



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

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



'Barcelona Port Control' prestará los servicios de información (INS) y de organización del tráfico marítimo (TOS) portuario tal y como se definen en la Resolución de la Organización Marítima Internacional A.857 (20), para ello realizará, en la medida que sea posible operativamente, una supervisión general del desarrollo de las maniobras en las aguas portuarias de todos los buques, utilizando para ello los medios y tecnologías más adecuadas disponibles en el centro de control, siempre teniendo en cuenta las limitaciones propias de los equipos instalados.

No obstante lo anterior, la responsabilidad última de la navegación segura de los buques y embarcaciones es del Capitán o Patrón a bordo del buque o embarcación.

La Autoridad Portuaria de Barcelona, oída la Corporación de Prácticos del Puerto de Barcelona y la Capitanía Marítima de Barcelona, aprobará las técnicas y los procedimientos que regulen la intervención de 'Barcelona Port Control' en la asistencia a la navegación (NAS) en casos de situaciones de peligro o en respuesta a una petición de asistencia dentro de la zona de servicio del puerto.

Dentro de la función de organización del tráfico marítimo (TOS), el servicio de ordenación y coordinación del tráfico marítimo facilitará, cuando corresponda, la aprobación del inicio de maniobra.

Asimismo, 'Barcelona Port Control', además de la recepción y transmisión de las comunicaciones de los procedimientos reglados, proveerá información e instrucciones cuando juzgue necesario, si bien sus recomendaciones e instrucciones deberían regirse por el principio de 'orientación a resultados', dejando como regla general los detalles de la ejecución de las mismas al Capitán del buque o al Práctico que lo asista.

En este sentido, este servicio en sus comunicaciones con los buques relativas a la organización del tráfico marítimo portuario se deberá coordinar con el servicio portuario de practica de conformidad con lo establecido en esta Ordenanza y las Instrucciones Generales que la Dirección General del Puerto pueda establecer al respecto.

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.

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'.

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 practica.

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 practica.

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 Practicaje.

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 sobre el muelle sin que estén debidamente aprobadas por el servicio de atraques 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 espacio 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 recalar en el mismo o fondear en sus zonas de fondeo, que eviten cruzar los canales de acceso, zonas de precaución y zonas de fondeo, manteniéndose más a levante de las boyas de recalada del Puerto de Barcelona.

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.

La Autoridad Portuaria de Barcelona establecerá, cuando así lo considere oportuno, la prelación en el orden cronológico en que deben atenderse las maniobras náuticas concurrentes en el Puerto de Barcelona, ya sea en respuesta puntual a casos particulares, ya sea mediante la asignación de intervalos horarios a las maniobras portuarias previstas, o ya sea estableciendo 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.

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, aquéllas 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.

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 aquéllos servicios comerciales que se encuentren debidamente autorizados. Como criterio general, se restringirá la apertura del puente para facilitar el paso de buques y embarcaciones cuando ese



movimiento no se pueda realizar con seguridad por las aguas exteriores; 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.

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 cuyo arqueado bruto sea menor de 500 GTs.
- Buques y embarcaciones de servicios portuarios.
- Buques y embarcaciones turísticas locales de pasajeros cuyo arqueado bruto sea menor a 500 GTs.
- Buques y embarcaciones de tráfico interior de puerto en sus maniobras intra-portuarias, incluidas las gabarras de suministro de combustible y las embarcaciones de obras, con independencia de su arqueado.

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. practicaje, 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, 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, tanto las grúas de las terminales como los brazos de carga y las pasarelas de embarque de pasajeros (PBB) deberán estar 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; del mismo modo, deberán estibarse convenientemente una vez completadas las operaciones de carga y/o descarga antes de la maniobra de salida del buque. 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 uno 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 recalce 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:

$$I = 41^{\circ} 20' 05 \text{ N}$$

$$L = 02^{\circ} 13' 01 \text{ E}$$

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 los canales de acceso.

Estarán obligados a utilizar los canales de aproximación al Puerto de Barcelona todos los buques y embarcaciones cuyo arqueo 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 concurren 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 los 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:

$$I = 41^{\circ} 20'75 \text{ N}$$

$$L = 002^{\circ} 12'00 \text{ E}$$

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:

$$I = 41^{\circ} 17,700' \text{ N}$$

$$L = 002^{\circ} 10,800' \text{ E}$$

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.-	$I = 41^{\circ} 19'82 \text{ N}$	$L = 02^{\circ} 12'85 \text{ E}$
Punto 2.-	$I = 41^{\circ} 20'72 \text{ N}$	$L = 02^{\circ} 11'16 \text{ E}$
Punto 3.-	$I = 41^{\circ} 19'74 \text{ N}$	$L = 02^{\circ} 10'80 \text{ E}$
Punto 4.-	$I = 41^{\circ} 18'13 \text{ N}$	$L = 02^{\circ} 10'80 \text{ E}$
Punto 5.-	$I = 41^{\circ} 17'00 \text{ N}$	$L = 02^{\circ} 11'34 \text{ E}$
Punto 6.-	$I = 41^{\circ} 17'59 \text{ N}$	$L = 02^{\circ} 12'18 \text{ E}$

