



ORDENANÇA REGULADORA DE L'ORDENACIÓ I COORDINACIÓ DEL TRÀFIC MARÍTIM PORTUARI AL PORT DE BARCELONA. ⁽¹⁾

1.- DISPOSICIONS GENERALS

1.1.- Objecte.

La present Ordenança té per objecte la regulació de l'ordenació del tràfic marítim en les aigües de la zona de servei del Port de Barcelona, mitjançant d'una banda l'establiment tant de les normes i els criteris tècnics generals que governen el règim de navegació en les aigües portuàries, la prestació dels serveis generals, i els mecanismes de gestió i control que facilitin l'adequada planificació i supervisió de les operacions marítimes; i d'altra banda l'organització nàutica de la rada (*'approaches'*) d'aproximació a port mitjançant la implantació d'un sistema d'organització de tràfic i de comunicacions per aconseguir una canalització dels flux de tràfic d'accessos a port més segura i eficient.

1.2.- Competència i àmbit d'aplicació.

Correspon a l'Autoritat Portuària de Barcelona la competència de l'ordenació i coordinació del tràfic marítim portuari en les aigües de servei del Port de Barcelona d'acord amb l'establert a l'article 25 del Text refós de la Llei de ports d'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, (TRLPEMM), així com la prestació del servei general de coordinació i control dels serveis portuaris tecniconàutics.

Les aigües de servei són les que es defineixen així en la delimitació d'espais i usos portuaris del Port de Barcelona aprovada per l'Ordre Ministerial FOM/1684/2016, de 20 d'octubre.

Tot això sense perjudici que en espais marítics més enllà de la zona de servei s'estableixin radiocomunicacions amb els vaixells, als únics efectes de la necessària preparació dels serveis a prestar al vaixell dins de les aigües portuàries.

1.3.- Servei d'ordenació i coordinació del tràfic marítim portuari.

El servei d'ordenació i control del tràfic marítim portuari és un servei general de conformitat amb l'article 106.a) del TRLPEMM. Al Port de Barcelona aquest servei general es presta de forma contínua les vint-i-quatre (24) hores del dia tots els dies de l'any des de la Torre de Control del Port de Barcelona, o des del centre que pogués substituir-lo quan sigui necessari. El seu distintiu de trucada per a les comunicacions radiotelefòniques i per referir-se al servei en general s'estableix com **'Barcelona Port Control'**.

(1) Totes les posicions geogràfiques estan referides al Datum WGS-84



'**Barcelona Port Control**' presta els serveis d'informació (INS) i d'organització del tràfic marítim (TOS) portuari tal i com es defineixen en la Resolució de l'Organització Marítima Internacional A.857 (20), per a això realitza, en la mesura que sigui possible operacionalment, una supervisió general del desenvolupament de les maniobres en les aigües portuàries de tots els vaixells, utilitzant per a això els mitjans i tecnologies més adequats disponibles en el centre de control, sempre tenint en compte les limitacions pròpies dels equips instal·lats.

Malgrat l'anterior, la responsabilitat última de la navegació segura dels vaixells i embarcacions és del capità o patró a bord del vaixell o embarcació.

L'Autoritat Portuària de Barcelona, oïda la Corporació de Pràctics del Port de Barcelona i la Capitania Marítima de Barcelona, aprova les tècniques i els procediments que regulen la intervenció de '**Barcelona Port Control**' en l'assistència a la navegació (NAS) en casos de situacions de perill o en resposta a una petició d'assistència dins de la zona de servei del port.

Dins de la funció d'organització del tràfic marítim (TOS), el servei d'ordenació i coordinació del tràfic marítim facilita, quan correspongui, l'aprovació de l'inici de maniobra.

Així mateix, '**Barcelona Port Control**', a més de la recepció i transmissió de les comunicacions dels procediments reglats, proveeix informació i instruccions quan ho jutgi necessari, si bé les seves recomanacions i instruccions s'haurien de regir pel principi d'orientació a resultats', deixant com a regla general els detalls de la seva execució al capità del vaixell o al pràctic que l'assisteixi.

En aquest sentit, aquest servei en les seves comunicacions amb els vaixells relatives a l'organització del tràfic marítim portuari s'ha de coordinar amb el servei portuari de practicatge de conformitat amb l'establert en aquesta Ordenança i les Instruccions generals que la Direcció General del Port pugui establir sobre això.

1.4.- Servei de coordinació i control de les operacions associades als serveis portuaris tecniconàutics.

El servei de coordinació i control de les operacions associades als serveis portuaris tecniconàutics és un servei general de conformitat amb l'article 106.b) del TRLPEMM.

Al Port de Barcelona aquest servei general es presta de forma contínua les vint-i-quatre (24) hores del dia tots els dies de l'any des de la Torre de Control del Port de Barcelona, o des del centre que pugués substituir-lo quan sigui necessari. El seu distintiu de trucada per a les comunicacions radiotelefòniques i per referir-se al servei en general s'estableix, així mateix, com '**Barcelona Port Control**'.

L'Autoritat Portuària de Barcelona acorda amb els prestadors dels serveis portuaris tecniconàutics, tenint en compte els nivells de rendiment establerts als plecs particulars de cada servei, els procediments interns de comunicacions amb '**Barcelona Port Control**' necessaris per a una adequada coordinació de la prestació d'aquests serveis en les operacions marítimes.



1.5.- Especial coordinació amb el servei portuari tecniconàutic de practicatge.

Les instruccions relatives al tràfic marítim portuari que **'Barcelona Port Control'** hagi de realitzar amb els vaixells i embarcacions s'han de coordinar amb el servei portuari de practicatge.

Quan un vaixell tingui pràctic assignat per al servei, les comunicacions particulars relatives al tràfic marítim portuari amb aquest vaixell s'han de consensuar amb l'esmentat pràctic, acordant-se amb aquest com s'informen al vaixell. En cas de discrepàncies des de la perspectiva de la seguretat marítima, aquestes es s'han de resoldre de conformitat amb el procediment establert al Reglament general de practicatge.

1.6.- Autorització per entrar al Port de Barcelona i assignació d'atracador o ancoratge.

De conformitat amb l'article setè de la Llei 14/2014 de navegació marítima, de 24 de juliol, tots els vaixells i embarcacions per a la seva entrada al Port de Barcelona, incloent l'ancoratge –amb les especialitats que puguin establir-se per a aquests casos–, han d'estar prèviament i degudament autoritzats per l'Autoritat Portuària de Barcelona, d'acord amb el següent:

- **Vaixells civils.**

L'autorització per als vaixells i embarcacions majors de 500 GTs, incloses, la de les d'esbarjo igual o major de 45 metres d'eslora total, s'ha de tramitar mitjançant el procediment integrat de sol·licitud d'escala (PIDE) regulat per l'Ordre FOM/1194/2011, de 29 de novembre, modificada per l'Ordre FOM/1498/2014, d'1 d'agost. En aquest sentit, i de conformitat amb l'esmentat procediment integrat, l'assignació d'atracador o ancoratge suposa que s'han atorgat les autoritzacions d'entrada en port.

Els vaixells i embarcacions d'esbarjo i pesca, menors de 500 GTs d'arqueig, si tenen acordada atracada amb els gestors concessionaris d'alguna marina, drassana o instal·lació especial d'esbarjo o pesca, es considera que això constitueix autorització suficient per a l'entrada en port, tret que l'Autoritat Portuària de Barcelona o l'Administració Marítima motivadament exigeixin la seva obtenció expressa o s'hagi dictat per a algun vaixell o embarcació específica una denegació d'entrada. Tot això sense perjudici del compliment de les formalitats que corresponguin als vaixells pesquers de tercers països de conformitat amb l'Ordre ARM/2077/2010, de 27 de juliol.

La resta de vaixells i embarcacions civils no previstos en els apartats anteriors han de tramitar l'autorització d'entrada davant dels serveis tècnics de l'Autoritat Portuària de Barcelona, i en la mesura que sigui factible s'ha de procurar utilitzar el sistema telemàtic del procediment integrat de sol·licitud d'escala. En l'autorització se li assigna el lloc d'atracada que correspongui.

- **Vaixells de l'Armada, vaixells de guerra de les marines estrangeres i altres vaixells d'Estat.**

L'autorització de l'escala dels vaixells de l'Armada i dels vaixells de guerra de marines estrangeres es regula de conformitat a l'Ordre PRE/262/2010, de 5 de febrer.



La designació del lloc d'atracada i ancoratge dels vaixells d'Estat ha de ser acordada corresponentment amb l'Autoritat Portuària de Barcelona.

- **Vaixells en arribada forçosa o necessitats d'assistència.**

Es considera un vaixell en arribada forçosa o vaixell necessitat d'assistència quan així ho verifiqui l'Administració Marítima (art. 9 de la Llei de Navegació Marítima i art. 299 del TRLPEMM).

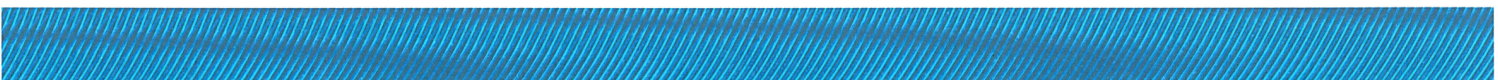
L'aplicació del que disposa aquesta Ordenança als vaixells en arribada forçosa o necessitats d'assistència, es valorarà cas per cas, d'acord amb les formalitats i requisits que pugui imposar l'Administració Marítima, i les circumstàncies que es presentin.

- **Assignació de lloc d'atracada i esmenades.**

Els vaixells i embarcacions han d'ajustar el seu lloc d'atracada o ancoratge a la posició assignada en la seva autorització.

