

ACTA DE LA SESIÓN ORDINARIA DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE FERROL-SAN CIBRAO, CELEBRADA EL DÍA 02 DE MARZO DE 2012.

ASISTENTES

PRESIDENTE.

D. Ángel M. del Real Abella.

VOCALES.

EN REPRESENTACIÓN DE LA ADMÓN. GENERAL DEL ESTADO.

D. Manuel Gómez Martín.

D. Francisco Cortés Uría.

D. Jorge Cao Ruíz.

D^a. Adela Álvarez Caramés.

EN REPRESENTACIÓN DE LA XUNTA DE GALICIA.

D. Pablo Ramón Fernández Asensio.

D^a. Raquel Arias Rodríguez.

EN REPRESENTACIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE FERROL.

D. Juan José Fernández García.

EN REPRESENTACIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE CERVO.

D. Alfonso Villares Bermudez..

EN REPRESENTACIÓN DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE FERROL.

D. Xoan Gato Díaz

EN REPRESENTACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES EMPREARIAS.

D. Francisco Santiañez Orero.

ASISTENTES CON VOZ Y SIN VOTO.

DIRECTOR DEL PUERTO DE FERROL.

D. Emilio F. García García.

SECRETARIO.

D. Antonio López Coira.

En la Ciudad de Ferrol, siendo las 11:00 horas del día 02 de Marzo de 2012, se reúnen en la Sala de Sesiones de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, los señores/as que al principio se relacionan, al objeto de celebrar Sesión Ordinaria del Consejo de Administración, en primera convocatoria, conforme a lo señalado en el Orden del Día.

CUARTO.- NUEVOS CRITERIOS DE NAVEGACIÓN Y REMOLQUE PARA EL PUERTO Y RIA DE FERROL.

Se da lectura a un escrito del Presidente sobre NUEVOS CRITERIOS DE NAVEGACIÓN Y REMOLQUE PARA EL PUERTO Y RÍA DE FERROL CON LAS NORMAS DE SEGURIDAD PARA LA MANIOBRA DE GRANDES BUQUES EN EL PUERTO EXTERIOR

Con fecha 02 de febrero de 2012 tiene entrada en el Registro de la Autoridad Portuaria, un escrito de la Capitanía Marítima de Ferrol conteniendo las normas del asunto.

CRITERIOS DE NAVEGACIÓN Y REMOLQUE PARA EL PUERTO Y RIA DE FERROL

1.- LIMITES DEL PUERTO

La superficie de aguas de la zona de servicio del puerto de Ferrol, queda establecida en el punto Cuarto de la **ORDEN FOM /988/2002, de 18 de abril, por la que se modifica el Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto y ría de Ferrol, probado por Orden de 27 de diciembre de 1995**, quedando así definidas:

ZONA I. o interior de las aguas portuarias:

La superficie de la ría limitada al Oeste por el dique proyectado en el "Proyecto de Ampliación del Puerto de Ferrol (Puerto Exterior)" y por la línea imaginaria que une el morro de dicho dique con Punta Coitelada, y al este por la carretera que enlaza el Montón con las Pías, excepto las aguas transferidas a la Comunidad Autónoma en el puerto de Mugaros y en las rampas de El Seijo y de Maniños.

En el puerto de Mugaros estas aguas son las comprendidas entre la costa de la Real Villa y la línea quebrada que tiene los siguientes vértices:

Extremo septentrional de la explanada contigua a la estación marítima.

Punto situado sobre la prolongación del parámetro oriental de la rampa de bajamares, de servicio a la estación, a 50 metros del testero.

Punto situado en la prolongación del testero de la rampa del Ratón, a 50 metros de su parámetro occidental.

Punta del ratón, en la costa.

En las rampas citadas, las aguas transferidas son las comprendidas, en cada caso, entre la

costa, dos líneas paralelas al eje longitudinal de cada rampa, situadas a la distancia de 50 metros de cada uno de los parámetros laterales del testero y la línea perpendicular a estos dos, distante, a su vez, otros 50 metros de dicho testero.

