escucha que requiere la Administración Marítima, mediante el Centro de Coordinación de Salvamento Barcelona – CCS Barcelona- , durante los accesos al Puerto de Barcelona.)

El procedimiento de radiocomunicaciones de entrada, salida y cambio de atraques de buques se configura como la herramienta necesaria para que la Autoridad Portuaria de Barcelona pueda llevar a cabo la adecuada ordenación y control del tráfico marítimo portuario y la coordinación de los servicios portuarios técnico-náuticos.

Salvo casos justificados de avería u otras circunstancias excepcionales, todas las comunicaciones y escuchas que se atribuyen al buque establecidas en este procedimiento, se efectuarán desde a bordo y por el Capitán del buque o por el/los tripulante/s debidamente autorizado/s por éste.

Las escuchas en los canales de VHF que se establecen en este procedimiento se entenderán sin perjuicio de que durante su navegación los buques obligados a ello mantengan también escucha en el canal 16 VHF.

En este procedimiento se consideran dos situaciones:

1.- BUQUES RECALANDO AL PUERTO DE BARCELONA.

1.1.- Comunicación 'Aviso de llegada'.

Los buques que recalén al Puerto de Barcelona, contactarán con el CCS Barcelona (**'Barcelona Tráfico'**), canal 10 VHF, y con **'Barcelona Port Control' (BPC)**, canal 14 VHF, a una hora antes de la llegada a la boya de recalada 'S' (*Sierra*) o 'N' (*November*) dependiendo de la bocana a emplear. Esta notificación a **'Barcelona Port Control'**, siempre que se efectuó de acuerdo con una estimación razonable, tendrá la consideración de registro de hora prevista de llegada a Puerto de Barcelona a los efectos de su incorporación a la planificación de operaciones marítimas, y en ella se indicará si el Capitán cuenta con exención del servicio de practica y se facilitará la información pertinente.

En este sentido, en este reporte el Capitán deberá comunicar cualquier circunstancia o condición relevante para la maniobra (p.ej. deficiencias en el funcionamiento de algunos de los elementos de propulsión y gobierno o que lleva alguna embarcación auxiliar a remolque).

Mientras se aproxima hasta las 2 millas de la boya de recalada 'S' (*Sierra*) o, en caso de entrada por la bocana Norte, a 4 millas de la boya 'N' (*November*), el buque permanecerá a la escucha en el canal 10 VHF, recomendándose que, en caso que tenga disponibles otros equipos de radiotelefonía de ondas métricas, mantenga escucha también en el canal 14 VHF.



Además, una vez realizado el 'Aviso de Llegada', deberá comunicarse por el canal 14 VHF a '**Barcelona Port Control**' cualquier incidencia durante la aproximación que represente una alteración importante de la hora estimada de arribada a la boya correspondiente.

1.2.- Comunicación 'Tráfico Portuario'.

Como regla general, cuando el buque se encuentre a 2 millas de la boya 'S' (*Sierra*) o, en caso de entrada por la bocana Norte, a 4 millas de la boya 'N' (*November*) reportará de nuevo con el CCS Barcelona ('**Barcelona Tráfico**'), canal 10 VHF, y con '**Barcelona Port Control**', canal 14 VHF, para comunicar tráfico portuario y a los efectos de obtener información sobre ordenación de tráfico y, cuando corresponda, obtener la aprobación de inicio de maniobra y la correspondiente coordinación de los servicios portuarios técnico-náuticos necesarios.

No obstante lo anterior, en determinadas circunstancias, '**Barcelona Port Control**' podrá requerir que este segundo reporte se realice antes de haber alcanzado las mencionadas distancias a los efectos de permitir una mejor coordinación del tráfico y servicios portuarios.

Una vez el buque dentro del círculo de las 2 millas de la boya 'S' (*Sierra*) o de las 4 millas de la boya 'N' (*November*), los buques deberán mantener escucha en el canal 14 VHF, y siempre que sea posible también en el canal 10 VHF. En contacto con '**Barcelona Port Control**', canal 14 VHF, se actuará como sigue:

- Buques que no deben iniciar la maniobra de entrada.

Cuando no exista atraque disponible o cuando por cualquier otra causa el buque no pueda iniciar la maniobra en un corto espacio de tiempo y deba esperar para entrar en puerto, '**Barcelona Port Control**' lo notificará así a su Capitán, indicándole la posibilidad, en su caso, de utilizar el fondeadero y demás instrucciones pertinentes.

En caso de fondeo, el buque comunicará a '**Barcelona Port Control**' esta circunstancia, y si esta maniobra es viable se le asignará por ese centro un lugar de fondeo. Una vez el buque haya fondeado informará tanto a '**Barcelona Port Control**' como a '**Barcelona Tráfico**'.

Los buques que no puedan iniciar maniobra por congestión de tráfico, de no recibir instrucciones en otro sentido de '**Barcelona Port Control**', permanecerán a la espera con el adecuado gobierno más allá del círculo de las 2 millas de la boya 'S' (*Sierra*) o de las 4 millas de la boya 'N' (*November*).

- Buques que entrarán en puerto con Práctico a bordo.

El buque se coordinará con '**Barcelona Port Control**' para dirigirse a la zona establecida de embarque del Práctico. El Práctico, una vez embarcado, comunicará esta circunstancia a '**Barcelona Port Control**'. Durante la maniobra, el buque estará a la escucha continua con dicho servicio a través de canal 14 VHF, para una más segura navegación por el puerto y a efectos de instrucciones de atraque o cualquier otra información de interés para el buque.

- Buques que entrarán en puerto cuyos capitanes cuentan con exención de servicio de practicaje.



El buque contactará por el canal 14 VHF con **'Barcelona Port Control'**, para recabar información sobre el tráfico interior del Puerto de Barcelona y coordinar su aproximación y los servicios técnicos-náuticos. Asimismo notificará a dicho servicio su 'paso por boya' cuando se encuentre al través de la boya 'S' (*Sierra*) o de la 'N' (*November*), y permanecerá durante toda la maniobra en escucha en el canal 14 VHF. Finalizada la maniobra de aproximación y una vez dado el primer cabo el buque comunicará a **'Barcelona Port Control'** esa circunstancia, así como una vez haya finalizado las operaciones de amarre.

2.- BUQUES DE SALIDA O DE CAMBIO DE ATRAQUE.

2.1.- Comunicación 'Previa. Aviso de salida'.

El buque informará a través del canal 14 VHF a **'Barcelona Port Control'**, con una hora de antelación, su hora estimada de salida o cambio de atraque.

Esta comunicación permite a **'Barcelona Port Control'** programar las operaciones del tráfico marítimo, por lo que la no realización de esta comunicación por un buque puede suponer que no sea incluido en esta programación con la prioridad que le hubiera correspondido.

2.2.- Comunicación 'Listo de salida'.

A los efectos de coordinación de los servicios portuarios que correspondan y facilitación de una hora más precisa de solicitud de salida, el Capitán del buque confirmará por esa misma vía cuando se encuentre a veinte minutos de su hora estimada de salida o cambio de atraque.

Esta comunicación no deberá realizarse antes de que el buque se encuentre en disposición de hacerse a la mar por cuestiones de tripulación, pasaje y compleción de las operaciones de carga y estiba, así como por obrar los documentos necesarios a bordo y formalizados los correspondientes trámites administrativos, pudiendo solamente quedar pendientes las comprobaciones habituales y trabajos de arranchado para dejar el buque a son de mar.

Si una vez realizada la notificación de 'listo de salida' sucediera cualquier incidencia que supusiera una alteración importante de la hora estimada de salida, el buque deberá comunicar esta circunstancia.

Además, caso de que el Capitán del buque esté autorizado a zarpar sin Práctico a bordo (exención del servicio de practica) o vaya a abandonar el punto de fondeo sin entrar en puerto, el Capitán del mismo comunicará a **'Barcelona Port Control'** sus previsiones momentos antes del inicio de la maniobra a los efectos de aprobación de la misma, y coordinación e información del tráfico portuario (**Anexo I**).

2.3.- Comunicación 'Paso boya de recalada'.

Todo buque maniobrando de salida permanecerá a la escucha en el canal 14 VHF hasta pasar por la correspondiente boya de recalada, 'S' (*Sierra*) o 'N' (*November*), momento en el que contactará con **'Barcelona Port Control'** y con **'Barcelona Tráfico'** a los efectos de reporte de salida e información del tráfico, quedando a partir de ese instante en escucha del canal 10 VHF, **'Barcelona Tráfico'**, al menos durante la primera hora de navegación.

Se recomienda que los buques de salida mantengan escucha también en el canal 14 VHF hasta que se hayan alejado a más de 2 millas de la boya de recalada 'S' (*Sierra*) o a 4 millas de la boya de recalada 'N' (*November*).

Se adjunta como apéndice a este **Anexo II** una representación gráfica del sistema de comunicaciones indicando zonas de reporte y escucha.



ANEXO III

CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DEL VIENTO EN EL PUERTO DE BARCELONA A EFECTOS DE OPERACIONES MARÍTIMAS.

De forma habitual la ejecución de determinadas operaciones marítimo-portuarias vienen condicionadas a que no se sobrepasen valores umbrales establecidos de viento, sin que en la mayoría de los casos, al menos de una forma documentada, se haya definido cómo y dónde se determinarán estos valores.

El objeto de este anexo es clarificar esta determinación para su aplicación de forma general supletoria en las operaciones marítimas.

