

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en su Artículo 266.4, atribuye a las Capitanías Marítimas la función de establecer por razones de seguridad las zonas de fondeo y maniobra, la disponibilidad de los servicios de practica y remolque, así como los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque, a realizar por los buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción. En su virtud, se establecen los presentes "Criterios de Seguridad Marítima de las Maniobras, Navegación y Remolque en el Puerto de Alicante".

A parte de la anteriormente mencionada Ley de Puertos del estado, la normativa de referencia en la que se ha basado entre otras, para la redacción de estas normas es:

- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, dictado en desarrollo de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o salgan de estos.
- Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.

Aquí se analizan los criterios de seguridad marítima y acciones a emprender en el ámbito de la zona de servicio del puerto de Alicante, de acuerdo con lo indicado en los siguientes puntos:

- 0.- Introducción
- 1.- Ámbito de aplicación.
- 2.- Definiciones.
- 3.- Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Valencia (CCS).
- 4.- Servicio de Control del Tráfico Portuario Marítimo.
- 5.- Protección Marítima. Cumplimiento del Código PBIB (ISPS).
- 6.- Zonas de fondeo, espera y maniobra.
- 7.- Normas de navegación y practica.
- 8.- Excepción a la obligatoriedad de la utilización del Servicio portuario de Practica.
- 9.- Criterios de maniobra y atraque.
- 10.- Necesidad de uso de remolcadores.
- 11.- Normas para buques con mercancías peligrosas, perjudiciales o contaminantes.
- 12.- Lucha contra la contaminación.
- 13.- Criterios para el cierre del puerto.
- 14.- Prescripciones de notificación de información para buques.
- 15.- Plan de Autoprotección y Plan Interior marítimo.
- 16.- Normas de comunicación con el Instituto Hidrográfico de la Marina.
- 17.- Infracciones.

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

**0. INTRODUCCIÓN.**

El presente documento establece los criterios de seguridad marítima de las maniobras, navegación y remolque en el Puerto de Alicante con la finalidad de que éstos se realicen de forma segura y se configura como un documento abierto y dinámico al servicio de la comunidad marítima.

Los requisitos establecidos son genéricos y se pretende que sean aplicables a todos los buques. Cuando uno o varios requisitos no se puedan aplicar debido a las características del buque o de su carga, pueden considerarse para su exclusión.

Los criterios de seguridad marítima establecidos en el presente documento se aplicaran de la manera más flexible, lo cual no significa exenciones al cumplimiento de la normativa marítima nacional e internacional en los casos que sean aplicables, sino que la Capitanía Marítima analizará todos aquellos casos que no se encuentren contemplados en el presente documento, previa solicitud de los interesados.

A intervalos planificados el presente documento será revisado para asegurar su conveniencia, adecuación y eficacia continua. Para llevar a cabo estas revisiones se tendrá en cuenta las propuestas de todos los agentes intervinientes en el tráfico marítimo y portuario.

**1. ÁMBITO DE APLICACIÓN.**

El presente documento, será aplicable a todos los buques que se encuentren en aguas portuarias, o que se dirijan al Puerto de Alicante. Así mismo será de aplicación a aquellas empresas que operen en el recinto portuario y que debido a su actividad tengan contacto con los buques o puedan provocar incidentes de contaminación marina.

**2. DEFINICIONES.**

2.1. CCS: Centro de Coordinación de Salvamento. Torres de control del tráfico marítimo y coordinación de la lucha contra la contaminación. Están desplegadas por todo el litoral español atendidas por el personal de SASEMAR y bajo la dirección del Capitán marítimo de la zona en la que se realicen las operaciones. La provincia marítima de Alicante se haya bajo la cobertura del CCS de Valencia.

2.2. STMP: Servicio de Tráfico Marítimo Portuario: Es el servicio que se encarga de controlar y regular el tráfico marítimo en las aguas de responsabilidad de la Autoridad Portuaria. En el puerto de Alicante, este servicio está atendido por la Corporación de Prácticos de Alicante.

2.3. CCE: Centro de Control de Emergencias. Es el servicio que coordina los medios y las operaciones empleados en una eventual emergencia que se produjera en el agua o los terrenos de responsabilidad portuaria. En Alicante, este servicio está atendido por la Policía Portuaria.

**3. CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO DE VALENCIA.**

3.1. De acuerdo con el Art. 268 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, corresponde al CCS la prestación, en su zona de responsabilidad, de los servicios de: búsqueda, rescate y salvamento marítimo, prevención y lucha contra la contaminación del medio marino y el servicio de control del tráfico marítimo.

3.2. Para el cumplimiento de los fines que tiene encomendados, dispone de medios electrónicos de identificación y seguimiento de buques, así como medios marítimos permanentemente desplegados en el litoral de la provincia. También dispone de unidades aéreas establecidas en Valencia que dan cobertura a toda la provincia de Alicante

3.3. El Centro se encuentra operativo las veinticuatro horas del día en escucha por los Canales de trabajo 16, 10 y 11 de VHF y los teléfonos 96 367 9204 / 9302 y 900.202.202.

Emite boletines meteorológicos y radioavisos cada dos horas, y mantiene escucha permanente, para la recepción de llamadas de socorro, a través de las Radio Costeras en los Canales 16 de

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

VHF en telefonía y 70 de VHF en llamada selectiva digital, así como por las frecuencias de onda media de 2.182 Khz. en telefonía y 2.187,5 Khz. en llamada selectiva digital.

1.4. El CCS se establece para mejorar la seguridad y eficacia del tráfico en la mar y proteger el medio ambiente marino, mediante el seguimiento continuo de los buques en navegación, con capacidad para actuar sobre dicho tráfico respondiendo a las situaciones que, en relación con éste, se plantean en su zona de responsabilidad.

**4. SERVICIO DE CONTROL DEL TRÁFICO PORTUARIO MARÍTIMO.**

4.1. El Servicio de Información e Instrucciones Generales a Buques, para la Ordenación del Tráfico Marítimo Portuario en Alicante (STMP), previsto en el artículo 106 del Real Decreto Legislativo 2/2011, es realizado por la Corporación de Prácticos mediante contrato de asistencia técnica con el titular del servicio portuario general (Autoridad Portuaria), y tiene como principal objetivo, facilitar en condiciones de eficacia, calidad y seguridad, la navegación de los buques en las aguas de la Zona de Servicio del Puerto, para evitar abordajes, situaciones peligrosas para las personas, para la propia navegación, para la seguridad de los bienes y para la preservación del medio ambiente marino.

Para desarrollar sus funciones, el STM dispone de equipos de comunicaciones adecuados, sistema de identificación automática de los buques (SIA/AIS), y estación meteorológica.

El procedimiento de información y ayuda a buques debe comprender, entre otras, la información siguiente:

– Características y situación operativa del puerto, así como cualquier otra información relacionada con la seguridad de la navegación en la zona, con la seguridad del buque durante su estancia y con la preservación del medio ambiente marino, incluida la información meteorológica.

– De acuerdo con las normas e instrucciones de la Capitanía Marítima de Alicante, instrucciones generales para la ordenación del tráfico marítimo, mediante la comunicación a los buques de los permisos de fondeo, inicio de maniobra, y tránsito marítimo por la zona de servicio del puerto y, la regulación y ordenación del tráfico en todo momento, transmitiendo las instrucciones oportunas a los buques implicados.

4.2. El Práctico responsable del STMP, deberá comunicar a la Capitanía Marítima, antes de que se inicie la maniobra de fondeo o entrada, la llegada de buques que arriben con averías o deficiencias en el aparato de gobierno que puedan mermar su maniobrabilidad y puedan afectar negativamente a la seguridad marítima o al medio ambiente marino, y especialmente de aquellos que transporten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales. La Capitanía Marítima, en estos casos, dará su autorización expresa para que el buque pueda realizar su entrada o permanecer en aguas jurisdiccionales españolas.

4.3. El Artículo 62. 3 del Real Decreto Legislativo 2/2011, atribuye a las Autoridades Portuarias la competencia en prevención y control de emergencias por contaminación marítima en las zonas de servicio de los puertos, así como la limpieza y control de las contaminaciones que se produzcan. El CCS de Valencia, bajo la dirección de la Capitanía Marítima, colaborará con la Autoridad Portuaria y la Corporación de Prácticos en el Control del Tráfico Marítimo Portuario y prestará, la asistencia necesaria, en las operaciones de salvamento y lucha contra la contaminación dentro de la zona de servicio portuario.

