



MINISTERIO DE FOMENTO

Fecha de edición: Enero/2016
Redactado por: Capitán Marítimo de Castellón

SECRETARIA D'ESTAT
DE INFRAESTRUCTURES,
TRANSPORT I VIVENDA.

SECRETARIA GENERAL
DE TRANSPORT

DIRECCIÓ GENERAL
DE LA MARINA MERCANT

CAPITANIA MARÍTIMA

A CASTELLÓ

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

CAPITANÍA MARÍTIMA

EN CASTELLÓN

CRITERIOS DE SEGURIDAD MARÍTIMA EN LAS MANIOBRAS, NAVEGACIÓN Y REMOLQUE EN EL PUERTO DE CASTELLÓN.

PREAMBULO

La reciente entrada en vigor de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, aconseja la adecuación de los actuales Criterios de seguridad marítima en las maniobras, navegación y remolque en el Puerto de Castellón, con objeto de garantizar las mejores condiciones de operatividad portuaria asegurando a su vez las condiciones necesarias de seguridad en la navegación y maniobrabilidad de los buques en aguas portuarias.

INTRODUCCIÓN

La finalidad del presente documento es proporcionar Criterios de seguridad marítima en las maniobras, navegación y remolque en el Puerto de Castellón, tanto de carácter obligatorio como de recomendación, con objeto de garantizar la seguridad operacional de los buques y reducir al mínimo los riesgos para los mismos, para el personal a bordo, para el medio ambiente y para los bienes.

En la parte A del documento se recogen los criterios obligatorios, mientras que la parte B incluye las recomendaciones de conformidad con las valoraciones llevadas a cabo por la Autoridad Portuaria y la Corporación de Prácticos de Castellón, así como la experiencia acumulada por ambos organismos en los últimos años.

PARTE A. CRITERIOS DE OBSERVANCIA OBLIGATORIA.

NORMATIVA DE REFERENCIA

- Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.
- 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.

REQUISITO NORMATIVO

DE LA AUTORIZACIÓN O PROHIBICIÓN DE ENTRADA Y SALIDA DE BUQUES EN AGUAS SITUADAS EN ZONAS EN LAS QUE ESPAÑA EJERCE SOBERANÍA, DERECHOS SOBERANOS O JURISDICCIÓN, ASÍ COMO EL DESPACHO DE BUQUES, SIN PERJUICIO DE LAS PRECEPTIVAS AUTORIZACIONES PREVIAS QUE CORRESPONDAN A OTRAS AUTORIDADES.

GENERAL

Al menos 24 horas antes de la llegada a puerto, el Capitán, Naviero o el Consignatario de un buque deberá solicitar autorización de entrada en aguas españolas a la Capitanía Marítima y autorización de entrada y atraque, en su caso, a la Autoridad Portuaria, a través del sistema DUE, facilitando la información establecida en el 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. Oportunamente se deberá actualizar la información facilitada en el DUE, en particular lo referido al ETA y ETD de la escala.



MINISTERIO DE FOMENTO

Fecha de edición: Enero/2016
Redactado por: Capitán Marítimo de Castellón

SECRETARIA D'ESTAT
DE INFRAESTRUCTURES,
TRANSPORT I VIVENDA.

SECRETARIA GENERAL
DE TRANSPORT

DIRECCIÓ GENERAL
DE LA MARINA MERCANT

CAPITANIA MARÍTIMA

A CASTELLÓ

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

CAPITANÍA MARÍTIMA

EN CASTELLÓN

NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES Y ACCIDENTES EN EL MAR.

Los Capitanes de los buques que naveguen por la zona SAR de España o por su zona económica exclusiva, deberán comunicar inmediatamente a través de las estaciones costeras o centros de coordinación de salvamento, los extremos siguientes:

- 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.
- Cualquier incidente o accidente que comprometa la seguridad de la navegación, tales como los fallos que puedan afectar a la maniobrabilidad o navegabilidad del buque, y los defectos de los sistemas de propulsión o aparatos de gobierno, de la instalación de producción de electricidad o de los equipos de navegación o comunicación.
- 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.
- Cualquier mancha de materiales contaminantes o contenedores o bultos a la deriva observados en la mar.

