

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

16148 *Resolución de 20 de mayo de 2026, de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra, por la que se publica la Ordenanza portuaria para el control del tráfico marítimo en la Ría de Pontevedra.*

Aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra en sesión celebrada el 30 de abril de 2026, la Ordenanza portuaria para el control del tráfico marítimo en la Ría de Pontevedra, procede, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 295.4 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, la publicación, en el «Boletín Oficial del Estado», de la citada ordenanza, que figura como anexo a la presente resolución.

Marín, 20 de mayo de 2026.—El Presidente de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra, José Benito Suárez Costa.

ANEXO

Ordenanza portuaria para el control del tráfico marítimo en la Ría de Pontevedra

ÍNDICE

Preámbulo.

Capítulo I. Disposiciones generales.

Artículo 1. Objeto.

Artículo 2. Ámbito de aplicación y definiciones.

Artículo 3. Consejo de Administración.

Capítulo II. Disposiciones de control de tráfico marítimo.

Artículo 4. Procedimientos asociados al control de tráfico marítimo.

Artículo 4.1 Puntos de Recalada/Notificación.

Artículo 4.2 Información a Notificar.

Artículo 4.3 Autorización de entrada en la Ría de Pontevedra.

Artículo 4.4 Comprobaciones de entrada.

Artículo 4.5 Normas de navegación por el interior de la Ría.

Artículo 4.6 Embarque del práctico.

Artículo 4.7 Excepciones al cumplimiento de los procedimientos de entrada.

Artículo 4.8 Tráfico marítimo de salida.

Artículo 4.9 Procedimientos de entrada para fondeo.

Artículo 4.10 Buques pesqueros.

Artículo 4.11 Eventos (procesiones, regatas, etc.) en aguas de la ría.

Artículo 4.12 Cambios de muelle, enmendadas y maniobras.

Artículo 4.13 Prohibiciones, retenciones, etc.

Artículo 4.14 Prohibición de salida de puerto.

Artículo 4.15 Buques retenidos.

Artículo 4.16 Buques con deficiencias y/o anomalías a bordo Fondeo con deficiencias.

Artículo 4.17 Buques con mercancías peligrosas no declaradas.

Artículo 4.18 Dragados y trabajos portuarios.

Artículo 4.19 Operaciones y trabajos con buzos.

- Artículo 4.20 Remolcador remolcando en navegación.
- Artículo 4.21 Amerizajes de hidroaviones.
- Artículo 4.22 Trabajos a bordo y operaciones de pintado de buques en puerto.
- Artículo 4.23 Arriado de botes, ejercicios en general.
- Artículo 4.24 Señales marítimas.
- Artículo 4.25 Polizonaje.
- Artículo 4.26 Cierre del puerto al tráfico de buques Suspensión del servicio de practica.
- Artículo 4.27 Suministro de combustible tierra/buque, buque/buque, buque/tierra.
- Artículo 4.28 Pruebas de mar Pruebas de equipos.
- Artículo 4.29 Puesta a punto y pruebas del sistema de propulsión tras el lanzamiento del buque.
- Artículo 4.30 Lucha contra la contaminación marina.

Capítulo III Régimen disciplinario.

Artículo 5. Infracciones.

Disposiciones.

Disposición final primera.

Disposición final segunda.

Disposición final tercera.

Disposición final cuarta.

Anexos.

Anexo I. Plano: Fondeaderos de la Ría de Pontevedra y Puntos de Embarque.

Anexo II. Límite del parque nacional marítimo-terrestre del archipiélago de Islas Ons y Onza.

Anexo III. Resolución de CM del 27 de septiembre de 2013. Delimitación de la Zona de Maniobra de los buques en el puerto de Marín.

PREÁMBULO

Ordenanza portuaria para el control del tráfico marítimo en la zona de servicio del puerto de Marín

Corresponden a las Autoridades Portuarias, en virtud de lo reconocido en el artículo 25 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (TRLPEMM), las competencias relativas a la prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios y comerciales, la ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, la planificación, proyecto, construcción, y la conservación y explotación de las obras y servicios del puerto. También resultan competentes para la gestión del dominio público portuario y de las señales marítimas que les sean adscritas, la ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre y, en definitiva, de todas aquellas que se atribuyen por Ley y por su desarrollo reglamentario.

La presente ordenanza tiene por objeto la regulación del tráfico marítimo en la zona de servicio del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra, en el marco de las competencias atribuidas por el artículo 25.h) TRLPEMM.

En aquellas materias no reguladas expresamente por esta ordenanza o por la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra (en adelante APMRP), será de aplicación el Reglamento de Servicio, Policía y Régimen del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra («Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra» de 23 de septiembre de 1976).

La presente ordenanza ha sido elaborada conforme a la propuesta redactada por la Capitanía Marítima de Vigo con fecha 10 de noviembre de 2025, de acuerdo con lo previsto en la normativa, recogiendo los procedimientos asociados al control de tráfico marítimo definidos por dicho organismo en el artículo 4 de la misma.

La presente ordenanza ha sido informada favorablemente por Puertos del Estado, de acuerdo con lo previsto en la normativa.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

La presente ordenanza tiene por objeto la definición de los procedimientos asociados al control de tráfico en la ría de Pontevedra, en el marco de las competencias atribuidas por el artículo 25.h) del TRLPEMM.

En aquellas materias no reguladas expresamente por esta ordenanza o por la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra (en adelante APMRP), será de aplicación el Reglamento de Servicio, Policía y Régimen del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra vigente («Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra» de 23 de septiembre de 1976), a la fecha de aprobación de la presente ordenanza).

Artículo 2. *Ámbito de aplicación y definiciones.*

2.1 Ámbito de Aplicación.

El ámbito de aplicación de esta ordenanza será la zona de servicio competencia de la APMRP, zonas I y II de aguas establecidas en la Orden TMA/690/2023, de 9 de junio, por la que se aprueba la delimitación de los espacios y usos portuarios del puerto de Marín y Ría de Pontevedra.

2.2 Definiciones.

- Buque: embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, civil o militar apto para la navegación.
- MT: Marín Tráfico.
- CM: Capitanía Marítima.
- PM: Prácticos del Puerto de Marín.
- DM: Distrito Marítimo.
- APM: Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.
- PEI: Plan de Emergencia Interior.
- DST: Dispositivo de Separación de Tráfico.
- PNS: Punto de Recalada/Notificación.

Artículo 3. *Consejo de administración.*

1. Corresponde a la APM, de conformidad a lo dispuesto en el en los artículos 25 y 106 del TRLPEMM, la ordenación y coordinación del tráfico portuario marítimo como terrestre, así como prestar el servicio general de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario marítimo.

2. De acuerdo con el artículo 315 del TRLPEMM, corresponde al Consejo de Administración de la APM, la imposición de las sanciones por infracciones en la presente ordenanza, hallándose delegada esta competencia en el titular de la Presidencia. Asimismo, y en el ámbito de los servicios generales de los puertos bajo su gestión, les compete la prestación del servicio general de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario marítimo y de policía en las zonas comunes, conforme lo dispuesto por el artículo 106.a) y d) del TRLPEMM, sin perjuicio de las competencias que

correspondan a otras Administraciones. Esta función de policía especial corresponde a su Consejo de Administración, conforme la atribución específica que de la misma establece el artículo 30.5.i) del TRLPEMM y será ejercida por el personal de la Autoridad Portuaria debidamente cualificado y adscrito al Servicio de Policía Portuaria.

3. Todo ello sin perjuicio de las competencias que puedan ostentar otras Administraciones en materia de tráfico en la zona de servicio del puerto.