De esta forma, siempre que no se establezca expresamente de otro modo, se entenderá que para la medición de los valores de viento condicionantes de una operación, procedimiento o normativa marítimo-portuaria se obtendrán aplicando los siguientes criterios:

- Cuando se concrete un valor umbral de viento que condicione una operación marítimo-portuaria, se entenderá que este valor se refiere a la media aritmética de todas las intensidades registradas en los últimos diez minutos en la correspondiente estación meteorológica de la Autoridad Portuaria de Barcelona; asimismo, se considerará que sobrepasa ese valor umbral cuando en esos últimos diez minutos haya habido alguna racha máxima sostenida que supere en más de su 25 % ese valor umbral máximo establecido, y entendiéndose como racha máxima sostenida la que se obtiene de extraer el valor máximo de las últimas diez medias aritméticas minutas de las intensidades registradas en esa misma estación meteorológica.
- Como norma general, para las operaciones marítimas que vayan a desarrollarse en la zona norte del puerto, los citados valores se medirán en el anemómetro instalado en la estación meteorológica de Adosado situada en la rotonda próxima al puente "Porta d'Europa", para las que se desarrollen en la zona sur, en el que se encuentra instalado en la estación meteorológica situada en la luz roja del Dique Sur.

Los sistemas de lectura de las estaciones meteorológicas seleccionadas se programarán para presentar los datos de viento medio y racha máxima sostenida semi-horarios de acuerdo con el criterio establecido, actualizando los datos cada cinco minutos.



ANEXO IV

VELOCIDADES MÁXIMAS DE NAVEGACIÓN EN LAS AGUAS DEL PUERTO DE BARCELONA.

Se establecen los siguientes valores de referencia límites para la velocidad de navegación en aguas portuarias en las siguientes zonas:

1.- Zona I, o interior de las aguas portuarias.

En los espacios de agua interiores (Zona I) del Puerto de Barcelona el límite de velocidad máxima se establece en seis (6) nudos, con las siguientes excepciones:

- En la zona que comprende el Canal de la bocana Norte*, de acuerdo con la Terminología Local de Zonas de Mar aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona en sesión del 29 de mayo de 2013, se establece el límite de velocidad máximo en ocho (8) nudos.
- En la entrada Sur, en la zona del canal principal* que quedaría delimitada por la bocana Sur y por el través de la señal lateral verde del martillo del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, o hasta dos cables antes del primer buque atracado, lo que suceda antes, se establece el límite de velocidad máximo en ocho (8) nudos.

Estos valores de referencia son de aplicación tanto a las maniobras de entrada, salida, cambio de atraque o navegación interior, si bien con las particularidades enunciadas en la propia Ordenanza.

2.- Zona II, o exterior de las aguas portuarias.

En los canales de aproximación exteriores y zonas de precaución de ambas bocanas se establecen los siguientes límites de velocidad máxima:

- Para los buques recalando en el Puerto de Barcelona, a partir de encontrarse al través de las boyas de recalada su velocidad no debe superar ya los quince (15) nudos, o los veinticinco (25) nudos para los buques clasificados como de alta velocidad, reduciéndose estas velocidades de forma paulatina de manera que en todo caso puedan respetar los límites de velocidad efectiva establecidos para el interior del puerto y para facilitar, cuando corresponda, la prestación de los servicios portuarios de practica y remolque.
- Para los buques saliendo del Puerto de Barcelona, una vez sobrepasada la bocana, y cuando corresponda, una vez desembarcado el Práctico y largado los cabos de remolque, pueden incrementar la velocidad paulatinamente hasta alcanzar una velocidad al través de la boya de como máximo quince (15) nudos, o de veinticinco (25) nudos para los buques clasificados como de alta velocidad.

* Se considerará que un buque se encuentra en una zona marítima dada cuando la totalidad de la eslora del buque se haya adentrado en esa zona.



ANEXO V

RESGUARDO DE AGUA BAJO LA QUILLA (UKC). DETERMINACIÓN DEL CALADO MÁXIMO ADMISIBLE.

El resguardo mínimo de agua bajo la quilla es el resguardo mínimo vertical libre de columna de agua que debería quedar disponible entre la parte del casco más sumergida del buque, o la parte más profunda de éste si fuera otro elemento distinto, y el fondo marino, por seguridad y control de la maniobrabilidad del buque.

Este resguardo se aplica sobre el calado máximo estático del buque e incluye los márgenes de seguridad correspondientes a los factores relacionados con el buque y sus efectos dinámicos, el fondo y el nivel del agua, y en particular se han tenido en cuenta los siguientes factores locales:

- Naturaleza de fondos limosos/arenosos reinantes predominantemente en el puerto.
- La precisión y frecuencia en la obtención de datos batimétricos. En este sentido, la Autoridad Portuaria de Barcelona actualizará cada seis (6) meses los datos batimétricos que resultan de las mediciones precisas que se realicen con periodicidad, facilitando dichos datos a la Corporación de Prácticos de Barcelona y a la Capitanía Marítima de Barcelona.
- El conocimiento del clima marítimo del puerto y la fiabilidad de la predicción y medición del nivel del mar.

De esta manera, y atendiendo a la limitación de velocidad propia de la zona de maniobra que se encuentre el buque, se determinan los siguientes valores aplicables para el resguardo mínimo de agua bajo la quilla en las aguas del Puerto de Barcelona en condiciones climatológicas normales:

RESGUARDO MÍNIMO SOBRE EL FONDO.- UKC.

Para la sección Sud del port (referido a la Terminología Local de Zonas de Mar aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona en sesión del 29 de mayo de 2013):

➤ **En navegación, buque en la zona canal Principal Bocana Sud:**

El mayor de los siguientes valores:

- 12% del calado estático del buque.
- 1,2 metros.

➤ **En navegación, buque en la zona canal Principal del Dic de l'Est:**

El mayor de los siguientes valores:

- 9% del calado estático del buque.
- 1,0 metro.



➤ **En navegación, buque en aguas interiores distintas de las anteriores zonas (Zona I- resto de canales y dársenas):**

El mayor de los siguientes valores:

- 6% del calado estático del buque.
- 0,65 metros.

➤ **En la zona de atraque:**

El mayor de los siguientes valores:

- 4,5% del calado estático del buque.
- 0,45 metros.

Para la sección Nord del port (referido a la Terminología Local de Zonas de Mar aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona en sesión del 29 de mayo de 2013):

➤ **En navegación, buque en la zona canal de la Bocana Nord:**

El mayor de los siguientes valores:

- 12% del calado estático del buque.
- 1,2 metros.

➤ **En navegación, buque en la zona del paso de la Bocana Nord:**

El mayor de los siguientes valores:

- 9% del calado estático del buque.
- 1,0 metro.

➤ **En navegación, buque en aguas interiores distintas de las anteriores zonas (Zona I- resto de canales y dársenas):**

El mayor de los siguientes valores:

- 6% del calado estático del buque.
- 0,65 metros.

➤ **En la zona de atraque:**

El mayor de los siguientes valores:

- 4,5% del calado estático del buque.
- 0,45 metros.



DETERMINACIÓN DEL CALADO MÁXIMO ADMISIBLE DE LOS BUQUES EN AGUAS PORTUARIAS.

Como norma general, el calado estático máximo admisible para un buque que pretenda atracar en un muelle dado, será aquel que resulte de aplicar los resguardos mínimos sobre los fondos correspondientes en las zonas por dónde transite el buque en su maniobra de entrada o salida. Todo lo anterior, con relación a las sondas batimétricas de dichas zonas, referenciadas al cero del mareógrafo (cero REDMAR) del Puerto de Barcelona.

Por otro lado, en aquéllos casos excepcionales en que, por concurrir circunstancias debidamente justificadas, se planteen maniobras con buques con un calado superior al máximo establecido, los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria de Barcelona, y tras una evaluación específica de cada caso y oído el prestador del servicio de practicaje, podrán aprobar la realización de maniobras a buques que se encuentren con un calado superior al máximo justificadamente.

En aquellos supuestos de que la zona o zonas limitativas sean de reducidas dimensiones y estén claramente localizadas, los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria de Barcelona podrán no tenerlas en consideración para la determinación del calado máximo admisible de buque, siempre que, consultada la Corporación de Prácticos del Puerto de Barcelona, se acuerde que el planteamiento de la maniobra puede evitar la aproximación a esas zonas, ya sea de forma general o puntualmente bajo determinadas condiciones.

En el caso de buques cuyo calado máximo a la llegada se prevea 13 metros o superior, según información previa del agente, el Capitán del buque declarará, previamente a la llegada y por escrito, el calado máximo del buque con precisión, a efectos de autorización previa de la escala y de la asignación de muelle de atraque por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona.



ANEXO VI

PROCEDIMIENTO OPERATIVO DE RADIOCOMUNICACIONES APLICABLE A LAS GABARRAS QUE PRESTEN EL SERVICIO PORTUARIO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE LÍQUIDO A BUQUES EN EL PUERTO DE BARCELONA.

1.- OBJETO.

El objeto del presente procedimiento operativo es establecer una serie de instrucciones específicas a seguir por las gabarras destinadas a prestar el servicio portuario de suministro de combustible líquido a buques en el Puerto de Barcelona para garantizar la adecuada coordinación y control del tráfico marítimo portuario, además de facilitar la supervisión general del desarrollo de su actividad comercial.

Este procedimiento operativo implanta un sistema de comunicaciones en el cual se establece un régimen de escucha radioeléctrica y se detallan determinados eventos que deben reportarse a '**Barcelona Port Control**' en su calidad de prestador del servicio general de ordenación, coordinación y control de tráfico marítimo-portuario, de acuerdo con el punto 1.3 Y 3.3.de la Ordenanza Reguladora de la Ordenación y Coordinación del Tráfico Marítimo Portuario en el Puerto de Barcelona

2.- DEFINICIONES A LOS EFECTOS DE ESTE PROCEDIMIENTO.