REQUISITO NORMATIVO

DE LA DETERMINACIÓN POR RAZONES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LAS ZONAS DE FONDEO Y DE MANIOBRA EN AGUAS SITUADAS EN ZONAS EN LAS QUE ESPAÑA EJERCE SOBERANÍA, DERECHOS SOBERANOS O JURISDICCIÓN, CORRESPONDIENDO A LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA COMPETENTE LA AUTORIZACIÓN DE FONDEO Y ASIGNACIÓN DE PUESTOS EN LA ZONA DE SERVICIO DE LOS PUERTOS.

ASIMISMO, EL CAPITÁN MARÍTIMO PODRÁ AUTORIZAR EL FONDEO DE LOS BUQUES EN AQUELLAS AGUAS QUE NO SEAN CONSIDERADAS COMO ZONA DE SERVICIO DE LOS PUERTOS. IGUALMENTE, EL CAPITÁN MARÍTIMO PODRÁ DESIGNAR ZONAS PROHIBIDAS A LA NAVEGACIÓN POR MOTIVOS DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA, SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN, PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN MARINA U OTRAS CAUSAS DEBIDAMENTE JUSTIFICADAS. LA INTERVENCIÓN EN LOS PROCEDIMIENTOS DE DETERMINACIÓN DE LAS CONDICIONES DE LOS CANALES DE ENTRADA Y SALIDA DE LOS PUERTOS, MEDIANTE INFORME VINCULANTE EN LO QUE AFECTE A LA SEGURIDAD MARÍTIMA.

FONDEADERO PARA BUQUES PETROLEROS CON DESTINO AL CAMPO DE BOYAS

Círculo de una milla de diámetro centrado en posición 39°55-43'N 000°03,83'E (WGS-84) a 1,96 millas al 226^a de la boya de recalada. Los buques petroleros que deseen fondear una vez terminada su descarga de crudo, a la espera de órdenes, previa comunicación al Port Control, lo harán en este fondeadero, lo más al sur posible, salvo que por esperarse la llegada de otros petroleros cargados se les asigne un fondeo en la otra zona de fondeo de mercancías peligrosas.

FONDEADERO PARA BUQUES CON MERCANCÍAS NO PELIGROSAS

La comprendida entre los puntos siguientes (coordenadas WGS-84)

- .- 39° 57,580'N 000° 03,110'E
- .- 39° 59,090'N 000° 03,970'E
- .- 39° 59,090'N 000° 04,440'E
- .- 39° 57,560'N 000° 04,440'E



MINISTERIO DE FOMENTO

Fecha de edición: Enero/2016
Redactado por: Capitán Marítimo de Castellón

SECRETARIA D'ESTAT
DE INFRAESTRUCTURES,
TRANSPORT I VIVENDA.

SECRETARIA GENERAL
DE TRANSPORT

DIRECCIÓ GENERAL
DE LA MARINA MERCANT

CAPITANIA MARÍTIMA

A CASTELLÓ

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

CAPITANÍA MARÍTIMA

EN CASTELLÓN

FONDEADERO PARA BUQUES CON MERCANCIAS PELIGROSAS

La comprendida entre los siguientes puntos (coordenadas WGS-84):

- .- 39° 57,560'N 000° 04,440'E
- .- 39° 59,090'N 000° 04,440'E
- .- 39° 59,090'N 000° 05,730'E
- .- 39° 57,530'N 000° 05,730'E

QUEDA PROHIBIDO EL FONDEO, EN LA ZONA AL OESTE DE LOS PUNTOS (COORDENADAS WGS-84):

- .- 39° 59,09'N 000° 03,97' E y
- .- 39° 58,12'N 000° 03,50' E

PROHIBICION DE NAVEGACIÓN

Queda prohibida la navegación entre el campo de boyas, la Isla Artificial y la costa para buques mercantes, sin tener práctico a bordo y para todo tipo de embarcaciones mayores de **25 GT**, excepto buques auxiliares, o de estamentos oficiales. Para embarcaciones menores de 25 GT sólo se autoriza la navegación de paso, quedando prohibida la pesca o el fondeo en la citada zona. Se deberá respetar la distancia mínima de 500 metros a la plataforma marina y al campo de boyas. Durante la navegación por dicha zona, no se deberá entorpecer las maniobras de los buques y/o embarcaciones que vayan a operar en dichas instalaciones. Caso de que durante el tránsito por la citada zona ocurriese cualquier incidencia, se deberá notificar de inmediato a Castellón Port Control vía VHF.