CAPÍTULO II

Disposiciones de control de tráfico marítimo

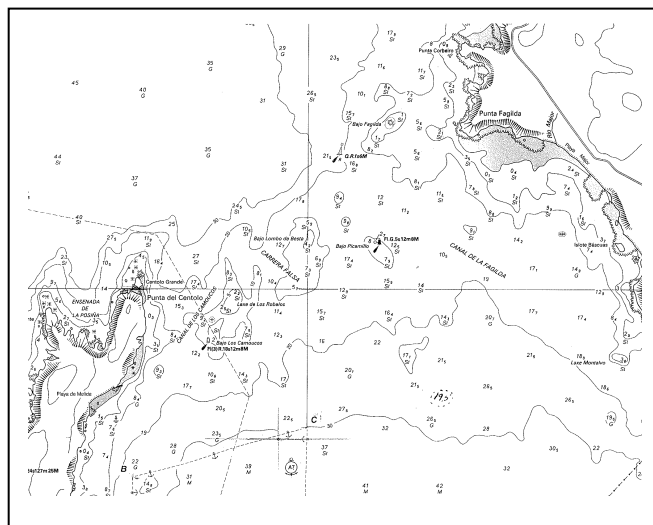
Artículo 4. *Procedimientos asociados al control de tráfico marítimo.*

Artículo 4.1 *Puntos de Recalada/Notificación.*

Todos los buques de eslora total igual o superior a 20 metros que inicien/finalicen su entrada/salida de la Ría de Pontevedra, bien para fondear en dicha Ría en uno de los fondeaderos habilitados al efecto, bien para dirigirse al puerto de Marín u otros puertos pesqueros o deportivos de la citada Ría, deberán establecer contacto con el Centro de Coordinación de Salvamento de Vigo (en adelante «Marín Traffic» o «Marín Tráfico») a través de los canales 10/16 de VHF banda marina en los puntos de Recalada/Notificación establecidos al efecto, y cuyas coordenadas se especifican a continuación:

4.1.1 Canal del Noroeste.

Solo podrán utilizar la Boca Noroeste los buques o embarcaciones:

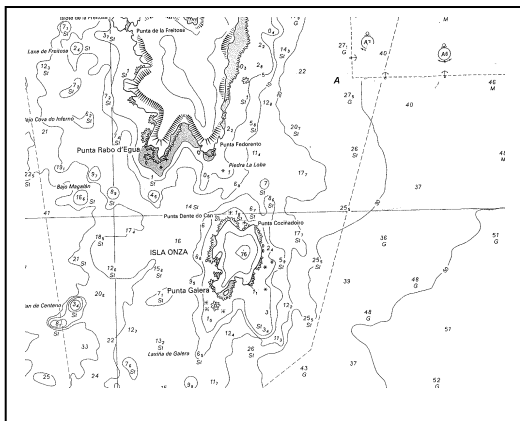


- Menores de 20 metros de eslora total.
- Iguales o mayores de 20 metros de eslora total que siendo pesqueros, auxiliares de acuicultura, de recreo o de servicios de puerto y que teniendo como puerto base, habitual de descarga o avituallamiento uno de los puertos (pesquero, comercial o deportivo) de la Rías de Pontevedra o de Vilagarcía de Arousa dispongan de la correspondiente exención otorgada por la Capitanía Marítima.

Estos últimos buques, antes de iniciar el paso del canal, se reportarán a «Marín Traffic».

4.1.2 Canal entre las Islas de Ons y Onza.

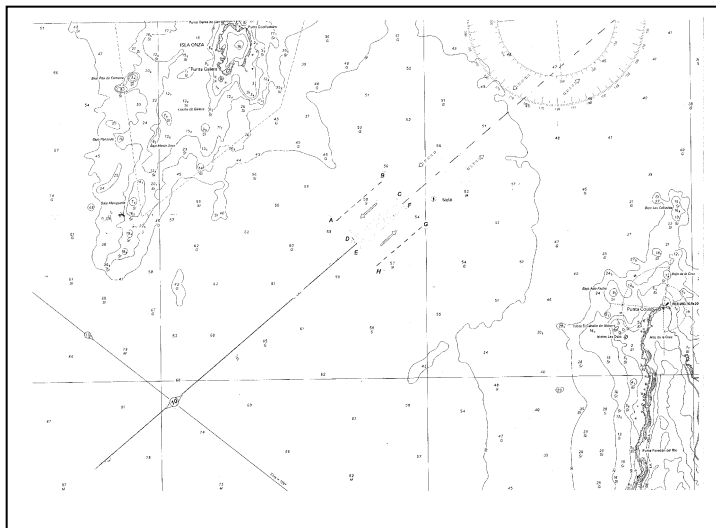
Solo podrán utilizar dicho paso las embarcaciones menores de 20 metros de Eslora total, cuyos patrones tengan conocimiento y experiencia en el paso a través del mismo.



4.1.3 Canal del Suroeste.

Es la entrada natural más segura para la entrada de buques o grandes embarcaciones en la Ría de Pontevedra.

Los Buques cuya entrada/salida se realice por la Boca del Sudoeste de la Ría de Pontevedra deberán establecer contacto con «Marín Traffic» en el punto de Recalada/Notificación establecido al efecto, y cuyas coordenadas se especifican a continuación:



Latitud = 42° 17,83 N.

Longitud = 008° 56,91 W.

Los buques deberán pasar necesariamente por dicha posición (denominado a partir de ahora Punto de Recalada/Notificación) con objeto de:

a) Por parte de las Autoridades emprender las labores seguimiento de entrada en la Ría de Pontevedra.

MT hará seguimiento RADAR/AIS del buque, desde el primer contacto hasta que el buque fondee o el práctico embarque (o hasta que atraque en el caso de buques de menos de 500 GT que no requieran práctico), asistiendo al mismo hasta su atraque o fondeo, y en lo que requiera el servicio de practicaje del Puerto en su caso. Asimismo, el

Práctico deberá informar de cualquier circunstancia anómala o que considere conveniente informar, en este caso por la vía de comunicación que considere más oportuna (teléfono/VHF).

b) Por parte del buque poder iniciar así los rumbos secuenciales necesarios que permitan a través del dispositivo establecido al efecto, abordar la entrada de la Ría con las suficientes garantías de seguridad.

MT, informará del movimiento de buques y le dará las instrucciones de atraque o fondeo, indicándole que contacte, caso de tener más de 500 GT, con el Servicio de Practicaje (Prácticos de Marín), si no lo ha hecho ya previamente, en el canal 12 de VHF e instándole a que permanezca a la escucha en los canales 16 y 10 de VHF hasta el embarque del Práctico (o hasta que atraque o fondee en caso de buques de menos de 500 GT que no requieran práctico).

MT notificará a PM el paso del buque por el Punto de Notificación. En el canal 12 estarán también a la escucha los servicios portuarios de amarre y remolque, a fin de coordinar al máximo los tiempos de prestación del servicio al buque.

c) Una vez finalizada la maniobra, el buque informará a MT de la finalización de la misma.

(En los buques que se dirijan a fondeadero de Ons, Portonovo, o Bueu, o los menores de 500 que atraquen sin práctico, cuando contacten con MT, en el punto de Notificación, MT les informará que cuando finalicen la maniobra les comunique la finalización de la misma).

En los buques mercantes mayores de 500 Gt's (y por tanto que atraquen con Práctico a bordo), dicha comunicación la realizarán los Prácticos al finalizar la maniobra de atraque.

Los buques de salida que abandonen la Ría de Pontevedra, cuando desembarque el práctico o abandonen el fondeadero (o atraque en caso de buques de menos de 500 GT que no requieran práctico), deberán Notificar a «Marín Traffic» a través del canal de VHF 10 o 16, el número de tripulantes a bordo, carga a bordo, puerto de destino y cualquier otra información que sea considerada relevante por la Autoridad Portuaria y/o Capitanía Marítima, volviendo a contactar con Marín Traffic en su derrota de salida a su paso por el punto de notificación.

Artículo 4.2 *Información a Notificar.*

La información requerida a los buques de entrada será la siguiente:

- Nombre del buque.
- Indicativo de llamada.
- Pabellón.
- Núm. IMO.
- Consignatario.
- Puerto de procedencia.
- Puerto de destino.
- Tipo de buque.
- Naturaleza de la carga a bordo y su cantidad.
- Numero de tripulantes y/o pasajeros.
- Mercancías peligrosas a bordo con códigos IMO/ONU.
- Arqueo en GT'S.
- Eslora.
- Calado máximo.
- Posición.
- Operaciones a efectuar en puerto o motivo de la arribada, según proceda.

- Defectos operacionales en máquinas, equipos eléctricos o sistemas de gobierno que puedan afectar a la navegabilidad y/o maniobrabilidad del buque.
- Disponibilidad de cartografía de la Ría de Pontevedra y de la zona.
- Cualquier otra información referida al buque, carga a bordo, tripulación, puerto de destino o que, por ser considerada relevante, le sea demandada por la Autoridad Portuaria y/o Capitanía Marítima.

Nota. La obtención de la información arriba mencionada por parte de «Marín Traffic», podrá ser bien requerida directamente al buque, o bien extraída a través del AIS, DUE, u otro documento oficial o medio telemático.

Artículo 4.3 *Autorización de entrada en la Ría de Pontevedra.*

Facilitada la información requerida por «Marín Traffic» o por la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra a través del DUE, y una vez comprobado:

4.3.1 Que el buque no se encuentra entre los buques rechazados para entrar en puertos españoles, bien por motivos de seguridad marítima o bien por protección del medio ambiente marino, protección de recursos, etc. (En caso de estarlo, únicamente se permitiría su entrada en la Ría de Pontevedra por motivos de salvaguarda de la vida humana en la mar o del medio ambiente, que deberán ser apreciados por la Capitanía Marítima, para lo que se deberá obtener previamente la autorización expresa de ésta).