No obstant això, quan per raons degudament justificades el vaixell o embarcació no pugui ajustar-se a la posició assignada ho ha de comunicar sense demora a '**Barcelona Port Control**' qui traslladarà aquesta circumstància al servei d'atracades de l'Autoritat Portuària de Barcelona als efectes oportuns.

Així mateix, els vaixells una vegada atracats no poden realitzar esmenades sobre el moll sense que estiguin degudament aprovades pel servei d'atracades de l'Autoritat Portuària de Barcelona.





2.- RÈGIM DE LA NAVEGACIÓ EN LES AIGÜES DE SERVEI DEL PORT DE BARCELONA

2.1.- Règim general de navegació en les aigües portuàries.

Els espais marítims de les aigües de la zona de servei portuària es divideixen de la forma següent:

- La zona I, o interior, que inclou, els espais d'aigua aïllats per l'efecte dels dics d'abric, i que es troba sectoritzada d'acord amb la Terminologia local de zones de mar aprovada pel Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona en sessió del 29 de maig de 2013.
- La zona II, que inclou les aigües exteriors de la zona de servei, i que comprèn els espais del sistema d'organització del tràfic aprovats per aquesta Ordenança (canals d'accés i zones de precaució), les zones d'ancoratge, i les aigües obertes sense comesa específica.

En les aigües obertes sense comesa específica en el sistema d'organització del tràfic marítim regulat en aquesta Ordenança, el règim de navegació i/o utilització és el mateix que en les aigües costaneres no portuàries del domini públic maritimoterrestre.

Amb la finalitat d'una ordenació de les maniobres portuàries segura i adequada, i supervisió de la navegació en els canals d'accés, les zones de precaució, les aigües interiors portuàries i la zona d'ancoratge, així com per a la necessària coordinació dels serveis tecniconàutics, l'inici de les maniobres portuàries de determinats vaixells està condicionat a l'obtenció prèvia d'una aprovació de '**Barcelona Port Control**', de conformitat amb l'establert en el punt següent.

El desenvolupament d'activitats nauticoesportives en les aigües portuàries pels vaixells, embarcacions i artefactes flotants d'esbarjo es regirà, en tot allò que no s'oposi a la present Ordenança, per l'Ordenança reguladora de l'exercici d'activitats nauticoesportives al Port de Barcelona aprovada pel Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona en sessió del 25 de juliol de 2007.

Es recomana als vaixells i embarcacions que naveguin en les proximitats del Port de Barcelona però que no vagin a recalcar en el mateix o fondejar a les seves zones d'ancoratge, que evitin creuar els canals d'accés, zones de precaució i zones d'ancoratge, mantenint-se més a llevant de les boies de recalada del Port de Barcelona.

2.2.- Aprovació de l'inici de maniobra.

Abans de l'inici material de qualsevol maniobra nàutica d'entrada, sortida o moviment interior –inclòs l'ancoratge–, els vaixells següents:

- Els vaixells i embarcacions d'arqueig més gran o igual a 500 GTs o d'eslora total superior a 45 metres, i
- Els vaixells i embarcacions menors de 500 GTs i de 45 metres d'eslora total però que presentin condicions especials de maniobra, ja sigui inherents al propi sistema de govern i propulsió del vaixell o perquè es trobin en una condició operativa que restringeixi severament la seva capacitat de maniobra,



- Els vaixells i embarcacions, diferents d'aquells que estiguin prestant el servei portuari de remolc, que remolquin altres vaixells, embarcacions i/o artefactes que la longitud conjunta del remolcador, remolc i remolcat, sigui més gran de 75 metres,

han d'obtenir l'aprovació del servei d'ordenació i coordinació del tràfic marítim portuari '**Barcelona Port Control**', de conformitat amb el procediment de radiocomunicacions que s'estableix en aquesta Ordenança.

Aquest servei ha de comprovar, quan correspongui, l'existència d'autorització d'escala per part de l'Autoritat Portuària de Barcelona i ha de verificar si es reuneixen tots els condicionants tecniconàutics per a l'aprovació oportuna, podent fixar, quan així s'estimi necessari, la bocana del port que s'ha d'utilitzar pels vaixells i embarcacions.

Ateses les singularitats que concorren per a l'aprovació de l'inici de maniobra de '**Barcelona Port Control**' als vaixells que els seus capitans es trobin exempts del servei portuari de practicatge, s'estableix un procediment específic d'actuació que s'adopta com a annex d'aquesta Ordenança (**annex I**).

Per als vaixells i embarcacions dedicades a obres marítimes, serveis portuaris o comercials, tals com el subministrament a vaixells des de gavarra o embarcacions turístiques de passatgers, així com per a altres serveis de les administracions públiques, es pot establir un sistema d'aprovació i report adequat per a cada cas, conforme amb les circumstàncies, que garanteixi, quan escaigui, l'adequada ordenació i supervisió de les aigües navegables portuàries.

Els serveis tècnics de l'Autoritat Portuària de Barcelona, oïda la Capitania Marítima de Barcelona, elabora els procediments operatius que resultin necessaris per donar resposta a situacions especials no previstes en aquesta Ordenança, així com per regular el procediment de resposta per a aquells casos que els vaixells sol·licitin l'aprovació de maniobra sense que hagin obtingut prèviament l'autorització d'entrada en port.

2.3.- Ordre de les maniobres nauticoportuàries.

L'Autoritat Portuària de Barcelona establirà, quan així ho consideri oportú, la prelación en l'ordre cronològic en què s'han d'atendre les maniobres nàutiques concurrents al Port de Barcelona, ja sigui en resposta puntual a casos particulars, ja sigui mitjançant l'assignació d'interval horaris a les maniobres portuàries previstes, o ja sigui establint criteris de prioritat de forma general per a determinats tràfics, tipus de vaixells o de maniobres. En aquest últim cas, aquests criteris generals formalment aprovats poden incorporar-se com a annex a aquesta Ordenança.

2.4.- Zones de navegació portuària per als diferents tipus de flotes.

Com a regla general, tots els vaixells i embarcacions en les seves maniobres d'entrada o sortida que es dirigeixin/surtin de punts d'atracada en molls situats a la 'secció nord' ho han de fer per la bocana Nord. De la mateixa manera, aquelles maniobres d'entrada o sortida que es dirigeixin/surtin d'atracadors de molls situats en la seccions 'centre', 'sud' i 'sud-oest', ho han de fer maniobrant per la bocana Sud.

La navegació per sota del pont 'Porta d'Europa' s'orienta prioritàriament per facilitar la mobilitat dels vaixells i embarcacions de serveis portuaris, i d'aquells serveis comercials que es trobin degudament autoritzats. Com a criteri general, es restringeix l'obertura del pont



per facilitar el pas de vaixells i embarcacions quan aquest moviment no es pugui realitzar amb seguretat per les aigües exteriors; en aquest sentit, quan es requereixi l'obertura del pont per a una maniobra, en cada cas aquesta ha d'obtenir aprovació específica de l'Autoritat Portuària de Barcelona d'acord amb el procediment que s'estableixi.

Tret de les excepcions que puntualment o reglamentàriament s'estableixin, la navegació de tots els vaixells i embarcacions d'esbarjo i de la flota pesquera a la zona I de servei de les aigües del Port de Barcelona queda limitat a l'àrea Nord, entenent-se com a tal la superfície d'aigua que queda integrada des de la línia imaginària de projecció del pont 'Porta d'Europa' sobre el mirall d'aigua cap al nord, incloent les contingudes pel resguard del dic de la bocana Nord. Així mateix, aquesta navegació, excepte casos degudament justificats, ha de ser directa i ininterrompuda.

Tot això sense perjudici de permetre l'accés per l'àrea Sud en cas de força major, o quan es presentin consideracions prioritàries de seguretat o per reduir o minimitzar un risc; en aquests casos els vaixells/embarcacions afectades s'hauran de reportar sense demora a '**Barcelona Port Control**'.

2.5.- Regles de rumb i govern dels vaixells i embarcacions en aigües portuàries.

En totes les aigües portuàries són d'aplicació les disposicions establertes al Reglament internacional per prevenir abordatges a la mar en la seva forma esmenada (COLREG 1972, BOE 9 de juliol 1977), amb les especificacions següents als efectes de conducta dels vaixells i embarcacions en relació amb les regles de rumb i govern:

- Totes les aigües portuàries de la zona I, o interior, i les corresponents a les '*zones de precaució*' tenen la consideració de '*canal o pas angost*' de conformitat amb la regla 9 del Reglament internacional per prevenir abordatges a la mar.
- Els canals exteriors d'accés tenen consideració de dispositius de separació de tràfic als efectes d'aplicació de la regla 10 del COLREG.

En conseqüència, en aquestes aigües considerades passos o canals angostos, les embarcacions menors de 20 metres d'eslora total, els vaixells de vela i els dedicats a la pesca no han de destorbar el tràfic de la resta dels vaixells. A més, aquesta obligació de no destorbar el tràfic de la resta de vaixells que naveguin dins de les aigües considerades passos o canals angostos, es fa extensiva als vaixells i embarcacions següents:

- Vaixells d'arqueig brut menor de 500 GTs.
- Vaixells i embarcacions de serveis portuaris.
- Vaixells i embarcacions turístiques locals de passatgers d'arqueig brut menor a 500 GTs.
- Vaixells i embarcacions de tràfic interior de port en les seves maniobres intraportuàries, incloses les gavarres de subministrament de combustible i les embarcacions d'obres, amb independència del seu arqueig.

Tot això sense perjudici de la prevalença de les instruccions que sobre l'ordenació del tràfic pugui impartir '**Barcelona Port Control**'.



En determinats casos, la utilització de senyals acústics de maniobra i advertència pot substituir-se totalment o parcialment per comunicacions de ràdio directes a criteri dels pràctics embarcats en els vaixells implicats i/o de **'Barcelona Port Control'**.

