

III. ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

MINISTERIO DE FOMENTO

NORMAS de seguridad marítima para maniobras de buques en el Puerto de Gijón-Musel.

Dirección General de la Marina Mercante
Capitanía Marítima en Gijón

Antecedentes: El puerto de Gijón se encuentra situado en el centro de la cornisa cantábrica. Es uno de los principales puertos marítimos del arco atlántico y el puerto líder en el movimiento de graneles sólidos en España.

Se trata de un puerto exterior, desligado del casco urbano y localizado en el costado este del Cabo de Torres.

Dicho saliente natural, junto con el de Cabo de Peñas, proporcionan abrigo frente a los temporales procedentes del W y del NW, pero no así frente a incidencias del NNW y del N siendo estas últimas las de mayor importancia en la zona.

La obra de ampliación realizada últimamente ha requerido la construcción de un nuevo dique de abrigo que, partiendo del cabo de torres y con una longitud total de 3.834 metros. A su abrigo se han generado 145 hectáreas de superficie terrestre y 140 hectáreas de agua abrigada lo cual prácticamente duplica las anteriores dimensiones del puerto de Gijón.

El puerto de Gijón-Musel cuenta con normas de seguridad marítima, maniobras y atraques, publicadas desde el año 1984. Con el paso de los años estas normas han ido ampliándose y complementándose con otras muchas disposiciones que trataban adaptar y actualizar las condiciones de seguridad marítima a los tiempos que iban corriendo. El resultado ha sido un sinfín de disposiciones que entendemos hoy es necesario recopilar dados los cambios estructurales y adelantos tecnológicos de todo tipo acaecidos y así refundir e introducir en un mismo texto que facilite su comprensión y clarifique bajo qué parámetros se puede permitir el fondeo, la entrada y salida de buques y sus enmendadas, la permanencia de estos en puerto y todos aquellos aspectos que redunden en una mejor garantía de la seguridad marítima y de la navegación en este puerto.

Por otro lado, la modernización de los medios técnicos y materiales que ha sufrido la navegación marítima y los recursos marítimo-portuarios con que cuenta el puerto de Gijón-Musel hacen conveniente revisar y redefinir cuales son las condiciones actuales de seguridad marítima y de la navegación en Gijón-Musel.

El puerto de Gijón-Musel, dadas sus características físicas y técnicas, se configura como un importante, por no decir el más importante, puerto de abrigo de la cornisa cantábrica lo que obliga a intentar considerar todos los condicionantes para que esa característica ofrezca unas condiciones de seguridad y operatividad adecuadas y normalizadas.

El fondeadero de Gijón, dentro de la zona II de aguas de servicio del puerto, se encuentra situado al Norte de la zona I del puerto y alcanza hasta las prácticamente 3 millas de la costa. Este fondeadero comprende 3 zonas bien diferenciadas, 1 al W del canal de entrada y otras 2 al E del mismo canal. El fondeadero del W se encuentra más protegido del régimen de vientos y mar por medio del Cabo de Peñas y se utiliza para todo tipo de buques. Al E del canal se disponen dos zonas de fondeo, la más al n para buques que transporten mercancías peligrosas y buques de gran calado y la más al S para buques con características más generales y de menor porte.

Los vientos que producen agitación en el estado del mar son los del primero y cuarto cuadrante. Los demás son terrales de menos importancia. Los vientos del NE al E reinan en verano, coinciden con fuertes presiones y señalan el buen tiempo, soplan de día, amainan al oscurecer y les sustituye por la noche el terral. Cuando son duros forman olas de mucha altura y escasa longitud. No producen corrientes ni resacas. Sólo pueden ser de importancia para embarcaciones pequeñas. Los vientos del W al NW coinciden con presiones débiles, producen olas de mucha altura y longitud, mar tendida, pero intensa que hace romper a veces todos los bajos de la rada. Para la entrada en Gijón normalmente hay espera sobre todo para los buques de gran porte.

La travesía, o sea los vientos del N a NNE, producen gran agitación con olas de mucha altura, poca longitud y gran intensidad. Suelen durar uno o dos días. Anuncia la travesía la rápida subida del barómetro.

La ley de rotación de vientos es directa. Empiezan por SW y W; pasan al NW produciendo mar dura. Al saltar al N llega al máximo la intensidad del temporal. Con NE flojos se afianza el buen tiempo.

El fondo del fondeadero es de roca con una capa superior cercana al metro de altura. Este fondeadero ha sufrido una importante transformación como consecuencia de la citada ampliación portuaria y se han visto modificadas las áreas destinadas al fondeadero así como sus propias características lo que ha supuesto que, aun siendo buen fondeadero, no sea lo suficientemente adecuado cuando se dan tiempos duros, cuestión esta que aconseja ordenar la estancia de los buques que se dispongan a fondear en esta rada.