4.3.2 Que de la información facilitada no se deduzca que el buque presenta algún tipo de deficiencia, problema o avería, que aconsejen tomar precauciones especiales. Si pudiera deducirse que lo presenta, contactará con la Capitanía Marítima que autorizará o denegará la entrada en aguas interiores, o fijará las condiciones excepcionales por cuestiones de seguridad marítima, protección del medio ambiente marino, etc. para permitir el acceso. Dicha Autorización será independiente de la que, en virtud de sus competencias, deba otorgar la Autoridad Portuaria.

4.3.3 En caso de haberse impuesto condiciones especiales para su admisión, no se permitirá su entrada en la Ría hasta que se hayan cumplimentado.

4.3.4 En el caso de buques de arqueo bruto superior a 1000, deberá demostrar que el buque posee el Certificado de Seguro establecido por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida por daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 («BUNKERS 2001»).

Conforme al artículo 11.2 de la Orden FOM/1194/2011 y al apartado 5 del Procedimiento Integrado de Escalas de Buques en el puerto de Marín, salvo en los buques que transporten mercancías peligrosas, materias reglamentadas en los Real Decreto 130/2017 (explosivos) y Real Decreto 563/2010 (artículos pirotécnicos y cartuchería) y carga de fuel pesado, alquitrán, betún asfáltico y petróleo crudo pesado, en los que se requerirá autorización expresa de la Capitanía Marítima, en los demás casos, cuando falten menos de cuatro horas para la entrada del buque en aguas portuarias se considerará por silencio administrativo que la Capitanía Marítima no tiene inconveniente para la entrada del buque en aguas de la ría.

Una vez obtenidos los permisos de la Autoridad Portuaria y de la Capitanía Marítima (expreso o por silencio administrativo), «Marín Traffic» informará al buque que dispone de la preceptiva autorización para entrar en la Ría para acceder y proceder a puerto o al fondeadero, realizando «Marín Traffic» tanto en este caso como en condiciones normales de entrada el seguimiento de la derrota del mismo a través del sistema de identificación automática (SIA o AIS)/RADAR.

Asimismo, en caso de dirigirse al puerto de Marín, y ser mayor de 500 GT'S o requerir práctico indicará al buque que notifique su llegada a Prácticos a través del Canal 12 de VHF banda marina, dando el ETA al punto establecido de embarque de práctico.

Cuando por su eslora corresponda, «Marín Traffic» informará al buque que existe una limitación a 7 nudos en la velocidad máxima de los buques mayores de 170 metros

de eslora total en su navegación al Este de la oposición punta Festiñanzo-boya del «Cabezo de Morrazán»-extremo Oeste de la Isla de San Clemente.

No obstante, lo anterior, finalizadas las comunicaciones con el buque, «Marín Traffic» notificará a Prácticos (para los buques mayores de 500 GT'S o que requieran práctico) y/o al APM el paso del buque por el punto de Notificación.

Artículo 4.4 *Comprobaciones de entrada.*

Antes de abordar la entrada de la Ría, el Capitán del buque autorizado deberá asegurarse de que:

- La máquina se encuentra lista para maniobrar.
- Las anclas se encuentren destrincadas y listas para fondear.
- Además del Oficial de Guardia, dispondrá de un serviola en el Puente de Gobierno.
- Se hayan evaluado la interacción de los agentes meteorológicos (mar y Viento) y oceanográficos (corrientes y marea) sobre el buque y su derrota y tomado las medidas correctoras necesarias para contrarrestar sus efectos y abordar con seguridad la entrada de la Ría.

Artículo 4.5 *Normas de navegación por el interior de la Ría.*

La navegación en las aguas la Zona de servicio del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra respetará las reglas previstas en el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972.

Pasado el punto de notificación y en caso de que por parte de «Marín Traffic», sea admitida su entrada en la Ría de Pontevedra el buque procederá en demanda del dispositivo de separación de tráfico establecido (cuyas coordenadas figuran en el anexo I del presente documento), y una vez sobrepasado éste en el caso de:

4.5.1 Ser autorizado su fondeo en el Fondeadero de Ons, «Marín Traffic» asignará el punto nominal de fondeo y el buque procederá de forma directa hacia el punto de fondeo autorizado, supervisando «Marín Traffic» a través del AIS/RADAR la derrota por la que navega el buque, y comprobando que fondea en el punto asignado.

Una vez que el buque notifique a «Marín Traffic» que se encuentra fondeado, «Marín Traffic», comunicará dicho fondeo al Distrito Marítimo de Marín, Capitanía Marítima de Vigo, y a la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.

4.5.2 Ser asignado su fondeo por «Marín Traffic» en los fondeaderos de Bueu o de Portonovo en caso de que el buque sea menor de 100 metros de eslora, en cuyo caso, el buque procederá a través de la derrota recomendada hacia el «Nodo A» (cuyas coordenadas figuran en el anexo I del presente documento) para a continuación proceder hacia el fondeadero asignado (Portonovo o Bueu), supervisando «Marín Traffic» a través del AIS/RADAR la derrota que sigue el buque, y comprobando que fondea en el punto asignado.

4.5.3 Ser autorizada su entrada en el puerto de Marín o su fondeo en el Fondeadero Interior del puerto de Marín, en cuyo caso:

- «Marín Traffic», informará al buque que se ponga en contacto con «Prácticos de Marín» a través del canal 12 de VHF e inmediatamente después informará tanto a «Prácticos de Marín» como al CCS del Puerto de Marín el paso del buque por el punto de Notificación y su entrada en la Ría.

- Asimismo, el buque una vez terminada de facilitar la información requerida por «Marín Traffic» deberá llamar a «Prácticos de Marín» por el canal 12 de (confirmando su ETA al punto de embarque de práctico), y procederá a través de la derrota recomendada

hacia el «Nodo A», para a continuación proceder a través de la derrota recomendada hacia el punto de embarque de práctico obligatorio.

La entrada/salida de los buques iguales o mayores de 20 metros de eslora total (Ver nota adjunta), se realizará siempre por la Boca del Sudoeste a través del dispositivo de separación de tráfico establecido al efecto y cuyas coordenadas figuran en el anexo I.

Notas:

A1. Solamente podrán entrar a través del Canal Noroeste:

A1a. Los buques y embarcaciones menores de 20 metros de eslora total.

A1b. Los buques o embarcaciones iguales o mayores de 20 metros de eslora total que siendo pesqueros, auxiliares de acuicultura, de recreo o de servicios de puerto, tengan como puerto base uno de los puertos (pesquero, comercial, o deportivo) de la Ría de Pontevedra o de Vilagarcía de Arousa y dispongan de la correspondiente exención otorgada por la Capitanía Marítima.

A2. Solamente podrán entrar a través del canal entre Ons y Onza los buques y embarcaciones menores de 20 metros de eslora total, cuyos patrones tengan conocimiento y experiencia en el paso a través del mismo.

B. Los buques que requieran practicaje desde el punto de embarque voluntario deberán notificarlo a MT al menos una hora antes de llegar al Punto de Notificación (PN), y a ser posible con veinticuatro horas de antelación a través de su agente.

C. Las embarcaciones de recreo de eslora total inferior a 20 metros y los artefactos flotantes de recreo no estorbarán el tránsito del resto de buques y embarcaciones en las aguas de la Zona de Servicio del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra (artículo 46.2 del Real Decreto 186/2023 por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima).

Los buques de arqueo igual o superior a 500 GT establecerán comunicación con el servicio de practicaje a través del Canal 12/16 VHF banda marina, llamando a «Marín Pilots» o «Prácticos de Marín».

El práctico embarcará/desembarcará en uno de los puntos de toma de Práctico establecidos al efecto bien en la Boca del Sudoeste de la Ría (Voluntario) o bien en el interior de la Ría (Obligatorio).

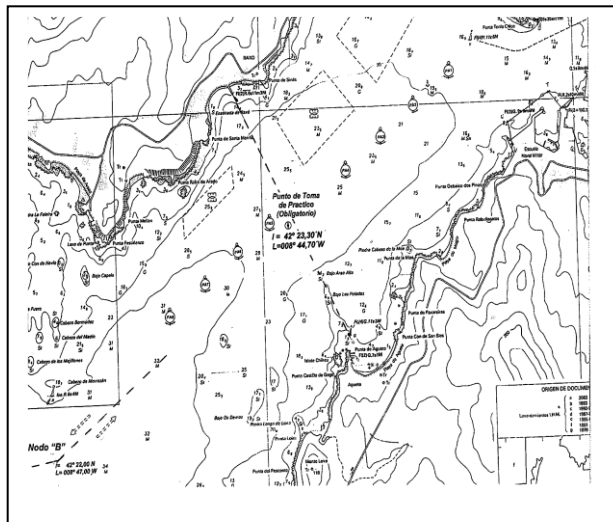
Durante la navegación desde (hasta) el punto de «embarque de practico» hasta (desde) el atraque (Derrota a través de la zona de practicaje obligatorio) deberá ir un hombre a proa en constante comunicación con el puente de gobierno.

