



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

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 Balears 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 Palma, de conformidad con lo establecido en el artículo 25.h) del TRLPEMM.

En el puerto de Palma 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 Palma, 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 arqueo bruto igual o mayor de 500 GT.



- 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 Palma, de acuerdo con lo establecido en el artículo 25 del TRLPEMM.

Las aguas de servicio están definidas para el puerto de Palma en el Plan de utilización de los espacios portuarios de Palma (PUEP) aprobado por la Orden FOM/1753/2005, de 19 de mayo.

En cuanto a los espacios marítimos del puerto de Palma, 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 Palma, que corresponde a la zona de agua interior a la línea recta que une la baliza del morro del dique del Oeste con el límite Noreste del Muelle Exterior del Dique de Levante, e incluye el espejo de agua del Surgidero de Portitxol y la pequeña dársena de Caló D'En Rigo.
- Zona de aguas II adyacente a la zona I, subdividida en: la parte comprendida entre la línea que define el límite de la zona I con la zona II, por la línea de agua de la zona terrestre entre la Punta des Grells y la desembocadura del Torrente Gros; y el resto de la zona II adyacente a la zona I, tal como queda reflejado en el plano adjunto.

Artículo 3. Definiciones.

A efectos de esta ordenanza, se entiende por:

- Buque: Embarcación, plataforma o artefacto flotante civil o militar, con o sin desplazamiento, apto para la navegación.
- CTP: Control Tráfico Portuario.



- Embarcación: Todo buque cuya eslora sea inferior a 24 metros.
- Punto embarque Práctico: I: 39°31.67'N – L: 002°38.42'E
- Punto recalada: I: 39°31.67'N – L: 002°38.42'E
- Zona de aguas I del puerto de Palma: la definida en el Plan de utilización de los espacios portuarios (PUEP) aprobada por la Orden FOM/1753/2005, de 19 de mayo.
- Zona de aguas II del puerto de Palma: la definida en el Plan de utilización de los espacios portuarios (PUEP) aprobada por la Orden FOM/1753/2005, de 19 de mayo.
- Zona de espera de buques: la situada en las inmediaciones exteriores al límite de la zona de practicaaje.

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 por el canal VHF 14 una (1) hora antes de la llegada al punto de recalada (I: 39°31.67'N – L: 002°38.42'E).

Los buques tipo Ferry en línea regular podrán establecer comunicación de entrada y salida treinta (30) minutos antes.



- 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 practicaje o dispone de exención.
- d) Si el buque solicita servicio de practicaje:
 - 1.1.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).
 - 1.1.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...).
 - 1.1.d.3. El buque contactará con CTP 2 millas antes del punto de embarque (I: 39°31.67'N – L: 002°38.42'E).
 - 1.1.d.4. CTP confirma presencia de servicios portuarios de practicaje, amarre y, en su caso, remolque, a la llegada.
 - 1.1.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:
 - 1.1.e.1. El buque contactará con CTP a 2 millas del punto de recalada (I: 39°31.67'N – L: 002°38.42'E).
 - 1.1.e.2. CTP confirma presencia de servicios portuarios de amarre y, en su caso, remolque, a la llegada.
 - 1.1.e.3. CTP confirmará si puede proceder al atraque.
 - 1.1.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: <https://seu.portsdebalears.gob.es/csv?hash=9be5-dbac-680c-7f32-5415-6739-d422-e410-8097-ea71-d54a-c4e5-65a0-80d5-50de-436d>.



- 1.2. Salida.
- a) Llamada a CTP por el canal VHF 14 una (1) hora antes de la salida del buque. Los buques tipo Ferry en línea regular podrán establecer comunicación de entrada y salida 30 minutos antes.
 - b) CTP realiza intercambio de información con el buque de salida: necesidad de remolcadores, tráfico a la salida, solicitud de servicio de practicaje o si dispone de exención. Emplaza al buque para nueva llamada diez (10) 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:
 - 1.2.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).
 - 1.2.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...).
 - 1.2.d.3. Buque confirma salida diez (10) minutos antes de finalizar operaciones.
 - 1.2.d.4. CTP confirma presencia de servicios portuarios de practicaje, amarre y, en su caso, remolque, para la salida.
 - 1.2.d.5. Prácticos informa a CTP listos para la maniobra de salida.
 - 1.2.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:
 - 1.2.e.1. El buque contactará con CTP diez (10) minutos antes de finalizar operaciones.
 - 1.2.e.2. CTP confirma presencia de servicios portuarios de amarre y, en su caso, remolque, para la salida.
 - 1.2.e.3. El buque contactará con CTP cuando esté listo para zarpar, con amarradores al costado y rampa cerrada.
 - 1.2.e.4. CTP confirmará si puede proceder al desatraque y maniobra de salida.
 - 1.2.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.

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 a la zona de recalada definida en esta ordenanza, siempre que hubiera sido confirmada la solicitud, 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 una u otra dársena.

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, 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 Palma (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 treinta (30) 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 treinta (30) 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.

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 cinco (5) 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 real de salida, siempre que hubiera sido confirmada la solicitud con una antelación mínima de una hora (buques Ferries en línea regular, antelación mínima de treinta (30) minutos).

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 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).