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:

$$I = 41^{\circ} 19'06 \text{ N}$$
$$L = 02^{\circ} 10'38 \text{ E}$$

2.14.2.- Fondeadero Sur.

Punto 1.-	$I = 41^{\circ} 18'00 \text{ N}$	$L = 02^{\circ} 10'15 \text{ E}$
Punto 2.-	$I = 41^{\circ} 16'84 \text{ N}$	$L = 02^{\circ} 10'56 \text{ E}$
Punto 3.-	$I = 41^{\circ} 17'215 \text{ N}$	$L = 02^{\circ} 09'36 \text{ E}$

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

$$I = 41^{\circ} 17'80 \text{ N}$$
$$L = 02^{\circ} 10'39 \text{ E}$$

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 en los casos que concurren razones prioritarias de seguridad marítima, como regla general no se permitirá el fondeo de embarcaciones de recreo y de pesca.

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 notificados 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 cuando así se haya determinado reglamentariamente.



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.

4.1.1.- Visibilidad.

Como regla general, por razones de seguridad no se deberá iniciar ninguna maniobra con una visibilidad inferior a media milla.

No obstante lo anterior, esta restricción podrá ponderarse para determinados tipos de buques, cuando concurren determinadas circunstancias; para ello la Autoridad Portuaria de Barcelona podrá elaborar un procedimiento operativo en el que se detalle esta graduación, una vez oída la Administración Marítima, y la Corporación de Prácticos del Puerto de Barcelona.

4.1.2.- Viento.

Por ser éste un agente meteorológico que no afecta por igual a todos los buques, ya que hay que valorar distintas variables como son la dirección en que sopla, la orientación del muelle y el tipo de buque, se establece como norma general que sea '**Barcelona Port Control**', consultada la Corporación de Prácticos del Puerto de Barcelona, quién dé su conformidad a la maniobra en los siguientes casos:

- Con vientos de más de 16 nudos, para los buques gaseros, dadas su 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.

Para la determinación 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 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.

Todo ello 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, asignará 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.

Constituirá una infracción relativa al uso del puerto y las actividades que se prestan en él, 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. Todo ello sin perjuicio de que aquéllas acciones u omisiones que comprometan la seguridad marítima y puedan ser hechos constitutivos de infracción, se les dé traslado a la Capitanía Marítima de Barcelona.

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 de la 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 practicaaje.

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 practicaaje.
- 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 practicaaje.

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 practicaaje 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 practicaaje 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.

- Todo buque cuyo Capitán pretenda ejercer la facultad de estar exento del servicio de practicaaje 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.
- 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).
- 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.
- 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 aprobado para esa exención en particular en el procedimiento a que se refiere el punto 4. "Tráfico marítimo portuario".
 - 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.



- '**Barcelona Port Control**' tomará nota en el diario de comunicaciones del nombre del Capitán exento del servicio de practicaje. 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.
- '**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 que sea necesario.
- 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 circunstancias limitativa e informará al buque cuando se reúnan todas las condiciones para ejercer la exención.
- 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 practicaje 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 practicaje, '**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.)

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 efectúe 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 a dichos centros la información pertinente.

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, 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'.

Cuando 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*) los buques reportarán 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 e información de la coordinación de servicios portuarios técnico-náuticos.

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 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.

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).