Todo buque superior a 500 GT'S (Excepción de los buques dedicados al tráfico de ría) que navegue por la Ría de Pontevedra, deberá contar en el puente, además del propio Capitán con un oficial u otro miembro de la tripulación debidamente cualificado para asistirle en la maniobra (Resolución del Capitán Marítimo de Vigo de 5 de abril de 2013).

Artículo 4.6 *Embarque del práctico.*

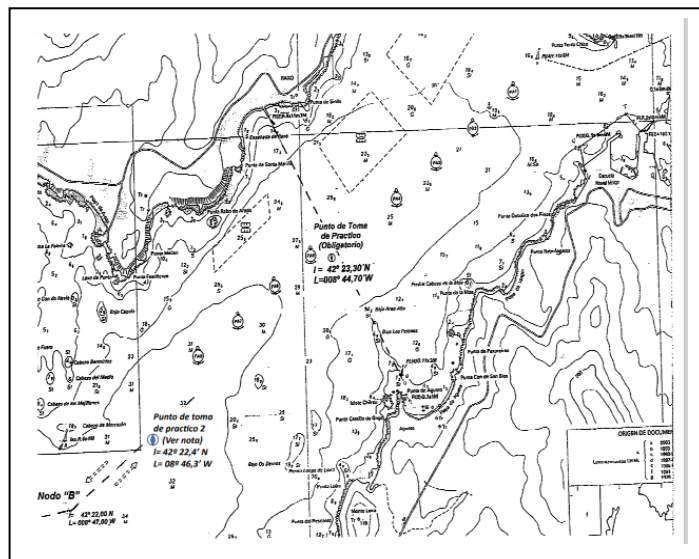
De acuerdo con el Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, publicado en el BOE núm. 66 de 16 de Marzo de 1996, todo buque con un arqueo igual o superior a 500 GT deberá tomar práctico (A excepción de los buques incluidos en el artículo 9 del citado reglamento) en el comienzo de la zona de practicaje obligatorio, que en circunstancias normales será en el

punto habilitado al efecto, situado en el límite exterior de la oposición boya verde del bajo «Los Pelados» y la punta del muelle de Raxó, es decir, en posición aproximada:



I = 42°23,30 N L = 008 44,70 W.

Adicionalmente, todo buque clasificado como «granelero» de acuerdo con el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en 1993, sin hélice a proa, mayor de 180 metros de eslora total o con más de 12 metros de calado, deberá tomar práctico en el punto habilitado al efecto, en posición aproximada:

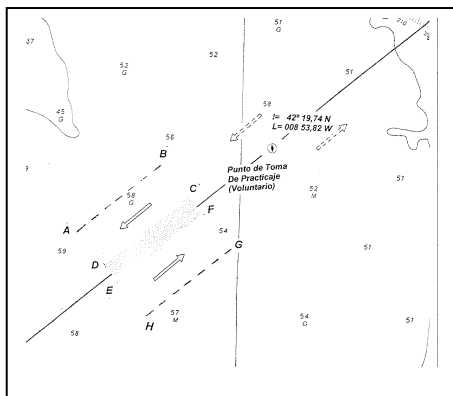


I = 42° 22,40' N L = 008° 46,30' W.

No obstante, es necesario prever que algún tipo de buques quieran de forma voluntaria o deban por razones de seguridad marítima, tomar práctico a la entrada de la

Ría de Pontevedra, por ello se establece el punto de embarque de práctico en la Boca del Sudoeste de esta Ría que a continuación se indica:

Canal Suroeste: En la oposición Punta Couso/Isla de Onza (El punto más elevado de la misma) en el punto que corresponda según la corriente general de tráfico de Entrada/Salida, en posición aproximada:



$I = 42^{\circ} 19,74 \text{ N}$ $L = 008^{\circ} 53,82 \text{ W}$.

El buque tomará práctico en el punto anteriormente referenciado en los siguientes casos:

- Voluntariamente por decisión formulada por el Capitán o de su agente consignatario.
- En circunstancias especiales, por motivación de las Autoridades Marítimas y/o Portuarias en caso de que el buque presente deficiencias en su navegabilidad, dotación o cartografía, que así lo aconsejen.
- Obligatoriamente en los siguientes casos:

Buques que por el tipo o cantidad de mercancías peligrosas que transporten pudieran a juicio de la Capitanía Marítima o de la Autoridad Portuaria suponer un riesgo potencial grave para el medio ambiente.

Nota: Junto al símbolo de embarque de práctico (Rombo) se indicará en la carta de navegación aclarando «Voluntario» para no confundir con el establecido en la zona de practicaje obligatorio, donde al lado del símbolo de embarque de práctico deberá figurar el texto «Obligatorio». Debe incluirse en la carta de navegación el símbolo de embarque de práctico (Rombo) para buques graneleros sin hélice a proa, mayores de 180 metros de eslora total o con más de 12 metros de calado, y al margen, en el texto de la carta, indicar su aplicación a los referidos buques.

Artículo 4.7 Excepciones al cumplimiento de los procedimientos de entrada.

Las presentes normas no se aplicarán a los buques de guerra, unidades navales auxiliares, u otros buques y embarcaciones que siendo propiedad de la Administración o estando a su servicio se encuentren navegando en el ejercicio de sus funciones. No obstante, lo anterior, en la medida de lo posible, cuando sea razonable, y no perjudique su capacidad operativa, o la misión encomendada, dichos buques y embarcaciones navegarán y actuarán en consonancia con el propósito y finalidad de las presentes normas.

Artículo 4.8 Tráfico marítimo de salida.

Los buques mayores de 500 GT, con intención de hacerse a la mar informarán directamente al Servicio de Practicaje por VHF 12 o a través de su Agente (vía teléfono)

de la finalización de operaciones una hora antes de salida, informando este último a MT, vía VHF o telefónicamente, del inicio de la maniobra.

Los buques que efectúan la salida sin práctico comunicarán su salida al comienzo de la maniobra.

Durante la maniobra, a requerimiento del Práctico o por iniciativa de MT, se intercambiarán las informaciones necesarias para el buen fin de la misma. Al desembarque del Práctico, contactará con MT, permaneciendo en el canal de trabajo VHF 16/10 hasta el punto de notificación.

Artículo 4.9 *Procedimientos de entrada para fondeo.*

En caso de que un buque proceda a la Ría de Pontevedra con intención de fondear seguirá el procedimiento general de entrada establecido:

A. Si el buque tiene previsto realizar operaciones comerciales en el puerto de Marín y/o debe fondear a la espera de atraque, solicitará permiso para fondear a APM, quien, a través del Práctico de guardia, informará del fondeadero y posición de fondeo asignada.

B. Si el buque tiene previsto fondear por mal tiempo se seguirá lo indicado en el artículo 4.9.5-apartado 5.1 a 5.10 de la presente ordenanza.

C. Cuando un buque que haya finalizado las operaciones comerciales en el puerto de Marín, al zarpar del mismo desee fondear en espera de flete, órdenes del armador o cualquier otra circunstancia, deberá solicitar autorización a la Autoridad Portuaria.

C1. Cuando un buque que se encuentre navegando por la zona (y por tanto ajeno a las operaciones comerciales del puerto de Marín), desee fondear en espera de flete, órdenes del armador o cualquier otra circunstancia, se seguirá lo indicado en el punto 9.5.5.4 de estos procedimientos.

Nota. A la hora de autorizar (en nombre de AP) o asignar el fondeo por parte de MT, se tendrá especial cuidado con los buques que por su especial configuración y tener una gran superficie velica son susceptibles de garrear, tales como rolones, etc.

La APM a través del Práctico de guardia, en el caso «A» o bien «Marín Traffic» en el caso «B», en virtud de las circunstancias concurrentes, tanto internas del propio buque, como externas, tales como condiciones meteorológicas, densidad de barcos en fondeadero, tipo de carga etc. autorizará o bien denegará tal petición, de acuerdo con las normas establecidas para cada fondeadero. En el caso «C» y «C1» se comunicará la decisión de la Autoridad Portuaria y de la Capitanía Marítima por el cauce indicado al solicitarlo.

Los buques que deban tomar práctico lo harán independientemente de su destino a fondeadero, siempre que entren en zona de practica obligatorio.