DISPOSITIVO DE SEPARACIÓN DE TRÁFICO (DST)

Se establece, un DST, uniendo los siguientes puntos (coordenadas WGS-84):

- 1.- 39° 57,140' N 000° 03,000' E
- 2.- 39° 57,230' N 000° 05,750' E
- 3.- 39° 57,000' N 000° 03,000' E
- 4.- 39° 56,910' N 000° 05,680' E
- 5.- 39° 56,970' N 000° 03,000' E
- 6.- 39° 56,710' N 000° 05,630' E
- 7.- 39° 56,840' N 000° 03,000' E
- 8.- 39° 56,390' N 000° 05,560' E

La zona norte del dispositivo, definida por los puntos 1, 2, 3 y 4, sería la vía de entrada con rumbo 270° y la zona sur del DST, definida por los puntos 5, 6, 7, y 8, sería la vía de salida con rumbo 100°.

En el extremo Este del dispositivo, en posición 39° 56,820'N 000° 05,650'E (WSG-84) se sitúa una boya de recalada RACON "K" (raya-punto-rama).

Están obligados a utilizarlo todos los buques excepto:

- < Los mercantes menores de 300 GT.
- < Los pesqueros menores de 300 GT.
- < Los de tráfico interior de puerto.
- < Los buques petroleros con destino o salida del campo de boyas, que tomarán práctico en su zona de fondeo.

Los buques procedentes de las zonas de fondeo se deben incorporar al DST, hacia el punto de embarque de Prácticos.



MINISTERIO DE FOMENTO

Fecha de edición: Enero/2016
Redactado por: Capitán Marítimo de Castellón

SECRETARIA D'ESTAT
DE INFRAESTRUCTURES,
TRANSPORT I VIVENDA.

SECRETARIA GENERAL
DE TRANSPORT

DIRECCIÓ GENERAL
DE LA MARINA MERCANT

CAPITANIA MARÍTIMA

A CASTELLÓ

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

CAPITANÍA MARÍTIMA

EN CASTELLÓN

NAVEGACIÓN EN LA ZONA DE ACCESO AL PUERTO DE CASTELLÓN

En la zona de servicio del puerto de Castellón aun siendo zona de total aplicación del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar, por las embarcaciones menores, deportivas, de recreo, pesqueros, etc. Se tendrá especial cuidado en no entorpecer las maniobras de los buques mercantes, maniobrándolos si fuese necesario. Estas embarcaciones deberán permanecer a la escucha en VHF durante su tránsito por la zona de servicio portuaria, o en el canal acordado en el caso de actividades náuticas autorizadas. Caso de acceder al puerto remolcado por otra embarcación, estas deberán reportarse con la suficiente antelación vía VHF a Castellón Port Control.

Las embarcaciones menores, deportivas, de recreo, pesqueros etc. Se deberán mantener apartadas de los buques en operaciones en puerto, y navegar a más de **300 metros** de los buques con mercancías peligrosas. En las maniobras de entrada y salida, todos los buques tendrán listas para fondear ambas anclas. Durante las maniobras de los buques, los generadores eléctricos de los mismos deberán trabajar en paralelo, con el fin de evitar fallos de la instalación de producción eléctrica (blackout), por avería de un generador.

ATRAQUES ESPECIALMENTE HABILITADOS

Como norma general, y de acuerdo al R.D. 145/1989, las mercancías peligrosas se descargarán en aquellos muelles más alejados de los núcleos de población, salvo que por seguridad marítima debido a malas condiciones meteorológicas o de abrigo, por la Autoridad Portuaria previo informe de Capitanía Marítima se considere más conveniente otro muelle. Los muelles habilitados son:

ZONA I:

Muelle del Centenario: Explosivos y contenedores con MMPP.

Muelle de la Cerámica: Azufres, Nitratos y otros gráneles peligrosos.

Muelle Fluidos: Ácidos sulfúrico y fosfórico.

Terminal Infinita Renovables: Metanol, FAME, ácidos grasos y aceites vegetales a granel.

Muelle líquido Dársena Sur UBE/CLH: Gasoil, gasolinas, amoniaco anhidro, ciclohexano, ciclohexanona y ácido sulfúrico.

