



NORMAS DE SEGURIDAD MARÍTIMA DEL PUERTO DE CARTAGENA

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. Igualmente, el Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, establece las competencias de los Capitanes Marítimos. En su virtud, se establecen las presentes "Normas de Seguridad Marítima del Puerto de Cartagena".

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

1. Ámbito de aplicación.
2. Definiciones.
3. Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Cartagena (CCS).
4. Servicio de Control del Tráfico Marítimo Portuario. Cartagena Port Control (CPC).
5. Protección Marítima. Cumplimiento del Código PBIB (ISPS).
6. Punto de Recalada, 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 especiales para buques que transporten 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.

Anexos





1 ÁMBITO DE APLICACIÓN.

El presente reglamento, será aplicable a todos los buques que se encuentren en aguas portuarias, o que se dirijan al Puerto de Cartagena. Así mismo, se aplicará 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.

1. DEFINICIONES.

2.1 **CPC:** Cartagena Port Control. Servicio de Tráfico Marítimo Portuario, es el servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario, que presta la Autoridad Portuaria de Cartagena, según lo establecido en el art. 106, a) del RDL 2/2011, y que se encarga de controlar y regular el tráfico marítimo en las aguas de la Autoridad Portuaria.

2.2 **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 Cartagena, este servicio está atendido por el Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria de Cartagena

2.3 **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 Cartagena se haya bajo la cobertura del CCS de Cartagena.

2.4 **Mercancías Peligrosas (MMPP)** 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.

2.5 **Condiciones Meteorológicas.** Los valores de velocidad y dirección del viento, de altura de olas y visibilidad, a efectos de estas Normas de Seguridad, serán los determinados por las estaciones meteorológicas de Salvamento Marítimo y de la Autoridad Portuaria, y en su defecto, de aquellas que tengan carácter oficial.

2.6 **Mercancía Contaminante.** Aquella sustancia o energía que provoquen o puedan provocar efectos nocivos como riesgos para la salud humana, perjuicios a los recursos vivos y a los ecosistemas marinos o costeros, incluida la pérdida de biodiversidad, los obstáculos a las actividades marinas, especialmente a la pesca, al turismo, a las actividades de ocio y demás usos legítimos del mar, una alteración de la calidad de las aguas marinas que limite su utilización y una reducción de su valor recreativo, o, en términos generales, un menoscabo del uso sostenible de los bienes y servicios marinos.





2. CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO DE CARTAGENA.

3.1. En virtud de lo establecido en el Art. 268 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, correspondería al Centro de Coordinación de Salvamento (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, el CCS de Cartagena 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 y Almería que dan cobertura a toda la provincia de Cartagena.

3.3. El Centro se encuentra operativo las veinticuatro horas del día en escucha por los Canales de trabajo 16, 06 y 15 de VHF y los teléfonos 968 52 95 54/ 968 52 98 17 y 900.202.202.

Emite boletines meteorológicos y radio avisos 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 VHF en telefonía y 70 de VHF en llamada selectiva digital.

3.4. 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.

3. CARTAGENA PORT CONTROL (CPC): SERVICIO DE CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO PORTUARIO.

4.1. El Servicio de Información e Instrucciones Generales a Buques, para la Ordenación del Tráfico Marítimo Portuario en Cartagena, previsto en el artículo 106 del Real Decreto Legislativo 2/2011, es realizado por la Autoridad Portuaria de Cartagena a través de Cartagena Port Control. Este servicio está regulado por la Ordenanza Portuaria "Cartagena Port Control", aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Cartagena en su sesión ordinaria celebrada el día 09 de mayo de 2013, 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. A estos efectos la Autoridad Portuaria de Cartagena ha suscrito un contrato con SASEMAR, para que esta Sociedad preste el servicio en nombre de la Autoridad Portuaria de Cartagena.

Para desarrollar sus funciones, Cartagena Port Control (CPC), 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 está desarrollado en la mencionada Ordenanza Portuaria, Cartagena Port Control.





4.2. El controlador de guardia en el CPC, 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.

El controlador de guardia en el CPC informará vía telefónica al Capitán Marítimo en los casos en los que el servicio de practicaje se suspenda por condiciones meteorológicas adversas u otras.

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 Cartagena, bajo la dirección de la Capitanía Marítima, 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).