Todos los buques fondeados en la Ría deberán garantizar de forma fehaciente que se cumplen las siguientes condiciones de seguridad:

4.9.1 Criterios de seguridad para autorización de fondeo.

Todos los buques fondeados en la Ría deberán garantizar de forma fehaciente que se cumplen las siguientes condiciones de seguridad:

a) Deberán tener el sistema de propulsión, el sistema de gobierno y el molinete de anclas operativos.

b) Deberán ser capaces de establecer y mantener comunicación radio con el Centro de Control del Puerto y tener medios para determinar eficazmente con celeridad y exactitud su posición, y tener el dispositivo AIS en funcionamiento.

c) Deberán tener a bordo su dotación mínima de seguridad, de forma que les permita mantener una guardia de seguridad adecuada.

d) Deberán tener a bordo suficiente combustible para mantener condiciones de habitabilidad, alumbrado y propulsión en caso necesario.

e) No presentarán ninguna pérdida de hidrocarburos u otras sustancias contaminantes hacia el exterior del buque.

f) No presentarán daños estructurales que afecten a zonas estancas del buque que estén o que conduzcan o tengan comunicación con espacios situados por debajo de la flotación.

g) El embarque/desembarque de los tripulantes del buque o personal ajeno a la tripulación, está sujeto a autorización de la Autoridad Portuaria, que podrá solicitar informe a la Capitanía Marítima si lo considera necesario, con independencia de los permisos o autorizaciones que en el ejercicio de sus competencias pudieran otorgar otras administraciones. No obstante, lo anterior, en caso de que fuesen autorizados, deberán disponer de medios de embarque y desembarque de personal eficaces y seguros al costado.

En el caso de que no se cumpliese alguna de las condiciones anteriores, se deberá obtener autorización previa explícita de la Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima, por motivos de seguridad marítima, para permitir el fondeo, estableciéndose las medidas o medios complementarios o alternativos precisos, en ese momento, a la vista de las circunstancias particulares del caso.

4.9.2 Condiciones de seguridad mientras se esté fondeado.

a) Durante todo el tiempo que el buque se encuentre fondeado, deberá permanecer en el puente de gobierno, el oficial de guardia, verificando de forma periódica y continua su posición, para detectar con la suficiente antelación cualquier indicio de garreo, asimismo mantendrá escucha permanente en los canales 10 Y 16, atento a las instrucciones que pueda transmitir tanto el Centro de Control de Servicios del Puerto de Marín, o Marín Traffic.

En caso de condiciones meteorológicas adversas, con vientos de fuerza 6 (escala Beaufort) o superior, el oficial de guardia deberá reportar a Marín Traffic su posición y estado del buque cada dos horas.

Asimismo, en todo momento permanecerá a bordo la dotación mínima suficiente para maniobrar con seguridad.

b) La máquina, tanto principal como auxiliares esenciales para la propulsión, se encontrará operativa y lista para arrancar en cualquier momento.

c) El sistema de gobierno estará listo para su uso inmediato, manteniendo siempre la capacidad de gobernar el buque.

d) La otra ancla permanecerá a la pendura, libre del escobén y lista para fondear en caso necesario.

e) Queda terminantemente prohibido arrojar a la Ría cualquier tipo de basura, desperdicio o efectuar cualquier tipo de vertido, achique de sentinas, limpieza de bodegas u operación que pueda producir algún tipo de contaminación; debiendo ponerse en contacto con la compañía concesionaria de la recogida de hidrocarburos y basura del puerto de Marín, de forma que se retiren las basuras sólidas y residuos oleosos cuando sea preciso. A estos efectos, cuando se prevean fondeos de larga duración, se realizará al menos, una descarga semanal de basuras.

f) Cualquier operación de transvase de la carga entre buques fondeados, o carga o descarga de la misma, requerirá autorización previa de la Autoridad Portuaria.

g) No se permitirá ninguna operación de transvase de combustible entre buques fondeados, sin que tengan esta consideración las posibles retiradas de residuos o suministros de combustible, que se deberán hacer por servicios autorizados y cumplimentando las condiciones que se establezcan.

h) Se cumplirá el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en vigor, en todos sus aspectos, especialmente en cuanto a señalización, tanto diurna como nocturna.

4.9.3 Criterios de seguridad para realización de obras de mantenimiento y reparaciones en buques fondeados.

Como norma general queda taxativamente prohibido a cualquier buque fondeado, realizar cualquier tipo de reparación, desmontaje, operación de mantenimiento etc. que pueda afectar a su sistema de propulsión, gobierno o generación de energía sin haber obtenido la correspondiente autorización de las Autoridades Marítimas.

4.9.4 Instrucciones de seguridad que se tendrán en consideración para otorgar la autorización expresa para la realización de obras de mantenimiento y reparaciones en buques fondeados.

Como norma general queda taxativamente prohibido a cualquier buque fondeado, realizar cualquier tipo de reparación, desmontaje, operación de mantenimiento etc. que pueda afectar a su sistema de propulsión, gobierno o generación de energía, no obstante, lo anterior, las Autoridades Marítimas en determinados casos o circunstancias podrán autorizar de forma expresa dichas reparaciones o desmontajes teniendo en cuenta los siguientes criterios:

El buque deberá acreditar su cumplimiento, y en caso de detectarse algún incumplimiento, o falta de alguna condición, Marín Traffic o APM (Según corresponda) indicará al buque la imposibilidad de acometer la reparación pretendida, hasta que se solvente, u obtenga autorización expresa:

- A. Que no se transporten mercancías peligrosas, o restos de estas.
- B. Que no dejen fuera de servicio su sistema de propulsión, sistema de gobierno, o sistema de generación de energía del buque, directa o indirectamente, a menos que:
 - i. Haya previsión durante todo el tiempo que vaya a durar la reparación de vientos de fuerza 4 o menos en la escala de Beaufort.
 - ii. O, si hay previsión de vientos de fuerza cuatro a seis durante las reparaciones, que se contrate la asistencia de un remolcador al costado, de potencia suficiente, ante la eventualidad de garreos.
 - iii. Si la previsión es de vientos mayores de fuerza seis no se podrán realizar ese tipo de reparaciones, a menos que se obtenga autorización expresa al respecto.
 - iv. En todo caso las previsiones meteorológicas se irán reconsiderando cada doce horas coincidiendo con las actualizaciones comunicadas por las instituciones encargadas de realizarlas. Si durante la reparación se modificara la previsión a peor o sobrevinieran peores condiciones de las inicialmente previstas se estará a la mayor exigencia, actuando inmediatamente. Si al actualizarse la previsión, esta mejorara, se podrá rebajar el nivel de exigencias cuando se confirme la mejoría con la siguiente actualización.
- C. Que las reparaciones no afectan a las tuberías ni a los tanques de combustible, a menos que:
 - i. No se empleen llamas desnudas, ni soldaduras y no se utilicen herramientas que produzcan chispas o calentamientos por encima 40°C.
 - ii. O si se emplearan, las tuberías y los tanques objeto de la reparación y sus adyacentes se encuentren desgasificados (Condición Gas Free), o inertizados (Con O₂ menor de 5%).
- D. Que las reparaciones no abran o puedan abrir, directa o indirectamente vías de agua a la zona estanca del buque que se encuentren a menos de un quinto de la manga de la flotación y como mínimo a 500 mm.
- E. Que el mantenimiento no consista en chorreo, o picado del casco o cubiertas y su pintado, salvo discos de francobordo y marcas de calado.

No obstante, en determinados casos concretos, en que concurran una serie de condiciones favorables y no afecten a la seguridad marítima estas condiciones generales pueden ser modificadas circunstancialmente por la Capitanía Marítima.

Los buques que carguen mercancías peligrosas o sus residuos incluidos en el punto A y que por razones imperiosas precisen realizar reparaciones imprescindibles para su seguridad, requerirán un permiso especial, siendo fijadas las necesarias condiciones de seguridad a contemplar, tanto por la Capitanía Marítima, como por la Autoridad Portuaria, cada una en el ámbito de sus competencias.

Estas autorizaciones expresas para poder realizar reparaciones en los buques fondeados solo se otorgarán a los que procedan/provengan al/del puerto de Marín, los restantes buques fondeados en la Ría como norma general no podrán realizar las operaciones de mantenimiento y/o reparación mientras permanezcan fondeados, hasta tanto en cuanto no se disponga de procedimientos y sistemas de monitorización y en caso de que por imperiosa necesidad deban realizar/as, cuando las circunstancias lo permitan, deberán proceder a la Ría de Vigo, donde serán monitorizados y se les asignará posición de fondeo y condiciones que deberán cumplir.

4.9.5 Buques a fondear en el fondeadero de Ons.

Se utilizará el «Fondeadero de Ons» para los buques:

1. Que transporten un cargamento a granel de Mercancías Peligrosas.
2. Que independientemente de su cantidad transporten un cargamento parcial de:

- Mercancía Peligrosa de Clase 1 (Explosivos);
- Mercancía Peligrosa de Clase 6.2 (Sustancias Infecciosas);

3. Que independientemente de lo especificado en los apartados anteriores, en razón de la cantidad, clasificación de las mercancías, características técnicas del buque, influencias meteorológicas, tiempo de espera en fondeadero, etc. lo juzguen conveniente las Autoridades Marítimas y/o Autoridades Portuarias.