**5. PROTECCIÓN MARÍTIMA. CUMPLIMIENTO DEL CÓDIGO PBIP (ISPS).**

Los buques a los que se les aplique el Código PBIP, que arriben al puerto de Alicante, así como las instalaciones portuarias, deberán cumplir con el Real Decreto 1617/2007 de 7 de diciembre, por el que se establecen las medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo.

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

**6. ZONA DE FONDEO, ESPERA Y MANIOBRA.**

La Autoridad Portuaria ha establecido una serie de zonas de fondeo las cuales se encuentran señalizadas en las cartas náuticas oficiales 472, 472A y 4722, publicadas por el Instituto Hidrográfico de la Marina, ver plano del Anexo.

6.1. Áreas de fondeo en la Zona II, de servicio portuario.-

6.1.1. Sector 1: Para buques que transporten mercancías peligrosas, ha sido designado un fondeadero aislado, delimitado por un círculo de media milla de radio con centro en un punto situado al 135/v. y 3,48 millas de la farola verde de entrada al puerto ( $I=38^{\circ}17'18''N$  y  $L=000^{\circ}26'09''W$ ).

6.1.2. Sector 2: Para buques de mediano y gran porte, mayores de 5.000 GTs, y buques con mercancías peligrosas a bordo en caso de mal tiempo, y que comprende el área delimitada por los siguientes puntos:

A.-  $I=38^{\circ}19,03'N$  y  $L=000^{\circ}27,79'W$

B.-  $I=38^{\circ}19,89'N$  y  $L=000^{\circ}27,27'W$

C.-  $I=38^{\circ}19,37'N$  y  $L=000^{\circ}26,16'W$

D.-  $I=38^{\circ}18,51'N$  y  $L=000^{\circ}26,77'W$

6.1.3. Sector 3: Para buques de pequeño porte, menores de 5.000 GTs, el área delimitada por los siguientes puntos:

A.-  $I=38^{\circ}19,75'N$  y  $L=000^{\circ}28,79'W$

B.-  $I=38^{\circ}20,18'N$  y  $L=000^{\circ}28,48'W$

C.-  $I=38^{\circ}19,95'N$  y  $L=000^{\circ}27,93'W$

D.-  $I=38^{\circ}19,51'N$  y  $L=000^{\circ}28,26'W$

6.2. Criterios de seguridad en las zonas de fondeo.-

6.2.1. Buques con destino al puerto de Alicante.- Los buques con destino al puerto de Alicante, que se dirijan previamente a un fondeadero de la zona II, contactarán con el STMP y seguirán las instrucciones del Práctico para alcanzar y permanecer con seguridad en la zona de fondeo asignada. El Práctico notificará a la Capitanía Marítima, directamente o a través del CCS, el punto de fondeo asignado.

Los buques con mercancías peligrosas o contaminantes a bordo, que procedan de un puerto situado fuera de la Unión Europea, deberán contar con autorización expresa de la Capitanía Marítima, como condición previa para poder entrar en el fondeadero.

6.2.2. Buques en demanda de fondeo por motivos distintos a los normales de "espera de atraque".- Los buques extranjeros, salvo avería o causa de fuerza mayor, no podrán fondear ni interrumpir la navegación en el mar territorial español o en las aguas interiores marítimas, excepto en las que formen parte de las Zonas de Servicio Portuario. No obstante, por razones de seguridad marítima, incluso los buques que tengan que fondear por avería o causa de fuerza mayor, lo harán preferentemente en las zonas de servicio portuario.

En cualquier caso y circunstancia, los buques que fondeen en la Zona II o fuera de esta, en el mar territorial o aguas interiores, por motivos distintos a los de "espera de atraque", deberán nombrar Consignatario y comunicar a la Capitanía Marítima y al CCS de Valencia la siguiente información:

- Nombre, características del buque y tripulantes a bordo.
- Lugar, fecha y hora de la interrupción de la navegación o del fondeo.
- Causa que lo motiva.
- Tiempo de permanencia en las aguas o fondeadero.
- Puerto de procedencia y destino

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

- Cantidad y clase de mercancías a bordo, con especial identificación de las mercancías peligrosas.
- Dirección de los Armadores/Aseguradores y/o P&I.
- Deficiencias o limitaciones que afecten a la seguridad del buque y medio ambiente o, en caso contrario, declaración negativa del Capitán.

La Capitanía Marítima, a la vista de la información recibida, podrá autorizar o denegar el fondeo.

El fondeo de buques-tanque en tránsito se regirá por las disposiciones de la Orden de 17 de abril de 1991 del Mº de Obras Públicas y Transportes, (B.O.E. número 93, de 18 de abril).

6.2.3. Los buques fondeados deberán cumplir las siguientes condiciones:

- Mantener los equipos de seguridad y C.I. y los sistemas de propulsión y fondeo, operativos y en situación de funcionamiento inmediato.
- Cumplir lo dispuesto en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar respecto de las luces y señales de fondeo, debiendo permanecer los focos de cubierta y puente iluminados durante la noche.
- Cumplir los requisitos sobre prevención de la contaminación, establecidos en el Convenio MARPOL 72/78.
- Comprobar su posición con la periodicidad suficiente para garantizar su seguridad, anotándola cada hora en el Diario de Navegación.
- Mantener las guardias con Oficiales cualificados y con escucha permanente en el Canal 16 de VHF y 70 (DSC), informando al STMP y al CCS de Valencia, de cualquier novedad en el fondeo.
- Solicitar, a través de su Agente Consignatario, la autorización correspondiente de la Capitanía Marítima, para poder efectuar reparaciones, siendo obligatoria la contratación de los servicios de un remolcador en caso de que afecten a su maniobrabilidad u operatividad.

6.2.4. Las operaciones de avituallamiento de combustible desde barcaza en la zona II o exterior de las aguas portuarias se realizará únicamente cuando no sea posible hacerlo en el interior del puerto.

En estos casos, el suministro se llevará a cabo previa autorización de la Capitanía Marítima, conforme a las condiciones de seguridad y prevención de la contaminación, dictadas por la Dirección General de la Marina Mercante y la Autoridad Portuaria, en el fondeadero aislado designado para buques con mercancías peligrosas, en condiciones de buen tiempo, visibilidad superior a 2 millas, viento inferior a fuerza 3 de la escala de Beaufort y mar rizada.

Se establecerá un canal de seguridad en VHF para las comunicaciones entre el buque, la barcaza y el STMP, y se exigirá la presentación previa, por parte del Agente Consignatario o del Capitán del buque y por parte del Capitán de la barcaza, de la "Lista de Seguridad Buque/Barcaza de Suministro".

6.2.5. Todo buque fondeado que transporte hidrocarburos u otro tipo de mercancías peligrosas o contaminantes, que por sus especiales características o las malas condiciones meteorológicas así lo aconsejen, deberá contratar los servicios de un remolcador con potencia suficiente durante todo el tiempo de permanencia en el fondeadero.

6.2.6. A todo buque que, de acuerdo con el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, tenga un índice de prioridad I, es decir, sea de obligada inspección antes de la salida, se le podrá asignar un punto de fondeo para efectuar la inspección correspondiente.

6.2.7. La Capitanía Marítima denegará el acceso, al fondeadero y al puerto, a los buques en los que concurren las circunstancias descritas en el Artículo 16 de dicho Real Decreto 1737/2010,

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

entre los que se encuentran aquellos que carecen del Certificado de Gestión de la Seguridad o de la copia del Documento Demostrativo de Cumplimiento del Código ISM.

Así mismo denegará el acceso al fondeadero y al puerto a los buques que carezcan del Certificado Internacional de Protección de Buques, relativo al Código PBIP (ISPS), y del Certificado de Seguro para daños causados por su combustible (Certificado de Bunker), relativo al Convenio de Combustible de 2001.

6.2.8. Los buques fondeados permanecerán en contacto con el STMP por los canales 14 y 16 de VHF, durante todo el tiempo de permanencia en él, notificando sus movimientos, aproximación, salida, y cualquier circunstancia que afecte o pudiera afectar a la seguridad marítima y de la navegación.