- 1ª **Gabarra:** debe entenderse en un sentido amplio, es decir, cualquier buque, embarcación o artefacto flotante que se destine al suministro de combustibles líquidos a granel, distintos del gas licuado que se regirá por su propio procedimiento operativo, con independencia de la tipología de construcción, su categorización para navegar en alta mar o en aguas restringidas, o su clasificación en el registro marítimo de buques.
- 2ª **Muelle base permanente:** se considera que una gabarra de suministro de combustible dispone de un 'muelle base permanente' cuando, mediante título suficiente, el prestador autorizado del servicio portuario de suministro de combustible líquido con gabarra tenga asignado una línea de atraque específica para el amarre de la gabarra en exclusividad.

3.- COMUNICACIONES.

Las gabarras que presten servicio de suministro de combustible líquido a buques en el Puerto de Barcelona deberán obligatoriamente:

3.1.- AIS (*AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM*)

- 3.1.1. Disponer y tener en funcionamiento en todo momento, debidamente configurado, el sistema de identificación automático (AIS) homologado, con independencia de que estén navegando, fondeadas, atracadas o abarloadas, o que estén haciendo operaciones de carga o descarga o estén en situación de inactividad.
- 3.1.2. Informar a los efectos oportunos a '**Barcelona Port Control**' cuando, por cualquier circunstancia excepcional o avería, no se pueda mantener el funcionamiento correcto del equipo AIS.



3.2.- REPORTE.

Reportar a '**Barcelona Port Control**', a través del canal 14 de VHF, o el que circunstancialmente se pudiera designar al efecto, cuando:

- 3.2.1. Vayan a realizar una maniobra de entrada o salida de puerto, debiendo seguir el procedimiento general de radiocomunicaciones establecido en el Anexo II de la Ordenanza Reguladora de la Ordenación y Coordinación del Tráfico Marítimo Portuario en el Puerto de Barcelona.
- 3.2.2. Estén a punto de iniciar un movimiento o maniobra náutica al objeto de obtener la aprobación del mismo y/o las instrucciones que puedan corresponder, informando sobre si el Capitán tiene otorgada una exención de practica cuando pretenda hacer uso de ella, y facilitando la siguiente información:
 - Cuando se dirijan a dar suministro a un buque, informando del nombre del mismo, y tiempo estimado de la operación.
 - Cuando se dirija a un muelle de atraque indicando el tiempo previsto de estancia, y en caso de que se dirijan a un muelle habilitado como punto de carga si van a realizar operaciones de carga.
 - Cuando vayan a efectuar un cambio de muelle de atraque o espiada en el mismo, indicando el atraque de destino y razón del cambio.
- 3.2.3. Vayan a iniciar operaciones de carga en la terminal de carga 32G comunicarán, a través del canal 14 de VHF o el que circunstancialmente se pudiera designar al efecto, indicando la terminal operadora, el tiempo estimado de la operación de carga y cantidad de producto.
- 3.2.4. Para solicitar permiso para posicionarse de forma transitoria en un atraque próximo a un buque al que deba suministrar de forma inminente.
- 3.2.5. Cualquier otra circunstancia relativa al tráfico marítimo y las operaciones que el capitán de la gabarra considere necesaria o relevante comunicar.

3.3.- ESCUCHA.

Al objeto de recibir comunicaciones radioeléctricas desde '**Barcelona Port Control**', y sin perjuicio de las escuchas que se exijan en otros canales por cuestiones de seguridad marítima y emergencias, todas las gabarras deberán:

- 3.3.1. Mantener escucha continua en el canal de VHF de trabajo de '**Barcelona Port Control**' (canal 14 VHF) cuando:
 - Desde el momento que reportan su intención de iniciar una maniobra náutica hasta que finaliza el movimiento.
 - Durante todas sus navegaciones en aguas portuarias.
 - Durante todo el tiempo que se encuentren abarloadas a un buque receptor.
 - Se encuentren posicionados de forma transitoria en un muelle próximo a un buque al que se deba suministrar de manera inminente.
- 3.3.2. Mantener escucha continúa en el canal que se haya designado al efecto por parte de la administración marítima a efectos de seguridad para cuando se encuentren atracadas



y haciendo operaciones de carga, además de los canales de comunicación acordados en los procedimientos establecidos con la terminal de carga.

- 3.3.3. Mantener escucha continúa en el canal 14 de VHF -o el que circunstancialmente se pudiera designar al efecto- cuando estén atracadas en los muelles del puerto sin realizar operaciones, al objeto de poder recibir instrucciones desde '**Barcelona Port Control**'. No obstante, en esta situación la escucha continua en el canal 14 del VHF podrá ser substituida por la atención continua del personal responsable de la gabarra mediante un número de teléfono móvil establecido a estos efectos por la empresa. Para poder optar por esta alternativa, la empresa licenciataria lo deberá comunicar de manera oficial a la Dirección de Operaciones Marítimas de la Subdirección General de Explotación y Planificación Portuaria de la Autoridad Portuaria de Barcelona mediante el envío del formulario de comunicación, debidamente cumplimentado, que se adjunta a continuación en la tabla

FORMULARIO DE COMUNICACIÓN

Yo, D./D^a. _____

en nombre de la empresa _____ con NIF _____,

como representante/consignatario de la gabarra _____.

DECLARO

1. He leído y entiendo el contenido de este procedimiento operativo.
2. Comunico al Departamento de Operaciones Marítimas de la Subdirección General de Explotación y Planificación Portuaria del Puerto de Barcelona el número de teléfono de contacto de la gabarra y su dirección de correo electrónico indicándolos a continuación, y me comprometo a comunicar cualquier cambio que pueda realizarse.
 - Número de teléfono móvil: _____
 - Dirección de correo electrónico: _____
3. Que este teléfono estará en condiciones operativas para dar cumplimiento a las condiciones que se especifican en el apartado 3.3.3. del procedimiento operativo de aplicación a las gabarras que presten el servicio portuario de suministro de combustible líquido a buques en el puerto de Barcelona aprobado por la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Lo que firmo, para que conste a los efectos oportunos.

Fdo: _____

Barcelona a ___ de ___ de 20__



INFORME JUSTIFICATIVO DE LA PROPUESTA DE DETERMINADAS MODIFICACIONES DE LA "ORDENANZA REGULADORA DE LA ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO PORTUARIO EN EL PUERTO DE BARCELONA" APROBADA POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA EN SU SESIÓN DE 27 DE JUNIO DE 2018, EN VIGOR DESDE EL 17 DE JULIO DE 2018.

1.- OBJETO.

Es objeto del presente informe el plantear y justificar la propuesta de determinadas modificaciones a la "**Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona**" aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona en su sesión de 27 de junio de 2018, en vigor desde el 17 de julio de 2018.

2.- ANTECEDENTES.

En el año 1994 se implementó por primera vez un sistema de organización del tráfico para responder al continuo incremento del tráfico canalizando la zona de confluencia en la aproximación y la salida de los buques mercantes. Así, por encargo de la Dirección de la Autoridad Portuaria y del Comité Técnico Marítimo, se elaboró en su día el estudio "**Medidas a tomar con respecto a los accesos al Puerto de Barcelona y transferencia de Comunicaciones entre el CRCS de Barcelona y la Estación de Prácticos de la APB**", de 10 de enero de 1994, que posteriormente fue sometido a previo informe de la Capitanía Marítima de Barcelona y a continuación, tras determinadas correcciones aconsejadas por la práctica, fue aprobado por el Consejo de Administración de la APB en su sesión de 4 de octubre de 1994, denominándose finalmente : "**Dispositivo de Separación de Tráfico para el acceso de buques al puerto de Barcelona**".

En el año 2003, estando prevista la apertura al tráfico marítimo de la Bocana Norte del puerto de Barcelona, fue necesario regular específicamente el tráfico marítimo de esa bocana mediante el establecimiento de medidas adicionales relativas al canal de acceso, zonas de fondeo, y comunicaciones de entrada/salida de buques al puerto de Barcelona. Por tal razón se acordó aprobar en la sesión del Consejo de Administración de 26 de marzo de 2003 el documento específico denominado "**Medidas para la ordenación del Tráfico Marítimo con relación a la Bocana Norte del puerto de Barcelona**". Se preveía que sus disposiciones pudiesen aplicarse inicialmente por un período de 6 meses, y si la experiencia ratificaba que los criterios establecidos eran efectivos, serían ya adoptados de forma indefinida.

Durante el primer semestre de 2004, las obras de ampliación Sur del puerto de Barcelona, y los diversos accesos existentes (Bocana Norte/Bocana Sur), aconsejaron la elaboración y la aprobación formal de un documento de más amplio alcance, que sustituiría a los anteriores, y que tenía por objeto específico la ordenación del tráfico marítimo portuario contemplando en su redactado los siguientes aspectos: canal de acceso Norte, canal de acceso Sur, zonas de fondeo, zona de varada de emergencia, navegación por las canales de acceso, comunicaciones entrada/salida de los buques al puerto de Barcelona, así como las actuaciones que debían llevarse a cabo por los buques ante determinadas condiciones meteorológicas como la visibilidad y fuertes vientos. En este contexto, previo el informe favorable de la Capitanía Marítima de Barcelona de 22 de junio de 2004, el Consejo de Administración de la APB en su sesión de 30 de junio de 2004 acordó aprobar el documento "**Ordenación del tráfico marítimo en los accesos al puerto de Barcelona**", cuya aplicación entró en vigor el día 1 de septiembre de 2004.

En 2006, con las actuaciones que se llevaban a cabo para la ampliación Sur, la construcción de los diques de abrigo Sur y la prolongación del dique del Este del puerto de Barcelona, se



hizo necesario enmendar el sistema local de organización de tráfico marítimo al cambiar la orientación del canal de entrada y salida por la bocana Sur, así como su balizamiento, la forma de la zona de fondeo y el lugar de embarque del Práctico. Conforme a esta situación, el Consejo de Administración de la APB en su sesión de 19 de julio de 2006 acordó aprobar las modificaciones al documento "**Ordenación del tráfico marítimo en los accesos al puerto de Barcelona**", entrando en vigor estas modificaciones el 15 de noviembre de 2006.