Muelle líquidos Dársena Sur –BP OIL: GLP, Queroseno, Gasoil, Gasolinas, Naphta, FAME, HVO, ETBE, MTBE, Crudo, VGO, Fueloil, Slops.

Terminal Port Sur: Graneles.

ZONA II:

Campo de boyas: Petróleo crudo.

REQUISITO NORMATIVO

DE LA FIJACIÓN POR RAZONES DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE LOS CRITERIOS QUE DETERMINEN LAS MANIOBRAS, INCLUIDO EL ATRAQUE, A REALIZAR POR BUQUES QUE PORTEN MERCANCÍAS PELIGROSAS O PRESENTEN CONDICIONES EXCEPCIONALES.

1. Tanto en las maniobras de entrada o salida del campo de boyas de BP Oil, el uso de dos remolcadores es obligatorio por seguridad marítima, al tratarse de instalaciones en mar abierto y buques con mercancías peligrosas y contaminantes, y ser requerido así por la Terminal. Para estas maniobras se usarán preferentemente los remolcadores, tipo Tractor, con que cuenta el puerto, utilizándose los cabos del remolcador.



MINISTERIO DE FOMENTO

Fecha de edición: Enero/2016

Redactado por: Capitán Marítimo de Castellón

SECRETARIA D'ESTAT
DE INFRAESTRUCTURES,
TRANSPORT I VIVENDA.

SECRETARIA GENERAL
DE TRANSPORT

DIRECCIÓ GENERAL
DE LA MARINA MERCANT

CAPITANIA MARÍTIMA

A CASTELLÓ

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

CAPITANÍA MARÍTIMA

EN CASTELLÓN

2. Como norma general, los buques que transporten mercancías peligrosas de las clases 1, en todos los casos, y aquellos mayores de 140 metros de eslora que transporten mercancías de las clases 2 y 3, a granel, o mercancías contaminantes del mar a granel, con destino o salida del puerto comercial, usarán dos remolcadores utilizándose cabo del remolcador.
3. Así mismo, como norma general, todos los buques con destino o salida a/de la dársena interior del puerto, de entre 100 y 120 metros de eslora, usarán un remolcador, y todos los buques de más de 120 metros de eslora, dos remolcadores. Caso de eslora superior a 140 metros, los dos remolcadores serán de tipo tractor. En las dársenas norte y sur, los buques de eslora superior a 160 metros y sin hélices laterales o no funcionando estas correctamente, usarán dos remolcadores.
4. La Autoridad Portuaria competente normativamente en la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario, periódicamente actualizará las sondas de las dársenas, muelles y canal de entrada al puerto con objeto de establecer las limitaciones de calados y poder fijar las esloras y tonelajes de los buques que puedan atracar de manera segura en base a los estudios de maniobrabilidad llevados a cabo y las maniobras de pruebas realizadas, considerando además los parámetros máximos de viento, corriente y altura de ola.
5. El uso del Servicio Portuario de Practicaje es obligatorio a partir de los 500 GT de arqueo. Caso de buques remolcados, se tendrá en cuenta la suma del arqueo del remolcador y del remolcado para ese límite.
6. El Práctico de servicio en virtud de las características del buque y condiciones meteorológicas, determinará si es necesario el uso de más remolcadores. Si las condiciones meteorológicas y las características de un buque y su equipo lo permitiesen (hélices laterales, doble hélice), podrá obviarse el uso de remolcadores, excepto en los casos de buques con mercancías peligrosas de los grupos, 1 en todos los casos, en los que se usará dos remolcadores, y 2 y 3, a granel, en que al menos un remolcador es obligatorio.
7. Durante la carga/descarga de mercancías peligrosas y/o contaminantes no se podrá realizar simultáneamente operaciones de toma de combustible.
8. Queda prohibido cualquier tipo de reparación o mantenimiento de buques que transporten mercancías peligrosas y/o contaminantes, que suponga la inmovilización o afecten a la operatividad del mismo, tanto estando fondeados como atracados en aguas del puerto de Castellón. Excepcionalmente, y previa notificación a la Capitanía Marítima, se podrá conceder autorización, considerándose la posibilidad de asistencia por los remolcadores que se indiquen. Para ello se deberá indicar el tipo de reparación, si esta es de mantenimiento programado o como consecuencia de avería, si afecta a los motores principales o auxiliares o generadores eléctricos, indicando la descripción de los trabajos y si estos suponen inmovilización del buque, así como si se efectuarán trabajos en caliente y fecha y hora de inicio y tiempo estimado para la reparación. El resto de buques, deberán solicitar la autorización de reparación o mantenimiento que supongan inmovilización a la Autoridad Portuaria.
9. Estando atracado el buque se prohíbe realizar operaciones de carga o descarga teniendo el generador de cola en funcionamiento, siempre que ello implique giro de la hélice. Tampoco se podrán realizar pruebas de máquinas sobre hélice sin autorización previa.

