



ORDENANZA PORTUARIA POR LA QUE SE ESTABLECE LA REGULACIÓN DEL ORDEN DE LAS MANIOBRAS NÁUTICO-PORTUARIAS EN LAS AGUAS DEL PUERTO DE MAÓ.

La Constitución española establece en su artículo 149.1.20 como competencias exclusivas del Estado, entre otras, la marina mercante y los puertos de interés general.

En este marco competencial, el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (TRLPEMM, en adelante) establece, a su vez, una división de competencias entre la Dirección General de la Marina Mercante, que se encarga de la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar, y las autoridades portuarias a las que, entre otras competencias, corresponde la prestación de los servicios generales de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario marítimo, así como el servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios, comerciales y otras actividades dentro de su ámbito territorial.

Por tanto, dentro de las competencias de la Autoridad Portuaria de Baleares se encuentra la de ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre, en los puertos de su ámbito territorial, entre ellos, el de Maó, de conformidad con lo establecido en el artículo 25.h) del TRLPEMM.

En el puerto de Maó se hace necesario establecer el orden de las maniobras náutico-portuarias a través de una norma reguladora que garantice una correcta ordenación del tráfico marítimo y mejoren la seguridad de la navegación en estas aguas, todo ello en consideración de la alta densidad de tráfico de buques y embarcaciones en este puerto, especialmente en época estival.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto.

Esta ordenanza portuaria tiene por objeto la regulación del orden de las maniobras náutico-portuarias en el puerto de Maó, para conseguir una más segura y eficiente canalización de los flujos de tráfico de accesos a puerto y mejorar la seguridad del tráfico portuario, de los siguientes buques:

- Todos los buques con arqueado bruto igual o mayor de 500 GT.



Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

- Aquellos buques y embarcaciones de arqueo bruto inferior a 500 GT, que realicen transporte de pasajeros, de mercancías o de ambos en línea regular autorizada, o transporten mercancías peligrosas, excluyéndose las embarcaciones dedicadas a excursiones marítimas y las dedicadas al chárter náutico.
- Aquellas embarcaciones que lo soliciten.

Artículo 2. Competencia y ámbito de aplicación geográfica.

Corresponde a la Autoridad Portuaria de Baleares la competencia de la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en las aguas de servicio del puerto de Maó, de acuerdo con lo establecido en el artículo 25 del TRLPEMM.

Las aguas de servicio del puerto de Maó están definidas en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) aprobada por la Orden TMA/958/2023, de 18 de julio, o la que le sustituya en lo sucesivo.

En cuanto a los espacios marítimos del puerto de Maó, tal y como queda reflejado en el plano adjunto en el Anexo I, estos se dividen en las zonas que se relacionan a continuación:

- Zona de aguas I del puerto de Maó, o interior de las aguas portuarias: al constituir un puerto natural, esta zona viene determinada por la línea de cierre de la bocana, definida por los extremos del indicado borde marítimo, es decir, el vértice nº 93 (Punta del Clot de la Mola), del deslinde aprobado por O.M. de 5 de noviembre de 1971 y el vértice nº 192 (Punta de San Carlos) del deslinde aprobado por O.M. de 6 de febrero de 1970.
- Zona de aguas II del puerto de Maó, o exterior de las aguas portuarias: zona de fondeo en espera y canal de aproximación a la bocana, definida por los siguientes vértices, cuyas coordenadas, definidas en el sistema ETRS89 huso 31, son:



Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

Coordenadas Sistema ETRS89			
VÉRTICE	LATITUD	LONGITUD	
1	39°52'02"N	4°18'36"E	Punta del Clot
2	39°52'09"N	4°18'52"E	
3	39°52'27"N	4°19'37"E	
4	39°50'56"N	4°19'37"E	
5	39°50'56"N	4°18'35"E	
6	39°51'58"N	4°18'28"E	Punta de San Carlos

Artículo 3. Definiciones.

- Buque: Embarcación, plataforma o artefacto flotante civil o militar, con o sin desplazamiento, apto para la navegación.
- CTP: Control Tráfico Portuario.
- Embarcación: Toda embarcación de cualquier tipo, con independencia del medio de propulsión, que tenga eslora de casco comprendida entre 2,5 y 24 metros, proyectadas y destinadas para fines recreativos y deportivos, y que no transporten más de 12 pasajeros.
- Punto de embarque del práctico o zona de practicaje: Como regla general el embarque y desembarque del práctico se realizará en las inmediaciones exteriores al límite de la zona I siempre y cuando las condiciones meteorológicas sean las adecuadas. En su caso, en el punto donde el buque se encuentre debidamente amarrado o fondeado.
- Zona de aguas I del puerto de Maó, o interior de las aguas portuarias: Al constituir un puerto natural, esta zona viene determinada por la línea de cierre de la bocana, definida por los extremos del indicado borde marítimo, es decir, el vértice nº 93 (Punta del Clot de la Mola), del deslinde aprobado por O.M. de 5 de noviembre de 1971 y el vértice nº 192 (Punta de San Carlos) del deslinde aprobado por O.M. de 6 de febrero de 1970.