2.6.- Llums de tràfic portuari.

Els llums de tràfic portuari que s'instal·lin s'han d'ajustar, en la mesura possible, a les recomanacions internacionals que sobre això realitzin els organismes internacionals especialitzats, i en especial l'Associació Internacional d'Ajuts a la Navegació Marítima i Autoritats de Fars (IALA).

Els vaixells i embarcacions estan obligats a respectar els missatges corresponents als llums de tràfic portuari, podent contactar amb **'Barcelona Port Control'** en cas d'allotjar dubtes sobre l'aplicació d'una llum de tràfic portuari.

2.7.- Sistema Automàtic d'Identificació dels vaixells i embarcacions.

Tots els vaixells i embarcacions civils que de conformitat amb la normativa internacional o nacional hagin d'estar equipats d'un Sistema d'Identificació Automàtic (AIS), així com aquells vaixells i embarcacions dels serveis portuaris i comercials que hagin d'estar dotats d'aquest equip per reglamentació local, l'han de tenir en funcionament en tot moment durant la seva navegació i estada en aigües portuàries, inclòs quan estiguin fondejats o amarrats, sense perjudici de les excepcions fetes en aquesta normativa.

Els anteriors vaixells quan no tinguin en operació l'AIS, ja sigui per avaria o com a mesura de seguretat o protecció degudament autoritzada, han de comunicar l'esmentada mesura i les raons de la seva adopció a **'Barcelona Port Control'**, llevat que amb això es comprometí encara més la seguretat o la protecció.

2.8.- Contorn de protecció marítima.

Per motius de protecció marítima, s'estableix un contorn de no intrusió marítima de quinze (15) metres al voltant dels vaixells atracats o fondejats en les aigües portuàries. Els vaixells i embarcacions en navegació no s'han d'endinsar en aquest contorn excepte quan existeixin raons prioritàries de seguretat marítima, o a excepció d'aquells vaixells i embarcacions que vagin a prestar serveis concertats amb el vaixell atracat o fondejat (p. ex. practicatge, remolc, avituallament o aprovisionament, reparacions, etc.).

2.9.- Reducció de l'amplada de les vies navegables.

A excepció dels bots salvavides situats en la seva posició d'estiba, escales reials o de pràctics o altres instal·lacions fixes del vaixell, cap element o peça amovible d'aquests no pot sobresortir de l'eslora i la mànega màxima, ni del calat declarat, quan es trobin en maniobra sense que s'hagi autoritzat expressament.

Quan els vaixells es trobin atracats, i calgui que alguna de les seves grues o puntals de manipulació de càrrega o elements amovibles d'un altre tipus, romanguin sobresortint de la mànega del vaixell pel costat de la banda mar, ho han d'informar a **'Barcelona Port Control'** per al seu coneixement i aprovació. Quan aquest sobrevol superi la distància transversal de



15 metres des del costat del vaixell, la seva aprovació s'ha de tramitar en la sol·licitud d'escala.

De la mateixa manera, les operacions de manipulació de mercaderies des de la banda mar d'un vaixell, tals com la posada a la superfície o l'hissat d'embarcacions menors, han de ser prèviament autoritzades per l'Autoritat Portuària de Barcelona.

Així mateix, tant les grues de les terminals com els braços de càrrega i les passarel·les d'embarcament de passatgers (PBB) han d'estar en la seva posició d'estiba fins que el vaixell es trobi amarrat amb seguretat i el seu arriat o desplegament compti amb el consentiment del vaixell; de la mateixa manera, s'han d'estibar convenientment una vegada completades les operacions de càrrega i/o descàrrega abans de la maniobra de sortida del vaixell. En els casos en què es necessiti arriar la ploma d'una grua o un altre equipament de càrrega sense haver-hi vaixell atracat, ja sigui per al seu manteniment o altres treballs de reparació, s'ha d'obtenir autorització de l'Autoritat Portuària de Barcelona.

2.10.- Activitats de pesca i marisqueig.

Per raons prioritàries de seguretat marítima, en les aigües portuàries de la zona I, o interiors, a les zones d'ancoratge, en les corresponents a les dels dispositius de separació dels canals d'aproximació –incloent la zona de separació entre les vies de circulació – i en ambdues zones de precaució queda prohibida tota activitat extractiva pesquera des d'embarcació, inclòs l'ancoratge/calat d'arts de pesca i les activitats de marisqueig, ja sigui professional o esportiva.

2.11.- Velocitat de seguretat.

En totes les aigües de servei del Port de Barcelona tots els vaixells i embarcacions han de navegar a velocitat de seguretat segons l'establert al Reglament internacional per prevenir abordatges a la mar (COLREG). Referent a això, per a la determinació d'aquesta velocitat de seguretat s'ha de tenir en compte com a un element determinant la presència i la seva distància de pas a altres vaixells o embarcacions navegant en les proximitats, vaixells fondejats i la dels amarrats als molls dels canals i dàrsenes on es desenvolupi la maniobra.

Sense perjudici de l'anterior i com a regla general de referència, la velocitat efectiva de navegació dels vaixells i embarcacions en les aigües portuàries no ha de superar els valors que s'indiquen a l'annex IV d'aquesta Ordenança o la velocitat mínima de govern si aquesta fos més gran.

En aquest sentit, en aquells casos en què es prevegi que la velocitat mínima de govern superarà la velocitat de seguretat o el límit màxim admissible d'acord amb els paràgrafs anteriors, es podrà exigir als vaixells que es proveixin dels mitjans auxiliars d'assistència adequada quan aquesta mesura pugui permetre una velocitat mínima de govern inferior.

Així mateix, els vaixells han d'ajustar la seva velocitat adequadament per facilitar la prestació dels serveis portuaris de practicatge i remolc, d'acord amb les indicacions que s'hagin pogut donar pel Pràctic o a través de '**Barcelona Port Control**'. Els capitans que no puguin mantenir el govern amb la velocitat requerida per facilitar la prestació dels esmentats serveis, ho han de notificar oportunament als efectes que s'adoptin les mesures convenients en cada cas.



No obstant el que s'esmenta en els paràgrafs anteriors, mitjançant l'oportuna resolució o instrucció de seguretat marítima, la Capitania Marítima de Barcelona o l'Autoritat Portuària de Barcelona poden modificar la determinació dels valors de referència dels límits màxims de la velocitat de seguretat per donar resposta a casos puntuals o a determinades zones o quan es presentin circumstàncies temporals que així ho aconsellin.

Les embarcacions dels serveis portuaris tecniconàutics o de serveis públics poden depassar els límits de velocitat aquí disposats quan sigui requerit per necessitats del servei en seguiment d'instrucció del pràctic que realitzi la maniobra, per instrucció de '**Barcelona Port Control**' o per estar incurses en una intervenció de servei públic o de seguretat, sempre que aquesta superació estigui degudament justificada.

Finalment, tot l'anterior s'ha d'interpretar en el benentès que les velocitats aquí indicades poden ser també superades quan per circumstàncies sobrevingudes sigui imprescindible per evitar una col·lisió o minimitzar les conseqüències d'un accident durant la maniobra.

2.12.- Sistemes d'organització del tràfic d'entrada i sortida del Port de Barcelona.

S'estableix un sistema d'organització del tràfic marítim al Port de Barcelona consistent en dos canals d'accés, el 'canal d'accés Sud' i el 'canal d'accés Nord', amb sengles dispositius de separació, i dues 'zones de precaució' ('*Precautionary Areas*') adjacents que connecten l'extrem interior de cada un d'aquestes canals amb la seva bocana corresponent. Tot això, amb la finalitat de conduir a través d'elles el tràfic de vaixells de gran port que recalci o surti de les dues bocanes del Port de Barcelona, aconseguint d'aquesta forma evitar, d'una banda, que els vaixells travessin la zona d'ancoratge i allunyar l'àrea d'espera i/o recalada dels voltants de la bocana, reduint d'aquesta manera els riscos de les situacions d'encreuament o de navegació amb rumbos oposats i, d'altra banda, delimitar les àrees on a causa de la confluència de tràfics de diferents tipus de flotes, els vaixells han de tenir especial caució.

En ambdós canals el mètode adoptat com a sistema d'organització de tràfic és el mateix i respon a un dispositiu de separació de corrents de tràfic oposats mitjançant una línia de separació central i amb les característiques que a continuació de desenvolupen.

2.12.1.- Canal d'accés Nord. - Ubicació, dimensions i característiques del canal Nord.

El canal d'accés Nord ordena el tràfic de vaixells d'entrada i sortida per la bocana Nord i queda establerta de la manera següent:

Consisteix en un dispositiu de separació de dues vies de circulació per a corrents de tràfic oposats separats mitjançant una línia de separació central. La configuració geomètrica del canal respon a una forma rectangular, amb una longitud d'1,5 milles i una amplada total de 5 cables, està orientat al 305°/125° vertader. El seu marge Sud delimita la zona d'ancoratge Est per la seva part Nord.

El punt més exterior (oriental) de la línia central de separació està marcat amb una boia de recalada (marca d'aigües navegables) de nom 'N' (*November*), situada a:

I = 41° 20'05 N

L = 02° 13'01 E

Aquesta boia està culminada per un racon que respon als radars amb el senyal 'N'.



A cada via de circulació se li assigna una única direcció establerta de tràfic, el d'entrada correspon a la via situada més al nord de la línia de separació i el de sortida a la que queda situada més al sud. D'aquesta manera els vaixells han de deixar la boia de recalada 'N' tant a l'entrada com a la sortida per la banda de babord.

Entre la llum verda de l'escullera de la bocana Nord i l'extrem occidental del dispositiu de separació, el tràfic en aquesta mitja milla per als vaixells que estan obligats a utilitzar el canal és d'un sol sentit de navegació (d'entrada o de sortida).