Por todo lo anteriormente expuesto,

Considerando que el art. 266 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, establece que serán funciones del Capitán Marítimo, entre otras,



- “La determinación por razones de seguridad marítima de las zonas de fondeo y de maniobra en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, correspondiendo a la administración portuaria competente la autorización de fondeo y asignación de puestos en la zona de servicio de los puertos.
- Asimismo, el capitán marítimo podrá autorizar el fondeo de los buques en aquellas aguas que no sean consideradas como zona de servicio de los puertos.
- Igualmente, el capitán marítimo podrá designar zonas prohibidas a la navegación por motivos de seguridad y protección marítima, seguridad de la navegación, prevención y lucha contra la contaminación marina u otras causas debidamente justificadas.
- La intervención en los procedimientos de determinación de las condiciones de los canales de entrada y salida de los puertos, mediante informe vinculante en lo que afecte a la seguridad marítima.
- La fijación por razones de seguridad marítima de los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque, a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales.
- Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en las que quedan incluidas las aguas de las zonas de servicio de los puertos.”

Considerando que tal y como se recoge en los párrafos anteriores, le corresponde a la administración portuaria competente la ordenación del tráfico marítimo en la zona de servicio del puerto.

Considerando la aplicación de la orden FOM/1498/2014, de 1 de agosto, por la que se modifica la orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general.

Teniendo en cuenta que como se recoge en los antecedentes anteriores pueden darse accidentes y garreos de los buques fondeados y que es objetivo y responsabilidad de la Capitanía Marítima el tratar de garantizar la seguridad de estos, en especial durante su estancia dentro del puerto y en el fondeadero.

Teniendo en cuenta que los objetivos sobre seguridad de la vida humana en la mar, marítima, de la navegación y de la protección del medio ambiente marino, entre otros, deben dirigir la política de la marina mercante española de acuerdo con lo establecido en los arts. 263 y 266 del anteriormente mencionado 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,

Oídos el consejo de navegación y puerto de Gijón y los organismos y empresas de los ámbitos profesionales marítimos que en cuestiones de seguridad marítima y de la navegación tienen competencias o prestan sus servicios en este puerto.

RESUELVO

Dictar las siguientes normas de seguridad marítima que deberán ser aplicadas por todos los buques que pretendan arribar, zarpar y/o navegar por el puerto de Gijón-Musel.

Estas normas se estructuran en los siguientes apartados:

- Primero. Zonas de fondeo y canales de acceso.
- Segundo. Normas de seguridad para la permanencia en el fondeadero.
- Tercero. Condiciones generales de maniobras de buques en puerto y utilización de remolcadores.
- Cuarto. Condiciones particulares por dársenas.
 - 4.1 Dársena de ampliación del puerto para grandes bulk-carriers y buques vale-max.
 - 4.2 Dársena de ampliación para buques de GNL.
 - 4.3 Dársena Marcelino León (EBHISA) para grandes bulk-carriers.
 - 4.4 Buques tanque y buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes del mar.
 - 4.5 Otras dársenas del puerto.
 - 4.5.1 Pantalán de productos petrolíferos CLH.
 - 4.5.2 Terminal de buques tanque muelle de la Osa.
 - 4.5.3 Terminal buques LPG en contradique del Príncipe de Asturias.
 - 4.5.4 Resto de dársenas.
 - 4.5.4.1 Duro Felguera.
 - 4.5.4.2 Astilleros Armón.
 - 4.5.4.3 Muelle Ingeniero Olano.
 - 4.5.4.4 Muelle Ingeniero Moliner.
 - 4.6. Gabarras, plataformas y cualquier buque remolcado sin propulsión propia.



- Quinto. Otras normas generales.
Sexto. Disposiciones Administrativas.

Primero.—*Zonas de fondeo y canales de acceso.*

Por resolución del Capitán Marítimo de Gijón de 9 de junio de 1998 y de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 27/1992, de 27 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se determinan las zonas de fondeo y los canales de entrada en el puerto de Gijón-Musel. Estas zonas se publicaron por el Instituto Hidrográfico de la Marina en sus cartas náuticas y derroteros el 9 de octubre de 1998, siendo modificadas posteriormente como consecuencia de las obras de ampliación del puerto de Gijón-Musel.

Ver anexo I

El 14 de diciembre de 2016 se procede a esta revisión de las Normas de Seguridad Marítima.

Segundo.—*Normas de seguridad para la permanencia en el fondeadero.*

Fondeo de buques en el puerto de Gijón-Musel

2.1.—General Todos los buques que se dirijan a fondear o permanezcan fondeados en la zona II de aguas de servicio de puerto de Gijón-Musel, cumplirán en todo momento con lo dispuesto en esta resolución, en la orden FOM/1498/2014, de 1 de agosto, así como con las instrucciones complementarias que puedan impartir la Autoridad Marítima y la Autoridad Portuaria en caso de necesidad. Sin perjuicio de las competencias asignadas a la Administración Portuaria (apg) en esta materia, la Administración Marítima (cmg), de acuerdo con sus competencias recogidas en el TRLPEyMM, por estrictas razones de seguridad marítima, a través de salvamento marítimo (en adelante mrcc-Gijón), velará por reforzar la seguridad de los buques fondeados, informando a todas las partes implicadas.