5.1. Los buques, a los que se les aplique el Código PBIP, que arriben al puerto de Cartagena deberán disponer del Certificado Internacional de Protección del Buque en vigor, que acredite el cumplimiento de las prescripciones aplicables del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS de 1974 enmendado, y del Código Internacional para la Protección de los buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

De igual forma, y en cumplimiento con el artículo 10.j del Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, es competencia del capitán marítimo la aplicación y control de las prescripciones en materia de protección marítima a bordo de los buques, sin perjuicio de las competencias que correspondan a la Autoridad Portuaria y a otros órganos de las administraciones públicas y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto.

5.2. Todo buque que anuncie su intención de hacer escala en el puerto de Cartagena deberá facilitar, al menos 24 horas antes de la llegada, la información mencionada en el párrafo 2.1 de la Regla 9 del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS.

Ningún buque podrá entrar en puerto sin que haya presentado previamente dicha información ante la Autoridad de Protección Portuaria y la Capitanía Marítima, utilizando para ello el modelo de notificación establecido por el Comité de Protección Marítima de la Comisión Europea, (MARSEC).

5.3. La Capitanía Marítima, bien de oficio o a solicitud de terceros, en caso de tener motivos fundados para sospechar que un buque incumple las prescripciones citadas, podrá requerirle la información que estime conveniente y proceder a su inspección para comprobar las medidas de protección a bordo.





Cuando los Inspectores de Seguridad Marítima comprueben que el buque presenta graves deficiencias de protección o que no dispone de un Certificado válido, y tengan motivos fundados para pensar que supone una amenaza inmediata para la seguridad o protección de las personas, de los buques o de otros bienes, y que no hay otros medios adecuados para eliminar esa amenaza, el Capitán Marítimo podrá, entre otras medidas, denegar la entrada del buque en puerto, restringir sus operaciones, proceder a su retención o incluso expulsarlo del puerto.

5.4. No se admitirá la entrada de ningún buque con un nivel de protección inferior al asignado para el puerto. Antes de entrar o durante su permanencia en puerto, el buque cumplirá las prescripciones correspondientes al nivel de protección vigente en ese momento, establecido por el Gobierno Español, respondiendo de inmediato a todo cambio que incremente dicho nivel de protección. En caso de que el buque no pueda cumplir las prescripciones correspondientes al nivel de protección establecido, deberá notificarlo al Oficial de Protección de la Instalación Portuaria correspondiente antes de llevar a cabo cualquier operación de interfaz buque-puerto, o antes de la entrada en puerto, si ésta es anterior.

Si el Ministerio del Interior o la autoridad de protección portuaria, en aplicación de previsto en la legislación vigente, acuerdan la aplicación de medidas de otro nivel de protección, podrán exigir al buque que adopte las medidas pertinentes.

6. PUNTO DE RECALADA, ZONAS DE FONDEO, ESPERA Y MANIOBRA.

El punto de recalada al puerto de Cartagena está situado en:

LATITUD: 37° 32,4' N

LONGITUD: 001° 01,6' W.

Por otra parte, se establecieron una serie de zonas de fondeo las cuales se encuentran señalizadas en las cartas náuticas oficiales 464, 464A y 4642, publicadas por el Instituto Hidrográfico de la Marina, ver plano del Anexo.

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

Hay establecidas tres áreas de fondeo en la zona II del puerto de Cartagena:

6.1.1. Para buques de hasta 100 m de eslora:

A. I: 37° 34',7 N L: 00° 59',3 W

B. I: 37° 34',6 N L: 00° 59',7 W

L. I: 37° 33',3 N L: 01° 07',0 W

M. I: 37° 33',0 N L: 01° 07',1 W

6.1.2. Para buques entre 100 y 200 m de eslora:

D. I: 37° 34',4 N L: 01° 00',1 W

E. I: 37° 34',0 N L: 01° 00',6 W





6.1.3. Para buques VLCC, LNGC y LPGC:

F. I: 37° 33',7 N	L: 01° 01',6 W
G. I: 37° 33',3 N	L: 01° 02',5 W
H. I: 37° 32',8 N	L: 01° 03',5 W
I. I: 37° 33',7 N	L: 01° 04',3 W
J. I: 37° 33',4 N	L: 01° 05',3 W
K. I: 37° 33',2 N	L: 01° 06',4 W

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

6.2.1. **Buques con destino al puerto de Cartagena.-** Los buques con destino al puerto de Cartagena, que se dirijan previamente a un fondeadero de la zona II, contactarán con Cartagena Port Control que le indicará las instrucciones a seguir para alcanzar y permanecer con seguridad en la zona de fondeo asignada.