La ordenación realizada en el 2006 puso de manifiesto que solo regulaba parcialmente algunos aspectos de la navegación en las aguas portuarias, y que existían muchas otras prácticas que era necesario formalizar y/o reglamentar, entre ellas el desarrollar las normas y criterios técnicos que guían la función que desempeña la Autoridad Portuaria en la prestación del servicio general de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario y la coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios técnico-náuticos, tal y como prescribe la vigente ley de puertos en su artículo 107.

Además, a raíz de las repetidas incidencias reportadas por la Corporación de Prácticos y de algún capitán de algún buque de crucero, sobre la navegación de pesqueros en grupo por las zonas de los canales principales de Adosado Norte, Centro y Sur, obstaculizando seriamente las maniobras de viro, entrada o salida de buques de crucero, no respondiendo a las llamadas de VHF o haciendo caso omiso de las instrucciones del operador de tráfico portuario, no manteniendo las distancias de paso suficientes a los buques de crucero, y creando situaciones de peligro por la incertidumbre de su maniobra, la Capitanía Marítima de Barcelona, a instancias del acuerdo alcanzado por el Comité Técnico Marítimo en su sesión del 12 de Junio 2013, requirió mediante escrito de 30 de agosto de 2013 a la Autoridad Portuaria de Barcelona la modificación de la "*Ordenanza Portuaria de Tráfico Marítimo Portuario*", de manera que se restringiera la navegación de las embarcaciones de pesca por la zona al Sur del puente Porta d'Europa y por la Bocana Sur del puerto de Barcelona.

En consecuencia, desde el seno del Comité Técnico Marítimo surgió el propósito de trabajar en la mejora del documento de 2006, "**Ordenación del tráfico marítimo en los accesos al puerto de Barcelona**", que solamente comprendía un sistema de organización del tráfico marítimo y evolucionar a una regulación más amplia del régimen de navegación de las aguas portuarias.

Así, de un grupo de trabajo compuesto por representantes de la Corporación de Prácticos, de Capitanía Marítima, de CRCS Barcelona y de la Autoridad Portuaria de Barcelona, se elaboró la "**Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona**", en donde, además de mejorar el citado sistema de organización de tráfico, se abordaron cuestiones como:

- El establecimiento de quién y cómo se prestan los servicios generales de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario marítimo, desarrollando las normas y criterios técnicos de prestación (art. 107 TRLPEMM).
- El reconocimiento del mecanismo de la necesaria y previa 'aprobación' del inicio de una maniobra por parte del servicio general de ordenación del tráfico marítimo portuario '**Barcelona Port Control**'.
- La diferenciación de las zonas de navegación para los distintos tipos de flotas, segregando el tráfico de la flota de pesca y de la flota de recreo por la bocana Norte.
- La implantación de la obligatoriedad para los buques y embarcaciones que naveguen en aguas portuarias de escucha en el canal de trabajo del servicio de ordenación del tráfico.
- El establecimiento de reglas de rumbo y gobierno que rigen la conducta de los buques en las aguas portuarias, y del régimen de limitación de velocidades máximas.



- Por su inherente relación con el tráfico marítimo, se contemplaron aspectos básicos de la prestación del servicio portuario de practicaaje como son los límites del servicio y la zona de embarque y desembarque.
- Se adaptó el texto al nuevo escenario surgido con el aumento de exenciones de practicaaje y de la Ordenanza de actividades náuticas.
- Se ordenaron las radiocomunicaciones, estableciendo los principios generales y modificaciones, buscando una mayor consistencia, del procedimiento general de comunicaciones de entrada y salida.
- Se modificaron otras disposiciones complementarias referidas al tráfico marítimo como son: aclaración en la aplicación de limitaciones operacionales, el cierre de puerto y el resguardo bajo la quilla

Otro aspecto relevante era que la propia Ordenanza previó una manera de actualización ágil de sus anexos, que desarrollan procedimientos operativos u otras cuestiones técnicas más temporales o circunstanciales, y que pueden aprobarse mediante resolución del Director General, reservándose el sistema tradicional de modificación de una Ordenanza para aquello que afecte al texto de esta, en donde se regulan los criterios generales con vocación de permanencia.

Así, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona aprobó la "**Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona**" en su sesión de 27 de junio de 2018, y esta entró en vigor en fecha 17 de julio de 2018.

3.- EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

La aplicación de esta "**Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona**", desde su entrada en vigor, ha demostrado que, a nuestro juicio, se trata de una herramienta adecuada y eficaz para el debido control del tráfico marítimo-portuario. No obstante, como es natural, desde su aprobación se ha ido poniendo de manifiesto la posibilidad de realizar ciertas mejoras, ya sea para clarificar algunas dudas surgidas sobre la redacción dada, como para incorporar ciertas cuestiones que han ido apareciendo durante este tiempo y que se considera procedente incluir en ese documento.

Por otro lado, el 31 de octubre del 2018, tuvo lugar en aguas portuarias un accidente en el que el buque tipo trasbordador llamado EXCELLENT, colisionó con una grúa pórtico situada en el muelle Sur Este en circunstancias de mal tiempo. Como resultado de la correspondiente investigación efectuada por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), entre otras conclusiones, se efectuó una recomendación de seguridad dirigida a la Autoridad Portuaria de Barcelona y a los Prácticos de puerto, en la cual se instaba a que se establezca como obligatoria la asistencia de remolcadores para las maniobras portuarias de entrada y salida cuando haya previsión de meteorología adversa y concurren otras circunstancias de contorno.

Si bien es cierto que el resultado de esta investigación no cuestiona los criterios y procedimientos establecidos en la "**Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona**" que ahora nos ocupa, sí que parece oportuno que sea en este documento donde se incorpore la traslación de la recomendación de seguridad planteada por la CIAIM, ya que es en la Autoridad Portuaria de Barcelona donde recae esta encomienda y que, dentro de su regulación propia, es en esta Ordenanza donde puede encontrar un mejor encaje, puesto que ya tiene un apartado que versa sobre las '*Restricciones a las operaciones marítimas por condiciones meteorológicas adversas*' (título 4., apartado 4.1.).

Versión imprimible con información de firma generado en fecha 29/11/2021 del documento AA00000000514062 con hash MD5 número a52257381f86d4f155684771c916b701.
FIRMADO por: ALEX GARCIA FORMATJE en fecha 28/11/2021.
Firma(s) válida(s).



Por consiguiente, se hace necesario iniciar la modificación de la "**Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona**" para dar respuesta a la recomendación de seguridad propuesta por la CIAIM, como así lo ha refrendado, en sus últimas reuniones, el Comité Técnico Marítimo del Puerto de Barcelona.

Por lo tanto, y a la vista de la mencionada necesidad de realizar este cambio en la citada Ordenanza, se aprovecha también para completar otras modificaciones que, como se ha explicado en el primer párrafo de esta 'exposición de motivos', se consideran también oportunas y que se detallarán a continuación.

4.- MODIFICACIONES.

Las modificaciones de la "**Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona**" aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona en su sesión de 27 de junio de 2018, en vigor desde el 17 de julio de 2018, que se plantean son:

Primero. En el título **1.- DISPOSICIONES GENERALES:**

Se modifica el apartado **1.4.- Servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios técnico-náuticos**, fusionándose los dos primeros párrafos y añadiendo dos párrafos nuevos, el segundo y tercero, de forma que queda redactado como sigue:

<< 1.4.- Servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios técnico-náuticos.

*El servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios técnico-náuticos es un servicio general de conformidad con el artículo 106.b) del TRLPEMM, y en el Puerto de Barcelona este servicio general se prestará de forma continua las veinticuatro (24) horas del día todos los días del año desde la Torre de Control del Puerto de Barcelona, o desde el centro que pudiera sustituirlo cuando sea necesario. Su distintivo de llamada para las comunicaciones radiotelefónicas y para referirse al servicio en general se establece, asimismo, como '**Barcelona Port Control**'.*

A los efectos de la adecuada coordinación y control del tráfico marítimo comercial, y con excepción de aquellos casos que expresamente se permita de otra manera, la movilización para la prestación de los servicios portuarios de practicaje, remolque y amarre para asistir a las maniobras portuarias de los buques mercantes deberá vehicularse a través de 'Barcelona Port Control' y, para ello, los buques seguirán el procedimiento de radiocomunicaciones del anexo II.

En el caso de aquellos servicios técnico-náuticos en que exista más de una empresa licenciataria, la selección del prestador deberá efectuarse, de forma general, en el momento de la solicitud de escala dentro del procedimiento integrado de escala de buques.

... >>

Justificación:

Se considera necesario que la Ordenanza refleje, para que los usuarios sean conocedores, que la prestación del servicio general de coordinación incluye la movilización de los servicios portuarios técnico-náuticos, la cual se debe efectuar a través de 'Barcelona Port Control' siguiendo el procedimiento establecido para ello, puesto que, además de ajustarse a la



realidad de la manera en que se trabaja desde hace muchos años en el puerto de Barcelona, se estima que es la más eficiente para el adecuado control del tráfico.

Respecto al nuevo párrafo tercero, pretende reglamentar y dar a conocer la práctica por la que se regula que la selección del prestador de servicio cuando hay competencia, el usuario la debe realizar en el momento de solicitar la escala, facilitándose así la información a 'Barcelona Port Control' para que pueda desempeñar su función de coordinación en estos casos.

Segundo.