ZONA II . o exterior de las aguas portuarias:

La superficie limitada por el dique proyectado en el "Proyecto de Ampliación del Puerto de Ferrol (Puerto Exterior)" y por la línea imaginaria que une el morro de dicho dique con Punta Coitelada, y por el paralelo que pasa por la Punta Coitelada y el meridiano que pasa por la punta de Cabo Prioriño Grande. Y la superficie limitada por la costa de la ría hasta su fondo, excepto la Zona 1, y lo transferido a la Comunidad Autónoma.

2.- EL PRACTICAJE

El Real Decreto 393/1996, de 1 de Marzo, por el que se aprueba el Reglamento General de Practicaje, establece, en su artículo 4, entre otros: ".....*El servicio portuario de practicaje se prestará en todos los puertos que dependan de la Administración general del Estado en que ello resulte necesario por razones de seguridad marítima, apreciadas por la Dirección General de la Marina Mercante, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en este Reglamento General de Practicaje, en el respectivo reglamento de servicio y policía de cada puerto y en las condiciones técnicas que por razones de seguridad marítima se establezcan de conformidad con lo preceptuado en este reglamento*".

La obligatoriedad del servicio portuario de practicaje se establece en el artículo 8 del citado anterior Real Decreto "....*La determinación por la Dirección General de la Marina Mercante de la necesidad de la existencia en un puerto del servicio de practicaje, supondrá la obligatoriedad de su utilización par ala entrada y salida de puerto de todos los buques, con un arqueo igual o superior a 500 G.T., así como para las maniobras náuticas que estos buques precisen efectuar dentro del puerto, salvedad de las espiadas que no exijan el desatraque del buque o la utilización de remolcadores*".

LIMITES GEOGRÁFICOS DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE PRACTICAJE.:

El Artículo 7 del Real Decreto 393/1996 de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento General de Practicaje, establece, entre otros que, ".....*En los puertos de competencia de la Administración General del Estado, los límites geográficos de la prestación del servicio de practicaje y las zonas de espera de los buques y de embarque y desembarque de los prácticos serán fijados por la Autoridad Portuaria dentro de su ámbito territorial de competencia señalado en el artículo 28 del Real Decreto Legislativo 212011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, previo informe vinculante de la Capitanía Marítima en lo que afecta a la seguridad marítima y de la navegación, oída la corporación de prácticos, y serán incorporados al reglamento de servicio y policía de cada puerto. Hasta tanto no se fijen dichos límites, estos estarán constituidos por el límite exterior de la zona II de las aguas portuarias*".

En tanto que los citados límites, no sean fijados y aprobados por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Ferrol – San Ciprián, el embarco y desembarco del Práctico se efectuará, como norma general, en el límite exterior de la Zonall.

Para los buques de más de 210 metros de eslora total, los que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, así como aquellos que presenten condiciones excepcionales, es decir, aquellos buques que posean una gran obra muerta (petroleros o bulk carriers en lastre, car carriers, etc.) y todos aquellos que presenten alguna característica que pueda suponer un riesgo adicional, el embarque del Práctico se efectuará en la zona de mar (exterior a la ría de Ferrol), de la corona circular de centro el morro del dique de abrigo del puerto exterior y radios de 1 y 3 millas. En cualquier caso, el Práctico estará en el puente del buque cuando éste se encuentre en el límite exterior de la Zona II.

En malas condiciones de mar y viento, los buques de pequeño y mediano porte que, por su escasa obra muerta, no ofrezcan el abrigo suficiente para que el embarco del Práctico se efectúe con seguridad, serán dirigidos y acompañados por éste desde el límite exterior de la Zona II, embarcando en la primera ocasión posible y siempre antes de la boya del Segaña.

En la salida, el desembarque del Práctico se efectuará en las mismas zonas o con el buque en franquía, previa indicación de su Capitán.