- Zona de aguas II del puerto de Maó, o exterior de las aguas portuarias: Zona de fondeo en espera y canal de aproximación a la bocana, definida por los vértices, cuyas coordenadas, en el sistema ETRS89 huso 31, han sido definidas en el artículo 2.
- Zona de espera de buques: Constituida por la zona de agua situada aproximadamente a 1,5 millas náuticas al SE de RACON K.

CAPÍTULO II

Del orden de las maniobras náutico-portuarias

Artículo 4. Orden de las maniobras náutico-portuarias.

1. Aprobación de la maniobra.

Las solicitudes de atraque deben indicar la hora del inicio y fin de atraque (hora de ocupación de muelle). No se admitirá ninguna solicitud de atraque que no contenga estos datos.

La preceptiva declaración única de escala (DUE) debe solicitarse con una antelación mínima de 24 horas. Si hubiera algún cambio después de las 24 horas, no sólo se cambiará en el sistema informático, sino que se comunicará el cambio al Centro de Control de la Autoridad Portuaria, quien deberá autorizarlo por el cauce reglamentario y se dará conocimiento al CTP.

Los procedimientos de entrada, salida y movimientos interiores de buques en puerto son los que se detallan a continuación:

1.1 Entrada.

- a) Llamada a CTP al teléfono habilitado 24 horas una (1) hora antes de la llegada al límite de la zona de practica (las inmediaciones exteriores al límite de la zona I).
- b) CTP comprueba si el buque dispone de autorización de atraque/fondeo. Si no dispone de autorización, le comunicará al buque instrucciones para que se mantenga a la espera.
- c) En caso de disponer autorización, CTP realiza intercambio de información con el buque: ETA, muelle asignado, información meteorológica, necesidad de remolcadores, tráfico a la llegada, solicitud de servicio de practica o dispone de exención.



- d) Si el buque solicita servicio de practicaaje:
- d.1 CTP comunica a Prácticos la información recibida del buque, así como los movimientos de otros buques que estén previstos a la misma hora. También comunicará petición de remolcadores y canal de trabajo para el buque (por lo general, VHF canal 14).
 - d.2 Prácticos contactará con el buque en el canal VHF 14 para intercambio de información sobre medios de trasbordo de práctico (costado para la escala de embarque, altura, tipo de escala...).
 - d.3 El buque contactará con CTP dos (2) millas náuticas antes de la llegada a la zona de practicaaje (las inmediaciones exteriores al límite de la zona I) mediante el canal VHF 14.
 - d.4 CTP confirma presencia de servicios portuarios de practicaaje, amarre y, en su caso, remolque, a la llegada.
 - d.5 CTP confirmará al buque si puede proceder al punto de embarque de Práctico.
- e) Si el buque dispone de exención en vigor y no concurre alguna circunstancia que suspenda dicha exención:
- e.1 El buque contactará con CTP a quince (15) minutos antes de la llegada al límite de la zona de practicaaje (las inmediaciones exteriores al límite de la zona I).
 - e.2 CTP confirma presencia de servicios portuarios de amarre y, en su caso, remolque, a la llegada.
 - e.3 CTP confirmará si puede proceder al atraque.
 - e.4 El buque confirmará con el CTP fin de maniobra y, en su caso, incidencias ocurridas.

Los buques se mantendrán en todo momento a la escucha en el canal VHF 14 y canal VHF 16, y el teléfono 24 horas de CTP habilitado al efecto:
<https://seu.portsdebalears.gob.es/csv?hash=78da-bc66-e7ee-cb64-125c-8327-948d-8e4f-4c67-5966-ee57-e08e-435d-a158-46c3-a49d>.

1.2 Salida.

- a) Llamada a CTP al teléfono habilitado 24 horas una (1) hora antes de la salida del buque.
- b) CTP realiza intercambio de información con el buque de salida: necesidad de remolcadores, tráfico a la salida, solicitud de servicio de practicaaje o si dispone



- de exención. Emplaza al buque para nueva llamada quince (15) minutos antes de su salida.
- c) CTP comprueba si existe algún impedimento para la salida del buque de puerto.
 - d) Si el buque solicita servicio de practicaje:
 - d.1 CTP comunica a Prácticos la información recibida del buque, así como los movimientos de otros buques que estén previstos a la misma hora. También comunicará petición de remolcadores y canal de trabajo para el buque (por lo general, VHF canal 14).
 - d.2 Prácticos contactará con el buque en el canal VHF 14 para intercambio de información sobre medios de trasbordo de práctico (costado para la escala de embarque, altura, tipo de escala...).
 - d.3 Buque confirma salida quince (15) minutos antes de finalizar operaciones.
 - d.4 CTP confirma presencia de servicios portuarios de practicaje, amarre y, en su caso, remolque, para la salida.
 - d.5 Prácticos informa a CTP listos para la maniobra de salida.
 - d.6 CTP confirmará al Práctico si puede proceder a la salida.
 - e) Si el buque dispone de exención en vigor y no concurre alguna circunstancia que suspenda dicha exención:
 - e.1 El buque contactará con CTP quince (15) minutos antes de finalizar operaciones.
 - e.2 CTP confirma presencia de servicios portuarios de amarre y, en su caso, remolque, para la salida.
 - e.3 El buque contactará con CTP cuando esté listo para zarpar, con amarradores al costado y rampa cerrada.
 - e.4 CTP confirmará si puede proceder al desatraque y maniobra de salida.
 - e.5 El buque confirmará con el CTP que está en franquía y, en su caso, incidencias ocurridas.