4. Resto de buques que así lo soliciten, supeditado a la planificación de operaciones del puerto.

5.1 Para poder autorizar por parte de MT (previa autorización de APM y CM en los términos establecidos en el punto 3.4.) el uso del fondeadero de Ons para arribadas por mal tiempo se deberá entender como tales: Aviso de temporal (Fuerza 8 o superior) o Previsión de mares combinadas con alturas significativas de ola mayores de 6 m, en especial para buques con cubertada o cargas pesadas especiales (Grandes piezas sobre cubierta, o bajo ella, bobinas de chapa, etc.), por alguna de las agencias oficiales de meteorología en las zonas marítimas de Finisterre y Porto o sus adyacentes (San Vicente, Josephine, Charcot, Pazenn, Cantábrico, Iroise, Yeu, Róchenme) y siempre que esas zonas estén incluidas razonablemente en la derrota prevista del buque hacia su puerto de destino. Si no se dan esas circunstancias no se autorizará el fondeo en esa área, excepto para buques que tengan autorizado atraque en el puerto los días anteriores o posteriores.

5.2 Se revisará la situación cada 24 h como máximo, debiendo abandonar el buque este fondeadero cuando cesen las causas que permitieron autorizar su fondeo, de acuerdo con lo indicado en el párrafo anterior.

5.3 El hecho de estar cerrado el puerto de destino, si no se dan las condiciones adversas anteriores, no se considerará suficiente para dar abrigo en este fondeadero.

5.4 Si el buque persiste en su intención de entrar o permanecer en puerto, MT podrá, previa autorización de la AP y CM, permitir su fondeo o derivarlo al fondeadero interior o a muelle, o se permitirá en función de la operativa portuaria y ocupaciones presentes y previstas.

5.5 El buque deberá nombrar agente, de manera que se le pueda facturar la utilización del fondeadero, los servicios portuarios que le presten servicio, o el auxilio en las operaciones precisas con las correspondientes autoridades españolas.

5.6 Deberá demostrar que posee el Certificado de Seguro establecido por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida por daños debidos a

contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 («BUNKERS 2001»).

5.7 Para fondeos de buques con mercancías peligrosas susceptibles de dañar el medio ambiente, buques de más de 50.000 G.T. y buques con carga de hidrocarburos, siempre que las circunstancias del caso así lo aconsejen, se requerirá que el tiempo que permanezcan fondeados tengan el apoyo de un remolcador, para lo cual deben solicitar un servicio de puesta a disposición de al menos un remolcador, así como la asistencia de un práctico para la maniobra de fondeo y de desfondeo.

5.8 En este fondeadero, no se autorizarán, en general, ningún tipo de obra, ni de reparación ni de mantenimiento, ni descargas de residuos MARPOL (anexo I, anexo II, anexo IV, anexo V), ni avituallamientos, ni cambios de tripulación, ni otras operaciones portuarias.

5.9 No se autorizará el fondeo de unidades mixtas –Remolcador –Remolcado.

5.10 No se autorizará el fondeo de buques con averías en ningún caso.

4.9.6 Buques a fondear en el fondeadero interior.

1. Todos los buques con un cargamento parcial de mercancías peligrosas no incluidos en apartados anteriores. (Quedan exceptuadas de las aplicaciones anteriores, las Mercancías clase 7 (Materiales Radioactivos), que requerirán una autorización especial.

2. Resto de buques que vayan a efectuar operaciones en puerto, o cuando se solicite, aunque no las realicen, todo ello supeditado a la planificación de operaciones del puerto.

2.1 Buques a la espera de atraque en el puerto o de salida esperando por cualquier motivo ligado a la operativa del puerto de Marín, excepto mal tiempo, aun cuando se pueda utilizar también por ese motivo.

2.2 Se permitirán operaciones de cambio de tripulación, avituallamiento, y pequeñas obras con riesgo reducido u otras operaciones portuarias similares, sometidas todas ellas a las normas y criterios de seguridad generales establecidos.

2.3 Los buques deberán tener nombrado agente y poseer el seguro tal y como se indica en el punto anterior 4.9.5.

2.4 Estando el fondeadero en zona de practica obligatorio parcialmente, se tomará práctico para todas las operaciones náuticas que impliquen movimiento del buque, excepto para los fondeos en los puntos FP5 a FP8, que quedan fuera de la zona de practica obligatorio.

2.5 En términos generales, no se autorizará el fondeo de unidades mixtas – Remolcador– Remolcado, a menos que ambos cuenten con trenes de fondeo de capacidad suficiente y puedan fondear como una sola unidad.

4.9.7 Buques a fondear en los fondeaderos de Portonovo y Bueu.

1. Para el fondeo en uno de esos fondeaderos, se requerirá permiso expreso Marín Traffic o APM. Se autorizará el fondeo en los fondeaderos de Portonovo o Bueu, únicamente a buques de eslora total inferior a 100 metros y solamente cuando las condiciones meteorológicas lo hagan aconsejable y seguro.

Cuando las condiciones meteorológicas reinantes o previstas no permitan dar abrigo adecuado en otros fondeaderos de la ría, podrá autorizarse el fondeo de buques de eslora total igual o mayor de 100 metros en el fondeadero de Bueu, previa comunicación o informe de la Capitanía Marítima, para lo que se tendrán en cuenta, entre otros aspectos, el tipo de carga a bordo y las características del buque. El fondeo indicado en este párrafo se limitará al período de tiempo en que concurren las condiciones indicadas.

2. Se permitirán operaciones de cambio de tripulación, avituallamiento, y pequeñas obras con riesgo reducido u otras operaciones portuarias similares, sometidas todas ellas a las normas y criterios de seguridad generales establecidos.

3. Los buques deberán tener nombrado agente y poseer el seguro tal y como se indica en el punto anterior 4.9.5.

4. En términos generales, no se autorizará el fondeo de unidades mixtas –Remolcador– Remolcado, a menos que ambos cuenten con trenes de fondeo de capacidad suficiente y puedan fondear como una sola unidad.

4.9.8 Buques a fondear en el resto de lugares abrigados existentes en la Ría de Pontevedra.

Por razones de seguridad marítima, se podrán autorizar fondeos para los buques y embarcaciones menores de 20 m. de eslora en las pequeñas ensenadas y lugares abrigados existentes en las orillas de la Ría de Pontevedra, y que tradicionalmente se han venido utilizando como lugares de abrigo y fondeo, siempre y cuando:

a) No estorben el tránsito de otros buques o embarcaciones hacia puertos, embarcaderos, astilleros y otros lugares de trabajo, o por los canales de navegación y sus accesos.

b) No invadan la zona de playa que se encuentra balizada, y en caso de playas que no se encuentren balizadas, se considerará que la zona de playa ocupa hasta los 200 metros de la orilla y 50 m de la costa.

c) Se encuentre fondeada dentro de un polígono de fondeo para embarcaciones menores, legalmente autorizado.

En este caso se prestará especial atención al sistema de fondeo empleado de forma que se eviten garreos y rotura de las líneas, así como a impedir cualquier tipo de vertidos contaminantes.

4.9.9 Excepciones al fondeo.

Independientemente de las zonas de fondeo anteriores, previo informe favorable de la Capitanía Marítima por razones de seguridad marítima, se podrá autorizar el fondeo en otros lugares de la ría, cuando haya razones o causas, excepcionales, que así lo aconsejen.

4.9.10 Fondeo a la salida de puerto.

MT recabará la siguiente información:

- Razón para el fondeo y tiempo estimado de estancia.
- Condiciones de Fondeo.
- Confirmación por parte del buque de la no existencia de deficiencias a bordo.
- Demás información habitual de salida.

MT indicará la posición de fondeo e informará al APM y CM, así como informará de las Condiciones de Fondeo reguladas por la Capitanía, situación cercana del Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia y otras disposiciones de las Autoridades Marítimas y Portuarias puntuales.

Artículo 4.10 *Buques pesqueros.*

Los buques pesqueros mayores o iguales a 20 metros de eslora deberán informar a MT de su entrada o salida de puerto, siguiendo después los procedimientos establecidos en cumplimiento del Dispositivo de Separación de Tráfico establecido en la ordenación del tráfico en la Ría de Pontevedra.

Entrada: Comunicarán la entrada cuando estén aproximándose a la boca norte o sur, proporcionando la siguiente información:

- Nombre de la embarcación e indicativo de llamada.
- Puerto/Caladero de procedencia.