Se modifica el apartado **1.5.- Especial coordinación con el servicio portuario técnico-náutico de practicaaje**, insertándose un último párrafo, que queda redactado como sigue:

<< 1.5.- Especial coordinación con el servicio portuario técnico-náutico de practicaaje.

...

Asimismo, cuando un práctico asignado a un servicio así lo requiera, en tanto se produce su embarque, 'Barcelona Port Control' podrá asistir en el traslado al buque de las instrucciones relativas al servicio de practicaaje. >>

Justificación:

Uno de los momentos más relevantes dentro de la especial coordinación que debe existir entre la ordenación del tráfico marítimo-portuario y el servicio de practicaaje, es el que se origina cuando el práctico inicia la prestación antes de que se produzca el embarque en el buque asistido, es por ello por lo que se estima oportuno resaltar en la Ordenanza que 'Barcelona Port Control' puede asistir en facilitar el traslado de las instrucciones, y que esa intervención se efectúa en nombre del servicio de practicaaje.

Tercero.

Se modifica el apartado **1.6.- Autorización para entrar en el Puerto de Barcelona y asignación de atraque o fondeo**, el punto • **Asignación de lugar de atraque y enmendadas**, añadiéndose una aclaración, que queda redactado como sigue:

<< 1.6.- Autorización para entrar en el Puerto de Barcelona y asignación de atraque o fondeo.

...

- *Asignación de lugar de atraque y enmendadas.*

...

Asimismo, los buques una vez atracados no podrán realizar enmendadas, incluyendo las espiadas sobre el muelle, sin que estén debidamente aprobadas por los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria de Barcelona. >>

Justificación:

Se efectúa una puntualización respecto a que las espiadas, que son aquellas enmendadas de la posición de atraque sobre la misma línea de muelle, generalmente de poca distancia, también deben ser objeto de aprobación por los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria de Barcelona, puesto que, aun tratándose en ocasiones de desplazamientos de pocos metros, pueden comprometer la ejecución de posteriores movimientos (atraques) planificados, al reducir el espacio disponible de atraque que se esperaba disponer.



Cuarto. En el título **2.- RÉGIMEN DE LA NAVEGACIÓN EN LAS AGUAS DE SERVICIO DEL PUERTO DE BARCELONA:**

Se modifica el último párrafo del apartado **2.1.- Régimen general de navegación en las aguas portuarias**, que queda redactado como sigue:

<< 2.1.- Régimen general de navegación en las aguas portuarias.

...

Se recomienda a los buques y embarcaciones que naveguen en las proximidades del Puerto de Barcelona pero que no vayan a recalar en el mismo o fondear en sus zonas de fondeo, que eviten cruzar los canales de acceso y zonas de fondeo, manteniéndose más a levante de las boyas de recalada del Puerto de Barcelona. En todo caso, no está permitido que esos buques y embarcaciones naveguen atravesando las zonas de precaución, excepto cuando existan razones imperiosas de seguridad. >>

Justificación:

Se estima oportuno dar un tratamiento diferenciado al régimen de navegación de las 'zonas marítimas de precaución' de ambas bocanas, al objeto de aumentar el nivel de seguridad en esos espacios marítimos situados en la zona II, pasando de lo que antes era una recomendación a una prohibición de navegación para los buques y embarcaciones que no vayan a recalar en el puerto. La razón que justifica este cambio es que estas zonas de precaución son espacios donde se produce la mayor confluencia del tráfico marítimo portuario con fuertes restricciones de contorno, y no parece adecuado que se incremente el riesgo por el paso de buques transeúntes que pueden llevar a cabo su navegación más alejados, sin que el perjuicio que se les ocasione sea relevante.

Quinto.

Se modifica el apartado **2.3.- Orden de las maniobras náutico-portuarias**, incorporando un párrafo inicial y se fusionan los que eran los dos primeros con una nueva redacción, de forma que queda redactado como sigue:

<< 2.3.- Orden de las maniobras náutico-portuarias.

Corresponde a la Autoridad Portuaria de Barcelona el determinar la prelación del orden cronológico en que deben atenderse las maniobras náuticas concurrentes en el Puerto de Barcelona.

Para realizar esta prelación se procurará tener en cuenta criterios de eficiencia en la gestión del tráfico, necesidades de explotación portuaria y optimización de recursos, sin perjuicio de las respuestas puntuales que pueda darse a casos particulares. A estos efectos, la Autoridad Portuaria de Barcelona, cuando así lo considere conveniente, podrá adoptar el sistema de gestión del tráfico marítimo basado en la asignación de intervalos horarios a las maniobras portuarias previstas, o en criterios de prioridad de forma general para determinados tráficos, tipos de buques o de maniobras. En este último caso, estos criterios generales formalmente aprobados podrán incorporarse como anexo a esta Ordenanza.

... >>

Justificación:

Se considera oportuno mejorar la redacción dada a este apartado, desdoblándolo en dos párrafos. En el primero se hace una constatación directa e inequívoca de que la



competencia para fijar la prelación del orden en que se atienden las maniobras concurrentes reside en la Autoridad Portuaria, como una función organizativa dimanante de la prestación del servicio general de ordenación y control del tráfico marítimo-portuario.

En el segundo párrafo se recogen los principios que deben tenerse en cuenta en el desempeño de la mencionada competencia, y qué sistemas de gestión pueden aplicarse.

Sexto.

- a) Se modifica el título del apartado **2.4.- Zonas de navegación portuaria para los distintos tipos de flotas**, que queda redactado como sigue:

<< 2.4.- Zonas de navegación portuaria para los distintos tipos de flotas y limitaciones por altura de la arboladura de los buques. >>

- b) Se corrige errata en el primer párrafo, línea tercera; donde dice: «aquéllas», debe decir: «aquellas».
- c) Se modifican el segundo párrafo de este apartado y se inserta un párrafo tercero que quedan redactados como sigue:

<< 2.4.- Zonas de navegación portuaria para los distintos tipos de flotas y limitaciones por altura de la arboladura de los buques.

...

En consecuencia, el régimen ordinario de la navegación por debajo del puente 'Porta d'Europa' se orienta prioritariamente para facilitar la movilidad de los buques y embarcaciones de servicios portuarios, y de aquellos servicios comerciales que se encuentren debidamente autorizados, cuya quinda sea inferior a diecisiete (17) metros. Por razones de movilidad terrestre portuaria, la apertura del puente para facilitar el paso de buques y embarcaciones cuya quinda sea superior a diecisiete (17) metros se limitará a aquellos casos en que ese movimiento no se pueda realizar con seguridad por las aguas exteriores o en aquellos supuestos en que se considere oportuno para agilizar el tráfico marítimo siempre que la afectación a la movilidad viaria sea mínima; en este sentido, cuando se requiera la apertura del puente para una maniobra, en cada caso la misma deberá obtener aprobación específica de la Autoridad Portuaria de Barcelona de acuerdo con el procedimiento que se establezca.

Los buques y embarcaciones que en sus movimientos marítimo portuarios vayan a navegar por debajo del cable del teleférico ('Aeri de Barcelona') del canal del Port Vell, si la altura de su arboladura es superior a cincuenta y tres (53) metros, su paso estará condicionado al cumplimiento de una serie de comunicaciones y restricciones de conformidad con el procedimiento aprobado al efecto, y en el caso de que su altura de arboladura sea mayor de setenta y cinco (75) metros, no está permitido ese paso.

... >>

Justificación:

El primer cambio obedece a evitar confusiones, producidas, resultantes de la transcripción anterior, y dejar claro que por el mero hecho de que un buque o embarcación esté adscrito a un servicio portuario o comercial autorizado, si para su tránsito necesita que se le abra el puente 'Porta d'Europa' por tener un calado aéreo superior a diecisiete (17) metros, esa condición no le garantiza esta apertura; la cual estará supeditada a la afectación que esta maniobra tenga en la movilidad viaria, siendo esta última prioritaria, y a que las circunstancias concurrentes generales del tráfico aconsejen que así se haga.



El segundo párrafo busca incorporar una limitación existente a la navegación que se omitió mencionar en el texto de la Ordenanza en su día, y es la que se produce por la presencia del cable del teleférico, 'Aeri de Barcelona', que atraviesa las dársenas portuarias y que, lógicamente, supone una restricción de la altura máxima de la arboladura de los buques.

Séptimo.

Se modifica parcialmente el apartado **2.5.- Reglas de rumbo y gobierno de los buques y embarcaciones en aguas portuarias**, que queda redactado como sigue:

<< 2.5.- Reglas de rumbo y gobierno de los buques y embarcaciones en aguas portuarias.

...

En consecuencia, en esas aguas consideradas pasos o canales angostos, las embarcaciones menores de 20 metros de eslora total, los buques de vela y los dedicados a la pesca no estorbarán el tránsito del resto de los buques. Además, esta obligación de no estorbar el tránsito del resto de buques que naveguen dentro de las aguas consideradas pasos o canales angostos, se hace extensiva a los siguientes buques y embarcaciones:

- *Buques y embarcaciones cuyo arqueado bruto sea menor de 500 GTs, incluidas las embarcaciones turísticas locales de pasajeros.*
- *Buques y embarcaciones de servicios portuarios y de tráfico interior de arqueado bruto igual o mayor a 500 Gts cuando realicen maniobras intra-portuarias que discurran íntegramente en la zona (I) interior.*

... >>

Justificación:

En la revisión de la Ordenanza, se observó que sería adecuado ponderar el alcance de la extensión que respecto a la regla de rumbo y gobierno, consistente en no estorbar el tránsito seguro del resto de buques, se hacía a los buques de servicio de suministro de combustible; puesto que, casi siempre, los barcos que se hacen servir para esta actividad son de mucho mayor porte que el resto de los otros servicios portuarios y superan los 500 Gts de arqueado, siendo, de hecho, de dimensiones parecidas a otros pequeños petroleros y quimiqueros de navegación oceánica que recalán en el puerto. Por tanto, se considera oportuno aclarar que la citada extensión solo alcanza a estas gabarras de suministro mayores de 500 Gts de arqueado cuando estén haciendo movimientos que se circunscriben a la zona interior del puerto, y no cuando efectúen maniobras de entrada y salida por las bocanas del puerto.