La senyalització del canal Nord es complementa amb una marca lateral de babord situada a:

I = 41° 21'47 N

L = 02° 10'89 E

i que assenyalava la línia de profunditat dels 10 metres.

2.12.2.- Canal d'accés Sud.- Ubicació, dimensions i característiques del canal Sud.

El canal d'accés Sud ordena el tràfic de vaixells d'entrada i sortida per la bocana Sud i queda establerta de la següent manera:

Consisteix en un dispositiu de separació de dues vies de circulació per a corrents de tràfic oposats separats mitjançant una línia de separació central. La configuració geomètrica del canal és gairebé rectangular, si bé adopta en el seu costat més oriental una forma lleugerament trapezoïdal. L'orientació de la línia de separació i del marge occidental és del 346°/166° vertaders, no obstant això el límit oriental no és exactament paral·lel i es troba lleugerament desviat traçant-se en la direcció 340°/160° vertaders. D'aquesta manera el canal en la seva base interior té una amplada de 5 cables, sent la de la base major exterior de 6,1 cables.

La longitud de la línia de separació d'1,2 milles, estant el seu extrem més al sud marcat amb una boia de recalada (marca d'aigües navegables) de nom 'S' (*Sierra*), situada a:

I = 41° 16,905' N

L = 002° 10,880' E

Aquesta boia està culminada per un racon que respon als radars amb el senyal 'B'.

A cada via de circulació se li assigna una única direcció establerta de tràfic, el d'entrada correspon a la via situada més a l'est de la línia de separació i el de sortida a la que queda situada més a l'oest. D'aquesta manera els vaixells han de deixar la boia de recalada 'S' tant a l'entrada com a la sortida per la banda de babord.

2.12.3.- Procediment de navegació pels canals d'accés.

Tots els vaixells que naveguin pels canals d'accés Nord o Sud del Port de Barcelona ho han de fer seguint la direcció general del corrent de tràfic indicat per a la via de circulació corresponent i que estan degudament representades a les publicacions nàutiques mitjançant fletxes siluetejades, tret d'indicacions expressives en un altre sentit donades a l'efecte per '**Barcelona Port Control**'.

Excepte en els casos necessaris per evitar un perill immediat o quan així estigui expressament autoritzat per '**Barcelona Port Control**', tot vaixell obligat a utilitzar els canals



d'accés ha d'entrar o sortir de les vies de circulació pels seus extrems i durant el tràfic per aquestes no ha de creuar les línies de separació.

2.12.4.- Utilització dels canals d'accés.

Estan obligats a utilitzar els canals d'aproximació al Port de Barcelona tots els vaixells i embarcacions l'arqueig de les quals sigui més gran o igual a 500 GTs o la seva eslora total sigui superior o igual a 45 metres, excepte:

- Els vaixells de salvament en operacions.
- Els vaixells de tràfic interior del port degudament autoritzats.
- Els vaixells dedicats a obres marítimes quan s'hagi aprovat un procediment operatiu específic per a aquests.
- Els vaixells d'entrada provinents de l'ancoratge o de sortida que es dirigeixin a la zona d'ancoratge del Port de Barcelona, quan així s'autoritzi per '**Barcelona Port Control**'.
- Quan es presentin causes de força major, o consideracions prioritàries de seguretat o per reduir o minimitzar un risc.

2.12.5.- Zones de precaució.

Es delimiten dues àrees denominades 'zones de precaució', de conformitat amb la definició de la Resolució A.572 (A) de l'Organització Marítima Internacional, que uneixen l'extrem interior de cada canal d'accés amb la seva bocana corresponent, i on els vaixells han de navegar amb especial caució en ser zones de confluència del tràfic que utilitzen els canals amb la resta de flota que no hi està obligat.

La zona de precaució Nord ve delimitada pels punts següents:

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

La zona de precaució Sud ve delimitada pels punts següents:

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

2.13.- Límits geogràfics del practicatge. Zona d'embarcament i desembarcament de pràctic.

2.13.1- Límits geogràfics de prestació del servei de practicatge.



Al Port de Barcelona s'estableixen com a límits geogràfics de prestació del servei portuari de practicatge, en compliment de l'article 7 del Reglament general de practicatge aprovat pel Reial decret 393/1996, totes les aigües compreses a les zones I i II definides en la DEUP, excloses les zones d'ancoratge i les aigües obertes no incloses en el sistema d'organització del tràfic marítim.

2.13.2- Zones d'embarcament de pràctic.

Per a l'accés per la bocana Nord s'estableix una zona d'embarcament en la via de circulació d'entrada del canal Nord de mitja milla de longitud, el punt mitjà de referència del qual es troba situat a una distància d'1 milla de la llum verda de l'extrem de l'escullera Nord, en la posició:

I = 41° 20'75 N

L = 002° 12'00 E

Per a l'accés per la bocana Sud s'estableix una zona d'embarcament en la via de circulació d'entrada del canal Sud de mitja milla de longitud, el punt mitjà de referència de la qual es troba situat a una distància d'1,4 milles de la llum verda de la prolongació del Dic de l'Est i en la posició:

I = 41° 17,700' N

L = 002° 10,800' E

L'Autoritat Portuària de Barcelona podrà aprovar un procediment operatiu, previ informe de la Capitania Marítima de Barcelona i oïda la Corporació de Pràctics del Port de Barcelona, per regular aquells supòsits en què les condicions meteorològiques, o altres circumstàncies, no permeten l'embarcament del pràctic amb seguretat en les proximitats de les zones establertes, però la maniobra nàutica es considera viable.

2.13.3- Zones de desembarcament de pràctic.

Com a regla general en aplicació de l'apartat 2.b) de l'article segon del Reglament general de practicatge aprovat pel Reial decret 393/1996, es considera que el vaixell queda 'en franquia' en una maniobra de sortida del Port de Barcelona, una vegada que el vaixell té a popa del seu través de babord la llum verda de la punta de l'espigó del Dic de l'Est a la bocana Sud o la verda més exterior del dic de la bocana Nord.

De la mateixa manera que en l'apartat anterior, l'Autoritat Portuària de Barcelona podrà aprovar un procediment operatiu que reguli les situacions en què la zona de desembarcament podrà efectuar-se en zones més interiors, ja sigui per condicions meteorològiques adverses o per a vaixells de tràfics regulars els capitans dels quals tinguin un bon coneixement del port.

En tot cas, per poder considerar que un vaixell queda en franquia abans de trobar-se entre puntes de la bocana, prèviament s'ha d'indicar-se al seu Capità i obtenir la seva conformitat.

2.14.- Zones d'ancoratge.- Determinació geogràfica de les zones d'ancoratge.

S'estableixen els següents espais d'aigua de la zona II, o exterior de les aigües portuàries, **com** a zones d'ancoratge: la zona d'ancoratge Est i la zona d'ancoratge Sud.



2.14.1.- Ancoratge Est.

Està limitat per les línies que uneixen les posicions geogràfiques següents:

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

Els punts 1 i 6 s'uneixen per l'arc de les dues milles centrat en la llum verda de la prolongació del dic de l'Est en situació:

I = 41° 19'06 N
L = 02° 10'38 E

2.14.2.- Ancoratge Sud.

Punt 1. -	I = 41° 18'00 N	L = 02° 10'15 E
Punt 2. -	I = 41° 16'84 N	L = 02° 10'56 E
Punt 3. -	I = 41° 17'215 N	L = 02° 09'36 E

Els punts 2 i 3 s'uneixen per l'arc el centre del qual està en situació:

I = 41° 17'80 N
L = 02° 10'39 E

2.14.3.- Règim d'utilització de les zones d'ancoratge.

Les zones d'ancoratge del Port de Barcelona s'han determinat per atendre prioritàriament les necessitats logístiques i d'espera, relativament curtes en el temps, associades a les escales dels vaixells que vagin a fer operacions portuàries de tràfic mercantil a la zona interior del Port de Barcelona.

L'ancoratge dels vaixells a les zones habilitades del Port de Barcelona requereix l'autorització prèvia corresponent per part de l'Autoritat Portuària de Barcelona.

Excepte en els casos que es presentin raons prioritàries de seguretat marítima, com a regla general no es permet l'ancoratge d'embarcacions d'esbarjo i de pesca.

En aquest sentit, les condicions d'accés i utilització de la zona d'ancoratge i el règim d'estada, quan siguin aprovades per la Direcció General de l'Autoritat Portuària de Barcelona, s'incorporaran com a annex d'aquesta Ordenança.



3.- RÈGIM D'ORDENACIÓ DE LES COMUNICACIONS RADIOTELEFÒNIQUES RELATIVES AL TRÀFIC MARÍTIM AL PORT DE BARCELONA

3.1.- Principis generals.

Les comunicacions entre els vaixells i el servei d'ordenació i control del tràfic marítim s'han de realitzar prioritàriament i de forma general a través dels equips de radiotelefonía d'ones mètriques, i en particular utilitzant el canal principal de treball d'aquest servei.

S'estableix al Port de Barcelona com a canal principal de treball per al servei d'ordenació i control del tràfic marítim el canal 14 de radiotelefonía d'ones mètriques (VHF) del servei mòbil marítim. '**Barcelona Port Control**' ha de romandre en escolta contínua en aquest canal de treball.

Tot vaixell o embarcació que estigui dotat d'un equip de comunicació radiotelefónica marina d'ones mètriques, durant la seva navegació, o ancoratge, en aigües portuàries, ha de romandre a l'escolta contínua al canal de treball VHF de servei de control de tràfic marítim de '**Barcelona Port Control**', tot això sense perjudici de la possibilitat d'ús en tot moment del canal 16 de VHF i de l'obligatorietat de la seva escolta contínua, que regeix per a totes les situacions que figuren a continuació.