Todo buque, con un arqueo igual o superior a 500 G.T., que atraque, desatraque o realice

enmendadas con su propia máquina, esté o no su Capitán asistido por Práctico, deberá contar en el puente, además del Capitán, y al menos hasta que se dé el primer cabo o desde que se largue el último y hasta que el buque quede en franquía, con un oficial u otro miembro de la tripulación debidamente cualificado para asistirle en la maniobra.

3.- PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIONES CON EL C.L.C.S DE A CORUÑA

Este procedimiento fue desarrollado y firmado por la Autoridad Portuaria de Ferrol – San Ciprián y la Capitanía Marítima de Ferrol en fecha 11 de junio de 1997, siendo de aplicación a todos los buques y embarcaciones de entrada o salida de la ría y puerto de Ferrol, así como a aquellos que, con destino o procedentes del mismo, o se encuentren en puerto o en aguas próximas, incluidas las rías de Ares-Sada –Betanzos.

Al establecer la comunicación con Coruña Tráfico, los buques facilitarán la siguiente información:

- Nombre y distintivo.
- Posición en el momento de comunicar. E.T.A.
- Requerimientos.
- Cualquier otra información que sea solicitada por Coruña Tráfico.

3.1.- BUQUES SUJETOS ALA OBLIGACIÓN DEL SERVICIO DE PRACTICAJE INCLUIDOS AQUELLOS QUE PUEDAN DISPONER DE EXENCIÓN DEL MISMO:

El Capitán del buque o el Práctico, informará a Coruña Tráfico de la hora de inicio del servicio de practicaaje.

A la entrada:

- Establecerán contacto con Coruña Tráfico 2 horas antes de su ETA a los límites del puerto (LP) o a la posición de embarque del Práctico (PEP).
- Informarán a Coruña Tráfico de toda variación en su ETA superior a 15 minutos.
- Atenderán las instrucciones que reciban de Coruña Tráfico hasta el momento en que el Práctico inicie su servicio, de acuerdo con el Reglamento General de Practicaje.
- Coruña Tráfico, tras establecer comunicación con el buque, informará del ETA del mismo a los prácticos. Asimismo, 40 minutos antes de su llegada a la PEP, el buque llamará a los Prácticos confirmando su ETA, y permanecerá en comunicación con los mismos para intercambiar información e instrucciones.

A la salida:

- Contactarán con Coruña Tráfico antes de realizar la maniobra. Una vez finalizada la comunicación con Coruña Tráfico, llamarán a los prácticos para solicitar su servicio y continuarán en contacto con los mismos, confirmando la hora de servicio con 1 hora de anticipación.
- El servicio de practicaaje transmitirá a los remolcadores y a los amarradores las instrucciones necesarias para la iniciación y realización de la maniobra del buque.

3.2.- OTROS BUQUES Y EMBARCACIONES:

A la entrada:

Establecerán contacto con Coruña Tráfico 1 hora antes de su ETA al límite exterior de la Zona II o alcanzar una posición de 5 millas náuticas de distancia al citado límite, si esto ocurriese antes

de 1 hora de llegada al mismo.

A la salida:

- Al iniciar la maniobra, comunicarán a Coruña Tráfico su deseo de abandonar el puerto.
- Los buques de este grupo, tanto de entrada como de salida, mantendrán escucha en el canal 14 de VHF para atender las instrucciones del servicio de practica cuando puedan afectar a la maniobra de algún buque a los que se refiere el apartado 3.1.1.