- Número de tripulantes.
- Con carga o en lastre.
- Muelle al que se dirigen.

Salida: Durante la maniobra de salida del muelle contactarán con MT, proporcionado la siguiente información:

- Nombre de la embarcación e indicativo de llamada.
- Puerto/Caladero de destino y ETA.
- Número de tripulantes.

Confirmarán su salida de la ría contactando con MT al pasar la boca norte o sur respectivamente.

En la zona de evolución y maniobra (establecida en la resolución de CM del 27 de septiembre de 2013; anexo) se prohibirá calar artes de pesca de forma permanente; no obstante, lo anterior, de forma ocasional en determinadas zonas podrán utilizarse otro tipo de artes, tales como cerco, xeito, de marisqueo, etc.; siempre y cuando el barco se encuentre de forma permanente «junto al arte de pesca», con objeto de poder virarla con carácter inmediato si fuese necesario.

MT Permitirá faenar en la zona de evolución y maniobra (resolución de CM del 27 de septiembre de 2013; anexo) siempre que las circunstancias lo permitan. Esta autorización podrá ser resuelta por MT cuando así se estime oportuno.

Las embarcaciones de eslora total inferior 20 metros no estorbarán el tráfico seguro de buques mercantes a través del Dispositivo de Separación de Tráfico (DST).

Artículo 4.11 *Eventos (procesiones, regatas, etc.) en aguas de la ría.*

En los eventos autorizados por la Capitanía Marítima el coordinador de seguridad responsable del mismo se pondrá en contacto con MT al menos una hora antes del inicio del mismo, facilitando la información que le sea requerida sobre número de embarcaciones, tripulantes, campo de regatas, etc. o cualquier otra información que se le requiera.

Durante la celebración del evento el coordinador de seguridad responsable del mismo comunicará a MT en tiempo real cualquier incidente que se produjese y una vez finalizado el evento volverá a contactar con MT para informar de la finalización.

MT informará al Servicio de Practicaje del comienzo y finalización del evento cuando el mismo pueda afectar al desarrollo de maniobras y, caso de interactuar el tránsito de la regata o evento en el tráfico marítimo, coordinará con los prácticos el mismo para el buen fin y desarrollo consensuado de los movimientos necesarios.

En caso de que MT no disponga de la pertinente autorización de Capitanía Marítima y Autoridad Portuaria, contactará con éstas para seguir instrucciones.

Artículo 4.12 *Cambios de muelle, enmendadas y maniobras.*

Todos los buques iguales o mayores de 20 m de eslora, antes de iniciar cualquier maniobra, enmendada, cambio de muelle o movimiento dentro de la zona portuaria, deberán contactar con MT por medio de los canales VHF 16/10, informando del movimiento previsto.

MT en coordinación con el Servicio de Practicaje, si el buque es mayor de 500 GT, hará el seguimiento de estos movimientos, informando tanto al Servicio como a Capitanía las anomalías observadas o incidencias.

MT comprobará si dispone de la pertinente autorización de Capitanía Marítima y Autoridad Portuaria a través del Servicio de Practicaje, e indicará al buque que contacte con el MT una vez se encuentre atracado.

Artículo 4.13 *Prohibiciones, retenciones, etc.***Entrada en puerto:**

Cuando un buque que tenga prohibida la entrada en aguas de la ría contacte con MT, éste le instruirá para que permanezca fuera de la ría e informará a la Capitanía Marítima y a la Autoridad Portuaria para recibir instrucciones.

MT comunicará al buque las instrucciones recibidas de la Autoridad Marítima o Portuaria.

MT informará al Servicio de Practicaje de todas las prohibiciones de entrada, así como de los levantamientos de estas prohibiciones.

Artículo 4.14 *Prohibición de salida de puerto.*

MT será informado por la Capitanía Marítima o la Autoridad Portuaria de la prohibición de salida de un buque.

Si por razones de operatividad del puerto, traslado a astillero, etc.; el buque fuera autorizado a moverse en aguas de la ría, Capitanía Marítima o la Autoridad Portuaria comunicará a MT esa autorización.

Si MT observa el movimiento de un buque con prohibición de salida inmediatamente informará a Capitanía Marítima y Autoridad Portuaria.

Artículo 4.15 *Buques retenidos.*

MT informará a la CM y APM de cualquier movimiento no autorizado de estos buques.

CM informará a MT de cualquier autorización temporal que permita el movimiento entre atraques de estos buques.

El buque contactará con MT al indicio y final del cambio de muelle. MT informará a la APM.

Artículo 4.16 *Buques con deficiencias y/o anomalías a bordo. Fondeo con deficiencias.*

Cuando un buque informe de anomalías, deficiencias o averías a bordo, MT procederá a recopilar la máxima información sobre el alcance de la anomalía, deficiencia o avería por medio de los canales 16 y 10 de VHF y hará llegar esta información a la Capitanía Marítima y a la APM por la vía más rápida, esperando para recibir las instrucciones.

En caso de fondeo, una vez autorizado por las Autoridades Marítimas, MT transmitirá al buque las indicaciones y obligaciones a cumplir durante el mismo, basado en las Condiciones de Fondeo.

Artículo 4.17 *Buques con mercancías peligrosas no declaradas.*

Cuando un buque informe que transporta mercancías peligrosas y éstas no estuvieran declaradas previamente, o MT no tuviera constancia documental de ello, MT informará al buque que permanezca fuera de las aguas de la ría y solicitará instrucciones a CM y APM.

Cuando la APM y/o CM informe a MT que el buque ha presentado la declaración de mercancías peligrosas según la normativa vigente y además cumple con los demás requisitos necesarios para su entrada, se autorizará su entrada.

Artículo 4.18 *Dragados y trabajos portuarios.*

APM comunicará a MT aquellos trabajos portuarios que puedan afectar a la seguridad marítima.

MT emitirá avisos a la navegación informando de los mismos cuando considere que puedan afectar a la navegación y a la seguridad del tráfico.

Los operadores de esos trabajos avisarán a MT del inicio y finalización, así como cualquier variación en su campo o lámina afectada, para información a CM y/o APM.

Artículo 4.19 *Operaciones y trabajos con buzos.*

Las operaciones con buceadores o equipos submarinos que puedan verse afectados por el movimiento de buques cercanos o que afecten al propio tráfico, deberán ser comunicadas a MT o APM informando del área, inicio, incidencia y finalización de los mismos, manteniendo permanentemente comunicación vía VHF con MT para la gestión de avisos de proximidad.

Artículo 4.20 *Remolcador remolcando en navegación.*

A efectos de este procedimiento, se entiende por remolcador remolcando en navegación todo buque que se encuentre realizando un servicio de remolque a una pontona, artefacto flotante o similar, dentro de las aguas de la ría. Se exceptúan en este apartado los servicios de remolque portuario incluidos en las maniobras de entrada, salida o enmendada de puerto.

Cuando un remolcador se disponga a realizar un servicio de remolque-traslado, contactará con MT en el canal 10 de VHF informando del servicio a realizar y características del remolque. MT comprobará que la maniobra está autorizada e informará al Servicio de Practicaje si fuese necesario o si no lo hizo el propio remolcador antes.

Al finalizar el servicio, el remolcador reportará a MT, por la misma vía, la finalización del mismo.

Si el servicio no está autorizado, MT ordenará al remolcador que quede a la espera y contactará con CM para recibir instrucciones.

Por norma general los trenes de remolque no podrán fondear en ningún lugar de la ría, debiendo atracar, excepto que puntualmente la Autoridad Portuaria lo autorice, previo informe vinculante de la Capitanía marítima.

Artículo 4.21 *Amerizajes de hidroaviones.*

En caso de incendios en las cercanías los hidroaviones pueden llegar a necesitar tomar agua en la ría de Pontevedra, ello implica una pista libre de tránsito para una toma segura.

Cuando el MT sea informado del amerizaje de un hidroavión emitirá un aviso a la navegación e informará a APM y CM, y caso de observarlo y no tener constancia de ello, coordinará con la torre de control del aeropuerto para establecer frecuencias de radio en la banda adecuada.

MT informará también al Servicio Marítimo de la Guardia Civil, si fuera necesario, para que una patrullera evite que embarcaciones entorpezcan las operaciones de los hidroaviones.

Se informará también de estas operaciones a:

- Prácticos.
- Clubes Náuticos.
- Cofradías de Pescadores y Agrupaciones de Bateiros.

En caso de que en la zona de amerizaje se encuentren pequeñas embarcaciones que no dispongan de VHF se valorará la movilización de medios propios (SALVAMAR, B/S MARIA PITA) o ajenos (otras Instituciones o embarcaciones particulares de recreo que dispongan de VHF) para despejar la zona.