2.2.—Comunicaciones

2.2.1. Tres (3) horas antes de la llegada al exterior de la Zona II de aguas de servicio del puerto de Gijón-Musel, o en cuanto tengan alcance radio VHF, los buques deberán contactar con el Centro de Coordinación de Salvamento (en adelante mrcc-Gijón), por los canales 10 ó 16, proporcionar los datos que se les requieran y seguir sus instrucciones. El mrcc-Gijón indicará al buque el cumplimiento de lo recogido en el apartado 2.2 y realizará el seguimiento del mismo hasta que 1 hora antes de la llegada a puerto éste contacte con Gijón Port Control (en adelante gpc).

En el caso de que el buque no estuviese autorizado para entrar en aguas españolas, o comunicase deficiencias que puedan suponer un riesgo para la seguridad del buque, se comunicará por parte del mrcc-Gijón, al Capitán Marítimo, así como a gpc, quedando en todo caso, a lo que el Capitán Marítimo determine.

2.2.2. Una (1) hora antes de la llegada al exterior de la zona II de aguas de servicio del puerto de Gijón-Musel deberán contactar con Gijón Port Control (en adelante gpc) por los canales 11 ó 16 a fin de que se les asigne puesto de fondeo, si procediera, y seguir sus instrucciones.

2.2.3. gpc comunicará a la corporación de prácticos de Gijón los datos recabados de los buques, sus características especiales, si las hubiere, y los puestos de fondeo asignados.

2.2.4. Durante su estancia en fondeadero, los buques mantendrán escucha permanente en los canales 11 y 16 de VHF.

2.3.—Fondeo

2.3.1. Los buques que se encuentren fondeados o pretendan fondear a la espera de atraque fuera de la zona II de aguas de servicio del puerto de Gijón-Musel deberán contar con la preceptiva autorización de la Capitanía Marítima, que ha de ser previa, expresa y escrita. Cumplirán asimismo con lo dispuesto en todos los puntos siguientes para los buques que permanezcan fondeados en la zona II de aguas de servicio del puerto de servicio del puerto en cuanto a medidas de seguridad y buenas prácticas.

En casos de urgencia la autorización de fondeo podrá impartirse de forma verbal a través de gpc y posteriormente, en el primer día y hora hábil, se formalizará por escrito.

2.3.2. Los capitanes de los buques que fondeen en la zona II de aguas de servicio del puerto, lo harán siguiendo las buenas prácticas marineras y cumplirán en todo momento con las normas reguladoras. a este respecto, cabe mencionar, entre otros, el reglamento internacional para prevenir los abordajes en la mar, la guía de procedimientos a seguir en el puente, la lista de procedimientos de seguridad y los convenios internacionales para la formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW) y sobre trabajo marítimo (MLC) 2006.

Previamente a proceder a fondear en la zona II de aguas de servicio del puerto de servicio del puerto, el agente consignatario del buque o, en su defecto, la compañía naviera o el capitán del buque, están obligados a la tramitación del correspondiente DUE (documento único de escala) en los plazos y procedimientos establecidos en la orden FOM/1498/2014, de 1 de agosto.

2.3.3. En cualquiera de las zonas autorizadas para el fondeo la longitud de cadena a utilizar será la adecuada, a criterio del capitán, para mantener la segura posición de fondeo durante la estancia del buque en el fondeadero.

2.3.4. Una vez fondeado el capitán establecerá la posición de fondeo y el área de borneo correspondiente.

2.3.5. El capitán comunicará a gpc la posición de fondeo y la cantidad de cadena utilizada.

2.3.6. El capitán y/o los oficiales deberán mantener obligatoriamente guardia en el puente de gobierno durante las 24 horas y dispondrán del personal auxiliar necesario para comprobar las condiciones del equipo de fondeo y su tensión.



2.3.7. El capitán y/o los oficiales comprobarán a intervalos regulares la posición del buque y la tensión de la cadena del ancla fondeada y comunicarán a gpc cualquier variación que experimente la posición del buque fuera de los márgenes establecidos en la zona de borneo, por pequeña que esta sea.

2.3.8. Salvo en casos extremos de fuerza mayor y siempre por estrictas razones de seguridad marítima no se permitirá a los buques modificar la zona asignada de fondeo.

2.3.9. La asignación de nueva zona de fondeo requerirá autorización de las autoridades competentes que será expedida directamente a través de gpc.

2.4.—Límites operacionales del fondeadero:

2.4.1. De conformidad con lo previsto en el apartado 8.7.2.f) de la recomendación para obras marítimas rom 3.1-99 proyecto de la configuración marítima de los puertos; canales de acceso y áreas de flotación, y en atención a las características del fondeadero de Gijón-Musel, se establecen los siguientes límites operacionales:

- a) No se autorizará el fondeo ni la permanencia en el mismo en la zona II de aguas de servicio del puerto de Gijón-Musel de buques de eslora máxima inferior a 100 metros cuando se prevean unas condiciones meteorológicas con vientos de fuerza igual o superior a 6 en la escala Beaufort o altura de ola significativa mayor de 3 metros.
- b) Igualmente no se autorizará el fondeo ni la permanencia en el mismo en la zona II de aguas de servicio del puerto de Gijón-Musel a todos los buques de eslora superior a 100 metros cuando se prevean unas condiciones meteorológicas con vientos de fuerza igual o superior a 7 en la escala Beaufort y/o altura de ola significativa mayor de 3,5 metros.
- c) Los buques con calado igual o superior a 14 metros deberán fondear, dentro de la zona de fondeo de Gijón-Musel, en el fondeadero Oeste por encima del paralelo 43.º36'N a profundidades superiores a 30 metros. En caso de encontrarse este ocupado y de no existir previsión de buques a fondear en el área destinado a las mercancías peligrosas, se podrá asignar provisionalmente y mientras no exista necesidad de ello, un puesto de fondeo en esa zona. En caso contrario no se podrá asignar puesto de fondeo para buques "capesize" debiendo quedar estos a la capa.