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 ataque”.** 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 deban fondear en la Zona II, de las Aguas del Puerto de Cartagena, deberán seguir, los procedimientos establecidos por la Declaración Única de Escala y la Ordenanza Portuaria Cartagena Port Control.

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 ataque”, deberán nombrar Consignatario y comunicar a la Capitanía Marítima, al CCS de Cartagena y a Cartagena Port Control la siguiente información:

- i. Nombre, características del buque y tripulantes a bordo.
- ii. Lugar, fecha y hora de la interrupción de la navegación o del fondeo.
- iii. Causa que lo motiva.
- iv. Tiempo de permanencia en las aguas o fondeadero.
- v. Puerto de procedencia y destino
- vi. Cantidad y clase de mercancías a bordo, con especial identificación de las mercancías peligrosas.
- vii. Dirección de los Armadores/Aseguradores y/o P&I.
- viii. 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 lo establecido en el Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima.

6.2.3. Los buques fondeados deberán cumplir las siguientes condiciones:

- i. Mantener los equipos de seguridad y C.I. y los sistemas de propulsión y fondeo, operativos y en situación de funcionamiento inmediato.
- ii. 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.
- iii. Cumplir los requisitos sobre prevención de la contaminación, establecidos en el Convenio MARPOL 72/78.
- iv. Comprobar su posición con la periodicidad suficiente para garantizar su seguridad, anotándola cada hora en el Diario de Navegación.
- v. Mantener las guardias con Oficiales cualificados y con escucha permanente en los Canales 16 y 14 de VHF y 70 (DSC), informando a Cartagena Port Control, de cualquier novedad en el fondeo.
- vi. 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.
- vii. En caso de que el objeto del fondeo sea la inmovilización de la máquina, el buque mantendrá, al menos un remolcador hecho firme a un cabo en banda y listo para trabajar, especialmente si transporta mercancías peligrosas según lo indicado en el Código IMDG.
- viii. No efectuar ninguna clase de vertidos, incluso de aguas sucias aunque el buque disponga a bordo de depuradora de aguas.

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 Cartagena Port Control, 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 se encuentre limitado en su maniobra y/o propulsión o que debido a 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, 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 Cartagena Port Control 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 de Cartagena Port Control, 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 del punto de embarque de prácticos y por fuera de, al menos, una milla de la farola verde de entrada, y siguiendo en todo momento las indicaciones de Cartagena Port Control.

Permanecerá en comunicación, a través del VHF, con Cartagena Port Control y en coordinación con los prácticos 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 Cartagena 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 16/14 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 procedente de alta mar y con intención de entrar al Puerto de Cartagena, seguirá el procedimiento de la Ordenanza Portuaria Cartagena Port Control que se adjunta a estas Normas de Seguridad como Anexo. No obstante, y en todo caso deberá contar con la correspondiente autorización de entrada en aguas de la Capitanía Marítima. En caso contrario se mantendrá fuera de la mar territorial española.

7.3. La preferencia de entrada o salida de puerto la establece la Autoridad Portuaria, aunque como norma general, se dará preferencia a los buques de salida sobre los de entrada. En todo caso, los buques que se dirijan a puerto deberán aproximarse al punto de embarque 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 Cartagena Port Control con dos horas de antelación, o al menos una hora antes de finalizar la operación o estar listo para la salida. Comunicarán igualmente con Prácticos media hora antes del comienzo de la maniobra de salida, disponiendo la escala por la banda indicada por el Práctico, que será del tipo combinado cuando su francobordo sea superior a 9 metros.

7.5. Punto de embarque 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.

Los puntos de embarque de práctico, que deben estar señalizados en las cartas de approaches y portulanos, son los definidos por las siguientes coordenadas:

Punto A: latitud: 37° 34' N Longitud: 000° 59,'5 W

Punto B, para buques mayores de 30.000 GT que se dirijan a la dársena de Escombreras:

latitud: 37° 33',7 N Longitud: 001° 00' W





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, a través de Cartagena Port Control y/o el informe de anomalías del práctico, 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 CCS de Cartagena 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 Cartagena, deberá disponer de Autorización expresa (telemática) 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 haber comprobado la existencia 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 prestación del servicio de practicaje 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 CCS de Cartagena, y el Práctico antes de realizar cualquier maniobra, deberán 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 practica 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 practica, para los barcos a su mando, en las entradas y/o salidas del puerto de Cartagena 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 practica. 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 practica, 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 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. 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 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 portuario.