3.3.- BUQUES Y EMBARCACIONES EN LAS AGUAS DE APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO:

Todos los buques y embarcaciones, sin excepción, en movimiento o parados, están obligados a:

- Mantener guardia continua en el canal 16 de VHF, y si su equipo radio lo permite, lo harán también en el canal 14 de VHAF. Están exentos los buques atracados, excepto aquellos, que por razón de su servicio, deben mantener escucha permanente.
- Todos los buques que transporten mercancías peligrosas y los que presenten condiciones excepcionales, están obligados a mantener escucha permanente, independientemente del lugar en donde se encuentren fondeados o atracados.
- No iniciar movimiento alguno que varíe su posición sin estar autorizados para ello.
- Poner en conocimiento inmediato de la Autoridad Marítima, Autoridad Portuaria y Coruña Tráfico, la existencia de cualquier vertido líquido o sólido al mar, que pueda producir contaminación del mismo, ya sea éste provocado por el propio buque, observado en otro, o que el vertido se encuentre próximo a la posición del buque aunque se desconozca su procedencia.
- Poner en conocimiento inmediato de la Autoridad Marítima, Autoridad Portuaria y Coruña Tráfico, cualquier incidente o accidente que afecte, o pueda afectar, a la seguridad del buque, la de otros buques, o a las instalaciones portuarias.

4.- NORMAS SOBRE COMUNICACIONES

Además de lo expuesto anteriormente, las comunicaciones se adaptarán a lo que se indica a continuación:

- Las comunicaciones con Coruña Tráfico se realizarán en los canales 10 y 16 de VHF, preferentemente en el primero de ellos por ser su canal de trabajo.
- Las comunicaciones con los Prácticos se realizarán en el canal 14 de VHF, que es el de trabajo de dicho servicio.
- Todos los buques mantendrán escucha en el canal 16, y si su equipo lo hace posible, también en el canal 14.
- El canal 10 es de uso exclusivo para comunicaciones con Coruña Tráfico.
- El canal 14 es de uso exclusivo para comunicaciones con los Prácticos de Ferrol.
- La denominación de la llamada al C.L.C.S. es "Coruña Tráfico". Esta misma, será la respuesta de identificación del C.L.C.S.
- La denominación de la llamada a Prácticos es "Prácticos Ferrol". Esta misma será la respuesta de identificación de los Prácticos.

5.- CANAL DE ENTRADA / SALIDA

No se efectuará navegación de buques mercantes por la canal de acceso al puerto de Ferrol, cuando los vientos reinantes superen los cuarenta nudos o la visibilidad sea inferior a 800 metros

Tanto las maniobras diurnas como las nocturnas se realizarán en condiciones de visibilidad adecuada a las dimensiones del buque

Las maniobras nocturnas en buques de eslora mayor de 250 metros, serán realizadas con dos prácticos a bordo, uno de ellos monitorizando la maniobra por medio del PPU (Portable Pilot Unit)

Todos los buques de entrada, en el momento de acceder al límite exterior de la zona II, llevarán preparada la *maniobra de fondeo* con las anclas listas para fondear ante cualquier emergencia.

En todos los buques que naveguen remolcados por la canal, el *cabo de remolque* será proporcionado por el remolcador.

5.1.- BUQUES RESTRINGIDOS POR SU ESLORA:

Todos los buques de más de 165 metros de eslora total, desde el límite exterior de la Zona II, o dentro de dicha zona, cuando las condiciones de mar no permitan darlo antes, deberán iniciar la maniobra de enganche, como mínimo, de *un remolcador de tiro igual o mayor de 32 t.*

Todos los buques de *eslora igual o mayor de 165 metros* y con un *calado igual o mayor de 9 metros*, llevarán un *segundo remolcador de escolta, firme al buque y cabo dado por el remolcador*, desde los castillos hasta la boya del Vispón y viceversa.

Dentro de la Zona I, los buques operarán con los remolcadores que, por su eslora le correspondan.

El paso por la canal de los buques *de más de 210 metros de eslora total* deberá efectuarse con *marea parada*.

Las construcciones especiales y los remolques, se estudiarán individualmente

5.2.- BUQUES RESTRINGIDOS POR SU CALADO:

La entrada y salida de estos buques por la canal de acceso, *estará condicionada a la sonda en el momento, dando un resguardo del 10% del calado del buque como agua bajo la quilla*, imprescindible para mantener las condiciones de maniobrabilidad.