1.3 Movimientos interiores.

En los movimientos interiores se seguirán los mismos procedimientos anteriores en el desatraque y atraque.

Antes del inicio material de cualquier maniobra náutica de entrada, salida o movimiento interior incluido el fondeo, se deberá obtener la aprobación del CTP.



1.4 Cláusula de cierre.

Los procedimientos descritos en los apartados anteriores se aplicarán con carácter ordinario, salvo indicación en contrario.

Las instrucciones podrían ser modificadas e informadas mediante VHF por necesidades de explotación portuaria.

2. Orden de las maniobras náutico-portuarias.

Corresponde a la Autoridad Portuaria de Baleares determinar el orden en que deben atenderse las maniobras náuticas concurrentes en el puerto, atendiendo a la disponibilidad del servicio de practicaje, así como a los tiempos mínimos de las maniobras de entrada y de salida.

Como criterio general, tendrá prioridad la maniobra de salida sobre la de entrada y ésta sobre la de los buques que vayan a fondear.

Las maniobras se realizarán por estricto orden de llegada de los buques a la zona de espera definida en esta Ordenanza, siempre que hubiera sido confirmada la solicitud con una antelación superior a una (1) hora, salvo que la Autoridad Portuaria decida alterar dicho orden por necesidades operativas o de explotación del puerto, o para agilizar y optimizar la ocupación del muelle por encontrarse libre alguno de los atraques.

En aquellos casos en que exista coincidencia de horarios en la misma maniobra, salvo que por cualquier motivo la Dirección de la Autoridad Portuaria disponga lo contrario y se comunique fehacientemente al CTP, deben atenderse las maniobras náuticas concurrentes siguiendo el orden que se señala a continuación:

1. Buques de pasaje en línea regular.
2. Buques en régimen de crucero turístico con base en el puerto de Maó (inicio/fin).
3. Buques de carga en línea regular.
4. Buques en régimen de crucero turístico en tránsito.
5. Resto de buques.



De entre los buques de igual condición tendrán preferencia aquellos que tengan que iniciar con anterioridad sus operaciones de carga o descarga.

Con carácter general, se permitirán retrasos de hasta quince (15) minutos, siempre que se cumpla la fecha y hora estimada de llegada del buque a las aguas portuarias (ETA), salvo que por necesidades operativas o de explotación del puerto estos tiempos de retraso deban ser reducidos. A partir de los quince (15) minutos de demora, el buque retrasado podrá realizar su entrada en aguas portuarias sólo previa autorización del CTP, una vez comprobada la disponibilidad de servicios portuarios y tan pronto queden estos disponibles para el servicio.

Se considerarán preferentes, sobre todas las demás, las maniobras de atraque y las de desatraque sobre los movimientos interiores, siempre y cuando la disponibilidad de atraques lo permita.

Cualquier alteración a este orden que no se produzca por situaciones de urgencias médicas a bordo, o por motivos de seguridad de la maniobra, deberá ser autorizada por la Dirección de la Autoridad Portuaria.

Una vez que el buque entra en Zona II, la distancia con otros buques no podrá ser menor a tres (3) cables y siempre deberá seguir instrucciones del CTP.

El orden de prestación del servicio a la salida del buque se efectuará en función de la hora de salida, siempre que hubiera sido confirmada la solicitud con una antelación mínima de una hora.

Con carácter general, se permitirán retrasos de hasta quince (15) minutos, sobre la hora previamente confirmada la CTP por parte del buque o sobre la fecha y hora estimada de salida del buque (ETD), salvo que por necesidades operativas o de explotación del puesto estos tiempos de retraso deban ser reducidos. A partir de los quince (15) minutos de demora, el buque retrasado podrá realizar su salida del atraque sólo previa autorización del CTP, una vez comprobada la disponibilidad de servicios portuarios y tan pronto queden estos disponibles para el servicio.

CAPÍTULO III

Régimen sancionador

Artículo 5. Infracciones.

Las infracciones a esta Ordenanza serán sancionadas en aplicación del régimen sancionador establecido en el Título IV del Libro tercero del Texto Refundido de la

Aprobada por el Consejo de Administración en fecha 30 de octubre de 2024 y publicada en BOE nº 304 de 18 de diciembre de 2024.



Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011.

Disposición Final. Entrada en vigor.

La presente Ordenanza entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Estado (BOE).



ANEXO I

Plano del puerto de Maó