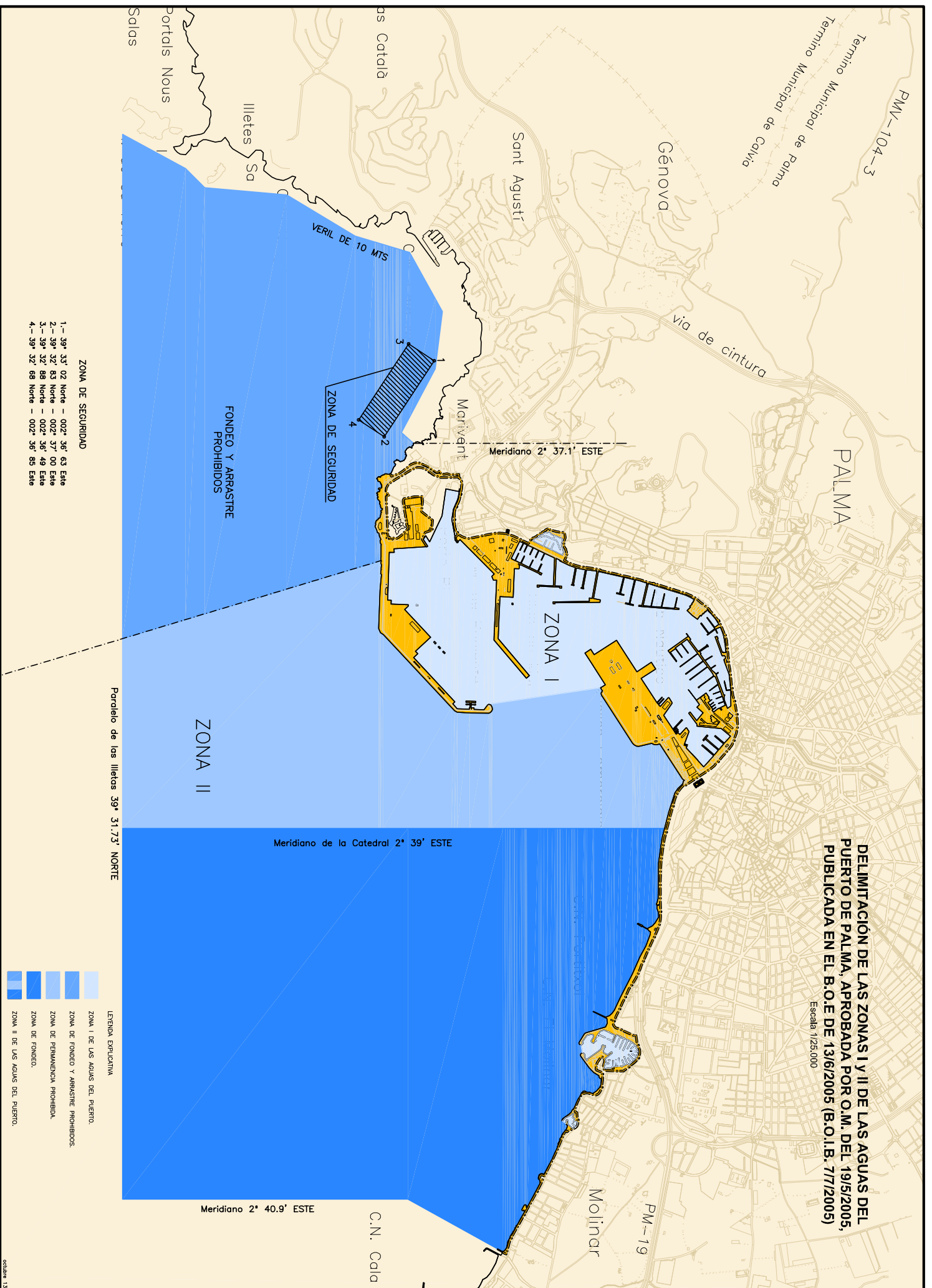


ANEXO I

Plano del puerto de Palma

DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS I Y II DE LAS AGUAS DEL PUERTO DE PALMA, APROBADA POR O.M. DEL 19/5/2005, PUBLICADA EN EL B.O.E DE 13/6/2005 (B.O.I.B. 717/2005)

Escala 1/25.000



ZONA DE SEGURIDAD

- 1- 39° 33' 02 Norte - 02° 36' 03 Este
- 2- 39° 32' 83 Norte - 02° 37' 00 Este
- 3- 39° 32' 88 Norte - 02° 36' 49 Este
- 4- 39° 32' 68 Norte - 02° 36' 85 Este

FONDEO Y ARRASTRE PROHIBIDOS

ZONA DE SEGURIDAD

ZONA I

ZONA II

Paralelo de las Illas 39° 31.73' NORTE

Meridiano de la Catedral 2° 39' ESTE

Meridiano 2° 40.9' ESTE

C.N. Cala

LEYENDA EXPLICATIVA

- ZONA I DE LAS AGUAS DEL PUERTO.
- ZONA DE FONDEO Y ARRASTRE PROHIBIDOS.
- ZONA DE PERMANENCIA PROHIBIDA.
- ZONA DE FONDEO.
- ZONA II DE LAS AGUAS DEL PUERTO.