Cuando el calado del buque sea *superior a 13 metros* el resguardo de agua bajo la quilla se *incrementará en razón de un 1% por cada 10 centímetros de aumento de calado*.

5.3.- BUQUES RESTRINGIDOS POR EL TIPO DE CARGA:

Todos los buques que transporten *mercancías peligrosas* o *contaminantes*, así como aquellos que presenten *condiciones excepcionales*, deberán iniciar la maniobra de enganche de *un remolcador* con el cabo de remolque, dado por el remolcador, desde la Zona II hasta la finalización de la canal de entrada y viceversa. Los mayores de 165 metros, llevarán un segundo remolcador de escolta, firme al buque y cabo dado por el remolcador, desde los castillos hasta la boya del Vispón y viceversa.

En el concepto de buques que presenten condiciones excepcionales se entenderá aquellos buques que posean una gran obra muerta (petroleros, bulk carriers en lastre, car carriers, etc. y esloras superiores a 210 metros), y todos aquellos que presenten alguna característica que pueda suponer un riesgo adicional.

A los efectos de estos Criterios de Navegación, se entenderán por mercancías peligrosas:

Cualquier materia, producto o sustancia envasada, embalada o a granel que tenga las

propiedades indicadas para las sustancias de las clases que figuran en el Código IMDG, así como cualquier otra sustancia que pueda constituir una amenaza para la seguridad en el área portuaria o sus proximidades. Se consideran también mercancías peligrosas aquellas que, embarcadas a granel, no estando incluidas en el Código IMDG, están sujetas a los requerimientos de los Códigos de la OMI titulados:

"Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel".

"Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel".

"Código para buques existentes que transporten gases licuados a granel", así como en las secciones pertinentes y en las partes conexas del apéndice B del "Código de Prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel".

"MARPOL 73/78"

En el concepto de mercancías peligrosas se incluyen, igualmente, los recipientes, cisternas, envases, embalajes y contenedores que hayan contenido estas clases de mercancías, salvo que hayan sido debidamente limpiados, desgasificados, inertizados y secados, o cuando dichos recipientes, por la naturaleza de las mercancías que hayan contenido puedan ser, herméticamente, cerrados con toda seguridad.

Se excluyen de este apartado: las virutas de taladro, virutas de acero y virutas de hierro (dado que el propio Código IMDG establece, para las mismas, bajo grado de peligrosidad), salvo que existan indicios suficientes de que están en combustión.

Igualmente, se exceptúan las mercancías clasificadas en el Código IMDG como mercancías potencialmente peligrosas a granel: carbón, escoria de aluminio, silicomanganeso, ferrofósforo, etc.

5.4.- BUQUES SIN PROPULSIÓN O CON DEFICIENCIAS DE GOBIERNO:

Los buques que carezcan de propulsión o presenten deficiencias de gobierno, efectuarán, su paso por la canal con la marea parada, auxiliados por el *número de remolcadores que le corresponda por su eslora y uno más por carecer de propulsión 1 gobierno, con un mínimo de tres*, exceptuándose las gabarras, gánguiles y artefactos flotantes que, usualmente, suelen ir remolcados por un único remolcador.

Para los buques que presentan condiciones especiales, la Capitanía Marítima determinará, en cada caso, las condiciones mínimas de seguridad a aplicar, tanto en el número de remolcadores como en las condiciones meteorológicas.

5.5.- NOTA

Para el paso por la canal, los buques deberán tener el calado establecido para la condición de *"buque en lastre"* con la hélice siempre bajo el agua.

6.- ACCESO AL PUERTO

Tanto en el acceso a los muelles comerciales como a los muelles de NAVANTIA y FORESTAL DEL ATLÁNTICO, los buques dispondrán de *un resguardo mínimo bajo la quilla del 10% del calado del buque*.

7.- NECESIDAD DE USO DE REMOLCADORES

Lo que a continuación se establece es para maniobras de atraque en condiciones meteorológicas normales, es decir, *viento no superior a 25 nudos y visibilidad superior a 800 metros*.