9.1.4. 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.

9.1.5. 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, a través del consignatario, para su informe y/o aprobación. 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.

9.2.- Maniobras de buques tanque en el frente E-020 de Escombreras

9.2.1. Sigue en vigor el escrito del Capitán Marítimo de fecha 11 de diciembre de 2008 sobre el frente E-020.

9.2.2. El atraque debe hacer siempre estribor a muelle. Por razones de seguridad ante una eventual emergencia, el buque ha de quedar atracado con la proa orientada hacia la bocana.

9.2.3. La maniobra aprobada es la de acceder a la nueva dársena con la proa orientada aproximadamente al SE y efectuar reviro dentro de la dársena, evolucionando atrás hasta quedar atracado estribor a muelle. La Corporación de Prácticos habrá de aportar a la Autoridad Portuaria, con copia a la Capitanía Marítima y a la Terminal Marítima de REPSOL, un protocolo de maniobra estándar en el que se concreten rumbo, velocidad de entrada en la Dársena, punto de inicio del reviro, enfilaciones, disposición de remolcadores, etc.

9.2.4. El número de remolcadores para la maniobra de entrada será de cuatro del tipo VOITH. Esta condición podrá ser modificada según las circunstancias, de acuerdo con el criterio técnico del práctico que asiste en la maniobra. El número de remolcadores para la maniobra de salida puede ser menor, al no requerirse reviro alguno.

9.2.5. Los cabos de remolque utilizados han de ser proporcionados por los remolcadores de puerto.

9.2.6. El láser de aproximación del buque para ayuda a las maniobras deberá estar operativo en todo momento.

9.2.7. Las condiciones límite de viento y mar para efectuar las maniobras son:

- Intensidad máxima permitida del viento: 20 nudos
- Altura de ola máxima permitida: 2 metros

9.2.8. No se efectuarán maniobras con visibilidad inferior a 1000 metros.

9.2.9. La eslora máxima admisible es de 340 metros.

9.2.10. En cuanto a las maniobras nocturnas, quedan limitadas para buques de hasta 340 metros de eslora, vientos no superiores a 10 nudos y altura de ola no superior a 1 metro. En todos los demás muelles y en el dique SW debe haber iluminación suficiente que permita al menos constatar





permanentemente su existencia y situación.

9.2.11. Las maniobras de desatraque están permitidas a cualquier hora del día o de la noche, en las mismas condiciones meteorológicas que para las maniobras diurnas.

9.2.12. Los ganchos y elementos de amarre del pantalán estarán sometidos a un programa eficaz de mantenimiento e inspecciones. Una copia de este programa se pondrá a disposición de la Capitanía Marítima.

9.2.13. Deberá llevarse un registro sistemático de las maniobras y de sus incidencias más relevantes cuyo estudio permita revisar estas normas a partir de la experiencia adquirida.

9.3.- Maniobras de buques gaseros en el frente E-001 de Escombreras

9.3.1. Viento Límite: navegación entrada - salida:

9.3.1.1. La entrada de buques metaneros de pequeño y mediano porte en condiciones climáticas favorables quedará limitada a vientos de velocidad igual o inferior a 20 nudos de promedio en la media hora anterior a la maniobra. La salida de buques metaneros en condiciones climáticas favorables quedará limitada a vientos de velocidad igual o inferior a 25 nudos de promedio en la media hora anterior a la maniobra.

9.3.1.2. La entrada de buques metaneros de gran porte, Qmax y Qflex en condiciones climáticas favorables quedará limitada a vientos de velocidad igual o inferior a 20 nudos de promedio en la media hora anterior a la maniobra (18 nudos para vientos de SSW - Lebeche). La salida de buques metaneros en condiciones climáticas favorables quedará limitada a vientos de velocidad igual o inferior a 20 nudos de promedio en la media hora anterior a la maniobra.

9.3.1.3. La medición de la velocidad del viento se efectuará mediante anemómetro calibrado por el Organismo competente, que disponga de registro de mediciones y situado en el centro medidor de vientos en el puerto (dique Bastarreche) (Dique Suroeste).