Totes les comunicacions efectuades mitjançant els canals VHF de treball del servei han de ser rellevants i el més breus possible. En aquest sentit, es destaca la importància de l'ús de la terminologia estàndard per a les comunicacions marítimes, inclosos els indicadors de missatge, d'acord amb la Resolució de l'OMI A.918 (22) '*IMO Estàndard Marine Communication Phrases (SMPC)*'.

A més dels idiomes oficials (castellà i català), l'idioma de treball per a les comunicacions del servei d'ordenació i control del tràfic marítim amb els vaixells i embarcacions és l'anglès.

Els vaixells i embarcacions, a més de les comunicacions reglades per al desenvolupament de les maniobres portuàries, han de reportar a '**Barcelona Port Control**' les incidències de navegació en les aigües de servei portuàries, així com aquelles altres que siguin rellevants i afectin la seguretat marítima.

3.2.- Procediment de radiocomunicacions d'entrada, sortida i canvi d'atracador de vaixells, inclòs l'ancoratge.

S'aprova mitjançant l'annex II de la present Ordenança el procediment que regula les comunicacions radiotelefòniques mínimes als efectes de poder dur a terme una ordenació i control del tràfic marítim portuari eficient, i la coordinació corresponent de prestació dels serveis portuaris.

Estan obligats a seguir aquest procediment de radiocomunicacions aquells vaixells i embarcacions que de conformitat amb aquesta Ordenança requereixin obtenir l'aprovació prèvia a l'inici de maniobra, així com tots aquells obligats a utilitzar els canals d'accés.

En el procediment es detallen una sèrie de comunicacions reglades per a les maniobres portuàries d'aproximació, entrada, sortida i canvi d'atracada, inclosos l'ancoratge, que tindran efectes notificatius quan així es determini. L'incompliment d'aquestes comunicacions, a més que en cas que concorrin amb altres circumstàncies pugui ser



constitutiu d'infracció als usos del port, pot ocasionar la no aprovació de l'inici de la maniobra corresponent i/o la pèrdua de torn en l'ordre de maniobra quan així s'hagi determinat reglamentàriament.

Així mateix, la no disponibilitat d'un vaixell, ja sigui per motius tècnics o comercials, per iniciar la maniobra corresponent sol·licitada en el temps previst d'acord amb les seves comunicacions efectuades, pot suposar, en vista de les condicions de tràfic que es presentin i el retard estimat, la pèrdua de torn i la desmobilització dels serveis portuaris activats per assistir a la maniobra, sense perjudici que aquests, quan escaigui, hagin de ser corresponentment abonats.

3.3.- Procediment de radiocomunicacions per als vaixells i embarcacions de tràfic interior, d'esbarjo i de pesca.

Els vaixells i embarcacions que prestin serveis portuaris o comercials de tràfic interior han d'estar dotats amb equips de radiotelefonía d'ones mètriques que els permeti estar a l'escolta al canal o canals de treball VHF de '**Barcelona Port Control**', a més de les escoltes en altres canals que puguin correspondre.

L'Autoritat Portuària de Barcelona pot aprovar per a cada servei de tràfic interior el corresponent procediment de comunicacions atenent la tipologia i la singularitat d'aquest, així com les característiques dels vaixells i embarcacions que el prestin. Aquests procediments degudament aprovats per la Direcció General de l'Autoritat Portuària de Barcelona s'incorporaran com un annex d'aquesta Ordenança.

De la mateixa manera, quan així es consideri necessari per raons de singularitat, intensitat o perillositat de l'activitat (esdeveniments, sortides col·lectives d'embarcacions, etc.), l'Autoritat Portuària de Barcelona pot requerir condicions de report als vaixells i embarcacions no subjectes al procediment general de radiocomunicacions. Quan alguna d'aquestes activitats es realitzi de forma habitual al port, es podrà aprovar un procediment específic d'acord amb l'apartat anterior.



4.- DISPOSICIONS ADDICIONALS I FINALS

4.1.- Restriccions a les operacions marítimes per condicions meteorològiques adverses.

4.1.1.- Visibilitat.

Com a regla general, per raons de seguretat no s'ha d'iniciar cap maniobra amb una visibilitat inferior a mitja milla.

Malgrat això, aquesta restricció pot ponderar-se per a determinats tipus de vaixells, quan es presentin determinades circumstàncies; per a això l'Autoritat Portuària de Barcelona podrà elaborar un procediment operatiu en el qual es detalli aquesta graduació, una vegada oïda l'Administració Marítima, i la Corporació de Pràctics del Port de Barcelona.

4.1.2.- Vent.

Per ser aquest un agent meteorològic que no afecta per igual tots els vaixells, ja que cal valorar diferents variables com són la direcció en què bufa, l'orientació del moll i el tipus de vaixell, s'estableix com a norma general que sigui '**Barcelona Port Control**', consultada la Corporació de Pràctics del Port de Barcelona, qui doni la seva conformitat a la maniobra en els casos següents:

- Amb vents de més de 16 nusos, per als vaixells gasers, ateses les seves característiques especials.
- Amb vents de més de 20 nusos, per als vaixells *car carrier*, atesa la superfície d'obra morta que exposen al vent.
- Amb vents de més de 30 nusos, en la resta de casos.

Per a la determinació del vent als efectes d'aquest apartat, i de forma general per a aquells procediments o autoritzacions relacionades amb l'activitat marítima que estiguin condicionats per aquest agent meteorològic, tret que es manifesti d'una altra forma, s'ha d'aplicar la definició desenvolupada a l'**annex III** d'aquesta Ordenança.

4.2.- Tancament del Port de Barcelona.

El director general de l'Autoritat Portuària de Barcelona, previ informe de la Capitania Marítima de Barcelona, pot ordenar el tancament temporal del port a la navegació de vaixells, així com fer adoptar les mesures necessàries per donar a les esmentades decisions la deguda publicitat internacional.

Tot això sense perjudici de les competències de l'Administració Marítima respecte a la proposta provisional de prohibició de navegació al port i als canals d'accés, i també l'entrada i sortida de vaixells de l'article 8 de la Llei de navegació marítima, i a l'adopció de les mesures en casos de condicions meteorològiques excepcionalment desfavorables disposades a l'article 18 del Reial decret 210/2004, de 6 de febrer, pel qual s'estableix un sistema de seguiment i d'informació sobre el tràfic marítim, modificat pel Reial decret 1593/2010, de 26 de novembre.



4.3.- Resguard sota la quilla.

Per poder iniciar la seva maniobra, tot vaixell i embarcació ha de disposar com a mínim d'un determinat resguard d'aigua sota la quilla durant tota la trajectòria prevista en les aigües portuàries.

A aquests efectes, els serveis tècnics de l'Autoritat Portuària de Barcelona, quan escaigui, podran assignar als molls, o a una part d'aquests, un valor corresponent al calat de vaixell màxim admissible, aquests valors s'han de revisar periòdicament amb la freqüència que s'institueixi. Per a la determinació d'aquests calats màxims admissibles s'utilitzaran els criteris establerts a l'**annex V** d'aquesta Ordenança.

Així mateix, els vaixells quan es trobin amarrats a moll o fondejats han de romandre a la superfície durant tota la seva estada, excepció feta de quan es trobin en aquelles instal·lacions específiques de posada en sec, i és responsabilitat del vaixell acordar amb el corresponent operador de manipulació de mercaderies un inici i seqüència de l'operativa de càrrega, descarrega i/o llastat de tal manera que garanteixi a tota hora el compliment d'aquesta obligació.

4.4.- Règim Sancionador.

Constitueix una infracció relativa a l'ús del port i les activitats que s'hi presten, l'inici d'una maniobra portuària sense l'obtenció de la corresponent autorització d'atracada de l'Autoritat Portuària de Barcelona i/o de la corresponent aprovació del servei d'ordenació del tràfic, així com l'incompliment de les instruccions donades en relació amb les operacions marítimes i aquelles altres conductes que contravinguin el règim de navegació de les aigües de servei portuari en aplicació d'aquesta Ordenança. Tot això sense perjudici que aquelles accions o omissions que comprometin la seguretat marítima i puguin ser fets constitutius d'infracció, se'ls doni trasllat a la Capitania Marítima de Barcelona.

4.5.- Disposició addicional primera. Entrada en vigor.

La present Ordenança entra en vigor als vint dies després de la seva aprovació pel Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona.

4.6.- Disposició addicional segona. Delegació.

El director general de l'Autoritat Portuària de Barcelona pot modificar els criteris tècnics establerts als annexos d'aquesta Ordenança després de la tramitació de l'oportú expedient, amb informe preceptiu de la Capitania Marítima de Barcelona i oïda l'empresa prestadora del servei portuari de practicatge.

De la mateixa manera, la Direcció General de l'Autoritat Portuària pot anar incorporant com a annexos a aquesta Ordenança aquells procediments operatius que estiguin relacionats amb l'ordenació del tràfic marítim portuari, així com aquells altres que estableixin criteris generals de funcionament del servei d'ordenació i coordinació del tràfic marítim, l'entitat dels quals no requereixi una modificació de les clàusules d'aquesta Ordenança.

Així mateix, s'habilita el director general de l'Autoritat Portuària de Barcelona perquè mitjançant l'aprovació d'un procediment operatiu o instrucció general, i oïda la Capitania



Marítima de Barcelona quan correspongui, pugui donar resposta a situacions sobrevingudes i no previstes en aquesta Ordenança.

4.7. - Disposició Derogatòria.

A l'entrada en vigor d'aquesta Ordenança queda derogat el document 'Ordenació del tràfic marítim en els accessos al Port de Barcelona' aprovat per acord del Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona en sessió celebrada el 19 de juliol de 2006, així com tots els procediments i instruccions que contravinguin el que aquí s'estableix.