El *tiro* que se indica se entenderá como el *mínimo necesario* y el *número de remolcadores* que se indica se entenderá como el *recomendable*.

Si en las maniobras de buques con *bowthruster*, el Práctico considera que estos no alcanzan la potencia proporcionada a las características del buque, y adecuada para la maniobra, se considerará, a todos los efectos, buque sin bowthruster.

7.1.- MUELLES:

Buques de eslora superior a 250 metros:

- **Atraque:** 125 t tiro (3/4 remolcadores).
- **Atraque con bowthruster:** 105 t tiro (2/3 remolcadores). **Desatraque:** 95 t tiro (2/3 remolcadores).
- **Desatraque con bowthruster:** 75 t tiro (2 remolcadores).

Buques de eslora comprendida entre 210 y 250 metros:

- **Atraque:** 90 t tiro (2/3 remolcadores).
- **Atraque con bowthruster:** 80 t tiro (2/3 remolcadores)
- **Desatraque:** 70t tiro (2 remolcadores).
- **Desatraque con bowthruster:** 40 t tiro (1/2 remolcadores)

Buques de eslora comprendida entre 165 y 210 metros:

- **Atraque:** 70 t tiro (2/3 remolcadores).
- **Atraque con bowthruster:** 50 t tiro (2 remolcadores).
- **Desatraque:** 40 t tiro (1/2 remolcadores).
- **Desatraque con bowthruster:** 30 t tiro (1 remolcador).

Buques de eslora comprendida entre 130 y 165 metros:

- **Atraque:** 50 t tiro (2 remolcadores).
- **Atraque con bowthruster:** 30 t tiro (1 remolcador).
- **Desatraque:** 35 t tiro (1/2 remolcadores).
- **Desatraque con bowthruster:** Ningún remolcador, salvo que transporten mercancías peligrosas, malas condiciones meteorológicas, o escasa capacidad de maniobra, en cuyos casos será siempre 1 remolcador.

NOTA: Para buques de eslora menor de 150 metros, con buena capacidad de maniobra, y hélice de proa de potencia adecuada a juicio del Práctico, podrá prescindirse de los remolcadores, tanto para el atraque como para el desatraque. En caso contrario, se aplicará la norma general.

Buques de eslora comprendida entre 100 y 130 metros:

- **Atraque:** 1 remolcador o ninguno, salvo que transporten mercancías peligrosas, malas condiciones meteorológicas, o escasa capacidad de maniobra, en cuyos casos será siempre 1 remolcador.
- **Atraque con bowthruster:** Ningún remolcador.

ACTA - 22/11/2012

- **Desatraque:** 1 remolcador o ninguno, si transportan mercancías peligrosas, malas condiciones meteorológicas, o escasa capacidad de maniobra, en cuyos casos será siempre 1 remolcador.
- **Desatraque con bowthruster:** Ningún remolcador.

Buques menores de 100 metros de eslora:

Salvo que transporten mercancías peligrosas, no necesitan tomar remolque.

Buques sin propulsión:

Utilizarán el número de remolcadores que le correspondan por su eslora y uno más que hará de máquina, con un mínimo de tres.

7.2.- Diques:

Las maniobras se realizarán siempre con cuatro remolcadores como mínimo para los diques n° 1, 2 y 3 de NAVANTIA Ferrol y n° 5 de NAVANTIA Fene. No obstante, para la salida de dichos diques, y para buques de eslora total inferior a 165 metros y condiciones meteorológicas normales, la maniobra podrá realizarse con tres remolcadores.

Para el dique n° 4 de NAVANTIA Fene, la maniobra podrá realizarse con tres remolcadores..

Para la entrada y salida de los buques lanzadera de gran porte, con hélices laterales de gran potencia a proa y popa, en el dique n° 3 de NAVANTIA Ferrol, podrá realizarse con dos remolcadores, siempre que las transversales de proa estén a pleno rendimiento y se permita su uso dentro del dique, al menos en los primeros 50 metros, y más tarde en caso de emergencia para evitar posibles daños.