REQUISITO NORMATIVO

DE LA PROPUESTA A LA AUTORIDAD PORTUARIA COMPETENTE DEL CIERRE DEL PUERTO CUANDO RAZONES RELACIONADAS CON LA PROTECCIÓN INTERNA, CON LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, LA SEGURIDAD EN LA NAVEGACIÓN, LA SEGURIDAD MARÍTIMA Y LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO ASÍ LO ACONSEJEN.



MINISTERIO DE FOMENTO

Fecha de edición: Enero/2016
Redactado por: Capitán Marítimo de Castellón

SECRETARIA D'ESTAT
DE INFRAESTRUCTURES,
TRANSPORT I VIVENDA.

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARIA GENERAL
DE TRANSPORT

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓ GENERAL
DE LA MARINA MERCANT

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

CAPITANIA MARÍTIMA

CAPITANÍA MARÍTIMA

A CASTELLÓ

EN CASTELLÓN

CRITERIOS PARA EL CIERRE DE PUERTO Y SUSPENSION PARCIAL DEL SERVICIO DE PRACTICAJE.

Los cierres de puerto (CHARLIE) y las suspensiones parciales del servicio de Practicaje (BRAVO) solo se generarán ante la imposibilidad de realizar una maniobra (entrada, salida o cambio de atraque) estas situaciones afectan a buques mayores de 500 GT y a las embarcaciones de servicios portuarios.

CIERRE DE PUERTO (situación CHARLIE).

Como norma general el Capitán Marítimo propone a la Autoridad Portuaria el CIERRE DE PUERTO al tráfico marítimo por razones de seguridad marítima, siempre que:

- la **visibilidad** se reduzca a menos de **500 metros**,
- la fuerza del **viento** supere los **30 nudos** ó,
- la **mar** supere los **2,5 metros** de altura de olas en la bocana del puerto.

A solicitud del **Práctico de guardia**, Port Control deberá informar al **Director de Operaciones de la Autoridad Portuaria** y posteriormente al **Capitán Marítimo**, de la imposibilidad de realizar una maniobra en las condiciones indicadas. La Autoridad Portuaria deberá establecer la hora de CIERRE DE PUERTO (situación CHARLIE) y por tanto la suspensión total del servicio de Practicaje.

Establecida, o no, la situación de cierre de puerto, en las condiciones meteorológicas indicadas, Port Control informará a todos los **buques que estén fondeados** en rada, y recomendará extremar la vigilancia en las guardias de puente para evitar garreos y tener la máquina en Stand-By, listos para abandonar el fondeadero.

En todo caso, con **40 nudos** de viento mantenido, o más de **3 metros** de altura de olas, se ordenará a los buques fondeados que procedan a abandonar el fondeadero y dirigirse a capear el temporal a mar abierto.

Con vientos superiores a **30 nudos** de componente Este, a los barcos con mercancías peligrosas o contaminantes a bordo, además de buques tanque, quimiqueros o gaseros en lastre, se les recomendará que salgan a capear, y caso de que estos buques no dispongan de un radio de borneo libre, superior a 5 cables, se les ordenará abandonar el fondeadero.

La situación CHARLIE implicará que no deberá haber servicios portuarios en la rada, esto es, embarque y desembarque de personal, recogida de desechos, entrega de provisiones o repuestos, otros servicios a buques fondeados o remociones de buques amarrados en puerto (en condición de viento).

Las maniobras de atraque/desatraque en el campo de boyas, al tratarse de una concesión privada, quedan supeditados, en función de las condiciones meteorológicas y del tamaño del buque en cuestión, y a la situación que el Práctico/Capitán de carga de la Terminal determine, situación que deberá comunicar el Práctico de BP a Port Control.