6.2.9. A través de dicho enlace, también se podrá recabar y recibir del CCS, toda información relacionada con los avisos a los navegantes, tráfico marítimo, meteorología de la zona, y cualquier otra que se considere de interés para el buque y su tripulación.

**6.3. Zona de espera y maniobra.-**

Todo buque que se dirija a puerto y deba mantenerse en sus proximidades, ya sea a la espera de Práctico o por tener que realizar alguna maniobra en la mar, lo hará dentro de la Zona II de servicio portuario, en las inmediaciones de la estación de práctico y por fuera de, al menos, una milla de la farola verde de entrada.

Permanecerá en comunicación, a través del VHF, con el STMP durante todo el tiempo que dure la espera o maniobra, informando de sus movimientos y de cualquier circunstancia que afecte o pudiera afectar a la seguridad marítima y de la navegación.

**7. NORMAS DE NAVEGACIÓN Y PRACTICAJE.**

7.1. De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento General de Practicaje, aprobado por Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, en Alicante es obligatorio la utilización del Servicio de Practicaje para la entrada y salida de puerto de todos los buques con un arqueo igual o superior a 500 GTs, sin perjuicio de las excepciones establecidas a la citada obligatoriedad de acuerdo con lo dispuesto en la Orden FOM/1621/2002.

Con independencia de su arqueo, no se autorizará la maniobra sin Práctico, cuando así lo determine la Capitanía Marítima por razones de seguridad marítima, y cuando el buque transporte más de 200 toneladas de mercancías peligrosas no incluidas en el Artículo 15 del RD. 145/1989 o cualquier cantidad de mercancías peligrosas de las contempladas en dicho Artículo 15, que por su especial peligrosidad necesitan Autorización especial escrita para su admisión en puerto.

El Servicio de Practicaje se prestará de acuerdo con las condiciones técnicas mínimas aprobadas por la Dirección General de la Marina Mercante, asumiendo el asesoramiento técnico del buque a partir del límite de la Zona II o exterior de las aguas portuarias.

A tal efecto mantendrá un servicio de comunicación radio, a través de los canales 16 y 14 de VHF, las 24 horas del día, con personal con conocimiento de inglés náutico aceptable, para facilitar la labor a los Capitanes a la hora de contactar con dicho Servicio.

7.2. Todo buque que se dirija al puerto de Alicante, establecerá contacto radio con el STMP, a través del canal 16 de VHF de escucha permanente. A continuación, una vez asignado el canal de trabajo, (Canal 14 VHF como principal y Canal 12 VHF como canal de reserva), el Práctico le facilitará la información correspondiente relativa a la maniobra de entrada o fondeo y lugar de encuentro para su embarque.

En caso de que el buque no disponga de atraque, el Práctico notificará a la Capitanía Marítima, directamente o a través del CCS, el punto de fondeo asignado.

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

7.3. Los buques de salida tendrán preferencia sobre los de entrada. En todo caso, los buques que se dirijan a puerto, deberán aproximarse a la estación de prácticos, a velocidad mínima de seguridad. El límite máximo de velocidad durante el tránsito por el canal de acceso y en el interior del puerto será de 3 nudos o en su caso la mínima compatible con el gobierno del buque.

7.4. Tanto a la salida como a la entrada, los Capitanes de los buques deberán contactar con el servicio de practicaje al menos con dos horas de antelación, disponiendo la escala por la banda indicada por el Práctico, que será del tipo combinado cuando su francobordo sea superior a 9 metros. No obstante lo anterior, los buques que realicen tráfico de línea regular y los de tráfico interior, podrán contactar con los Prácticos con media hora de antelación.

7.5 Estación de Prácticos.- A no ser que circunstancias excepcionales lo impidan, el embarque y desembarque del Práctico en los buques que entren o salgan de puerto, se realizará en un punto situado por fuera del límite exterior de la canal de entrada y dentro de la zona asignada al efecto. La citada zona, que deberá estar señalizada convenientemente en el portulano y cartas de approaches como "Estación de Prácticos", corresponde al área delimitada por una circunferencia de 0,25' de radio con centro en un punto situado al 140°/v. y 1,50' de la farola verde de entrada.

7.6. El Práctico, en el momento del embarque, recibirá del Capitán información suficiente relativa a la carga transportada y a la maniobrabilidad del buque, informando a la Capitanía Marítima de la existencia de cualquier deficiencia que pudiera afectar a la seguridad.

7.7. La llegada de buques que presenten condiciones excepcionales, y en especial, aquellos dedicados al transporte de hidrocarburos y gases licuados, deberá ser notificada a la Capitanía Marítima, directamente o a través del STMP para que, en su caso, sea emitido el preceptivo informe previo.

7.8. Será condición necesaria para que pueda prestarse el Servicio de Practicaje de Salida que el buque haya formalizado el despacho, o disponga de la autorización de salida, "Ship Clearance", en el caso de buque extranjero o de buque español con destino a puerto extranjero, y que además no exista prohibición expresa de salida por parte de la Capitanía Marítima.

7.9. Todo buque que transporte mercancías peligrosas o contaminantes procedente de un puerto extracomunitario, y tenga como primer destino comunitario el puerto o fondeadero de Alicante, deberá disponer de Autorización expresa de la Capitanía Marítima como condición necesaria para que pueda efectuar su entrada.

Independientemente del puerto de origen, deberán disponer de dicha Autorización expresa los buques que se encuentren en las siguientes condiciones:

- a) Buques con averías, inundaciones o corrimientos de carga, etc., o que hayan tenido algún incidente o accidente que afecte a su maniobrabilidad y comprometa la seguridad de la navegación o el medio ambiente marino.
- b) Buques tanque que transporten hidrocarburos.
- c) Buques que transporten mercancías peligrosas de las contempladas en el Artículo 15 del Real Decreto 145/1989, especialmente cuando se trate de "Nitrato Amónico", así como según lo dispuesto en el Real Decreto 1695/2012, por el que se aprueba el Sistema nacional de Respuesta ante la contaminación marina,

En estos casos el Práctico no iniciará la maniobra de entrada ni de fondeo sin disponer de una copia de dicha Autorización.

7.10. Independientemente de las notificaciones que corresponda efectuar a la Autoridad Portuaria, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 9 del Real Decreto 1737/2010 y del Artículo 23 del Reglamento General de Practicaje, los Prácticos deberán dar cuenta de forma inmediata a la Capitanía Marítima de cualquier suceso o acaecimiento que se produzca con motivo de la

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

prestación del servicio de practicaaje y que afecte, o pudiera afectar, a la seguridad marítima, la seguridad de la navegación o el medio ambiente marino, incluyendo las deficiencias observadas y anomalías detectadas en los buques durante las maniobras de entrada y salida de puerto o en las maniobras náuticas en su interior, que puedan ser relevantes a aquellos efectos. Tal notificación podrá efectuarse de forma verbal y, posteriormente, por escrito utilizando el modelo editado al efecto por la Dirección General de la Marina Mercante.

7.11. Con objeto de dar cumplimiento a lo dispuesto en el Real Decreto 201/2012, de 23 de enero, por el que se establece el sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, el STMP y el Práctico, antes de realizar cualquier maniobra, deberá comunicar a la Capitanía Marítima la llegada de los buques que arriben necesitados de asistencia y soliciten autorización para fondear o entrar en puerto, o en el caso de que, por su propia situación o por circunstancias externas, presenten riesgo de incendio, explosión, avería o daños estructurales, abordaje, contaminación, corrimiento de la carga, disminución de estabilidad, varada o cualquier otro que pueda suponer peligro para la vida de las personas o daños al medio ambiente marino o a los recursos naturales. En estos casos la Capitanía Marítima, previa evaluación de la situación, adoptará las medidas apropiadas para garantizar la seguridad marítima y la protección del medio marino, pudiendo autorizar o denegar su acceso al fondeadero o al puerto. El Práctico se abstendrá de realizar cualquier maniobra con estos buques sin autorización expresa de la Capitanía Marítima.

7.12. Los servicios portuarios de practicaaje y remolque estarán en todo momento a disposición del Capitán Marítimo para aquellos casos en que sean requeridos por razón de emergencia o seguridad marítima.