2.4.2. Los límites de mar y viento establecidos en esta resolución no impiden que en otras condiciones meteorológicas menos adversas no se autorice el fondeo de determinados buques cuando razones de seguridad así lo aconsejen.

2.5.—Condiciones de seguridad:

2.5.1. Los capitanes de los buques estarán pendientes de la evolución de las condiciones meteorológicas durante la estancia en el fondeadero y anticiparán las medidas de seguridad que correspondan. Asimismo el personal sujeto a guardias de mar de los buques fondeados cumplirá estrictamente con lo dispuesto en los convenios internacionales STCW y MLC 2006, bajo la dirección del capitán.

2.5.2. Los equipos de propulsión, fondeo, gobierno, navegación, comunicaciones, etc., del buque, durante su estancia en el fondeadero, estarán operativos y listos para su uso inmediato en todo momento.

2.5.3. Los buques abandonarán el fondeadero de la zona II de aguas de servicio del puerto antes de que se alcancen los límites operacionales establecidos en estas normas. gpc, ante la previsión de que puedan alcanzarse los citados límites operacionales del fondeadero transmitirá a los buques las indicaciones correspondientes para que lo abandonen.

Si alcanzados los límites operacionales, los buques no abandonan el fondeadero, gpc se lo comunicará a la Administración Marítima a través del mrcc-Gijón quien seguirá las instrucciones que le imparta la Capitanía Marítima.

2.5.4. Los buques y su tripulación estarán listos en todo momento para tomar o dar un cabo de remolque cumpliendo con lo recogido en el convenio SOLAS en cuanto a procedimientos y medios de remolque de emergencia.

2.5.5. En caso de que algún buque no pudiera permanecer en el fondeadero con seguridad por sus propios medios ni abandonar el mismo para proceder a capear el temporal el Capitán del mismo adoptará las medidas que considere necesarias en ese momento y lo deberá comunicar a gpc que lo pondrá en conocimiento de la Administración Marítima a través del mrcc-Gijón.

2.5.6. Si el buque no tomara las medidas adecuadas y razonables o las que tome se consideren insuficientes, mrcc-Gijón, por orden del Capitán Marítimo, procederá a enviar al buque los remolcadores y/o medios que consideren precisos, con cargo al armador del buque, hasta que este tome las medidas que satisfagan a la Administración Marítima a efectos de garantizar la seguridad marítima.

Tercero.—*Condiciones generales de maniobras de buques en puerto y utilización de remolcadores.*

3.1. Todos los buques deberán aproximarse a puerto, para proceder a la maniobra de entrada, siguiendo las buenas prácticas maríneas y una vez hayan contado con la preceptiva autorización de las Autoridades Portuaria y Marítima, a través de gpc, y de acuerdo con lo dispuesto en la orden FOM/1498/2014, de 1 de agosto por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general del estado.

La utilización del servicio portuario de practicaje será obligatoria para todos los buques con un arqueo igual o superior a 500 GT para la entrada y salida del puerto, así como para las maniobras náuticas que estos buques precisen efectuar dentro del mismo, con la salvedad de las espiadas que no exijan el desatraque del buque o la utilización de remolcador, y sin perjuicio de las excepciones y de la concurrencia de circunstancias especiales de seguridad previstas en los artículos 9 y 10 del reglamento general de practicaje.



A estos efectos se entiende por espiada el desplazamiento de un buque en una longitud igual o inferior a su eslora, a través de la misma alineación del muelle donde se encuentre atracado, sin desatracar del mismo y sin utilizar su máquina o remolcador para realizarlo.

3.2. Se entiende por eslora de un buque la eslora total incluyendo el bulbo. Las maniobras se realizarán con buen tiempo salvo causas de fuerza mayor.

3.3. En el puente de gobierno y como responsable del buque existirá siempre un capitán o piloto/patrón al mando.

3.4. En el puente de gobierno los buques deberán contar con la presencia, además del capitán del mismo, de al menos un oficial u otro tripulante cualificado.

3.5. Las maniobras se realizarán siempre con los remolcadores adscritos al servicio portuario de remolque.

3.6. Las maniobras se realizarán, en la medida de lo posible y salvo lo dispuesto en las condiciones específicas para cada dársena, en condiciones meteorológicas de mar, viento y visibilidad que aconsejen acometer la misma en los momentos previos a la previsión de la maniobra y siempre bajo el criterio del práctico de guardia.