SUSPENSION PARCIAL DEL SERVICIO DE PRACTICAJE (situación BRAVO).

Por razones de seguridad, el Capitán Marítimo propone a la Autoridad Portuaria que no se deberán iniciar maniobras de entrada o salida con:

Condición de viento:

1. Si el viento supera los **15 nudos** no se deberá iniciar la maniobra de:
 - a) **buques frigoríficos** con destino o salida a/de la **dársena interior del puerto**
 - b) **buques portacontenedores**, con eslora superior a **245 m**
 - c) buques **graneleros** y **petroleros** con eslora superior a **225 m**
2. Si el viento supera los **21 nudos** no se deberá iniciar la maniobra de:
Buques tipo **ro/ro**, **portacontenedores**, **cruceros de pasaje**, **graneleros en lastre** y **petroleros en lastre**.



MINISTERIO DE FOMENTO

Fecha de edición: Enero/2016

Redactado por: Capitán Marítimo de Castellón

SECRETARIA D'ESTAT
DE INFRAESTRUCTURES,
TRANSPORT I VIVENDA.

SECRETARIA GENERAL
DE TRANSPORT

DIRECCIÓ GENERAL
DE LA MARINA MERCANT

CAPITANIA MARÍTIMA

A CASTELLÓ

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

CAPITANÍA MARÍTIMA

EN CASTELLÓN

A solicitud del **Práctico de guardia**, Port Control deberá informar a la Autoridad Portuaria de la imposibilidad de realizar una maniobra de un buque por sus características y condiciones meteorológicas y al funcionario de servicio de Capitanía Marítima de la decisión tomada. La Autoridad Portuaria deberá establecer la hora de suspensión parcial del servicio de Practicaje (situación BRAVO). No se activa la situación BRAVO para un buque con poco franco bordo (menor de 1 metro) que impida el embarque del Practico. Restablecida la normalidad de maniobras, entradas y salidas, Port Control informará de la hora de apertura de puerto (situación ALPHA).

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, regreso al punto de atraque inicial o cualquier otra medida que sea náuticamente recomendable. Dichas instrucciones se comunicarán 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.

Criterios de Seguridad (Enero 2016)



MINISTERIO DE FOMENTO

Fecha de edición: Enero/2016
Redactado por: Capitán Marítimo de Castellón

SECRETARIA D'ESTAT
DE INFRAESTRUCTURES,
TRANSPORT I VIVENDA.

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARIA GENERAL
DE TRANSPORT

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓ GENERAL
DE LA MARINA MERCANT

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

CAPITANIA MARÍTIMA

CAPITANÍA MARÍTIMA

A CASTELLÓ

EN CASTELLÓN

PARTE B. RECOMENDACIONES.

La Parte B tiene como finalidad establecer directrices de carácter operativo para las maniobras, navegación y remolque en el Puerto de Castellón garantizando que los riesgos en las operaciones de los buques se mantienen en un nivel aceptable, bien con medidas de carácter general o estableciendo para determinados casos medidas adicionales. Las medidas adicionales serán establecidas en todos los casos por la Autoridad Portuaria y Corporación de Prácticos de Castellón, con comunicación a la Capitanía Marítima.

LIMITACIONES DE MANIOBRABILIDAD EN EL PUERTO DE CASTELLÓN.

Teniendo en cuenta el canal de entrada y diferentes zonas de maniobrabilidad dentro del Puerto, se establecen con carácter general para los buques que realicen operaciones, las limitaciones de calado, velocidad, eslora y tonelaje máximo, que a continuación se relacionan:

CALADO

Los calados que a continuación se establecen están sujetos a revisiones periódicas en base a la actualización de las sondas de las dársenas, muelles y canal de entrada al puerto. En general mientras las sondas no sufran variaciones, pueden considerarse orientativamente los calados máximos siguientes:

Campo de boyas:	22,00 m.
Muelle transversal exterior:	11,00 m.
Muelle de Fluidos:	9,00 m.
Muelles de la dársena interior:	7,50 m.
Muelle de la Cerámica:	11,50 m
Muelle del Centenario:	Hasta noray 15, 11,50 m y 13,00 m. a partir de este noray.
Muelles y Atraques de Dársena Sur:	14,65 m. hasta noray 32.
Terminal de Infinita Renovables:	14,00 m.