ANNEX I

PROCEDIMENT OPERATIU D'ACTUACIÓ DEL SERVEI D'ORDENACIÓ I COORDINACIÓ DEL TRÀFIC MARÍTIM PORTUARI AL PORT DE BARCELONA – 'BARCELONA PORT CONTROL' - PER A LES MANIOBRES DE VAIXELLS AMB CAPITANS EXEMPTS DEL SERVEI DE PRACTICATGE.

1.- OBJECTIUS.

Els objectius que persegueix aquest procediment són:

- Subministrar al servei d'ordenació i control de tràfic marítim portuari (**'Barcelona Port Control'**), les pautes i criteris tècnics a seguir davant de la sol·licitud d'aprovació d'inici de maniobra d'entrada o sortida d'un vaixell al Port de Barcelona, quan el capità d'un vaixell pretén fer ús d'una exempció del servei de practicatge.
- Desenvolupar amb més detall les singularitats respecte al procediment general de comunicacions d'entrada i sortida de vaixells al Port de Barcelona que s'han d'aplicar als vaixells els capitans dels quals exerceixen l'exempció de l'obligatorietat d'utilització del servei portuari de practicatge.

2.- CONSIDERACIONS PRÈVIES.

'**Barcelona Port Control**' és el servei general que aprova l'inici de maniobra d'entrada o sortida de tots els vaixells obligats a utilitzar els canals d'aproximació del port, així com del tràfic interior regulat del port (barcasses de combustible, etc.), tant en el cas que tinguin capità exempt del servei de practicatge com els que hagin de fer servir obligatòriament l'esmentat servei.

'**Barcelona Port Control**' ha de mantenir una base de dades creada a l'efecte, i actualitzada d'acord amb la informació que la Capitania Marítima de Barcelona li vagi facilitant, on es relacionin totes les exempcions de practicatge en vigor al Port de Barcelona que la Direcció General de la Marina Mercant hagi atorgat, reflectint-se en aquesta base de dades el nom del capità, els vaixells per als quals estan exempts, la vigència d'aquestes i les limitacions operatives específiques que pot suposar la suspensió temporal o total de l'exempció.

3.- PROCEDIMENT GENERAL D'ACTUACIÓ.- COMUNICACIONS.

- Tot vaixell el Capità del qual pretengui exercir la facultat d'estar exempt del servei de practicatge haurà de notificar aquesta circumstància en la comunicació obligatòria d'avís d'arribada amb '**Barcelona Port Control**', una hora abans de l'arribada a qualsevol de les boies de recalada o, en la comunicació obligatòria d'avís de sortida, una hora abans de la sortida, facilitant el nom del capità exempt i les condicions operatives del vaixell.
- Quan a '**Barcelona Port Control**' es rebí l'esmentada comunicació, a més de les comprovacions habituals per a tots els vaixells, el servei efectuarà el següent:
 - Se cerciorarà de l'existència, en els registres de la base de dades facilitats per la Capitania Marítima de Barcelona, de la resolució d'atorgament per a aquest capità



sol·licitador de maniobra d'una exempció de practicatge en vigor per al vaixell i lloc d'atracada assignada.

- Comprovarà en aquell moment que no se sobrepassin ni les condicions generals per a la suspensió automàtica d'exempcions practicatge, ni les específiques meteorològiques per a aquest cas, així com revisarà que tampoc no es presentin limitacions relatives a l'ocupació d'atracades. En cas de no reunir-se totes les condicions per a l'exercici de l'exempció, es comunicarà al capità només a efectes informatius aquesta circumstància, facilitant-li els detalls de la condició no complerta, advertint-lo que de mantenir-se aquests paràmetres pot comportar o la suspensió de l'exempció o, de persistir en l'exercici de l'exempció, la pèrdua de torn o retards en l'inici de la maniobra.
 - Emplaçarà el capità a dur a terme la comunicació següent de conformitat amb el procediment establert (2 o 4 milles/entrada o 20 minuts/sortida).
- Quan es dugui a terme la comunicació prevista de 'tràfic portuari' (2 milles bocana Sud i 4 milles bocana Nord abans de la boia) o 'llest de sortida' (20 minuts abans de la sortida), **'Barcelona Port Control'**:
- Comprovarà de nou si es continuen mantenint les condicions estàtiques per a l'exercici de l'exempció o no. En cas negatiu, comunicarà aquesta circumstància al capità requerint-li un pronunciament sobre si s'acull a la suspensió automàtica de l'exempció o prefereix esperar, quan escaigui, que es reuneixin les circumstàncies per poder exercir-ne l'ús. En aquest últim cas es registrarà al diari de sala aquest fet.
 - Per als vaixells en demanda d'atracada en port, en aquest moment es comprovarà l'estat i la previsible evolució del tràfic marítim portuari per les zones de navegació previstes, en vista de les quals donarà o no l'aprovació d'inici de la maniobra de conformitat amb els criteris de suport de presa de decisions que s'hagin pogut aprovar per a aquesta exempció.
 - En el cas d'aprovació d'inici de maniobra d'entrada, facilitarà tota la informació sobre la resta de les maniobres que s'estiguin desenvolupant o a punt de desenvolupar a la zona de navegació afectada.
 - Per als vaixells de sortida, s'informarà al capità que comuniqui de nou just en el moment que es trobi llest per iniciar maniobra amb el vaixell amarrat en senzill (*single up*) i els amarradors al moll assistint el vaixell.
 - Quan correspongui, coordinarà la prestació de la resta dels serveis portuaris tecniconàutics. Per als vaixells que el capità hagi decidit demorar la maniobra fins que es compleixin les condicions per exercir l'exempció, la coordinació de serveis no es realitzarà fins aquell moment.
- Quan el vaixell comuniqui l'avís de disposició per iniciar la maniobra de desatracada i sortida, **'Barcelona Port Control'**:
- Comprovarà l'estat i la previsible evolució del tràfic marítim portuari per les zones de navegació previstes, en vista de les quals donarà o no l'aprovació d'inici de la maniobra de conformitat amb els criteris de suport de presa de decisions que s'hagin aprovat per a aquesta exempció en particular en el procediment a què es refereix el punt 4. "Tràfic Marítim portuari".
 - Facilitarà tota la informació sobre la resta de les eventuais maniobres que s'estiguin desenvolupant i/o les que s'estiguin a punt de desenvolupar a la zona de navegació afectada.



- **'Barcelona Port Control'** prendrà nota al diari de comunicacions del nom del capità exempt del servei de practicatge. De la mateixa manera s'anotarà al diari les circumstàncies per les quals l'exempció queda suspesa o el perquè d'un retard en l'inici de la maniobra.
- **'Barcelona Port Control'** efectuarà una supervisió general, tenint en compte les limitacions tècniques dels seus equips, del desenvolupament de les maniobres dels vaixells amb capitans exempts, atenent qualsevol comunicació que se li requereixi i actualitzant d'ofici nova informació/instruccions en cas que sigui necessari.
- Quan s'hagi suspès l'exercici d'una exempció i el Capità hagi decidit esperar que cessi la condició limitadora corresponent, serà **'Barcelona Port Control'** qui, d'ofici, durà a terme un seguiment de la circumstància limitadora i informará el vaixell quan es compleixin totes les condicions per exercir l'exempció.
- El Capità d'un vaixell que ha estat informat de la suspensió de la seva exempció per presentar-se alguna condició limitadora, i ha decidit demorar l'inici de la maniobra en expectativa de l'aixecament d'aquesta limitació, ha d'esperar en escolta al canal de treball de **'Barcelona Port Control'** a ser notificat de l'aixecament d'aquesta limitació.

4.- LIMITACIONS OPERATIVES I SUSPENSÍO PUNTUAL A LES EXEMPCIONS DE PRACTICATGE.

Els criteris d'actuació que s'han de tenir en compte en l'aplicació de les limitacions operatives que condueixen a la suspensió de l'exempció, sense necessitat que es dictin resolucions expresses a l'efecte, són els següents:

Condicions generals de suspensió automàtica:

Meteorològiques:

- Vents superiors a vint nusos.
- Visibilitat igual o inferior a mitja milla.

S'ha d'agafar pràctic sempre que se sobrepassi qualsevol d'aquestes circumstàncies o si ho desitja el capità exempt pot demorar la maniobra fins que rebí l'oportuna autorització.

El mesurament dels esmentats agents atmosfèrics, sempre que l'Administració Marítima no informi de cap altra forma, es durà a terme d'acord amb els criteris generals establerts per l'Autoritat Portuària de Barcelona per a la determinació d'aquests fenòmens meteorològics.

Propulsió i govern:

És obligació del Capità informar a **'Barcelona Port Control'** de qualsevol minva operativa en la propulsió o govern del vaixell, i, per tant el no sol·licitar fer ús de l'exempció. No obstant això, quan aquest servei general tingui coneixement que un vaixell pot tenir minvada la seva capacitat de propulsió, maniobra o govern, sol·licitarà al capità aclariment sobre aquesta circumstància, i de confirmar-se comunicarà que no pot exercir l'exempció. S'entendrà, de forma no exhaustiva, que té minvada l'esmentada capacitat quan el vaixell presenti deficiències en les prestacions dels equips següents que



impedeixin el seu funcionament normal: en alguna de les màquines propulsores o hèlixs de maniobra, a l'equip d'ancoratge i d'amarratge, en el sistema de govern tant el principal com l'auxiliar.

Condicions específiques de l'exempció:

Meteorològiques:

Per a determinades exempcions poden existir limitacions diferents a les generals, '**Barcelona Port Control**' comprovarà en la base de dades l'existència o no d'aquestes restriccions específiques, procedint en cas d'existir de la mateixa forma com les limitacions meteorològiques generals.