9.3.2. Máxima altura de ola admisible: navegación entrada – salida

(El presente epígrafe queda en blanco, quedando pendiente su valoración)

9.3.3. Máxima altura de ola admisible para maniobra atraque:

9.3.3.1. Buques metaneros de pequeño y mediano porte: La altura máxima de ola permisible para el atraque, será de 2 m en el interior de la dársena de Escombreras.

9.3.3.2. Buques metaneros de gran porte y Qflex La altura máxima de ola permisible para el atraque será de 1,4 m en el interior de la Dársena de Escombreras

9.3.3.3. Buques metaneros Qmax: La altura máxima de ola permisible para el atraque será de 1 m en el interior de la Dársena de Escombreras.





9.3.4. Disponibilidad de remolcadores: No se iniciará maniobra alguna mientras no se tenga certeza razonable de que con antelación al inicio de la maniobra se va a disponer del número adecuado de aquellos.

9.3.5. Condiciones generales de entrada, buques metaneros de gran porte, Qflex y Qmax:

9.3.5.1. Velocidad máxima, antes de alcanzar la Punta del Gate o boya roja de babor de la bocana, al paso por la bocana no deberá superar 6 nudos (3 m/s).

9.3.5.2. La no disponibilidad del sistema de ayuda a la aproximación de buques y estación meteorológica para la medida del rumbo y velocidad del viento, será motivo suficiente para que se anule la maniobra de atraque.

No obstante, la disponibilidad del sistema de aproximación no se limitará a la operatividad de la pantalla, pues se dispone de herramientas portátiles que "repiten" la información de las mismas como alternativa o complemento.

9.3.6. Metaneros de pequeño y mediano porte: El número mínimo de remolcadores necesarios para el ataque en condiciones favorables será tal que entre todos tengan una capacidad mínima de tiro a punto fijo de 140 t en el caso de remolcadores convencionales. Si uno de los remolcadores es tipo tractor, esta cantidad se minorará en 15 t. Para un buque metanero provisto de hélice de maniobra a proa el número de remolcadores se reducirá en uno. En ningún caso el número de remolcadores será inferior a dos/tres.

9.3.7. Metaneros de gran porte, Qflex y Qmax: El número mínimo de remolcadores necesarios para el atraque en condiciones favorables será tal que ente todos tengan una capacidad mínima de tiro a punto fijo de 200 t. Si existiera más de un remolcador de tipo convencional, esta cantidad se incrementará en 15 t. Para un buque metanero que no cuente con hélice de maniobra a proa el número de remolcadores se aumentará en una unidad, o se optará por incrementar la potencia de remolque en al menos 25 T. En ningún caso el número de remolcadores será inferior a cuatro.

Al menos 3 de los 4 remolcadores serán de tipo tractor o de características especiales. Uno irá situado a proa, otro popa y otros dos irán situados a una u otra banda del buque, tirando o empujando por la amura, través o aleta según mejor convenga.

9.3.8. Para los buques "metaneros de pequeño y mediano porte", en el caso de que las circunstancias que limiten la entrada a puerto sean la velocidad de viento y/o la altura de la ola se requerirá el servicio de un remolcador suplementario al número indicado en 9.3.1

9.3.9. Para los buques "metaneros de gran porte, Qflex y Qmax", con vientos de más de 15 nudos y previsión meteorológica de posibilidad de aumentar, la maniobra de entrada no se llevará a cabo.

9.3.10. El buque metanero deberá atacar con la proa hacia la salida excepto autorización expresa en contrario de la Autoridad Portuaria con informe de la Capitanía Marítima.





9.3.11 Atraque Nocturno:

9.3.11.1. Se permiten las maniobras nocturnas, siempre y cuando no se sobrepase alguna de las siguientes circunstancias:

- Viento límite: 10 nudos.
- Mar, máxima altura de ola (Hs) permisible: 1 metro.
- Visibilidad inferior a una milla.

9.3.11.2. Se considera prescriptivo para mantener la autorización de atraque nocturno la acreditación de:

- Operatividad plena de ganchos disparadores.
- Presencia permanente en la Terminal del Operador de Muelle/Terminal desde que se produce el embarque del práctico fuera de puntas hasta que el buque larga su última amarra para dejar el pantalán.
- Visibilidad superior a una milla.