El calado máximo de los buques en el canal de entrada se recomienda en 14,65 metros, pudiendo incrementarse a 15,00 metros, en los casos que la Autoridad Portuaria y la Corporación de Prácticos así lo consideren.

VELOCIDAD

Se recomienda que la velocidad máxima para las maniobras náuticas en el puerto será la de seguridad, es decir, la mínima para mantener el gobierno del buque.

Los buques pesqueros, remolcadores, lanchas auxiliares de puerto, y los de recreo, deberán navegar dentro de la dársena interior y pesquera, es decir una vez superada la boya del dique de poniente, a una velocidad inferior a 3 (tres) nudos, no pudiendo superar los 6(seis) nudos en el resto del puerto.

ESLORAS Y TONELAJE MÁXIMO

CON CARÁCTER GENERAL

Dársena Interior:

Se recomienda que la eslora máxima de un buque que entre en la dársena interior quede fijada en 160 metros (+ 1% de tolerancia) y las toneladas de Arqueo (GT) en 12.000 (+3% de tolerancia). En el caso de los buques que procedan a la Dársena Interior con eslora superior a 160 metros o un arqueo bruto superior a 12000 GTs, se recomienda que las maniobras se realicen con luz diurna.



MINISTERIO DE FOMENTO

Fecha de edición: Enero/2016
Redactado por: Capitán Marítimo de Castellón

SECRETARIA D'ESTAT
DE INFRAESTRUCTURES,
TRANSPORT I VIVENDA.

SECRETARIA GENERAL
DE TRANSPORT

DIRECCIÓ GENERAL
DE LA MARINA MERCANT

CAPITANIA MARÍTIMA

A CASTELLÓ

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

CAPITANÍA MARÍTIMA

EN CASTELLÓN

Dársenas Norte y Sur:

Se recomienda una eslora máxima 300 metros, excepto en el muelle de fluidos donde será de 140 metros. En el caso de buques tanques y graneleros 253 metros de eslora y 45 de manga.

Terminal de Infinita Renovables:

Se recomienda una eslora máxima 210 metros, manga máxima 32,60 m. Para realizar maniobras con buques tanque de más de 12 metros de calado se recomienda, que estas maniobras se lleven a cabo con luz diurna, 3 remolcadores, dos lanchas de amarre y un viento máximo inferior a 15 nudos.

Muelle de Líquidos Dársena Sur:

Terminal de CLH: Eslora máxima 170 metros (+1% de tolerancia).

Terminal UBE: Eslora máxima recomendada 175 metros; a partir de 160 metros, se recomienda que la Autoridad Portuaria y la Corporación de Prácticos establezcan medidas especiales, las cuales serán comunicadas a la Capitanía Marítima para su conocimiento. Las medidas especiales pueden incluir, entre otras, realizar las maniobras de buques con luz diurna, velocidad del viento inferior a 10 nudos, uso de tres remolcadores y dos lanchas de amarre, y siempre y cuando durante la operativa de dicho barco no se esperen barcos de más 185 metros de eslora (normalmente barcos de crudo) en la terminal de BP Sur.

Muelle de Líquidos Dársena Sur – BP Oíl: Eslora máxima recomendada 253 metros y 45 de manga (+1% de tolerancia). Peso Muerto Verano (SDW) entre 2.000 tm hasta 115.000 tm (+ 1% de tolerancia). Las maniobras de buques petroleros de crudo de eslora superior a 225 metros se recomienda que deban realizarse con luz diurna.

Si bien es posible la operación simultánea de buques en la Terminal de UBE y en BP Sur, se recomienda que la Autoridad Portuaria y la Corporación de Prácticos, estudien caso a caso, contando para ello con la participación de los responsables de las terminales.

Campo de boyas de BP Oíl:

Eslora Máxima recomendada 300 metros. Peso Muerto Verano, Max.: 165.000Tm.; Mínimo: 65.000 Tm. Así como aquellas otras CONDICIONES PARTICULARES establecidas en el MANUAL DE LA TERMINAL.

ZONA DE VARADA DE EMERGENCIA

Para casos de emergencia o peligro de hundimiento de buques, se recomienda la siguiente zona de varada: Al Norte del Puerto de Castellón frente a la Playa del Pinar.