Como consecuencia de esta aclaración, se lleva a cabo una reordenación y simplificación de los supuestos que se relacionaban en este apartado de cuando operaba esa extensión de la regla, pasando de cuatro a dos.

Octavo.

Se divide en dos partes el párrafo cuarto del apartado **2.9.- Reducción de la anchura de las vías navegables**, modificándose la redacción de la primera parte, que queda redactado como sigue:

<< 2.9.- Reducción de la anchura de las vías navegables.

...



Asimismo, será obligación de las terminales asegurar que, antes de que se produzca la aproximación del buque al atraque, tanto las grúas de las terminales como los brazos de carga y las pasarelas de embarque de pasajeros (PBB) en la zona de atraque, estén parados y en su posición de estiba hasta que el buque se encuentre amarrado con seguridad, y su arriado o despliegue cuente con el consentimiento del buque; y del mismo modo, antes de que se inicien las operaciones de desamarre para la maniobra de salida del buque, asegurar que esos equipamientos están estibados y parados convenientemente, una vez completadas las operaciones de carga y/o descarga.

En los casos en que se necesite arriar la pluma de una grúa u otro equipamiento de carga sin haber buque atracado, ya sea para su mantenimiento u otros trabajos de reparación, se deberá obtener autorización de la Autoridad Portuaria de Barcelona.>>

Justificación:

Se introducen modificaciones al literal de la primera parte del párrafo cuarto, orientadas a concretar mejor el momento en que debe aplicar la instrucción de aseguramiento que se desarrolla. También se añade una precisión para indicar que las grúas y pasarelas no deben quedar solo en su posición de estiba, que podría interpretarse que sería suficiente con tener la pluma izada o las pasarelas de embarque con su tramo de conexión retranqueado, sino que es necesario también que estén parados en su movimiento longitudinal sobre el muelle para evitar confusiones durante las maniobras de aproximación y alejamiento.

Noveno.

Se modifica en el apartado **2.14.- Zonas de fondeo.- Determinación geográfica de las zonas de fondeo**, el subapartado **2.14.3.- Régimen de utilización de las zonas de fondeo**, que a partir del tercer párrafo queda redactado como sigue:

<< 2.14.3.- Régimen de utilización de las zonas de fondeo.

...

Excepto cuando exista una justificación logística procedente, o en los casos que concurran razones prioritarias de seguridad marítima, como regla general no se permitirá el fondeo de buques y embarcaciones de recreo y de pesca.

Los buques fondeados deberán llevar anclas y abandonar la zona de fondeo cuando así se lo requiera la administración marítima o la Autoridad Portuaria.

... >>

Justificación:

En el párrafo tercero se incorpora la palabra 'buques' para evitar que se interprete que la limitación de fondeo solo aplica a las embarcaciones, que según la Ley de Navegación Marítima son las que tienen menos de 24 metros de eslora, ya que la intención fue siempre que el hecho distintivo fuera por tipo de flota. No obstante, la experiencia de estos últimos años aconseja a que, por otro lado, se amplíen las excepciones de esa limitación, abriéndola a cuando exista una justificación logística suficiente, ya que esta situación se ha producido en varias ocasiones, sobre todo relacionada con la escala de megayates cuando van a las instalaciones especiales de reparación.

A continuación, se propone un párrafo nuevo que viene a dar respaldo al ejercicio de una práctica extendida en estos últimos años, por la que, en determinadas circunstancias, casi siempre asociadas a temas de seguridad, se hace necesario requerir a los buques anclados en el fondeadero que abandonen dicho espacio.



Décimo. En el título 3.- RÉGIMEN DE ORDENACIÓN DE LAS COMUNICACIONES RADIOTELEFÓNICAS RELATIVAS AL TRÁFICO MARÍTIMO EN EL PUERTO DE BARCELONA:

Se modifica el apartado 3.2.- Procedimiento de radiocomunicaciones de entrada, salida y cambio de atraque de buques, incluido el fondeo, eliminando la frase final del párrafo tercero, que queda redactado como sigue:

<< 3.2.- Procedimiento de radiocomunicaciones de entrada, salida y cambio de atraque de buques, incluido el fondeo.

...

En el procedimiento se detallan una serie de comunicaciones regladas para las maniobras portuarias de aproximación, entrada, salida y cambio de atraque, incluido el fondeo, que tendrán efectos notficativos cuando así se determine. El incumplimiento de estas comunicaciones, además de que en caso de que concurran con otras circunstancias pueda ser constitutivo de infracción a los usos del puerto, podrá acarrear la no aprobación del inicio de la maniobra correspondiente y/o la pérdida de turno en el orden de maniobra.

... >>

Justificación:

Se elimina la remisión a la necesidad de que deba estar reglamentariamente determinado cuándo el incumplimiento del procedimiento de radiocomunicaciones por los buques pueda acarrear la pérdida de turno en el orden de maniobra, puesto que se considera que la imposición de esta condición supone una limitación innecesaria a la aplicabilidad de la consecuencia lógica que debe derivar por incumplimiento de las comunicaciones regladas, y que no requiere más desarrollo que su enunciación en la Ordenanza.

Undécimo. En el título 4.- DISPOSICIONES ADICIONALES Y FINALES:

Se modifica el apartado 4.1.- Restricciones a las operaciones marítimas por condiciones meteorológicas adversas, que queda redactado como sigue:

<< 4.1.- Restricciones a las operaciones marítimas por condiciones meteorológicas adversas.

La realización de las operaciones marítimas en el puerto de Barcelona, incluidas las maniobras portuarias de entrada, salida y remoción de los buques, puede quedar supeditadas a que no se superen, o se tenga previsto superar de acuerdo con las previsiones oficiales, determinados límites de las variables meteorológicas que concurran o vayan a concurrir durante las mismas.

Cuando las condiciones meteorológicas sean tan desfavorables que imposibiliten el desarrollo con seguridad de forma generalizada de las maniobras de la flota mercante, la Autoridad Portuaria de Barcelona, oído el servicio de practica, podrá establecer la situación de 'restricción del tráfico marítimo'. Esta restricción comporta una situación de anormalidad por la cual se interrumpe temporalmente el normal desarrollo del tráfico marítimo en la zona afectada, llevándose a cabo únicamente aquellas maniobras que se aprueben tras una evaluación puntual en cada caso. La 'restricción del tráfico marítimo' puede afectar a la totalidad del puerto o solo a una zona determinada (p.ej. maniobras por una de las bocanas) y/o a cualquier tipo de movimientos o solo a las entradas o salidas o remociones.



Además, sin que tenga carácter exhaustivo y sin perjuicio de las condiciones específicas que se puedan establecer en las autorizaciones que permitan la operación, también se establecen de forma general las siguientes restricciones:

4.1.1.- Visibilidad.

Como regla general, por razones de seguridad no se deberá iniciar ninguna maniobra portuaria de entrada, salida y remoción de buques mercantes con una visibilidad inferior a media milla.

No obstante lo anterior, esta restricción podrá no aplicarse para determinados tipos de buques o maniobras (p.ej. espaldas), cuando concurren determinadas circunstancias que, tras el oportuno análisis de la situación, se considere que pueden aplicar medidas mitigadoras del riesgo que permiten la maniobra. A estos efectos, la Autoridad Portuaria de Barcelona podrá elaborar un procedimiento operativo en el que, una vez oída la Administración Marítima, y la Corporación de Prácticos del Puerto de Barcelona, se determinen bajo qué circunstancias y medidas mitigadoras puede aplicarse esta excepción de forma automática.

4.1.2.- Viento.

4.1.2.1.- Umbrales de referencia que delimitan maniobras de especial complejidad según el tipo de buque.

A los efectos de una ordenación eficiente y segura del tráfico marítimo portuario, es preciso determinar umbrales de referencia de intensidad de viento, a partir de los cuales, se considera necesario efectuar caso por caso una especial valoración de la viabilidad de las maniobras portuarias de los buques que se planteen.

Para esta determinación es oportuno diferenciar los umbrales de referencia según el tipo de buque que se trate, puesto que el viento es un agente meteorológico que no afecta por igual a todos los buques.

De esta forma, cuando se plantee el inicio de una maniobra en los siguientes casos:

- Con vientos de más de 16 nudos, para los buques gaseros, dadas sus características especiales.
- Con vientos de más de 20 nudos, para los buques car carrier, dada la superficie de obra muerta que exponen al viento.
- Con vientos de más de 30 nudos, en los demás casos.

'**Barcelona Port Control**' consultará con el servicio de practicaje sobre la procedencia técnica de que se pueda aprobar el inicio de la maniobra, a la vista de las distintas variables a valorar, como son la dirección en que sopla, la orientación del muelle y las condiciones de contorno.

4.1.2.2.- Utilización general obligatoria del servicio portuario de remolque en condiciones de viento muy desfavorables.

Por razones de seguridad marítimo-portuaria, se considera necesario que, en condiciones de viento muy desfavorables, toda maniobra de entrada, salida y remoción de buques mercantes de navegación marítima que vaya a transitar por las aguas interiores portuarias (zona I), deba estar asistida, al menos, por un remolcador del servicio portuario de remolque.