**8. EXCEPCIÓN A LA OBLIGATORIEDAD DE LA UTILIZACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO DE PRACTICAJE.**

8.1. Aquellos Capitanes que pretendan conseguir la exención al servicio portuario de practicaaje, para los barcos a su mando, en las entradas y/o salidas del puerto de Alicante deberán cumplir los requisitos especificados en la Orden FOM/1621/2002, de 20 de junio, por la que se regulan las condiciones para el otorgamiento de exenciones al servicio portuario de practicaaje. Así mismo deberán estar en poder de una resolución en vigor del Director General de la Marina Mercante concediéndoles dicha exención.

8.2. El Capitán Marítimo podrá suspender el ejercicio de la exención de practicaaje, mediante resolución motivada, por razones de urgencia y de seguridad marítima.

La suspensión será automática, sin necesidad de que se dicte resolución expresa al efecto, en los supuestos previstos en la citada Orden, y en los casos siguientes:

- i. En condiciones de visibilidad inferiores a una milla.
- ii. Cuando se produzcan chubascos fuertes o lluvia intensa.
- iii. Con viento de fuerza igual o superior a 5, (17–21 nudos de velocidad), en la escala de Beaufort.

8.3. Se exceptúan con carácter general, los buques de tráfico interior como remolcadores de puerto, gabarras de suministro de combustible y agua, gánguiles, dragas, etc., que por su arqueo deban tomar práctico.

**9. CRITERIOS DE MANIOBRA Y ATRAQUE.**

**9.1.- Normas generales.**

9.1.1. Con objeto de asegurar una presencia mínima de tripulación en el puente de gobierno durante las maniobras, que permita al Capitán ejercer el mando con total independencia y disminuir así el riesgo de accidentes, todo buque que atraque, desatraque o realice enmendadas con su

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

propia máquina en puerto, esté o no asistido por Práctico, deberá contar en el puente, al menos hasta que se dé el primer cabo al muelle o desde que se largue el último cabo y hasta que el buque quede en franquía, con un Oficial u otro miembro de la tripulación debidamente cualificado para asistir a dicho Capitán en la maniobra.

9.1.2. Salvo en casos excepcionales, en que a juicio de los Prácticos no exista riesgo de accidente, no podrán realizarse simultáneamente dos maniobras, en la misma dársena, con buques que transporten mercancías peligrosas.

9.1.3. Los Capitanes de los buques de eslora superior a 220 metros o con un calado superior a los 12 metros, por sí mismos o a través de su Agente Consignatario remitirán a la Capitanía Marítima, al menos 24 horas antes de la llegada, la información relativa a sus características y medios de maniobra, para la emisión del informe de seguridad que proceda.

9.1.4. Todo buque que se encuentre amarrado o fondeado dentro de los límites de la zona de servicio del puerto, deberá contar a bordo con tripulación suficiente, en número y competencia, capaz de aplicar el plan de emergencia interior y llevar a cabo las actividades correspondientes al nivel de protección establecido de conformidad con el plan de protección del buque, y garantizar en todo momento la seguridad del propio buque, de su carga, de las instalaciones portuarias y de la vida humana en general.

Tanto el Oficial de Protección del buque como el Oficial de guardia de puente y el Oficial de guardia de máquinas deberán conocer las líneas de comunicación disponibles entre el buque y la instalación portuaria, el Operador del muelle o terminal, la Capitanía Marítima, el STMP y el CCE de la Autoridad Portuaria, para caso de emergencia o necesidad de asistencia. A tal efecto, el Consignatario deberá facilitar al buque el "Contact local points" actualizado con todos los teléfonos de dichas autoridades y servicios portuarios.

9.1.5. En situación de huelga, la Dirección General de la Marina Mercante fijará, con carácter de servicios mínimos, los criterios técnicos para el nombramiento del Comité de Mantenimiento y de Servicios de Seguridad que han de permanecer a bordo. En cualquier caso, por razones de seguridad marítima, en buques atracados al muelle, se garantizará la presencia del Capitán, del Jefe de Máquinas y de un tripulante, y en buques fondeados o con mercancías peligrosas a bordo, la presencia del Capitán, de un Oficial de Puente, del Jefe de Máquinas y de un tripulante. Si por cualquier circunstancia hubiese que mover al buque, la Capitanía Marítima fijará la tripulación mínima de seguridad, que podrá ser superior a la inicialmente prevista, para garantizar que la maniobra se realice en las debidas condiciones de seguridad.

9.1.6. Durante la estancia del buque en puerto, los ejercicios de abandono, C.I., etc., para adiestramiento de la tripulación, así como las reparaciones, mantenimientos y trabajos en caliente, deberán comunicarse previamente a la Capitanía Marítima para su informe. Los trabajos en caliente se realizarán con las medidas de seguridad necesarias para evitar incendios y accidentes personales, con la autorización expresa del Capitán, siguiendo el procedimiento establecido en el manual del Código ISM de abordaje y teniendo en cuenta la "Lista de principios para el trabajo en caliente a bordo de todo tipo de buques" de la MSC/Circ.1084 del Comité de Seguridad Marítima de la IMO.

## **10. NECESIDAD DE USO DE REMOLCADORES.**

10.1. Los servicios que a continuación se exponen están referidos a condiciones meteorológicas favorables (visibilidad no inferior a una milla y viento no superior a fuerza 5), buques en buenas condiciones de maniobra y con suficiente espacio de agua bajo la quilla. El uso de remolcadores será determinado por el criterio del Capitán del buque con el asesoramiento del Práctico.

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

Al objeto de garantizar la seguridad se establecen los mínimos siguientes:

En las maniobras de entrada y salida de puerto, así como en aquellas maniobras dentro de las aguas interiores del puerto, los buques petroleros, gaseros, quimiqueros y, aquellos que transporten cualquiera de las mercancías especialmente peligrosas indicadas en el artículo 15 del Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, u otro tipo de mercancías peligrosas cuando su cantidad supere las 200 toneladas, deberán ser asistidos, al menos, por un remolcador, adecuado a las características del buque asistido y dotado de elementos de seguridad suficientes.

Los buques con eslora superior a 220 metros, dotados de maniobra convencional, deberán ser asistidos, al menos, por dos remolcadores, adecuados a las características del buque asistido.

Los buques anteriormente citados, que estén dotados con medios auxiliares de maniobra, tales como hélices laterales a proa y popa, timones de momentos evolutivos de alto rendimiento, etc., podrán realizar la maniobra sin tomar remolcador, cuando el Práctico y el Capitán estimen que ésta se puede llevar a cabo con seguridad empleando los medios propios del buque, y solo en condiciones meteorológicas favorables.

Los buques que no cuenten con un resguardo de agua bajo la quilla de, al menos de un 10% de su calado, deberán ser asistidos por dos remolcadores. En caso de que estén dotados con medios auxiliares de maniobra, tales como hélices laterales a proa y popa, etc., podrán realizar la maniobra con el auxilio de un solo remolcador.

Independientemente de los medios de maniobra, los buques que arriben a puerto con averías en la máquina, en el equipo de gobierno o que presenten cualquier deficiencia o restricción que afecte a su maniobrabilidad y/o seguridad, deberán ser asistidos, al menos, por un remolcador.

Todos los buques con una eslora superior a 220 metros, que pretendan entrar en puerto, deberán solicitar la autorización de la Capitanía Marítima.

Las maniobras de atraque y desatraque realizadas en el muelle 15, por aquellos buques que carezcan de hélices laterales, deberán ser asistidas por, al menos, un remolcador.

10.2. En condiciones meteorológicas desfavorables, se establecen los mínimos siguientes:

En las maniobras de entrada y salida, los buques con eslora igual o superior a 150 metros, en condiciones de viento que supere los 25 nudos o con visibilidad inferior a 500 metros, deberán ser asistidos, al menos, por un remolcador, adecuado a las características del buque asistido y dotado de los elementos de seguridad suficientes.