Ocupació de molls:

'**Barcelona Port Control**' amb els mitjans disponibles al seu abast determinarà l'ocurrència d'ocupació de molls o atracadors limitadores d'exempcions, així com el posicionament de les gavarres de subministrament de combustible, quan aquestes circumstàncies siguin una condició restrictiva, de conformitat amb les fitxes de dades facilitades per la Capitania Marítima de Barcelona. Així mateix, procurarà obtenir el temps previst d'aquesta ocupació limitadora, informant-ho al capità sol·licitador d'exempció en cas que fos pròxim al moment d'inici de la maniobra per si decidís demorar la maniobra fins que es compleixin les condicions.

Tràfic marítim portuari:

Quan s'estableixi per raons de seguretat marítima una limitació d'una exempció que condicioni el tràfic marítim en les vies de navegació del port, i que requereixi per part de '**Barcelona Port Control**' una estimació de l'evolució i els temps de maniobra, s'aprovarà conjuntament un document de suport de presa de decisions amb la Capitania Marítima de Barcelona per a la concreció dels paràmetres d'estimació acceptables als quals s'ajustarà el servei.

D'altres:

'**Barcelona Port Control**' tindrà en compte qualsevol condició limitadora d'exempció d'una altra índole que així li hagi comunicat la Direcció General de Marina Mercant o la Capitania Marítima de Barcelona, ja sigui de forma puntual o permanent.

5.- RESOLUCIÓ DE DISCREPÀNCIES.

Les discrepàncies que puguin sorgir en l'aplicació de les condicions que regulen les exempcions del servei de practicatge s'han de plantejar a l'Administració Marítima com a administració competent per resoldre les sol·licituds d'aquestes exempcions.

En el cas puntual que el Capità demandant d'exempció discrepi de l'aplicació que es realitza per part de '**Barcelona Port Control**' de qualsevol de les condicions establertes per a l'exercici de l'exempció que incumbeixen a aquest procediment, si les circumstàncies ho permeten, l'operador del servei notificarà aquesta discrepància a la Capitania Marítima de Barcelona per a la seva resolució.



6.- COMUNICACIÓ D'INCIDÈNCIES.

Qualsevol incident rellevant, ja sigui un accident, discrepància o incompliment greu, que se'n tingui coneixement en el servei, i que resulti durant la maniobra d'un vaixell el capità del qual es troba exempt del servei de practicatge, '**Barcelona Port Control**' el comunicarà immediatament al CCS Barcelona, als efectes de coneixement de la Capitania Marítima de Barcelona, i al Centre de Control de l'Autoritat Portuària de Barcelona. Així mateix, com més aviat millor es notificarà per escrit a la Capitania Marítima de Barcelona amb còpia a l'Autoritat Portuària de Barcelona.

En aquest sentit es considera un incident rellevant quan un capità d'un vaixell pretén exercir l'exempció, o inicia la maniobra de forma exempta, en discrepància amb les instruccions facilitades per '**Barcelona Port Control**'.



ANNEX II

PROCEDIMENT DE RADIOCOMUNICACIONS D'ENTRADA, SORTIDA I CANVI D'ATRACADOR DE VAIXELLS, INCLÒS L'ANCORATGE.

(Als únics efectes d'aportar una claredat més gran i una millor coordinació del sistema de comunicacions, s'incorporen a aquest procediment, a més dels reports necessaris per a la deguda ordenació, coordinació i control del tràfic marítim portuari, les comunicacions i escolta que requereix l'Administració Marítima, mitjançant el Centre de Coordinació de Salvament Barcelona – CCS Barcelona-, durant els accessos al Port de Barcelona.)

Tret de casos justificats d'avaria o altres circumstàncies excepcionals, totes les comunicacions i escoltes que s'atribueixen al vaixell establertes en aquest procediment, s'han d'efectuar des d'a bord i pel capità del vaixell o pel/s tripulant/s degudament autoritzat/s per aquest.

Les escoltes als canals de VHF que s'estableixen en aquest procediment s'entenen sense perjudici que durant la seva navegació els vaixells obligats a això mantinguin també escolta al canal 16 VHF.

En aquest procediment es consideren dues situacions:

1.- VAIXELLS RECALANT AL PORT DE BARCELONA.

1.1.- Comunicació 'Avís d'arribada'.

Els vaixells que recalïn al Port de Barcelona, contactaran amb el CCS Barcelona (**'Barcelona Tràfic'**), canal 10 VHF, i amb **'Barcelona Port Control' (BPC)**, canal 14 VHF, a una hora abans de l'arribada a la boia de recalada 'S' (*Sierra*) o 'N' (*November*) depenent de la bocana a utilitzar. Aquesta notificació a **'Barcelona Port Control'**, sempre que s'efectuï d'acord amb una estimació raonable, té la consideració de registre d'hora prevista d'arribada a Port de Barcelona als efectes de la seva incorporació a la planificació d'operacions marítimes, i s'hi indicarà si el capità compta amb exempció del servei de practicatge i es facilitarà als esmentats centres la informació pertinent.

Mentre s'aproxima fins a les 2 milles de la boia de recalada 'S' (*Sierra*) o, en cas d'entrada per la bocana Nord, a 4 milles de la boia 'N' (*November*), el vaixell ha de romandre a l'escolta al canal 10 VHF, recomanant-se que, en cas que tingui disponibles altres equips de radiotelefonia d'ones mètriques, mantingui escolta també al canal 14 VHF.

A més, s'ha de comunicar pel canal 14 VHF a **'Barcelona Port Control'** qualsevol incidència durant l'aproximació que representi una alteració important de l'hora estimada d'arribada a la boia corresponent.



1.2.- Comunicació 'Tràfic Portuari'.

Quan es trobi a 2 milles de la boia 'S' (Sierra) o, en cas d'entrada per la bocana Nord, a 4 milles de la boia 'N' (*November*) els vaixells reportaran de nou amb el CCS Barcelona ('**Barcelona Tràfic**'), canal 10 VHF, i amb '**Barcelona Port Control**', canal 14 VHF, per comunicar tràfic portuari i als efectes d'obtenir informació sobre ordenació de tràfic i, quan correspongui, obtenir l'aprovació d'inici de maniobra i informació de la coordinació de serveis portuaris tecniconàutics.

Una vegada el vaixell dins del cercle de les 2 milles de la boia 'S' (Sierra) o de les 4 milles de la boia 'N' (*November*), els vaixells han de mantenir escolta al canal 14 VHF, i sempre que sigui possible també al canal 10 VHF. En contacte amb '**Barcelona Port Control**', canal 14 VHF, s'ha d'actuar com segueix:

- Vaixells que no han d'iniciar la maniobra d'entrada.

Quan no existeixi punt d'atracada disponible o quan per qualsevol altra causa el vaixell no pugui iniciar la maniobra i hagi d'esperar per entrar en port, '**Barcelona Port Control**' ho notificarà així al seu Capità, indicant-li la possibilitat, si s'escau, d'utilitzar l'ancoratge i altres instruccions pertinents.

En cas d'ancoratge, el vaixell ha de comunicar a '**Barcelona Port Control**' aquesta circumstància, i si aquesta maniobra és viable se li assignarà per aquest centre un lloc d'ancoratge. Una vegada el vaixell hagi fondejat ha d'informar tant '**Barcelona Port Control**' com '**Barcelona Tràfic**'.

Els vaixells que no puguin iniciar maniobra per congestió de tràfic, de no rebre instruccions en cap altre sentit de '**Barcelona Port Control**', romandran en espera amb l'adequat govern més enllà del cercle de les 2 milles de la boia 'S' (Sierra) o de les 4 milles de la boia 'N' (*November*).

- Vaixells que entraran en port amb pràctic a bord.

El vaixell s'ha de coordinar amb '**Barcelona Port Control**' per dirigir-se a la zona establerta d'embarcament del pràctic. El pràctic, una vegada embarcat, ha de comunicar aquesta circumstància a '**Barcelona Port Control**'. Durant la maniobra, el vaixell ha d'estar a l'escolta contínua amb l'esmentat servei a través de canal 14 VHF, per a una navegació pel port més segura i a efectes d'instruccions d'atracada o qualsevol altra informació d'interès per al vaixell.

- Vaixells que entraran en port que els seus capitans compten amb exempció de servei de practicatge.

El vaixell ha de contactar pel canal 14 VHF amb '**Barcelona Port Control**', per recollir informació sobre el tràfic interior del Port de Barcelona i coordinar la seva aproximació i els serveis tècnics-nàutics. Així mateix ha de notificar a l'esmentat servei el seu 'pas per boia' quan es trobi al través de la boia 'S' (Sierra) o de la 'N' (*November*), i ha de romandre durant tota la maniobra en escolta al canal 14 VHF. Finalitzada la maniobra d'aproximació i una vegada lliurat el primer cap el vaixell ha de comunicar a '**Barcelona Port Control**' aquesta circumstància, així com una vegada hagi finalitzat les operacions d'amarratge.



2.- VAIXELLS DE SORTIDA O DE CANVI D'ATRACADOR.

2.1.- Comunicació 'Prèvia. Avís de sortida'.

El vaixell ha d'informar a través del canal 14 VHF a '**Barcelona Port Control**', amb una hora d'antelació, la seva hora estimada de sortida o canvi d'atracador.

2.2.- Comunicació 'Llest de sortida'.

Als efectes de coordinació dels serveis portuaris que corresponguin i facilitació d'una hora més precisa de sol·licitud de sortida, el capità del vaixell ha de confirmar per aquesta mateixa via quan es trobi a vint minuts de la seva hora estimada de sortida o canvi de punt d'atracada. Aquesta comunicació no s'ha de realitzar abans que el vaixell es trobi en disposició de fer-se a la mar per qüestions de tripulació, passatge i compleció de les operacions de càrrega i estiba, així com per obrar els documents necessaris a bord i formalitzats els corresponents tràmits administratius, podent només quedar pendents les comprovacions habituals i treballs d'arranjament per deixar el vaixell a so de mar.