En consecuencia, se establece como obligatoria la asistencia de un remolcador, como mínimo, en los siguientes dos escenarios:



- *Para todo buque mercante de navegación marítima, excepto los tipos Ro/Ro o Ro/Pax menores de 200 metros de eslora, cuando la intensidad del viento sea superior a veinticinco (25) nudos.*
- *Para los buques tipo Ro/Ro o Ro/Pax de menos de 200 metros de eslora cuando la intensidad de viento sea igual o superior a treinta (30) nudos.*

Quedará a criterio del Capitán del buque y del Práctico que asesore la maniobra, de acuerdo con la valoración de las circunstancias que concurran en cada caso, que esta asistencia se realice con el remolcador habiendo hecho firme el cabo de remolque o efectuando un acompañamiento de la maniobra.

La aplicación de esta obligatoriedad se determinará de acuerdo con las lecturas obtenidas del viento reinante en el momento que se vaya a coordinar la utilización de los servicios portuarios. Ello, sin perjuicio de que se aplique también esta obligatoriedad cuando las previsiones disponibles apunten, con suficiente detalle y fiabilidad, que en el transcurso de la maniobra se vayan a alcanzar los umbrales de viento establecidos.

4.1.2.3.- Superación de los límites de permanencia.

Los buques atracados estarán obligados a liberar su atraque y salir del puerto, cuando así se les requiera por la Administración Marítima o la portuaria, y siempre que la accesibilidad marítima lo permita, cuando las previsiones de algún agente meteorológico vayan a superar los límites de permanencia en el atraque calculados para ese buque, o tipo de buques, asociados a dicho agente.

4.1.2.4.- Determinación del viento.

*Para la determinación de la intensidad del viento a los efectos de este apartado, y de forma general para aquellos procedimientos o autorizaciones relacionadas con la actividad marítima que estén condicionados por este agente meteorológico, a no ser que se manifieste expresamente de otra forma, se aplicará la definición desarrollada en el **anexo III** de esta Ordenanza. >>*

Justificación:

Se le da un nuevo enfoque a la redacción de todo el apartado 4.1. aprovechando la necesidad de su modificación para, como se ha explicado en la 'Exposición de Motivos', introducir las recomendaciones resultantes de la investigación del accidente del buque EXCELLENT en el puerto de Barcelona que hizo la CIAIM.

Las modificaciones principales son las siguientes:

- Adición de un preámbulo explicando la razón del establecimiento de la restricción a las operaciones marítimas, y el desarrollo de una nueva condición operativa conocida como 'restricciones al tráfico marítimo', que se configura como estado intermedio entre la condición de normalidad y la de 'cierre de puerto', y que, si bien se incorpora nueva en la Ordenanza, refleja una práctica consolidada en el puerto de Barcelona.
- Respeto a la limitación por visibilidad reducida, se introduce la posibilidad de que, en estas situaciones, mediante el uso de la técnica de análisis de riesgos, se puedan excepcionar de esa limitación determinados buques.
- En el capítulo dedicado al viento, se divide en cinco subapartados para darle una mayor orden a la regulación:
 - En el primero se transcribe las restricciones que figuraban en la Ordenanza, aunque efectuando una redacción más apropiada.



- En el subapartado segundo es donde se recoge la solución que da respuesta a las recomendaciones de la CIAIM al accidente del buque EXCELLENT, imponiendo la utilización obligatoria generalizada de, al menos un remolcador, a partir de determinados umbrales de intensidad de viento. Como sea que, en algunos casos, la operación de hacer firme el cabo de remolque en condiciones de mal tiempo puede entorpecer el adecuado desarrollo de la maniobra, se deja a criterio del capitán y el práctico la decisión de si esta asistencia debe efectuarse con el remolcador firme o no.
- El tercer punto también es novedoso, y pretende preparar la norma para el momento en que la fiabilidad de las previsiones meteorológicas nos permita adoptar medidas preventivas en caso de que se superen los límites de permanencia de los buques atracados.
- En el último, simplemente se reproduce el párrafo correspondiente a la manera de realizar la determinación del viento que ya estaba en la Ordenanza que ahora se revisa.

Duodécimo.

Se modifica el segundo párrafo del apartado **4.2.- Cierre del Puerto de Barcelona**, que queda redactado como sigue:

<< **4.2.- Cierre del Puerto de Barcelona.**

...

Tanto este artículo como el artículo 4.1. anterior debe entenderse que se aplica sin perjuicio de las competencias de la Administración Marítima respecto a la propuesta provisional de prohibición de navegación en el puerto y los canales de acceso, y también la entrada y salida de buques del artículo 8 de la Ley de Navegación Marítima, y a la adopción de las medidas en casos de condiciones meteorológicas excepcionalmente desfavorables dispuestas en el artículo 18 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, modificado por el Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre. >>

Justificación:

Se añade una frase al inicio del segundo párrafo del apartado 4.2, que simplemente pretende recordar que la competencia de la Administración Marítima que se menciona, también opera en los casos desarrollados en el punto 4.1.

Decimotercero.

Se corrige errata del apartado **4.3.- Resguardo bajo la quilla**, en el párrafo segundo, línea segunda; donde dice: «asignará», debe decir: «asignarán».

Decimocuarto.

Se corrige errata del apartado **4.4.- Régimen Sancionador**, línea séptima; donde dice: «aquéllas», debe decir: «aquellas».

Decimoquinto. En el **ANEXO I. PROCEDIMIENTO OPERATIVO DE ACTUACIÓN DEL SERVICIO DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO PORTUARIO EN EL PUERTO DE BARCELONA – 'BARCELONA PORT CONTROL' - PARA LAS**



MANIOBRAS DE BUQUES CON CAPITANES EXENTOS DEL SERVICIO DE PRACTICAJE, se realizan las siguientes rectificaciones:

- a) Se modifica el apartado **3.- PROCEDIMIENTO GENERAL DE ACTUACIÓN.- COMUNICACIONES**, sustituyéndose las viñetas (➤) por lista multinivel.
- b) Se corrige error al final de la viñeta (•) primera del subapartado 3.4., relativo a una llamada que se realiza en el texto a un punto que nada tiene que ver con lo que se está tratando y, por tanto, se elimina la frase «*en particular en el procedimiento a que se refiere el punto 4. "Tráfico marítimo portuario".*», quedando redactado como sigue:

<< **3.- PROCEDIMIENTO GENERAL DE ACTUACIÓN.- COMUNICACIONES.**

...

3.4.- *Cuando el buque comunique el aviso de disposición para iniciar la maniobra de desatraque y salida, 'Barcelona Port Control':*

- *Comprobará el estado y la previsible evolución del tráfico marítimo portuario por las zonas de navegación previstas, a la vista de las cuales dará o no la aprobación de inicio de la maniobra de conformidad con los criterios de apoyo de toma de decisiones que se hayan podido aprobar para esa exención.*

... >>

- c) Se corrige errata del subapartado 3.7., línea tercera; donde dice: «circunstancias», debe decir: «circunstancia».

Decimosexto. Se modifica el **ANEXO II. PROCEDIMIENTO DE RADIOCOMUNICACIONES DE ENTRADA, SALIDA Y CAMBIO DE ATRAQUE DE BUQUES, INCLUIDO EL FONDEO**, con las siguientes modificaciones:

- a) Se inserta el siguiente párrafo inicial a continuación del párrafo entre paréntesis:

<< ...

El procedimiento de radiocomunicaciones de entrada, salida y cambio de atraques de buques se configura como la herramienta necesaria para que la Autoridad Portuaria de Barcelona pueda llevar a cabo la adecuada ordenación y control del tráfico marítimo portuario y la coordinación de los servicios portuarios técnico-náuticos.>>

Justificación:

Se introduce este párrafo a los efectos de ofrecer una explicación previa de la razón de ser del procedimiento que se despliega, y puntualizar que el mismo no sólo obedece a facilitar la organización del tráfico, sino que también lleva asociado la coordinación de servicios portuarios técnico-náuticos.

- b) En el subapartado **1.1.- Comunicación 'Aviso de Llegada'**, del apartado **1.- BUQUES RECALANDO AL PUERTO DE BARCELONA**, se incorpora un párrafo segundo, con el siguiente texto:

<< **1.1.- Comunicación 'Aviso de Llegada'**

...

En este sentido, en este reporte el Capitán deberá comunicar cualquier circunstancia o condición relevante para la maniobra (p.ej. deficiencias en el funcionamiento de



algunos de los elementos de propulsión y gobierno o que lleva alguna embarcación auxiliar a remolque).

... >>

Justificación:

Con esto se pretende reforzar la importancia de que el Capitán del buque provea a los centros de tráfico del suministro de la información relevante que puede afectar a las condiciones normales de la maniobra, y se ilustra con algunos ejemplos que la experiencia ha mostrado que, en alguna ocasión, no se han reportado y han creado dificultades.

- c) En el subapartado siguiente, el que se titula '**1.2.- Comunicación 'Tráfico Portuario'**', se intercala un inciso entre los dos párrafos primeros que dice:

<< 1.2.- Comunicación 'Tráfico Portuario.

...

No obstante lo anterior, en determinadas circunstancias, 'Barcelona Port Control' podrá requerir que este segundo reporte se realice antes de haber alcanzado las mencionadas distancias a los efectos de permitir una mejor coordinación del tráfico y servicios portuarios.

... >>

Justificación:

De esta manera se busca que figure en el procedimiento una práctica que no es inusual en la forma de trabajar de los operadores de 'Barcelona Port Control', sobre todo en situaciones de congestión.

- d) En el subapartado **2.1.- Comunicación 'Previa. Aviso de salida'**, del apartado **2.- BUQUES DE SALIDA O DE CAMBIO DE ATRAQUE**, se inserta un segundo párrafo con el redactado siguiente:

<< 2.1.- Comunicación 'Previa. Aviso de salida' ,

...