En las maniobras de entrada y salida, los buques que transporten mercancías peligrosas y aquellos que por sus características y/o excesiva obra muerta, a juicio del Práctico y el Capitán, supongan un riesgo añadido, en condiciones de viento que supere los 25 nudos o con visibilidad inferior a 500 metros, deberán ser asistidos, al menos, por dos remolcadores adecuados a las características del buque auxiliado y dotados de elementos de seguridad suficientes. En caso de que estos buques estén dotados con medios auxiliares de maniobra, tales como hélices laterales a proa y popa, timones de momentos evolutivos de alto rendimiento, etc., podrán realizar la maniobra con un solo remolcador, cuando el Práctico y el Capitán estimen que ésta se puede llevar a cabo con seguridad empleando los medios propios del buque.

Cuando las rachas de viento superen los cuarenta nudos de velocidad o la visibilidad sea inferior a 250 metros, el Servicio de Practicaje suspenderá las maniobras de entrada y salida y el movimiento de buques en puerto, poniéndolo en conocimiento de la Capitanía Marítima con objeto de proponer a la Autoridad Portuaria las medidas necesarias y dictar las instrucciones de seguridad que procedan.

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

10.3. En el caso de buques con mercancías peligrosas, o que por su tamaño y/o calado estén próximos al máximo admisible en puerto, y/o presenten condiciones excepcionales en relación con el muelle de atraque, el Práctico deberá subir a bordo antes de iniciar la maniobra de aproximación y con tiempo suficiente para asesorar al Capitán sobre la conveniencia o no de tomar remolcadores, después de analizar conjuntamente las características del buque, la condición de la carga y la situación meteorológica.

10.4. Mercancías peligrosas son las definidas en el Art. 3.24 del Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos. Las mercancías peligrosas no incluidas en el Art. 15 del citado Real Decreto, a excepción de los hidrocarburos y perjudiciales a granel, se considerarán como tales a estos efectos, sólo cuando su cantidad sea superior a 200 Ton.

10.5. Se podrá autorizar a uno de los remolcadores que prestan el servicio de remolque en el puerto, a que realice servicios exteriores. No obstante no se podrá autorizar este servicio exterior si se encuentra en puerto un buque que, según el criterio de estas normas, necesite de la asistencia de dos remolcadores. Tampoco se autorizará su salida si no pueden garantizar su regreso a puerto antes de la llegada prevista de un buque que por sus características precise la asistencia de dos remolcadores.

10.6. Tabla resumen de uso de remolcadores:

TIPO DE BUQUE	TIPO DE MANIOBRA	CONDICIONES METEOROLÓGICAS	Nº MÍNIMO REMOLCADORES
L > 150 mts.		Viento > 25 nudos Visibilidad > 500 mts.	Uno
mmpp > 200 Ton. o Art. 15 R.D. 145/89	Convencional		Uno
mmpp > 200 Ton. o Art. 15 R.D. 145/89		Viento > 25 nudos Visibilidad > 500 mts.	Uno
mmpp > 200 Ton. o Art. 15 R.D. 145/89	Convencional	Viento > 25 nudos Visibilidad > 500 mts.	Dos
L > 220 mts. o bajo quilla < 10 % de su calado.	Convencional		Dos
Con avería			Uno

**11. NORMAS ESPECIALES PARA BUQUES QUE TRANSPORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS, PERJUDICIALES O CONTAMINANTES.**

En general, se adoptarán las medidas de seguridad contempladas en el Real Decreto 145/89, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puerto, en el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS), en el Convenio MARPOL, en los Códigos CIQ y CIG y en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG). Para el transporte de explosivos, cartuchería y artificios pirotécnicos se cumplirá, además, las disposiciones del Real Decreto 230/1998, de 16 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de explosivos.

11.1. Buques dedicados al transporte de hidrocarburos, Gases licuados y Cargas a granel de productos químicos o sustancias nocivas líquidas.

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

11.1.1. Todo buque-tanque, gasero o quimiquero, que se dirija al puerto de Alicante para efectuar operaciones de carga o descarga, deberá solicitar su admisión con 24 horas de antelación o tan pronto se conozca el puerto de destino, acompañando a la documentación de despacho una copia del Certificado que le habilite para el transporte de la carga.

Los buques petroleros de casco único que transporten fuel pesado, alquitrán, betún asfáltico o petróleo crudo pesado tienen prohibida la entrada en la zona de servicio portuario.

11.1.2. Al entrar en aguas jurisdiccionales españolas limítrofes de esta provincia, su Capitán establecerá contacto radio con el CCS de Valencia, comunicando su situación, estado del buque y de la carga, meteorología de la zona y hora prevista de llegada a puerto. En todo caso, comunicará cualquier avería o insuficiencia que pudiera afectar a la maniobrabilidad de su buque, a la seguridad marítima o al medio ambiente marino, manteniendo el enlace radio con el CCS hasta su llegada a puerto.

11.1.3. Cuando el buque esté próximo a la Zona II, su Capitán establecerá contacto con el STMP y seguirá en todo momento sus instrucciones en relación con la seguridad de la navegación, el punto de encuentro para su embarque, y la asignación de zona de fondeo o lugar de atraque.

11.1.4. Una vez el Práctico esté a bordo, el Capitán le hará entrega de la "Hoja de Practicaje" y pondrá a su disposición el "Cuadro de Gobierno" y el "Cuadernillo de Maniobra", facilitando la información sobre las condiciones del buque que éste necesite para la maniobra.

Asimismo le entregará la "Ficha de Control del Buque-Tanque" que figura en el anexo de la Orden de 8 de febrero de 1990. Una copia de esta ficha se presentará posteriormente en la Capitanía Marítima acompañando a la documentación de entrada.

11.1.5. Dentro de las aguas de la zona de servicio portuario, el buque navegará en todo momento a velocidad de seguridad, manteniendo la separación conveniente con respecto a los demás barcos hasta completar la maniobra, quedando atracado con su proa hacia la bocana del puerto, siempre que ello sea posible.

11.1.6. El amarre se efectuará de forma que, ante una emergencia, pueda desatracarse rápidamente. A tal efecto, el Servicio de Amarradores, dispondrá de instrumental adecuado para cortar estachas y cables, si ello fuera necesario.

11.1.7. Mientras estén atracados en los muelles, deberán tener preparados cabos de remolque a proa y popa, con gaza en los chicotes, que estarán a la pendura por fuera, firmes a las bitas, con un mínimo de 40 metros de longitud, para ser remolcados fuera de puerto en caso de necesidad; estos cabos deberán estar adujados en cubierta de forma que puedan salir sin entorpecimiento por las gateras o guías al ser tomados a remolque.

11.1.8. No estará permitida la aproximación de otras embarcaciones o artefactos flotantes, a menos de 50 metros de este tipo de buques. Cuando por diversas circunstancias se le haya de abarload otro buque, se notificará previamente a la Capitanía Marítima para que emita el informe de seguridad correspondiente.

11.1.9. Antes de comenzar las operaciones de carga o descarga, el Capitán del buque y el Operador del muelle o terminal, además de cumplimentar la "Lista de comprobación de seguridad Buque/Terminal", comprobarán que todos los sistemas de control, de emergencia, de cierre y sistemas de alarma, funcionan correctamente, y redactarán un documento que firmarán ambos, en el que se expresarán las acciones a seguir en caso de emergencia, de acuerdo con los respectivos Planes de Contingencias por Contaminación Marina Accidental del buque y de la terminal.

11.1.10. Se establecerá un sistema seguro y eficaz de comunicaciones entre el buque, la Terminal, el STMP y el CCE del Puerto, a través del cual permanecerán enlazados durante todo el tiempo

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

que dure la estancia del buque en puerto. En todo caso permanecerán enlazados permanentemente a través de los Canales 14 y 16 de VHF.

11.1.11 Durante las operaciones en puerto, el buque adoptará obligatoriamente, además de las anteriores, las medidas siguientes:

- a) Mantendrá izada durante el día la bandera "B" del Código Internacional de Señales, y durante la noche exhibirá una luz roja, todo horizonte, en el tope del palo, visible 3 millas.
- b) Mantendrá una guardia segura de puente y máquinas, mediante la disponibilidad a bordo de los Oficiales y Subalternos suficientes que permitan realizar la maniobra adecuada en caso de emergencia
- c) Recibirá instrucciones del Operador de la Terminal sobre los medios de prevención de incendios y contaminación, sistema de alarma y plan de comunicaciones Buque/Terminal.
- d) Comunicará a la Capitanía Marítima y a la Autoridad Portuaria, la hora de inicio y finalización de las operaciones de carga y descarga.
- e) A través del CCE o del STMP, dará cuenta inmediata de cualquier incidente a las Autoridades Marítima y Portuaria y al Operador de la Terminal, para la aplicación urgente del Plan de Emergencia Interior del Puerto, activación del PIM, y de los Planes de Contingencias específicos o PIM de cada instalación.