3.7. Los buques convencionales, entendiéndose como tales aquellos que no cuenten con ayudas propias extraordinarias suficientes para la realización y culminación de una maniobra diferente a aquellas que se puedan realizar en mar abierto, utilizarán los remolcadores que se fijan en la siguiente tabla:

GTs	Número de remolcadores buque cargado	Observaciones
de 2.500 a 5.000	1	mínimo 30 bp
de 5.001 a 10.000	2	30/42 ó 42/42 bp
de 10.001 a 40.000	3	42/42/54 ó 42/54/54 bp
de 40.001 a 95.000	4	42/42/54/54 bp 42/54/54/70 bp
más de 95.001	5	42/42/50/54/54 bp ó 30/42/42/54/54 bp ó 42/42/54/54/70 bp

3.8. El número y características de los remolcadores fijados en la tabla anterior se entenderá como mínimo recomendado, pudiendo ser modificado, tanto al alza como a la baja, según el criterio profesional del práctico de guardia, previa notificación justificada a gpc y una vez informado y asesorado el capitán del buque, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas reinantes, tipo y estado del buque, tipo de maniobra a realizar y grado de dificultad, etc.

3.9. Buques que cuenten con ayudas a la maniobra tales como hélices transversales u otras similares. cada empujador lateral, con potencia suficiente, podrá ser susceptible de sustituir a una unidad de remolque en la "cabeza" que corresponda.

3.10. Buques dotados con más de un eje propulsor, azipods, cicloiales, schottle, timones no convencionales y transversales a proa. estos buques, a priori, estarán exentos del uso obligatorio de unidad alguna de remolque.

3.11. Las exenciones en el uso de remolcadores para los buques especificados en los dos apartados anteriores se entenderán válidas salvo que las condiciones meteorológicas reinantes aconsejen reforzar la maniobra con el auxilio de remolcadores.

3.12. Dentro de las dársenas, tanto en la aproximación como en el atraque, deberán estar operativos los sistemas de ayudas que a tales efectos dispongan las terminales.

3.13. Los datos de viento y olas se obtendrán de la boya de medición propiedad de Puertos del Estado y cuyo uso será cedido a la Autoridad Portuaria de Gijón. Hasta que dicha boya entre en funcionamiento se tendrán en cuenta las predicciones ofrecidas por Puertos del Estado a partir de los datos obtenidos de las boyas situadas en la zona de Cabo Peñas y su modelo de propagación. Se insta a la Autoridad Portuaria de Gijón a incorporar a gpc y corporación de prácticos los sistemas existentes de alerta, medición y predicción de las condiciones marítimas y meteorológicas, con carácter de urgencia.

Cuarto.—*Condiciones particulares por dársenas.*

4.1. Dársena de ampliación del puerto para grandes bulk-carriers y buques tipo vale-max.

4.1.1. Se define una línea imaginaria situada a 0,5 millas al Norte de la línea que une el extremo del dique Norte de la ampliación del puerto de Gijón-Musel y la baliza cardinal Norte del bajo de las Amosucas, que se considerará como línea de no retorno de las maniobras de aproximación a puerto. Los remolques deberán poder tomarse y trabajar sobre el buque antes de dicha línea, no acometiendo en ningún caso la maniobra de entrada si no se dan las circunstancias anteriores.

4.1.2. La relación peso muerto/potencia (en cv) de los buques será inferior a 10. La potencia efectiva con máquina atrás y en régimen de maniobra no será inferior al 70% de máquina avante. No se autorizará la entrada de buques con propulsión de turbinas de vapor o que figuren en el listado de buques rechazados en la región mou-psc o con serias dudas sobre sus condiciones de navegabilidad o estado.

4.1.3. En ningún caso será admisible que la parada del buque quede garantizada solo por el uso de las anclas.

4.1.4. Las maniobras se realizarán con marea entrante, entre media marea y 2 horas antes de la pleamar.

4.1.5. Los buques atracarán babor al muelle.

4.1.6. La separación entre buques en el atraque no será inferior a 50 metros en buques mayores de panamax y la distancia entre el buque y el extremo del muelle no será inferior a 45 metros.

4.1.7. Hasta que se hayan realizado las maniobras necesarias con grandes bulk-carriers y vale-max en esta dársena, en todas las condiciones meteorológicas, y adquirido la experiencia suficiente, los buques no tendrán un calado superior a 21 metros.

4.1.8. Además de lo anterior, para poder aumentar el calado máximo de los buques en esa dársena deberán realizarse nuevos estudios que tengan en cuenta buques de más de 21 metros de calado en el canal de acceso y dársena así como las condiciones de estos buques en el propio atraque en bajamar viva equinoccial.

4.2. Dársena de ampliación para buques de GNL.

De acuerdo con los estudios realizados por el CEDEX en colaboración con SASEMAR (año 2010): "Puerto de Gijón. Estudio de maniobras de acceso al puerto exterior" y por proes/siport XXI (año 2008): "Estudio de maniobrabilidad y navegabilidad para el proyecto de la planta de regasificación de Enagás en el puerto de el Musel-Gijón" en donde se recogen los umbrales teóricos de condiciones meteorológicas para la realización de las maniobras de entrada y salida, así como permanencia en el atraque, que se podrían alcanzar por los buques que transporten GNL para la planta regasificadora, se fijan las siguientes condiciones:

4.2.1. Maniobra de aproximación.

Se define una línea imaginaria de no retorno situada 0,5 millas al N de la línea que une el extremo del dique Norte con la boya cardinal Norte que baliza el bajo de la Amosucas.