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 a emplear vendrá determinado por el criterio del Capitán del buque con el asesoramiento del Práctico.
- No obstante, se declara obligatorio el uso del servicio portuario de remolque para todos los buques que transporten mercancías peligrosas y/o contaminantes a granel y para los buques tanque que salgan o entren en lastre desde o para la dársena de Escombreras tras haber descargado mercancías peligrosas inflamables y/o contaminantes.
- En todo momento deberán estar dados el cabo o los cabos de remolque, aunque permanezcan en banda, para que puedan intervenir inmediatamente en el caso de ser necesario.
- 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.
- Quedan exentos de la obligación anteriormente indicada los portacontenedores que atraquen en los muelles de San Pedro y Santa Lucía.





- 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.

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, siempre y cuando el buque no cuente con medios suficientes para efectuar la maniobra con seguridad por sí mismo.
- Independientemente de los medios con los que cuenten y de la eslora que tengan, todos los buques que transporten mercancías peligrosas a granel y para los buques tanque que salgan en lastre de la dársena de Escombreras tras haber descargado mercancías peligrosas inflamables, deberán ser asistidos, al menos, por un remolcador adecuado a las características del buque asistido y dotado de los elementos de seguridad suficientes.
- El número de remolcadores adicionales que sean necesarios para efectuar las maniobras de los buques de los puntos anteriores serán los que acuerden el Capitán del buque y el práctico.
- Cuando las rachas de viento superen los veinticinco nudos de velocidad, especialmente con vientos del primer y tercer cuadrantes, o la visibilidad sea inferior a 1000 metros, la Autoridad Portuaria, previo informe del Práctico de guardia, suspenderá el Servicio de Practicaje, 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.

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. Los Remolcadores adscritos al Servicio Portuario Técnico-Náutico de Remolque Portuario, podrán realizar servicios exteriores al Puerto, previa autorización de la Autoridad Portuaria.





10.6. Tabla resumen de uso de remolcadores:

TIPO DE BUQUE	TIPO DE MANIOBRA	CONDICIONES METEOROLÓGICAS	Nº MÍNIMO DE REMOLCADORES
Con MMPP a granel	Cualquiera	Visibilidad > 1 milla Viento < Fuerza 5	Uno
Buques tanque que salgan en lastre de la dársena de Escombreras tras haber descargado MMPP inflamables	Cualquiera	Visibilidad > 1 milla Viento < Fuerza 5	Uno
Buques que no cuenten con un resguardo de agua bajo la quilla de al menos de un 10% de su calado	Cualquiera	Visibilidad > 1 milla Viento < Fuerza 5	Dos
Buques que no cuenten con un resguardo de agua bajo la quilla de al menos de un 10% de su calado	Con medios auxiliares de maniobra	Visibilidad > 1 milla Viento < Fuerza 5	Uno
Buques 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	Cualquiera	Visibilidad > 1 milla Viento < Fuerza 5	Dos
Buques con eslora igual o superior a 150 metros	Cualquiera (*)	Visibilidad < 500 m Viento > 25 nudos	Uno
Buques con MMPP a granel o buques tanque que salgan en lastre de la dársena de Escombreras tras haber descargado MMPP inflamables	Cualquiera	Visibilidad < 500 m Viento > 25 nudos	Uno

(*) Aquellos buques de más de 150 m de eslora, que tengan capacidad suficiente y no sean buques con MMPP a granel o buques tanque que salgan en lastre de la dársena de Escombreras tras haber descargado MMPP inflamables, podrán efectuar la maniobra sin remolcador.

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 130/2017, de 24 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.

11.1.1. Todo buque-tanque, gasero o quimiquero, que se dirija al puerto de Cartagena 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 Cartagena, 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 Cartagena Port Control 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 ataque.

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.

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. En todo caso, cuando se atraquen gaseros en el frente E001 de Escombreras, estos se atracarán proa hacia la mar.

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/cables 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, mientras estén operando. Se autorizará la aproximación de embarcaciones a buques tanque para recogida de residuos u operaciones de avituallamiento, siempre y cuando sea antes de iniciar operaciones de carga o al finalizar estas.

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 y Cartagena Port Control, a través del cual permanecerán enlazados durante todo el tiempo 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, a través de Cartagena Port Control, la hora de inicio y finalización de las operaciones de carga y descarga.
- e) A través de Cartagena Port Control, 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.

1.1.13. Las Empresas concesionarias 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.

11.1.14. Las operaciones de transbordo 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 transbordo 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.

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

- a) Se recomienda acotar 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 30 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.
- 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.