11.1.12. Cuando el Operador o el Jefe responsable de la Terminal tenga sospechas fundadas sobre la plena operatividad del buque o capacidad técnica de su tripulación, deberá comunicarlo al Capitán Marítimo, el cual podrá solicitar de la Autoridad Portuaria la detención cautelar de las operaciones hasta que se subsanen las deficiencias observadas o hasta que el Inspector designado por la Capitanía Marítima para su supervisión, emita informe favorable.

11.1.13 Las operaciones de carga y descarga se llevarán a cabo en el muelle que sea asignado por la Autoridad Portuaria, y siempre en el muelle 23 de TMS, el muelle 17 o en el 15.

11.1.14. Las Empresas concesionarias o propietarias de las terminales, deberán disponer de servicios de recepción de residuos con destino a dichas terminales así como utilizar, en su caso, los servicios de la Instalación Portuaria de Recepción de Desechos generados por los buques y Residuos de carga. Además, deberán tener dispuestos, para su uso inmediato, los medios de lucha contra la contaminación incluidos en su PIM.

11.1.15. Las operaciones de trasbordo de hidrocarburos en la mar, deberán contar con autorización expresa de la Capitanía Marítima. Las solicitudes para su obtención se formularán con 48 horas de antelación como mínimo, debiendo contener las medidas de prevención y actuación en caso de derrame, así como el Plan de Seguridad previsto para las operaciones. La Capitanía podrá, por su parte, determinar las medidas de seguridad y de prevención de la contaminación que estime oportunas, y nombrar a un Inspector para que supervise las operaciones.

El trasbordo se llevará a cabo en el fondeadero aislado designado para buques con mercancías peligrosas, en condiciones de buen tiempo, viento inferior a fuerza 3 de la escala de Beaufort y mar rizada o llana.

11.1.16 En el muelle, durante las operaciones de carga/descarga de hidrocarburos, se adoptarán, entre otras, las siguientes medidas de seguridad:

- a) Se acotará en el muelle una zona de protección formada por un rectángulo cuyo lado mayor sea igual a la eslora del buque más 50 metros a proa y 50 metros a popa del mismo, y como lado menor, la distancia entre el cantil del muelle y 15 metros pasada la arqueta de descarga. En esta zona se prohibirá el paso de peatones, grúas o cualquier otro tipo de vehículos. Las líneas tendidas en esta zona no estarán sometidas a tensión eléctrica.

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
 NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

- b) Los carriles de las vías, en su caso, deberán estar conectados eléctricamente entre sí y a tierra para poder evitar la posible presencia de corrientes eléctricas estáticas.
- c) No se permitirá la coincidencia en este muelle, de otros buques que transporten este tipo de producto o materiales de combustión espontánea, tales como el Nitrato Amónico.
- d) Con objeto de evitar la formación de bolsas de gas en las inmediaciones del buque, el lastrado se efectuará, a ser posible y siempre que no queden restringidas las condiciones de navegabilidad de este, una vez finalizada totalmente la descarga, fuera del puerto.

9.1.17. La coordinación de las operaciones y medios a emplear en caso de siniestro corresponderá al Capitán Marítimo o al Director del Puerto, en función de su localización, de conformidad con el PIM, debiendo encaminarse toda la información relativa al suceso hacia el CCE de la Autoridad Portuaria llamando al teléfono 965.13 11.01.

11.2. Manipulación de explosivos

Las operaciones de carga, descarga y tránsito de materias reglamentadas en el Reglamento de Explosivos se realizará en una de zona de muelle aislada y debidamente señalizada que disponga la Autoridad Portuaria y deberá contar con el informe previo de la Capitanía Marítima.

Antes de realizar cualquier operación con explosivos, el Capitán del buque presentará en la Capitanía Marítima, un plan de emergencia adecuado al tipo de mercancía que se vaya a manipular.

Los buques que vayan a operar con este tipo de material necesitarán autorización expresa de la Capitanía Marítima para realizar reparaciones que afecten a su maniobrabilidad y permanecerán listos para hacerse a la mar o realizar cualquier maniobra de emergencia durante su estancia en puerto. A ellos no se podrá abarload ningún otro buque.

La Autoridad portuaria de, conforme a lo dispuesto en los Artículos 29 y 40 del Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento nacional de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos, y teniendo en cuenta lo establecido en la Instrucción Técnica Complementaria ITC-25, del Real Decreto 230/1998, de 16 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de explosivos, ha determinado los muelles y atraques para la manipulación de explosivos y las cantidades máximas concentradas, admisibles en puerto, siguientes:

Muelles 15 y 17	
Clase 1.1 1.5	d = 467 K1 = 15,6 Qp = 29,93 <sup>3</sup> = 26.811 kg (carga máxima)
Clase 1.2	d = 467 K1 = 15,6
Clase 1.3	Qp = 29,93 <sup>3</sup> = 26.811 x 10 = 268.110 kg (carga máxima) d = 467 K1 = 15,6 Qp = 29,93 <sup>3</sup> = 26.811 x 50 = 1.340.550 kg (carga máxima)
Terminal TMS de contenedores. Muelle 23	
Clase 1.1 1.5	d = 270 K1 = 15,6 Qp = 17,31 <sup>3</sup> = 5.186 kg (carga máxima)
Clase 1.2	d = 270 K1 = 15,6

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

Clase 1.3	$Q_p = 17,31^3 = 5.186 \times 10 = 51.860$ kg (carga máxima) $d = 270$ $K1 = 15,6$ $Q_p = 17,31^3 = 5.186 \times 50 = 259.300$ kg (carga máxima)
-----------	---

11.3. Normas de seguridad especiales para buques que transporten productos a base de nitrato amónico con concentración igual o superior al 28 por 100 de nitrógeno (Nº ONU 1942 y 2067).

11.3.1. No se permitirá el atraque del buque hasta que vayan a comenzar las operaciones de carga o descarga, se hayan cumplido las disposiciones generales de seguridad pertinentes y se haya presentado ante las Autoridades competentes, la documentación relativa a la prueba de resistencia a la detonación y el certificado de análisis de la mercancía. Así mismo, una vez atracado, no podrá suspender las operaciones de carga o descarga por un periodo continuado superior a 12 horas.

Si un buque tuviera que interrumpir dichas operaciones más de 12 horas, deberá regresar al fondeadero designado para buques con mercancías peligrosas, en el apartado 6.1.1 de estas normas, hasta que pueda reanudarlas. En todo caso el Capitán, bien directamente, o a través de su consignatario, deberá comunicar previamente, dicha circunstancia a la Capitanía Marítima y a la Autoridad Portuaria, con objeto de recabar las instrucciones de seguridad en su caso.

11.3.2. Se emplearán como muelles de carga y descarga, los números 15, 17 y 23, no estando permitido que otro buque atraque a menos de 25 metros de él. Tampoco se permitirá el abarloadamiento de otro buque sin la autorización correspondiente.

11.3.3. En el supuesto de transporte a granel, no se iniciarán las operaciones de carga o descarga si el buque no cumple con las prescripciones de segregación y estiba indicadas en el "Código BC", paralizándose éstas en caso de mal tiempo u otra circunstancia que pueda suponer riesgo de incendio o explosión.

11.3.4. El Capitán comunicará a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima, cualquier deficiencia o avería que pueda afectar a su seguridad, la de otros buques, instalaciones portuarias y el medio ambiente.

11.3.5. Se habilitarán lonas y encerados, entre el buque y el muelle, para evitar la contaminación de las aguas por caída de restos de carga al mar.

11.3.6. El buque mantendrá izada la bandera "B" del Código Internacional de Señales durante el día y una luz roja en el tope, todo horizonte, durante la noche.