4.2.2. Condiciones meteorológicas maniobras de entrada y salida.

Los remolques deberán poder tomarse y trabajar sobre el buque antes de la línea de no retorno, no acometiendo la maniobra si no se dan las circunstancias anteriores.

- ✓ Viento máximo: 20 nudos.
- ✓ Máxima altura de ola significativa: 2 metros.
- ✓ Período de ola máximo: 14 segundos.
- ✓ Entrada solo en período diurno.
- ✓ Visibilidad mínima: 1,5 millas para la entrada y 1 milla para la salida.

4.2.3. Condiciones meteorológicas para la permanencia del buque atracado tipo Q-max.

- ✓ Viento máximo: 25 nudos del NW y 20 nudos del NE.
- ✓ Condiciones límite de operación y permanencia en el atraque:

Límites operativos-altura de ola (m) en la dársena. condición de viento: NW 25 nudos	
tp (s)	Buque 266.000 m ³
6	1.4
8	1.4
10	1.4
12	0.9
14	0.7
16	0.5

Límites operativos-altura de ola (m) en la dársena. condición de viento: NE 20 nudos	
tp (s)	Buque 266.000 m ³
6	1.1
8	1.1
10	1.1
12	0.7
14	0.6
16	0.4

Para buques GNL Q-max de 266.000 m³. Para buques de otro porte los límites de operación y permanencia se establecerán a través de estudios específicos.

El viento máximo de referencia será el viento medio sostenido.

4.2.4. Remolcadores maniobra de entrada.

- ✓ 0,5 millas antes de la línea de no retorno un remolcador a popa y otro a proa, tipo schottel o similar, de al menos 50 toneladas de tiro cada uno.



- ✓ Otros 2 remolcadores tipo schottel o similar de apoyo dentro de la dársena, de al menos 40 toneladas de tiro cada uno.
- ✓ Independientemente de lo recogido en los dos apartados anteriores y toda vez que en los diferentes estudios realizados sobre estas maniobras se han utilizado remolcadores de 100 tons de tiro a punto fijo, se recomienda que al menos uno de los remolcadores exigido en el primer apartado de este punto tenga un tiro regulable a punto fijo de 100 tons o, en beneficio de la maniobrabilidad, de un tiro inferior a este pero superior a 70 tons. No obstante lo anterior quedará al criterio profesional del práctico de guardia la utilización de los mismos dependiendo de las condiciones existentes en el momento de la maniobra.

4.2.5. Remolcadores maniobra de salida.

- ✓ Con vientos del NW: 3 remolcadores tipo schottel o similar, de al menos 40 toneladas de tiro cada uno.
- ✓ Con vientos del NE: 4 remolcadores tipo schottel o similar, de al menos 40 toneladas de tiro cada uno.

4.2.6. Situaciones de cruce

Durante las maniobras de entrada y salida de los buques GNL, el canal de acceso y la dársena permanecerán libres de tráfico.

4.2.7. Disposición de los cabos de amarre.

Los cabos de amarre de los buques GNL se ajustarán a lo recogido en el estudio de Enagás-Proes, mediante simulaciones con modelo numérico, de las condiciones de atraque de varios buques metaneros de diferentes dimensiones en la terminal de descarga de GNL de Enagás en el puerto de Gijón una vez realizadas las obras necesarias para asegurar la viabilidad de la recogida y suelta de cabos y cables a través de la escollera a satisfacción de los miembros de la Comisión Técnica de Navegación y de los Amarradores de puerto.

4.2.8. Temporalidad de estas condiciones.

A la vista de los resultados y de la experiencia obtenida en las 15 primeras escalas de los buques GNL, que se realicen en diferentes condiciones meteorológicas, se podrá proceder a la revisión de estos criterios por si fuera posible la aplicación de unos nuevos valores en función de la experiencia acumulada y siempre de acuerdo con los estudios realizados y recogidos al principio de estas normas para buques GNL.

4.3. Dársena Marcelino León (EBHISA) para grandes bulk-carriers.

4.3.1. La relación pm/potencia (en cv) de los buques, será inferior a 10. La potencia efectiva con máquina atrás y en régimen de maniobra no será inferior al 70% de máquina avante. No se autorizará el atraque de buques propulsados por turbinas de vapor o que figuren en el listado de buques rechazados en la región mou-psc o que presenten serias dudas en cuanto a sus condiciones de navegabilidad o estado.

4.3.2. Condiciones de mar y viento que permitan dar y trabajar los remolques, a proa y a popa, media milla antes de la línea que une la baliza Norte de Amosucas y el morro del dique Norte de la ampliación (LNR).

4.3.3. Los buques atracarán babor al muelle.

4.3.4. En ningún caso será admisible que la parada del buque quede garantizada solo por el uso de las anclas.

4.3.5. Las maniobras se realizarán con marea entrante.

4.3.6. El calado máximo de los buques en esta dársena no excederá los 59 pies (17,98 metros).

4.3.7. La separación entre buques en el atraque no será inferior a 30 metros en el caso de buques tipo panamax, ni inferior a 50 metros en buques mayores de panamax. La distancia del buque al extremo del muelle o pie de talud no será inferior a 45 metros.