Para buques de pequeño porte, eslora total menor de 100 metros, podrá reducirse el número de remolcadores, tanto para la entrada como para la salida del dique.

Los tiros de remolque serán los indicados para los muelles.

Las maniobras en los diques, no se efectuarán en condiciones de vientos superiores a 25 nudos o visibilidad insuficiente

8.- ZONAS DE FONDEO EN EL PUERTO Y RÍA DE FERROL Y RÍA DE ARES

De acuerdo con el artículo 266.4.b) 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, todo buque que pretenda fondear en aguas de la zona de servicio del puerto, requerirá la autorización previa y expresa de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Ciprian.

Autorizado el fondeo, permanecerá el práctico a bordo, asistido por el número de remolcadores que éste estime necesarios en función de las condiciones meteorológicas del momento.

8.1.- Fondeadero de La Graña (N° 1):

Para buques de pequeño porte en espera de atraque inmediato, situado entre los muelles comerciales y pantalanes de la EN: de la Graña, distancia mínima a estos últimos, entre 0,25 y 0,35 millas.

8.2.- Fondeadero de Santa Lucía (N° 2):

La zona de fondeo es la delimitada por la Punta del Martillo, Duque de Alba y muelle de gaseros, distancia 0,3 millas.

Las medidas de seguridad, previas a la autorización de fondeo para buques que tomen este fondeadero serán establecidas caso a caso.

8.3.-Fondeadero de Caranza (N° 3):

Para toda clase de buques cuyo calado no supere los 8 metros. Zona delimitada en las proximidades del punto determinado por el Sur de la luz del muelle n° 14 de NAVANTIA Ferrol, 0,25 millas.

Las medidas de seguridad, para buques que tomen este fondeadero serán, en cada caso, establecidas por la Capitanía Marítima.

8.4.- Fondeadero de la Ría de Ares:

Previa autorización de la Capitanía Marítima, para toda clase de buques en espera de atraque en los puertos de Coruña o Ferrol o vayan a efectuar alguna operación o reparación en ellos y para buques que, por causas de fuerza mayor así lo precisen.

9.- GUARDIAS DE REMOLCADORES

Se dispondrá de un remolcador de tiro igual o mayor de 32 t, de guardia las 24 horas y con respuesta inmediata. En el supuesto de que exista información meteorológica que prediga fenómenos meteorológicos adversos, se dispondrá de un segundo remolcador con un tiempo de respuesta no superior a 1 hora.

10.- CONDICIONES EXCEPCIONALES

En el caso de existir condiciones excepcionales, o no contempladas en los casos anteriores, tales como por ejemplo, las unidades potencialmente peligrosas para las instalaciones del puerto procedentes de las nuevas construcciones, o unidades en reparación en astilleros, se deberá consultar a la Capitanía Marítima, al objeto de fijar, con carácter previo y vinculante, los Criterios de Seguridad Marítima que determinen las maniobras a realizar.

11.- DEROGACIÓN

Los presentes Criterios derogan los anteriores "Criterios de Navegación y Remolque para el Puerto y Ría de Ferrol", vigentes hasta la fecha.

QUEDAN EXCLUIDOS DEL CUMPLIMIENTO DE ESTAS NORMAS LOS BUQUES DE LA ARMADA Y LOS BUQUES DE PASAJEROS, QUE SE REGISTRARÁN POR SU NORMATIVA ESPECÍFICA.

NORMAS DE SEGURIDAD PARA LA MANIOBRA DE GRANDES BUQUES EN EL PUERTO EXTERIOR DE FERROL.

Estas normas de seguridad se fundamentan en el documento "PUERTO DE FERROL. ESTUDIO DE MANIOBRA DE BUQUES EN EL ACCESO AL PUERTO EXTERIOR EN CABO PRIORIÑO" elaborado en febrero de 2006 por el "Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas" (CEDEX), órgano perteneciente al Ministerio de Fomento.