11.1.16. La dirección de las operaciones y medios a emplear en caso de emergencia, dentro de la zona de servicio del puerto, será la establecida en el Plan de Emergencia Interior de la Autoridad Portuaria. Debiéndose canalizar toda la información hacia el Centro de Coordinación de Emergencias (CCE) de la Autoridad Portuaria.





11.2. Manipulación de explosivos

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.

Las operaciones de carga y descarga de explosivos deberán contar con el informe favorable previo de la Capitanía Marítima.

Las operaciones de carga, descarga y tránsito de materias reglamentadas en el Reglamento de Explosivos se realizará de acuerdo con las "Normas de seguridad para el embarque/desembarque de explosivos en contenedor en el muelle de Santa Lucia", o en la una de zona de muelle aislada y debidamente señalizada que disponga la Autoridad Portuaria.

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 abarloadar ningún otro buque.

La Autoridad Portuaria de Cartagena, de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente, deberá contar con un procedimiento para la manipulación, transporte y/o almacenaje de este tipo de mercancías.

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. 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 determinados por la Autoridad Portuaria, 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 de Cartagena Port Control. (Canal 16/14 de VHF banda marina, teléfonos de Cartagena Port Control: 968 32 58 00, 968 524910 y 968 52 95 94, teléfono de la Capitanía: 968 52 19 16.

11.3.9. El colector contraincendios de a bordo deberá poder suministrar en el acto agua a la presión prescrita en el Convenio 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 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 a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima para la activación del Plan de Emergencia Interior (PEI) y/o el Plan Interior Marítimo (PIM) en su caso. La comunicación se realizará a través de Cartagena Port Control por el Canal 16/14 de VHF, o por los teléfonos 968 32 58 00, 968 524910 y 968 52 95 94.





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 CCS de Cartagena, 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 Convenio Internacional "MARPOL" y en el Artículo 62 del Real Decreto Legislativo 2/2011, se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos, en el dominio público portuario, procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo.

No tienen la consideración de vertidos las obras de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo para la modificación o ampliación de puertos, debidamente autorizadas.

Las instalaciones de manipulación y transporte de mercancías, las refinerías de petróleo, las factorías químicas y petroquímicas, las instalaciones de almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos, las instalaciones para el abastecimiento de combustibles a buques, los astilleros e instalaciones de reparación naval, así como cualquier otra actividad comercial o industrial que se desarrolle en el dominio público portuario, deberán contar con medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación accidental, marina, atmosférica y terrestre, de acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable y, en su caso, en los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios, en las condiciones particulares para la prestación de los servicios comerciales, en las condiciones fijadas por la Autoridad Portuaria en el contenido de las licencias o en las cláusulas de las autorizaciones y concesiones.

Dichas instalaciones deberán contar con un plan de contingencias por contaminación accidental, que será tenido en cuenta por la Autoridad Portuaria correspondiente para la elaboración del PIM del Puerto, y que será aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable. El PIM formará parte de las Ordenanzas del Puerto.

La disponibilidad de estos medios será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar la prestación de los servicios y el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en el párrafo tercero de este apartado.

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.

Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la Administración competente, sin perjuicio de la autorización o concesión de ocupación de dominio público que, en su caso, otorgará la Autoridad Portuaria.

12.2. El Capitán de un buque que haga escala en el puerto de Cartagena deberá cumplimentar el formulario de Notificación de Residuos que figura en el Anexo II Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques, y notificar dicha información a la Capitanía Marítima y a la Autoridad Portuaria, al menos 24 horas antes de la llegada del buque a puerto.





Con objeto de evitar las descargas al mar de desechos generados por los buques e incrementar la protección del medio marino, como norma general, antes de abandonar el puerto, los buques no exentos por la Capitanía Marítima, deberán entregar obligatoriamente todos los desechos generados a bordo y los residuos de carga catalogados como “Contaminantes del Mar” en una Instalación Portuaria Receptora autorizada. No obstante, en el caso de que el Capitán haya indicado en la “Notificación de Residuos” su intención de no entregarlos, la Capitanía Marítima autorizará su salida sin descargarlos, tras comprobar que el buque dispone de capacidad suficiente de almacenaje para continuar viaje hasta el próximo puerto con Instalación de Recepción adecuada.

Las embarcaciones de pesca y de recreo, justificarán anualmente ante la Capitanía Marítima la entrega de toda clase de desechos, a la instalación de recepción autorizada.