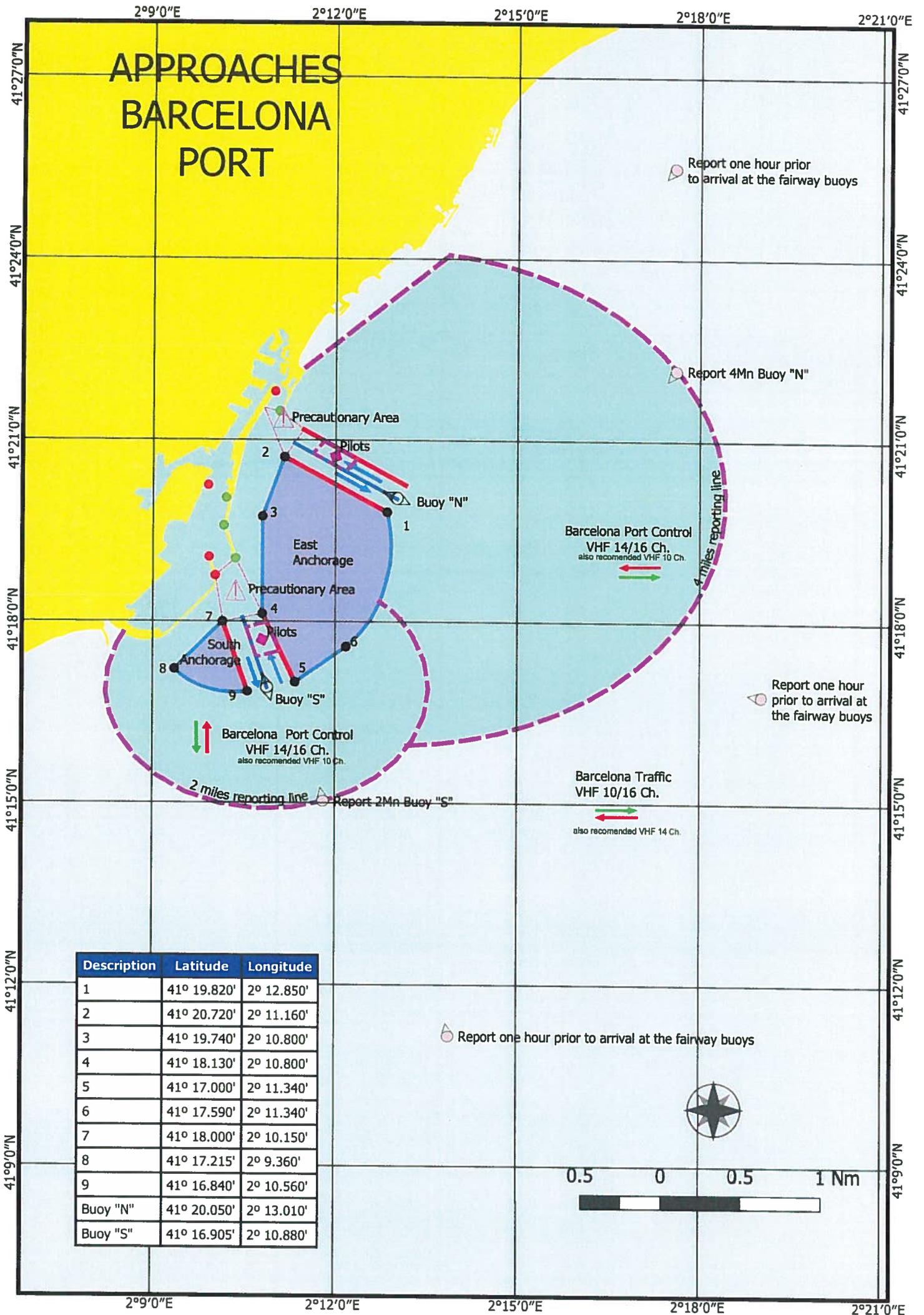
2.3.- Comunicación 'Paso boya de recalada'.

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.

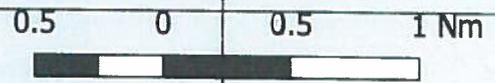
Se recomienda que los buques de salida mantengan escucha también en el canal 14 VHF hasta que se hayan alejado a más de 2 millas de la boya de recalada 'S' (*Sierra*) o a 4 millas de la boya de recalada 'N' (*November*).

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

APPROACHES BARCELONA PORT



Description	Latitude	Longitude
1	41° 19.820'	2° 12.850'
2	41° 20.720'	2° 11.160'
3	41° 19.740'	2° 10.800'
4	41° 18.130'	2° 10.800'
5	41° 17.000'	2° 11.340'
6	41° 17.590'	2° 11.340'
7	41° 18.000'	2° 10.150'
8	41° 17.215'	2° 9.360'
9	41° 16.840'	2° 10.560'
Buoy "N"	41° 20.050'	2° 13.010'
Buoy "S"	41° 16.905'	2° 10.880'





ANEXO III

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

De forma habitual 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 documento 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 la última media hora en la correspondiente estación meteorológica de la Autoridad Portuaria de Barcelona; asimismo, se considerará que sobrepasa ese valor umbral cuando en esa última media hora 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 treinta 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 deberá 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.

En este resguardo se incluyen los márgenes de seguridad correspondientes a los factores relacionados con el buque, 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 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, en 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 practica, 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.