11.3.7. Se mantendrá una guardia segura de puente y máquinas que permita realizar la maniobra necesaria, en caso de emergencia, y poder hacerse a la mar con seguridad. A tal efecto el buque permanecerá con las máquinas listas y se dispondrá un alambre a proa y otro a popa con la gaza a ras de agua, listos para tomar remolque.

11.3.8. El Capitán deberá recibir del Operador del muelle, instrucciones sobre los medios contraincendios, alarmas y plan de comunicaciones, debiendo establecer un canal radio por el que se mantengan enlazados permanentemente el Buque, el Operador, la Autoridad Portuaria y la Capitanía Marítima a través del STM y del Centro Control de Emergencia de la Autoridad Portuaria. (Canal 16 de VHF banda marina, teléfono de Emergencia del CCE: 965 13 11 01, teléfono de la Capitanía: 965 92 37 70 / 626 28 35 91).

11.3.9. El colector contraincendios de a bordo deberá poder suministrar en el acto agua a la presión prescrita en el SOLAS, ya manteniendo presurizado permanentemente el colector, ya mediante dispositivos convenientemente situados que pongan en funcionamiento, por telemando, las bombas contraincendios, con las mangueras conectadas a la red, extendidas y listas para su

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

uso inmediato, de manera que lleguen a todas las tapas de escotilla y bodegas. Si fuera menester se instalarán bombas portátiles adicionales.

11.3.10. Se evitará el contacto de cualquier materia combustible con la carga y, en sus proximidades, se evitará cualquier fuente de ignición, luces de llama desnuda y fuentes de calor, no permitiéndose fumar en cubierta y espacios de carga, instalándose carteles de "PROHIBIDO FUMAR".

11.3.11. No se permitirá tomar o bombear combustible ni efectuar trabajos en caliente o cualquier tipo de reparación que pueda producir chispas. Si fuese necesario, se procederá a tapar la chimenea o a colocar tela asfáltica fina que impida la emisión al exterior de chispas.

11.3.12. Para el remate y limpieza de la bodega, se utilizará maquinaria que no contamine la carga con aceites, grasas o cualquier derivado de hidrocarburos.

11.3.13. En caso de accidente se aplicará el plan de emergencia interior del buque y los procedimientos de la Ficha de Emergencia y Guía de Primeros Auxilios correspondiente, avisándose de inmediato al Centro Control de Emergencias y a la Capitanía Marítima para la activación del PAU y el PIM en su caso. La comunicación se realizará bien a través del STMP o del CCE por el Canal 16 de VHF, o por el teléfono número 965 13 11 01 de Emergencia de dicho CCE, o por los números 965 92 37 70 y 626 28 35 91 de la Capitanía Marítima.

11.3.14. En caso de incidentes o circunstancias en la mar que puedan suponer una amenaza para las costas españolas, el Capitán del buque lo notificará sin demora a la Capitanía Marítima, a través del STMP o del CCS de Valencia, por el Canal 16 de VHF o teléfono de emergencias marítimas 900 202 202.

## **12. LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION EN EL ÁMBITO PORTUARIO.**

12.1. De conformidad con lo dispuesto en el Artículo 62.3 del Real Decreto legislativo 2/2011, las Autoridades Portuarias serán los organismos competentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación en la zona de servicio de los puertos que gestionen, así como de la limpieza y control de las contaminaciones que se produzcan.

12.2. La Capitanía Marítima, a petición de la Autoridad Portuaria, colaborará y asesorará a esta en las labores de prevención y lucha contra la contaminación marítima en las aguas de servicio portuarias.

12.3. El avituallamiento de combustible en puerto se llevará a cabo, previa autorización de la Capitanía Marítima y de la Autoridad Portuaria, conforme a las Normas de Seguridad y Prevención de la Contaminación, dictadas por la Dirección General de la Marina Mercante y por la misma Autoridad Portuaria.

En estos casos, la Capitanía Marítima y la Autoridad Portuaria determinarán un canal de VHF banda marina para la comunicación de cualquier emergencia.

## **13. CRITERIOS PARA EL CIERRE DEL PUERTO.**

13.1. El Capitán Marítimo, de acuerdo con el Artículo 10 o) del Real Decreto 638/2007, propondrá a la Autoridad Portuaria el cierre del puerto cuando existan circunstancias o condiciones relacionadas con la seguridad marítima y la contaminación del medio marino que así lo aconsejen.

13.2. No obstante, se podrá permitir la entrada de aquellos buques que por sus especiales características y capacidad de maniobra, reporten un menor riesgo en el interior del puerto y permitan el acceso seguro al mismo.

13.3. Si la Capitanía Marítima considera que, en condiciones meteorológicas o del mar excepcionalmente desfavorables, existe un riesgo grave de contaminación o para la vida humana, podrá adoptar las medidas que estime necesarias tales como recomendar o prohibir, a un buque en particular, o a todos los buques en general, la entrada o la salida del puerto, hasta que

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

desaparezca el riesgo para la vida humana o el medio ambiente marino, conforme establece el artículo 18 1.b) del Real Decreto 210/2004, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.

Se considerará que existen condiciones meteorológicas o del mar excepcionalmente desfavorables, siempre que los vientos reinantes superen los cuarenta nudos o la visibilidad sea inferior a cien metros.

**14. PRESCRIPCIONES DE NOTIFICACIÓN DE INFORMACIÓN PARA BUQUES.**

**14.1. Notificación de incidentes y accidentes en la mar.**

En cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 17 del Real Decreto 210/2004, los Capitanes de los buques que naveguen por la Zona SAR de responsabilidad española, notificarán inmediatamente a la Capitanía Marítima, a través del STMP, de los CCS o de las Estaciones Costeras:

- a. Cualquier incidente o accidente que afecte a la seguridad del buque, tales como abordajes, varadas, daños, fallos o averías, inundaciones o corrimientos de la carga, o cualquier defecto en el casco o fallo estructural.
- b. Cualquier incidente o accidente que comprometa la seguridad de la navegación, tales como fallos que puedan afectar a la maniobrabilidad o navegabilidad del buque, y defectos de los sistemas de propulsión o aparatos de gobierno, de la instalación de producción de electricidad o de los equipos de navegación o comunicaciones.
- c. Cualquier situación que pueda desembocar en una contaminación de las aguas o del litoral, tales como vertidos o riesgo de vertidos de productos contaminantes en el mar.
- d. Cualquier mancha de materiales contaminantes o contenedores o bultos a la deriva observados en el mar.

Dicha información, transmitida por radio, se efectuará de conformidad con los sistemas y prescripciones de notificación para buques previstos en el sistema SafeSeaNet y en la Resolución A.851 (20), "Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar", y deberá incluir al menos la identidad del buque, su posición, el puerto de origen y el de destino, la dirección en la que pueda obtenerse información sobre mercancías peligrosas y contaminantes transportadas a bordo, el número de personas a bordo, detalles del accidente o del incidente y cualquier información pertinente mencionada en la citada Resolución A.851(20) de la OMI.

Independientemente del procedimiento de notificación específico contemplado en la Resolución citada anteriormente, A.851 (20), los buques que tengan prevista su entrada o salida del puerto de Alicante realizarán, además, las notificaciones siguientes:

**14.2. Buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes.**

14.2.1. El operador/consignatario de un buque que transporte mercancías peligrosas, y navegue con destino al puerto de Alicante, antes de la salida del puerto de origen, y como condición para que sea autorizada su entrada, notificará a la Capitanía Marítima toda la información contenida en los apartados 2 y 3 del Anexo I del Real Decreto 210/2004. Dicha información deberá presentarse telemáticamente en la aplicación DUEPORT.

14.2.2 El mensaje de notificación deberá contener al menos, la información enumerada en los puntos 2 y 3 del Anexo I del Real Decreto 210/2004.

14.2.3. Dos horas antes de la llegada del buque a puerto, el Capitán contactará con el STMP, facilitando la información necesaria relacionada con la seguridad, intercambiando información sobre sus características y condiciones de maniobra, tráfico existente, etc., necesaria para coordinar conjuntamente el movimiento de entrada y salida del buque.

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

14.2.4. Tanto a la entrada como a la salida, el Práctico notificará al CCE el momento en que asume la responsabilidad del asesoramiento técnico del buque y el momento en que la abandona.