Esta comunicación permite a 'Barcelona Port Control' programar las operaciones del tráfico marítimo, por lo que la no realización de esta comunicación por un buque puede suponer que no sea incluido en esta programación con la prioridad que le hubiera correspondido.>>

Justificación:

Esta inserción se efectúa al objeto de explicar que esta comunicación es básica para poder llevar a cabo la adecuada planificación de operaciones de tráfico marítimo y, por tanto, su no realización puede acarrear la pérdida del turno que le hubiera correspondido, reforzando así lo ya dispuesto en el texto de la Ordenanza.

Decimoséptimo. En el **ANEXO III. CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DEL VIENTO EN EL PUERTO DE BARCELONA A EFECTOS DE OPERACIONES MARÍTIMAS.**

- a) Se corrige error en el párrafo primero, línea primera; donde dice: «De forma habitual determinadas», debe decir: «De forma habitual la ejecución de determinadas».



- b) Se corrige error en el párrafo segundo, línea primera; donde dice: «documento», debe decir: «anexo».
- c) Se modifica el punto (➤) primero después del párrafo tercero, que queda redactado como sigue:

<< ➤ *Cuando se concrete un valor umbral de viento que condicione una operación marítimo-portuaria, se entenderá que este valor se refiere a la media aritmética de todas las intensidades registradas en los últimos diez minutos en la correspondiente estación meteorológica de la Autoridad Portuaria de Barcelona; asimismo, se considerará que sobrepasa ese valor umbral cuando en esos últimos diez minutos haya habido alguna racha máxima sostenida que supere en más de su 25 % ese valor umbral máximo establecido, y entendiéndose como racha máxima sostenida la que se obtiene de extraer el valor máximo de las últimas diez medias aritméticas minutales de las intensidades registradas en esa misma estación meteorológica.* >>

Justificación:

El cambio de este párrafo consiste en modificar la forma de cálculo en la determinación de la intensidad del viento, pasando de una media semihoraria, a una media obtenida cada diez minutos. De esta manera, por un lado, se equipara esta metodología con el estándar habitual de cómo se calcula la intensidad de este agente en las principales recomendaciones técnicas de obras marítimas (p.ej. programa ROM), así como, esta media decaminutal es la utilizada, generalmente, para facilitar los resultados de las simulaciones y estudios de maniobra. Además, la aplicación directa de este cambio representa un margen de seguridad adicional en las operaciones, sin perjuicio de que se realice el oportuno ajuste caso por caso después del análisis correspondiente.

Decimoctavo. Se efectúa una aclaración en el segundo párrafo del **ANEXO V. RESGUARDO DE AGUA BAJO LA QUILLA (UKC). DETERMINACIÓN DEL CALADO MÁXIMO ADMISIBLE**, que queda redactado como sigue:

<< ANEXO V

RESGUARDO DE AGUA BAJO LA QUILLA (UKC). DETERMINACIÓN DEL CALADO MÁXIMO ADMISIBLE.

<< ...

*Este resguardo **se aplica sobre el calado máximo estático del buque** e incluye los márgenes de seguridad correspondientes a los factores relacionados con el buque y **sus efectos dinámicos**, el fondo y el nivel del agua, y en particular se han tenido en cuenta los siguientes factores locales:*

... >>

Justificación:

Estas apostillas que se introducen en el texto, pretenden fijar de forma inequívoca que los resguardos que se desarrollan en el anexo deben aplicarse sobre el calado estático del buque, al objeto de evitar posibles confusiones, puesto que así fue la intención en la elaboración de la Ordenanza y así se procede en la práctica; así como, haciéndolo de esta manera, mantiene la concordancia con la propia sistemática utilizada para la fijación de los resguardos, ya que los efectos dinámicos debido a la velocidad del buque están comprendidos dentro de los diferentes apartados que, como dispone su encabezamiento, responden a la velocidad propia de la zona por donde navegue en el buque.



Siguiendo esta misma línea, se inserta la palabra 'estático' en el primer párrafo del último apartado de este anexo, que queda redactado:

<< DETERMINACIÓN DEL CALADO MÁXIMO ADMISIBLE DE LOS BUQUES EN AGUAS PORTUARIAS.

Como norma general, el calado estático máximo admisible para un buque que pretenda atracar en un muelle dado, será aquel que resulte de aplicar los resguardos mínimos sobre los fondos correspondientes en las zonas por dónde transite el buque en su maniobra de entrada o salida.

... >>

5.- CONCLUSIONES.

Por todo lo expuesto anteriormente, esta Subdirección General de Explotación y Planificación Portuaria solicita que se inicie el procedimiento de tramitación necesario para:

PRIMERO. Que se **APRUEBEN** las modificaciones a la "Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona" aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona en su sesión de 27 de junio de 2018, en vigor desde el 17 de julio de 2018.

SEGUNDO. Que se **APRUEBE** el texto refundido de la "Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona", que se adjunta anexo.

Firmado electrónicamente

Àlex Garcia Formatjé
Subdirector General de Explotación
y Planificación Portuaria



INFORME COMPLEMENTARIO A LA PROPUESTA DE MODIFICACION DE LA "ORDENANZA REGULADORA DE LA ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO PORTUARIO EN EL PUERTO DE BARCELONA" APROBADA POR EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA EN SU SESIÓN DE 27 DE JUNIO DE 2018, EN VIGOR DESDE EL 17 DE JULIO DE 2018.

1.- OBJETO.

El objeto del presente informe es incluir dentro de la propuesta de modificación de la "Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona", que se elevó por esta Subdirección General de Explotación y Planificación Portuaria el pasado 18 de marzo para su tramitación, un nuevo cambio que viene a recoger una propuesta realizada por nuestros Servicios Jurídicos.

2.- ANTECEDENTES Y EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona aprobó la "Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona" en su sesión de 27 de junio de 2018, y esta entró en vigor en fecha 17 de julio de 2018.

El pasado día 18 de marzo de 2022, esta Subdirección General de Explotación y Planificación Portuaria (SGEiPP) planteó, mediante el oportuno informe justificativo, la tramitación de una serie de modificaciones de la citada Ordenanza.

A la vista de este informe, la Subdirección General de Servicios Jurídicos y Contratación propone incluir una corrección de orden técnico jurídico al actual texto de la Ordenanza.

Esta SGEiPP considera oportuno aprovechar que se está efectuando una revisión del texto aprobado de la Ordenanza para incluir mejoras tanto del orden técnico náutico como técnico jurídico.

3.- MODIFICACIONES.

La modificación de la "Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona" que se plantea añadir mediante el presente informe es la siguiente:

En el título 4.- DISPOSICIONES ADICIONALES Y FINALES:

Se propone modificar el texto del apartado **4.4.- Régimen Sancionador**, cambiando su redacción y desdoblándolo en dos párrafos, de forma que quedaría como sigue:

<< 4.4.- Régimen Sancionador.

El incumplimiento de las presentes Ordenanzas será constitutiva de una infracción relativa al uso del puerto y las actividades que se prestan en él en los términos que se contiene en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, texto refundido aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre; en particular, el inicio de una maniobra portuaria sin la obtención de la correspondiente autorización de atraque de la Autoridad Portuaria de Barcelona y/o de la correspondiente aprobación del servicio de ordenación del tráfico, así como el incumplimiento de las instrucciones dadas en relación a las operaciones marítimas y aquéllas otras conductas que contravengan el régimen de navegación de las aguas de servicio portuario en aplicación de esta Ordenanza.

Versión imprimible con información de firma generado en fecha 02/05/2022 del documento AA00000000555110 con hash MD5 número 455146c710a77d232899d1fecc317ab6.
FIRMADO por: JOSE MARIA ROVIRA MARTI en fecha 28/04/2022.
FIRMADO por: Sello de tiempo TS@ - @firma en fecha 28/04/2022.
FIRMADO por: ALEX GARCIA FORMATJE en fecha 02/05/2022.
FIRMADO por: Sello de tiempo TS@ - @firma en fecha 02/05/2022.
Firma(s) válida(s).



De las acciones u omisiones que comprometan la seguridad marítima o puedan corresponder a su competencia, se dará traslado a la Capitanía Marítima de Barcelona a los efectos que correspondan.>>

Justificación:

El nuevo redactado conjuga el texto original con una mayor corrección jurídica, teniendo en cuenta los principios reguladores del régimen sancionador.

4.- CONCLUSIONES.

Por todo lo expuesto anteriormente, esta Subdirección General de Explotación y Planificación Portuaria considera que sería conveniente que se adoptaran los siguientes acuerdos:

PRIMERO. APROBAR la inclusión de esta nueva modificación a la "**Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona**" aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona en su sesión de 27 de junio de 2018, en vigor desde el 17 de julio de 2018.

SEGUNDO. APROBAR la publicación del texto refundido de la "**Ordenanza reguladora de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Barcelona**", que se adjunta anexo.

TERCERO. ORDENAR la publicación de la citada Ordenanza en la sede electrónica de este Puerto.

CUARTO. DECLARAR que la Ordenanza entre en vigor a los quince días después de su aprobación por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Firmado electrónicamente

Àlex Garcia Formatjé
Subdirector General de Explotación
y Planificación Portuaria

José María Rovira Martí
Director de Operaciones Marítimas

Versión imprimible con información de firma generado en fecha 02/05/2022 del documento AA00000000555110 con hash MD5 número 455146c710a7fd232899d1fecc317ab6.
FIRMADO por: JOSE MARIA ROVIRA MARTI en fecha 28/04/2022.
FIRMADO por: Sello de tiempo TS@ - @firma en fecha 28/04/2022.
FIRMADO por: ALEX GARCIA FORMATJE en fecha 02/05/2022.
FIRMADO por: Sello de tiempo TS@ - @firma en fecha 02/05/2022.
Firma(s) válida(s).