12.3. Las instalaciones de manipulación de hidrocarburos y de productos químicos o petroquímicos, los astilleros y varaderos, las instalaciones portuarias de recepción de residuos de hidrocarburos, las instalaciones para el abastecimiento de combustible a los buques, así como cualquier otra actividad comercial o industrial que se desarrolle en el dominio portuario deberán disponer, para su utilización inmediata, de los medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación marina de acuerdo con el Plan Interior Marítimo de la terminal.

12.4. El avituallamiento de combustible en puerto se llevará a cabo, previa autorización de la Autoridad Portuaria y/o de la Capitanía Marítima, conforme a las “Normas para el avituallamiento de combustible a buques en el puerto de Cartagena”.

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

12.5. Si, a pesar de las medidas de prevención tomadas durante la estancia del buque en puerto, se produjese un suceso que entrañe la descarga efectiva o probable en el mar de hidrocarburos (Anexo I del MARPOL 73/78), de sustancias perjudiciales transportadas a granel (Anexo II del MARPOL 73/78), o de cualquier otra sustancia sólida o líquida prohibida y nociva para el medio ambiente marino, INCLUIDAS LAS SUSTANCIAS NOCIVAS POTENCIALMENTE PELIGROSAS, el Capitán del buque o el Operador del Muelle lo notificarán sin demora, y por el medio que le resulte más rápido, a la Capitanía Marítima, a través de Cartagena Port Control para que, independientemente de la aplicación inmediata del Plan Interior Marítimo de la instalación afectada, se active el Plan Interior Marítimo del puerto, o en su caso, el Plan Territorial de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia o el Plan Nacional.

Cualquier notificación de un suceso de contaminación se realizará preferentemente utilizando el modelo unificado de Informe sobre contaminación marina, “POLREP”.

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. En todo caso, el Capitán Marítimo podrá decretar el cierre del puerto, de acuerdo con 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, siempre que los vientos reinantes superen los cuarenta nudos o racheados de treinta nudos procedentes del primer y tercer cuadrantes o la visibilidad sea inferior a cien metros.

13.3. 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.

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

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 CPC, 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 Cartagena realizarán, además, las notificaciones siguientes:

14.2. Buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes y/o sustancias nocivas potencialmente peligrosas

14.2.1. El operador/consignatario de un buque que transporte mercancías peligrosas, y navegue con destino al puerto de Cartagena, 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 Cartagena Port Control, 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.

14.2.4. Tanto a la entrada como a la salida, el Práctico notificará a Cartagena Port Control 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 Cartagena Port Control por el canal 14 de VHF, 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 CCS de Cartagena. 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 de Cartagena, o de Cartagena Port Control. 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 de Cartagena, o de Cartagena Port Control. 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 Cartagena 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 Cartagena Port Control.

14.3.4. A partir de este primer contacto, el buque permanecerá enlazado con Cartagena Port Control 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 atraque en puerto.

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 CCS de Cartagena, como mínimo, hasta una hora después de abandonar los límites de la Zona de servicio de las aguas portuarias.

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

15.1. **Plan de Emergencia Interior (PEI).**

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 Emergencia Interior (PEI) del Puerto de Cartagena, 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 de Cartagena Port Control, 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 junto con el Director General del Puerto 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 (PIM) 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 Comunidad Autónoma de la Región de Murcia 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 Cartagena Port Control, 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.

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 Cartagena, 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.

La contravención de las presentes normas podrá ser objeto de sanción administrativa con sujeción al procedimiento previsto en los artículos 305 y siguientes 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.

ANEXOS:

- Escrito del Capitán Marítimo de fecha 11 de diciembre de 2008 sobre el frente E-020
- Ordenanza Portuaria: Cartagena Port Control
- Normas de Seguridad en la Terminal de Graneles Líquidas
- Normas de Seguridad entre el Buque y la Terminal (REPSOL)
- Normas Técnicas para el Tráfico de Metaneros en Escombreras.
- Normas para el embarque/desembarque/desembarque de explosivos en contenedor en el muelle de Santa Lucía
- Normas generales para el avituallamiento de combustible a buques y/o embarcaciones, mediante camión-cisterna en el puerto de Cartagena
- Plano de la zona de fondeo

Cartagena, 23 de enero de 2025
EL CAPITÁN MARÍTIMO

Óscar Villar Serrano
(Documento firmado electrónicamente al margen)