14.2.5. Durante las operaciones de carga y descarga, el buque adoptará todas las medidas de seguridad prescritas por su plan de contingencias y continuará enlazado con el STMP y el CCE por el canal de VHF que se asigne previamente, y en todo caso a través del Canal 16.

14.2.6. A la salida, el Capitán permanecerá a la escucha en el canal asignado, o en su defecto en el canal 16 Y 70 (DSC), hasta una hora después de abandonar los límites de la zona de servicio de las aguas portuarias.

14.2.7. Si se produjese un suceso que entrañe la pérdida efectiva o probable en el mar de mercancías peligrosas transportadas en bultos, incluidas las que van en contenedores, cisternas portátiles, vehículos de carretera o ferroviarios y gabarras de buques, el Capitán del buque lo notificará sin demora y del modo más rápido posible a la Capitanía Marítima a través del STMP o del CCS. Dicha notificación se efectuará de conformidad con el procedimiento normalizado previsto en la Resolución A.851 (20), (Notificación "DG" relativa a mercancías peligrosas).

14.2.8. En caso de pérdida efectiva o probable en el mar, de sustancias perjudiciales transportadas en bultos, incluidas las que van en contenedores, cisternas portátiles, vehículos de carretera o ferroviarios y gabarras de buques, identificadas como contaminantes del mar en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Anexo III del MARPOL 73/78), el Capitán del buque lo notificará sin demora y del modo más rápido posible a la Capitanía Marítima a través del CCS, o del STMP. Dicha notificación se efectuará de conformidad con el procedimiento normalizado previsto en la Resolución A.851 (20), (Notificación "MP" relativa a contaminantes del mar), que incluirá en todo caso el informe sobre contaminación marina "POLREP".

14.2.9. Cuando un suceso que entrañe la descarga efectiva o probable en el mar de hidrocarburos (Anexo I del MARPOL 73/78), o de sustancias perjudiciales transportadas a granel (Anexo II del MARPOL 73/78), el Capitán del buque lo notificará sin demora y del modo más rápido posible a la Capitanía Marítima a través del CCS, o del STMP. Dicha notificación se efectuará de conformidad con el procedimiento normalizado previsto en la Resolución A 851 (20), (Notificación "HS" relativa a sustancias perjudiciales), que incluirá en todo caso el informe sobre contaminación marina "POLREP".

### 14.3. Normas generales

14.3.1. Cuando se realicen notificaciones relativas al Plan de navegación (SP), Notificación de la situación (PR), Notificación de cambio de derrota (DR) y Notificación final (FR), todos los buques en general, las efectuarán de conformidad con el procedimiento normalizado previsto en la Resolución A 851 (20).

14.3.2. Los buques que presenten condiciones excepcionales que pudieran afectar a la seguridad marítima o de la navegación, contactarán con el CCS de Valencia con antelación a su entrada en aguas jurisdiccionales españolas, facilitando la información que se le requiera relativa a la carga y características del buque.

14.3.3. Los demás buques mercantes mayores de 500 GT, y los de pesca con un tonelaje superior a 300 GT, previamente a su entrada en las aguas portuarias, establecerán un primer contacto con el STMP.

14.3.4. A partir de este primer contacto, el buque permanecerá enlazado con el CCE hasta finalizar la maniobra de atraque. Todo ello independientemente de la escucha en el canal asignado por los Prácticos, de los que recibirá el asesoramiento y las instrucciones relativas a la maniobra de aproximación, entrada y atraque en puerto.

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

14.3.5. Tanto a la entrada como a la salida, el Práctico notificará el momento en que asume y abandona la responsabilidad del asesoramiento técnico del buque.

14.3.6. Una vez el Práctico haya abandonado el buque, éste permanecerá enlazado con el CCE, como mínimo, hasta una hora después de abandonar los límites de la Zona de servicio de las aguas portuarias.

**15. PLAN DE AUTOPROTECCIÓN Y PLAN INTERIOR MARÍTIMO.**

**15.1. Plan de Autoprotección (PAU).**

El Artículo 123 del Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, establece la obligación de disponer, para las zonas portuarias, de un estudio de seguridad y de un plan de emergencia interior. El Plan de Autoprotección del Puerto de Alicante, tiene como objetivo la creación de la correspondiente organización de protección, dotada de sus propios recursos para acciones de prevención y respuesta frente a las emergencias que pudieran acaecer en la zona de servicio portuario, con el fin de salvaguardar las personas, los bienes y el medio ambiente.

Para la coordinación de los medios y operaciones dirigidas a controlar las emergencias que pudieran producirse, el puerto dispone del CCE, desde el que se vigila permanentemente el tráfico portuario.

Siendo competencia de la Capitanía Marítima la protección de la vida humana en la mar, asegurar la protección del medio ambiente marino y garantizar el salvamento de los bienes involucrados en la aventura marítima, corresponde al Capitán Marítimo asumir el mando en las operaciones de prevención y control de las emergencias que se originen en la zona portuaria, siempre que se encuentre implicado un buque o se produzca una contaminación marina.

**15.2. Plan Interior marítimo (PIM).**

En cumplimiento del Artículo 62 del Real Decreto Legislativo 2/2011, el Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen las medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario, y el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, la Autoridad Portuaria ha elaborado el Plan Interior Marítimo del puerto en el que se contemplan los planes interiores correspondientes a las instalaciones, astilleros y terminales de carga y descarga de hidrocarburos existentes en el puerto y en el que también se ha previsto su interrelación con el Plan Territorial de la Generalitat Valenciana y con el Plan Nacional.

El PIM tiene por objeto la prevención y lucha contra la contaminación ocurrida en la zona de servicio portuario, contempla 3 niveles de respuesta ante un suceso de contaminación marina accidental, se establecen los medios materiales y humanos que se han de movilizar en cada caso en función de su gravedad.

Las instalaciones portuarias y los buques que operen con sustancias contaminantes, así como las estaciones de avituallamiento de combustible e instalaciones de recepción de residuos "MARPOL", deberán permanecer enlazados a través del canal 16 o 14 de VHF con el CCE y el STMP, comunicando cualquier suceso de contaminación para la activación inmediata del PIM.

**16. NORMAS DE COMUNICACIÓN CON EL INSTITUTO HIDROGRÁFICO DE LA MARINA.**

16.1. El Instituto Hidrográfico de la Marina, como Organismo responsable de los levantamientos hidrográficos, confección y emisión de cartas náuticas, requiere información puntual de las modificaciones o variaciones que puedan producirse en el entorno físico de la zona portuaria, con el fin de mantener al día tanto el portulano como la cartografía de aproximación.

**CRITERIOS GENERALES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS MANIOBRAS,  
NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE ALICANTE**

16.2. A tal efecto, el descubrimiento de peligros para la navegación nuevos o sospechosos, o cualquier modificación que afecte a las condiciones físicas del puerto o sus accesos y aquellos sucesos que supongan un obstáculo o afecten a la ordenación del tráfico marítimo o a la seguridad de la navegación, deberán ser notificados a la Capitanía Marítima o al CCS de Valencia, quienes se encargarán de transmitirlo inmediatamente a la Sección correspondiente del citado Instituto, para la corrección de la carta correspondiente y su inclusión en los avisos a los navegantes.

**17. INFRACCIONES.**

Cuando el Capitán Marítimo, a través de los servicios de la Capitanía Marítima, del Centro de Control de Tráfico Marítimo, Servicio Marítimo de la Guardia Civil o de cualquier otro medio tenga conocimiento de que un buque está incumpliendo los criterios descritos en el presente procedimiento de seguridad y ello implique un riesgo potencial e inminente para la seguridad marítima o el medio ambiente marino, actuará de inmediato adoptando las medidas iniciales que resulten precisas para eliminar o, en su defecto, reducir dicho riesgo. A tal efecto, cursará las instrucciones oportunas para que el buque proceda a fondear, regrese al punto de atraque inicial o cualquier otra medida que sea náuticamente recomendable. Dichas instrucciones se comunicaran al Capitán del buque por el Centro de Control de Tráfico. Si de las medidas iniciales adoptadas se concluye que existen infracciones administrativas en el ámbito de la marina mercante, se procederá conforme a lo establecido en el Título IV -Régimen Sancionador- del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.