4.3.8. Los buques que arriben en tránsito para aligerar carga y continuar viaje con el resto de la carga, utilizarán un mínimo de tres remolcadores para la maniobra de salida.

4.4. Buques tanque y buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes del mar.

Aplicable a todos los buques tanque que transporten mercancías peligrosas o contaminantes del mar así como a aquellos que estando vacíos de carga no se encuentren en situación de "gas free".

4.4.1. Los buques mayores de 10.000 GTs y provistos de hélices transversales efectuarán las maniobras auxiliados por dos remolcadores como mínimo. Si no dispusieran de elementos auxiliares de maniobra cumplirán con las normas generales.

4.4.2. Los buques menores de 10.000 GTs y provistos de hélices transversales efectuarán las maniobras auxiliados por un remolcador como mínimo. Si no disponen de hélice a proa serán necesarios dos remolcadores.

4.4.3. Los buques menores de 2.500 GTs sin elementos auxiliares de maniobra serán auxiliados como mínimo por un remolcador.

4.5. Otras dársenas del puerto, condiciones particulares.

4.5.1. Pantalán de productos petrolíferos CLH

4.5.1.1. Acceso en "todo momento".

4.5.1.1.1 Calado máximo 27 pies (8,23 metros).

4.5.1.2. Acceso con "espera de marea".

4.5.1.2.1 Calado máximo de 29 pies (8,84 metros).



4.5.1.2.2 Eslora máxima de 153 metros.

4.5.1.2.3 Los buques atracarán con mareas muertas que garanticen un resguardo bajo la quilla (ukc) de 3 pies como mínimo y con marea entrante.

4.5.1.2.4 el atraque se hará por la zona Norte del pantalán y con la proa hacia tierra.

4.5.2. Terminal de buques tanque muelle de la osa.

4.5.2.1. El calado máximo de los buques para acceder a la terminal de petroleros del muelle de la osa será de 33,5 pies (10,20 metros) en todo momento.

4.5.2.2. Podrán acceder buques con un calado máximo de 36,1 pies (11,00 mts.) siempre que las condiciones de la marea permitan al buque mantener en todo momento un resguardo de agua bajo la quilla (ukc) de 3 pies. La maniobra de acceso en esta condición será con marea entrante.

4.5.2.3. La distancia de seguridad entre el buque atracado en la terminal y el más próximo no será inferior a 50 metros.

4.5.3. Terminal de buques LPG en el contradique del Príncipe de Asturias.

4.5.3.1. . Deberá realizarse un estudio sobre el sistema de dar, largar y virar los cabos de los buques que atraquen en ese terminal o, en caso contrario, las primeras amarras que se den y las últimas que se larguen no serán cables.

4.5.4. Resto de dársenas.

4.5.4.1. Dársena de Duro Felguera.

4.5.4.1.1. Las maniobras se realizarán con buenas condiciones meteorológicas.

4.5.4.1.2 . Las maniobras se realizarán, sin excepción, con marea entrante.

4.5.4.1.3 . Se utilizarán como mínimo, dentro de la dársena, 2 remolcadores del tipo dobra de 20 ó 30 toneladas bp. Si no se dispusiera de remolcadores apropiados habrá que fletarlos en otros puertos.

4.5.4.1.4. El buque/embarcación de mayor calado que participe en la maniobra deberá contar, en la situación más desfavorable, con un mínimo de 1,5 pies de resguardo (ukc) bajo la quilla.

4.5.4.1.5. Se limita el acceso de las Pontonas a una eslora máxima de 75 metros y una manga máxima de 23 metros.

4.5.4.2. Dársena de Astilleros Armón.

4.5.4.2.1. Las maniobras se realizarán con buenas condiciones meteorológicas.

4.5.4.2.2. Las maniobras se realizarán, sin excepción, con marea entrante.

4.5.4.2.3 . Se utilizará como mínimo 1 unidad de remolque que se adapte a las condiciones de las dársenas interiores y diques, con potencia de tiro suficiente a criterio del práctico de guardia.

4.5.4.2.4 . El buque/embarcación de mayor calado que participe en la maniobra deberá contar, en la situación más desfavorable, con un mínimo de 1,5 pies de resguardo (ukc) bajo la quilla.

4.5.4.3. Muelle Ingeniero Olano.

4.5.4.3.1 . El calado máximo de los buques para el atraque en este muelle será de 45 pies (13,72 metros) y la eslora de los mismos no será superior a 275 metros.

4.5.4.3.2 Las maniobras se realizarán con marea entrante.

4.5.4.4. Muelle Ingeniero Moliner.

4.5.4.4.1 . El calado máximo de los buques para el atraque en este muelle será de 46 pies (14,00 metros) y la eslora de los mismos no será superior a 275 metros.

4.5.4.4.2 Las maniobras se realizarán con marea entrante.

4.6. Gabarras, plataformas y cualquier buque remolcado sin propulsión propia.

4.6.1. A bordo y como responsable del buque o artefacto flotante existirá siempre un profesional titulado capitán o piloto/patrón al mando y dispondrá de los medios de comunicación necesarios con el práctico de guardia.