Los buques objeto del presente estudio fueron un bulk carrier de 210.000 TPM, un porta-contenedores de 6000 TEU's y un bulk carrier tipo "capesize" de 150.000 TPM.

PRACTICAJE.

El embarque de los prácticos se efectuará en la zona establecida en los "CRITERIOS DE NAVEGACIÓN Y REMOLQUE PARA EL PUERTO Y RÍA DE FERROL", para buques mayores de 210 metros de eslora total.

El desembarque se realizará en la misma zona, o con el buque en franquía, previa indicación

de su Capitán

Salvo circunstancias extraordinarias, no se realizarán maniobras del buque tipo Bulk Carrier 150000 TPM (Capesize), en el transcurso de las dos últimas horas de la marea vaciante.

CONDICIONES METEOROLÓGICAS.

Las condiciones límite para el acceso de los buques reseñados a continuación serán:

PORTACONTENEDORES DE 6000 TEU's (E: 328 mts, M: 43 mts, Calado: 14,60 mts)

Viento del NE, velocidad media 30 nudos y altura significativa de olas 3 metros.

Viento del SW, velocidad media 25 nudos y altura significativa de olas 4 metros.

BULKARRIER DE 150000 TPM (E: 280 mts, M:45 mts, Calado: 16,5 mts)

Viento del NE, velocidad media 30 nudos y altura significativa de olas 3 metros.

Viento del SW, velocidad media 20 nudos y altura significativa de olas inferior a 3 metros.

Viento del NW, velocidad media 30 nudos y altura significativa de olas 2,5 metros.

BULKARRIER DE 210000 TPM (E: 312 mts, M: 50 mts, Calado: 18 mts.)

Viento del NE, velocidad media 20 nudos y altura significativa de olas 2 metros.

Viento del SW, velocidad media 15 nudos y altura significativa de ola 2,5 metros

Viento del SW, velocidad media del viento 20 nudos y altura significativa de olas 2 metros.

La visibilidad requerida para las maniobras será de al menos 1200 metros.

RESGUARDO BAJO LA QUILLA.

El resguardo (agua bajo la quilla) deberá ser, al menos, el 10 % del calado del buque, en la condición de mar en calma. En otras circunstancias, se añadirá lo necesario para garantizar ese 10 % teniendo en cuenta el cabeceo del buque como consecuencia de la altura de las olas.

REMOLCADORES.

Con anterioridad a la llegada del buque a la zona de embarque de prácticos, estarán en dicha zona los remolcadores requeridos para la maniobra de popa, siendo el número de ellos y la potencia de tiro similar a la utilizada por los buques gaseros con origen o destino a la terminal de Reganosa.

La distribución de los remolcadores será la indicada por el Práctico que intervenga en la maniobra, debiendo adaptarse dicha distribución a las circunstancias del momento, al objeto de garantizar la máxima seguridad en la maniobra.

Una vez informadas favorablemente por el Consejo de navegación y Puerto del Puerto de Ferrol, en sesión de fecha 22 de febrero de 2012, se propone al Consejo de Administración, para su aprobación si procede,

APROBAR LOS NUEVOS CRITERIOS DE NAVEGACIÓN Y REMOLQUE PARA EL PUERTO Y RÍA DE FERROL CON LAS NORMAS DE SEGURIDAD PARA LA MANIOBRA DE GRANDES BUQUES EN EL PUERTO EXTERIOR

Se detecta una errata en las Normas de seguridad para la maniobra de grandes buques en el Puerto exterior de Ferrol, concretamente en el apartado BULKARRIER DE 150000 TPM, párrafo 2º, donde se suprime “inferior a” quedando redactado “Viento del SW, velocidad media 20 nudos y altura significativa de olas 3 metros”.

El Consejo de Administración acuerda por unanimidad aprobar la propuesta del Presidente.