Si una vegada realitzada la notificació de 'llest de sortida' succeís qualsevol incidència que suposés una alteració important de l'hora estimada de sortida, el vaixell haurà de comunicar aquesta circumstància.

A més, cas que el capità del vaixell estigui autoritzat a salpar sense pràctic a bord (exempció del servei de practicatge) o vagi a abandonar el punt d'ancoratge sense entrar en port, el capità comunicarà a '**Barcelona Port Control**' les seves previsions moments abans de l'inici de la maniobra als efectes de la seva aprovació, i coordinació i informació del tràfic portuari (Annex I).

2.3.- Comunicació 'Pas boia de recalada'.

Tot vaixell maniobrant de sortida ha de romandre a l'escolta al canal 14 VHF fins a passar per la corresponent boia de recalada, 'S' (Sierra) o 'N' (*November*), moment en què ha de contactar amb '**Barcelona Port Control**' i amb '**Barcelona Tràfic**' als efectes de report de sortida i informació del tràfic, quedant a partir d'aquell instant en escolta del canal 10 VHF, '**Barcelona Tràfic**', almenys durant la primera hora de navegació.

Es recomana que els vaixells de sortida mantinguin escolta també al canal 14 VHF fins que s'hagin allunyat a més de 2 milles de la boia de recalada 'S' (Sierra) o a 4 milles de la boia de recalada 'N' (*November*).

S'adjunta com a apèndix a aquest **Annex II** una representació gràfica del sistema de comunicacions indicant zones de report i escolta.



ANNEX III

CRITERIS PER A LA DETERMINACIÓ DEL VENT AL PORT DE BARCELONA A EFECTES D'OPERACIONS MARÍTIMES.

De forma habitual determinades operacions maritimoportuàries venen condicionades al fet que no se sobrepassin valors líndars establerts de vent, sense que en la majoria dels casos, almenys d'una forma documentada, s'hagi definit com i on es determinen aquests valors.

L'objecte d'aquest document és aclarir aquesta determinació per a la seva aplicació de forma general supletòria en les operacions marítimes.

D'aquesta forma, sempre que no s'estableixi expressament d'una altra manera, s'entendrà que per al mesurament dels valors de vent condicionants d'una operació, procediment o normativa maritimoportuària s'obtenen aplicant els criteris següents:

- Quan es concreti un valor líndar de vent que condicioni una operació maritimoportuària, s'entendrà que aquest valor es refereix a la mitjana aritmètica de totes les intensitats registrades a l'última mitja hora a la corresponent estació meteorològica de l'Autoritat Portuària de Barcelona; així mateix, es considerarà que sobrepassa aquest valor líndar quan en aquesta última mitja hora hi hagi hagut alguna ratxa màxima sostinguda que superi en més del seu 25% aquest valor líndar màxim establert, i entenent-se com a ratxa màxima sostinguda la que s'obté d'extreure el valor màxim de les últimes trenta mitjanes aritmètiques minutals de les intensitats registrades en aquesta mateixa estació meteorològica.
- Com a norma general, per a les operacions marítimes que vagin a desenvolupar-se a la zona nord del port, els esmentats valors es mesuraran a l'anemòmetre instal·lat a l'estació meteorològica d'Adossat situada a la rotonda pròxima al pont "Porta d'Europa", per a les que es desenvolupin a la zona sud, en el que es troba instal·lat a l'estació meteorològica situada en la llum vermella del Dic Sud.

Els sistemes de lectura de les estacions meteorològiques seleccionades es programaran per presentar les dades de vent mitjà i ratxa màxima sostinguda semihoraris d'acord amb el criteri establert, actualitzant les dades cada cinc minuts.



ANNEX IV

VELOCITATS MÀXIMES DE NAVEGACIÓ EN LES AIGÜES DEL PORT DE BARCELONA.

S'estableixen els valors de referència límits següents per a la velocitat de navegació en aigües portuàries a les zones següents:

1.- Zona I, o interior de les aigües portuàries.

En els espais d'aigua interiors (Zona I) del Port de Barcelona el límit de velocitat màxima s'estableix en sis (6) nusos, amb les excepcions següents:

- A la zona que comprèn el Canal de la bocana Nord*, d'acord amb la Terminologia local de zones de mar aprovada pel Consell d'Administració de l'Autoritat Portuària de Barcelona en sessió del 29 de maig de 2013, s'estableix el límit de velocitat màxim en vuit (8) nusos.
- A l'entrada Sud, a la zona del canal principal* que quedaria delimitada per la bocana Sud i pel través del senyal lateral verd del martell del Servei Marítim de la Guàrdia Civil, o fins a dos cables abans del primer vaixell atracat, el que succeeixi abans, s'estableix el límit de velocitat màxim en vuit (8) nusos.

Aquests valors de referència són d'aplicació tant a les maniobres d'entrada, sortida, canvi de punt d'atracada o navegació interior, si bé amb les particularitats enunciades en la pròpia Ordenança.

2.- Zona II, o exterior de les aigües portuàries.

Als canals d'aproximació exteriors i zones de precaució d'ambdues bocanes s'estableixen els límits de velocitat màxima següents:

- Per als vaixells recalant al Port de Barcelona, a partir de trobar-se al través de les boies de recalada la seva velocitat no ha de superar ja els quinze (15) nusos, o els vint-i-cinc (25) nusos per als vaixells classificats com d'alta velocitat, reduint-se aquestes velocitats de forma gradual de manera que en tot cas puguin respectar els límits de velocitat efectiva establerts per a l'interior del port i per facilitar, quan correspongui, la prestació dels serveis portuaris de practicatge i remolc.
- Per als vaixells sortint del Port de Barcelona, una vegada sobrepasada la bocana, i quan correspongui, una vegada desembarcat el pràctic i deixant anar els caps de remolc, poden incrementar la velocitat gradualment fins a assolir una velocitat al través de la boia de com a màxim quinze (15) nusos, o de vint-i-cinc (25) nusos per als vaixells classificats com d'alta velocitat.

* Es considera que un vaixell es troba en una zona marítima donada quan la totalitat de l'eslora del vaixell s'hagi endinsat en aquesta zona.



ANNEX V

RESGUARD D'AIGUA SOTA LA QUILLA (UKC). DETERMINACIÓ DEL CALAT MÀXIM ADMISSIBLE.

El resguard mínim d'aigua sota la quilla és el resguard mínim vertical lliure de columna d'aigua que haurà de quedar disponible entre la part del casc més submergida del vaixell, o la part més profunda d'aquest si fos un altre element diferent, i el fons marí, per seguretat i control de la maniobrabilitat del vaixell.

En aquest resguard s'inclouen els marges de seguretat corresponents als factors relacionats amb el vaixell, el fons i el nivell de l'aigua, i en particular s'han tingut en compte els factors locals següents:

- Naturalesa de fons llimosos/sorrencs regnants predominantment al port.
- La precisió i freqüència en l'obtenció de dades batimètriques.
- El coneixement del clima marítim del port i la fiabilitat de la predicció i mesurament del nivell del mar.

D'aquesta manera, i atenent la limitació de velocitat pròpia de la zona de maniobra que es trobi el vaixell, es determinen els valors aplicables següents per al resguard mínim d'aigua sota la quilla en les aigües del Port de Barcelona:

RESGUARD MÍNIM SOBRE EL FONS. - UKC.

➤ **En navegació ($V_b > 6'$):**

El més gran dels valors següents:

- 8 % del calat estàtic del vaixell o
- 1 metre.

➤ **Velocitat del vaixell controlada ≤ 6 nusos (zona maniobra - control de remolcadors):**

El més gran dels valors següents:

- 6 % del calat estàtic del vaixell o
- 60 centímetres.

➤ **Zona d'aproximació atracada:**

El més gran dels valors següents:

- 4,5 % del calat estàtic del vaixell o
- 30 centímetres.



DETERMINACIÓ DEL CALAT MÀXIM ADMISSIBLE DELS VAIXELLS EN AIGÜES PORTUÀRIES.

Com a norma general el calat màxim admissible de vaixell per a un moll donat, serà el valor mínim obtingut d'aplicar a les sondes batimètriques de les zones de navegació esperable en cada cas, referenciades al zero del mareògraf (zero REDMAR) del Port de Barcelona, els valors de resguard mínim corresponents.

En l'inusual cas que el nivell d'aigua sobre el zero del mareògraf, consistent en la component de marea i la del residu meteorològic, assolís valors per sota d'aquest zero, els calats màxims admissibles s'ajustarien convenientment de forma temporal per assegurar els valors de resguard mínims.

D'altra banda, en aquells casos excepcionals que, per presentar-se circumstàncies degudament justificades, es plantegin maniobres amb vaixells amb un calat superior al màxim establert, els serveis tècnics de l'Autoritat Portuària de Barcelona, i després d'una avaluació específica de cada cas, podran excepcionalment autoritzar la realització de maniobres a vaixells que es trobin amb un calat superior al màxim si el nivell de mar previst, tenint en consideració la marea astronòmica i el residu meteorològic, permet assegurar un marge total d'aigua sota la quilla superior almenys en un 25 % als valors corresponents del resguard mínim sobre el fons, durant les dues hores anteriors i posteriors a l'inici previst de la maniobra.

En aquells supòsits que la zona o zones limitadores siguin de reduïdes dimensions i estiguin clarament localitzades, els serveis tècnics de l'Autoritat Portuària de Barcelona podran no tenir-les en consideració per a la determinació del calat màxim admissible de vaixell, sempre que, consultada la Corporació de Pràctics del Port de Barcelona, s'acordi que el plantejament de la maniobra pot evitar l'aproximació a aquestes zones, ja sigui de forma general o puntualment sota determinades condicions.