4.6.2. Se dispondrá de escalas de práctico, reglamentarias y en perfecto estado de seguridad, en ambos costados.

4.6.3. El remolque de mar, siempre que las condiciones meteorológicas lo permitan, deberá largarse y proceder a dar los remolcadores de puerto antes de la llegada al "punto de embarque" del práctico. En caso de no poder realizarse esta operación en aguas abiertas y si las condiciones meteorológicas fuesen propicias a juicio del práctico de guardia, se procederá con el remolque de mar, previamente acortado lo suficiente, hacia aguas interiores en donde se realizará el cambio de remolques. De no ser posible lo anterior se dará orden a quien ostente el mando de la unidad de remolque (remolcador/artefacto remolcado) para que permanezca "a la capa" hasta que las condiciones meteorológicas permitan la entrada a puerto.

4.6.4. Los buques que pretendan acceder a puerto sin máquina y/o sin dotación deberán disponer a bordo del personal técnico necesario y suficiente antes del embarque del práctico, así como disponer de los debidos medios de comunicación a proa y a popa con el práctico de guardia y con gpc. La carencia de estos medios obligará a la presencia de otro práctico a bordo.



Quinto.—*Otras normas generales.*

5.1. Queda prohibido que ningún buque o embarcación se aproxime a un buque GNL a menos de 25 mts. De su proa o popa ni a menos de 50 mts. de su costado.

5.2. En orden a garantizar la seguridad de la navegación en las aguas portuarias, todas las embarcaciones civiles, considerando como tales tanto a los buques mercantes como a los de tráfico interior y operaciones portuarias, los buques y embarcaciones de la 8.ª lista y los de pesca contactarán con gpc, solicitarán su autorización y seguirán sus instrucciones en todo momento.

5.3. Las embarcaciones de recreo de las listas 6.ª y 7.ª no podrán navegar en las dársenas comerciales del puerto ni en los canales de acceso a las dársenas comerciales. Para dirigirse a sus atraques o para salir de puerto, lo harán con rumbo directo desde o hasta el punto "E" de recalada de recreo señalado en el plano del anexo I (Lat 43.º 34´,7 N Long 005.º 38´,0 W). Solamente en el caso de que no haya maniobras de buques de mayor porte y no se prevean en las horas inmediatas se podría autorizar por gpc el tránsito de las mismas por la zona II de aguas de servicio del puerto.

5.4. Los buques pesqueros no podrán faenar ni en las dársenas del puerto ni en los canales de acceso al mismo.

5.5. Todos los buques, salvo que la maniobra lo requiera, deberán navegar por el interior de las dársenas del puerto a una velocidad que no forme olas y en todo caso no superior a 3 nudos, quedando exceptuadas de esta limitación las embarcaciones de salvamento marítimo, de prácticos y las de organismos oficiales/buques de estado en el ejercicio de sus funciones, procurando siempre que su velocidad no altere las condiciones de la dársena y la maniobrabilidad y operativa que se esté desarrollando en ese momento.

5.6. Todos los buques y embarcaciones civiles mantendrán escucha permanente en los canales 16 y 11 de vhf mientras permanezcan en aguas portuarias. Esta obligación podrá extenderse a los buques amarrados en situaciones de alerta, emergencia o cuando así lo determine la Administración Marítima.

5.7. En ningún caso las embarcaciones de porte menor podrán interferir en las maniobras y tráfico seguro de los buques mercantes.

Sexto.—*Disposiciones Administrativas.*

Primera.—Procedimiento operativo de Gijón Port Control.

El procedimiento operativo de Gijón Port Control (gpc) deberá adecuarse a estas normas de seguridad marítima.

Segunda.—Revisión de las normas.

Estas normas se revisarán cada dos años salvo que se den circunstancias extraordinarias que aconsejen su revisión con anterioridad.

Tercera.—Colaboración y coordinación.

Se insta a Gijón Port Control (gpc) y al Centro de Coordinación de Salvamento (mrcc-Gijón) a coordinarse y mantener un estrecho nivel de colaboración profesional así como a poner sus medios técnicos al servicio de la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar y de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas en las que España ejerza Soberanía, Derechos Soberanos o Jurisdicción.

Cuarta.—Disponibilidad de servicios en caso de emergencia.

De acuerdo con lo dispuesto en el art. 266 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, el Capitán Marítimo tendrá la disponibilidad, por razones de seguridad marítima, de los servicios de practica, amarre y remolque en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Disposición derogatoria

Quedan derogadas las normas de seguridad marítima dictadas con anterioridad a estas para maniobras de buques en el puerto de Gijón.

Entrada en vigor

Estas normas entrarán oficialmente en vigor al día siguiente de su publicación en el *Boletín Oficial del Principado de Asturias* (BOPA). Con independencia de lo anterior y operativamente se recomienda la aplicación de estas normas a partir del momento de su publicación en la página web de la Autoridad Portuaria de Gijón.

Gijón, a 30 de diciembre de 2016.—El Capitán Marítimo en Gijón.—Cód. 2017-00271.

ANEXO I Fonadero del Puerto de Gijón-Musel