Artículo 4.22 *Trabajos a bordo y operaciones de pintado de buques en puerto.*

Todo buque interesado en realizar trabajos a bordo mientras esté atracado o fondeado, deberá solicitarlo por medio de su agente consignatario a la APM. En el caso

de que los trabajos sean operaciones de pintado de nombre, puerto de matrícula, calados, disco de francobordo, nombre y puerto de matrícula utilizando pontonas / flotadores o desde el muelle, mientras esté atracado o fondeado, deberá solicitarlo por medio de su agente consignatario a la APM. Quedan expresamente prohibidos los trabajos de pintado exterior de casco, si bien la APM podrá autorizar alguno de estos trabajos cuando circunstancias excepcionales así lo aconsejen.

Todo el material (restos de pintura, oxido, etc.) procedente del picado, chorreado etc. que se lleve a cabo en un buque para sanear el área que posteriormente será miniada y pintada, deberá ser retenido a bordo, quedando expresamente prohibido arrojarlo al mar.

Si el buque contacta con MT solicitando permiso se le indicará que debe contactar con su Agente para que solicite la autorización a la Autoridad Portuaria.

MT informará de esta solicitud a la APM.

El buque deberá informar, por el canal 10 de VHF, a MT del inicio y del fin de los trabajos a bordo e informará asimismo que se encuentra totalmente operativo.

Artículo 4.23 *Arriado de botes, ejercicios en general.*

Todo buque interesado en realizar ejercicios que contemplen el arriado de botes al agua, deberá solicitarlo por medio de su agente consignatario a la CM y a la APM. El Agente o consignatario instruirá al buque de la necesidad de informar a MT del inicio y finalización de los mismos, en todo caso no podrán alejarse más de 100 m. del costado del buque.

El buque deberá informar, por el canal 10 de VHF, a MT del inicio y del fin de los ejercicios.

Artículo 4.24 *Señales marítimas.*

Cuando MT tenga conocimiento de cualquier anomalía en una señal marítima informará vía teléfono a la APM. De la misma manera, APM informará puntualmente a MT de cualquier anomalía y restauración de la misma.

MT.

1. Emitirá un radio-aviso local.
2. Informará inmediatamente a PM.
3. Notificará la incidencia a la CM y al CNCS.

APM Proveerá puntualmente de cualquier variación en la red de señales, así como de su restauración del servicio, o reubicación en caso de desplazamiento de boyas.

Artículo 4.25 *Polizonaje.*

MT solicitará de los buques con destino al puerto de Marín y procedentes de puertos susceptibles de sufrir el embarque de polizones, la confirmación o no si tiene a bordo polizones y, en su caso, el número de ellos.

MT comunicará esta información a la APM, CM y Policía Nacional (Brigada de Documentación y Extranjería), sin perjuicio de la obligatoria comunicación por parte del agente del buque.

Artículo 4.26 *Cierre del puerto al tráfico de buques. Suspensión del servicio de practica.*

Como norma general el Capitán Marítimo propondrá a la Autoridad Portuaria la suspensión del servicio de practica y las operaciones de atraque/desatraque de buques de mayores de 500 GT, cuando las condiciones meteorológicas lo requieran, en base al contenido del artículo 266.g) del vigente Real Decreto Legislativo 2/2011 y del Real Decreto 638/2007, por motivos de Seguridad Marítima.

De la misma manera, dispondrá la suspensión del tráfico de pasajeros del/los concesionarios de transporte de Ría cuando así lo considere por razones de seguridad.

El operador de MT notificará la suspensión del servicio de practicaje a los buques que estuvieran en disposición de entrar o salir del puerto.

Artículo 4.27 *Suministro de combustible tierra/buque, buque/buque, buque/tierra.*

Los suministros tierra/buque desde camión cisterna serán autorizados por la APM.

Los suministros buque/buque y buque/tierra no están autorizados de modo general, pudiendo ser objeto de autorización especial por parte de APM (previo informe vinculante de la CM).

MT informará APM y CM de cualquier incidencia.

Artículo 4.28 *Pruebas de mar. Pruebas de equipos.*

Las pruebas deberán estar autorizadas por la CM, quien informará a APM de dicha autorización.

Cuando MT reciba la llamada de un buque comunicando su intención de salir para realizar pruebas, comprobará si éste dispone de la autorización y en su defecto contactará con la CM.

En la medida de lo posible, independientemente que lleve práctico o no, el buque realizará las pruebas en la zona que se determine al efecto. El buque que salga a realizar pruebas deberá informar al inicio y final de las mismas y deberá mantener escucha permanente en VHF 16/10, así como cumplir con todas las observaciones contempladas en la autorización, independientemente que lleve práctico a bordo o no.

Artículo 4.29 *Puesta a punto y pruebas del sistema de propulsión tras el lanzamiento del buque.*

Como medida de seguridad, aquellos buques de arqueo bruto igual o superior a 500 GT que tras su lanzamiento procedan a la puesta a punto o pruebas de su sistema de propulsión en aguas de la zona de servicio del puerto de Marín, procederán remolcados y sin propulsión (con su hélice o hélices paradas) hasta una zona con suficiente resguardo a tierra de dichas aguas. Durante dicha puesta a punto o pruebas, el remolcador o remolcadores permanecerán en las proximidades del buque sin dar cabos de remolque. Los buques antes referidos que tras su lanzamiento procedan a la puesta a punto o pruebas de su sistema de propulsión en muelle, procederán a éste remolcados y sin propulsión, en la forma antes indicada.

Artículo 4.30 *Lucha contra la contaminación marina.*

4.30.1 *Lucha contra la contaminación marina.*

Parte 1:

– Detección y Aviso al CEE.

Cuando MT tenga conocimiento de un derrame o vertido que afecte o pueda afectar a las aguas de la zona de servicio del puerto de Marín, lo pondrá en conocimiento del CCE de APM, facilitando la información de que disponga sobre: área implicada, buques afectados o implicados, tipo de incidente, sustancia implicada, personas afectadas, daños materiales y acciones iniciadas.

Cuando personas externas o internas al puerto, personal de las concesiones o de las consignatarias, tripulación de buques situados en las zonas I o II de aguas u Organismos públicos, tengan conocimiento de un derrame o vertido que afecte o pueda afectar a las aguas de la zona de servicio del puerto de Marín, deben comunicarlo al CCE de APM en los teléfonos 986 89 10 10, 986 88 23 06 o 986 83 80 43. En el caso de un buque, debe llamar por VHF Canal 16 y acordar canal de comunicación. En los supuestos indicados,

debe facilitarse la información de que se disponga sobre: área implicada, buques afectados o implicados, tipo de incidente, sustancia implicada, personas afectadas, daños materiales y acciones iniciadas.

- Derrame o vertido con origen ajeno a una Concesión/autorización.

Actuaciones APM:

Clasificará el nivel de la emergencia y efectuará las comunicaciones y actuaciones previstas en el plan o planes y nivel de emergencia que se activen (Plan Interior Marítimo y Plan de Emergencia Interior y de Autoprotección).

Dirigirá y coordinará las actuaciones a desarrollar durante la emergencia y asumirá el mando único.

Dirigirá los grupos de respuesta y coordinará las acciones del personal que intervenga.

Investigará el origen del vertido en buques y toma de muestras.

Mantendrá las relaciones institucionales y con los medios de comunicación.

Actuaciones CM:

Asesoramiento en la lucha contra la contaminación marina.

Investigación del origen del vertido y toma de muestras en buques y en el agua.

Actuación Buque:

Activa el plan de emergencia del buque.

Se coordina con APM y con CM cuando se solicite su colaboración.

- Derrame o vertido con origen en una Concesión/autorización.

Actuación Concesión/autorización:

Ejercerá la dirección de la emergencia y se coordinará con APM.

Activará su Plan Interior Marítimo, Plan de Emergencia y Autoprotección o medidas de emergencia.

Se coordinará con la Autoridad Portuaria.

Actuación APM:

Apoyo a la Concesión/autorización.

Coordinación con el exterior si la Concesión/autorización lo requiere.

Medios exteriores: Apoyo exterior en caso de ser requerido por la Autoridad Portuaria o Concesión/autorización.

Tanto APM como CM actuarán según lo previsto en el Plan Interior Marítimo, en el Plan de Emergencia Interior y Autoprotección (que establece en caso de vertidos Tierra-Mar o Buque-Mar en las fases verde y azul que el organigrama de la emergencia vendrá definido en el Plan Interior Marítimo y en la fase roja se actuará según se determine en el plan de ámbito superior. El Plan Interior Marítimo establece que la fase roja se actuará como se determine en el Plan Nacional) Asimismo, APM notificará, en su caso, a la comunidad autónoma para la activación del Plan Territorial.

4.30.2 Lucha contra la contaminación marina.

Parte 2 Actuaciones del CCE.

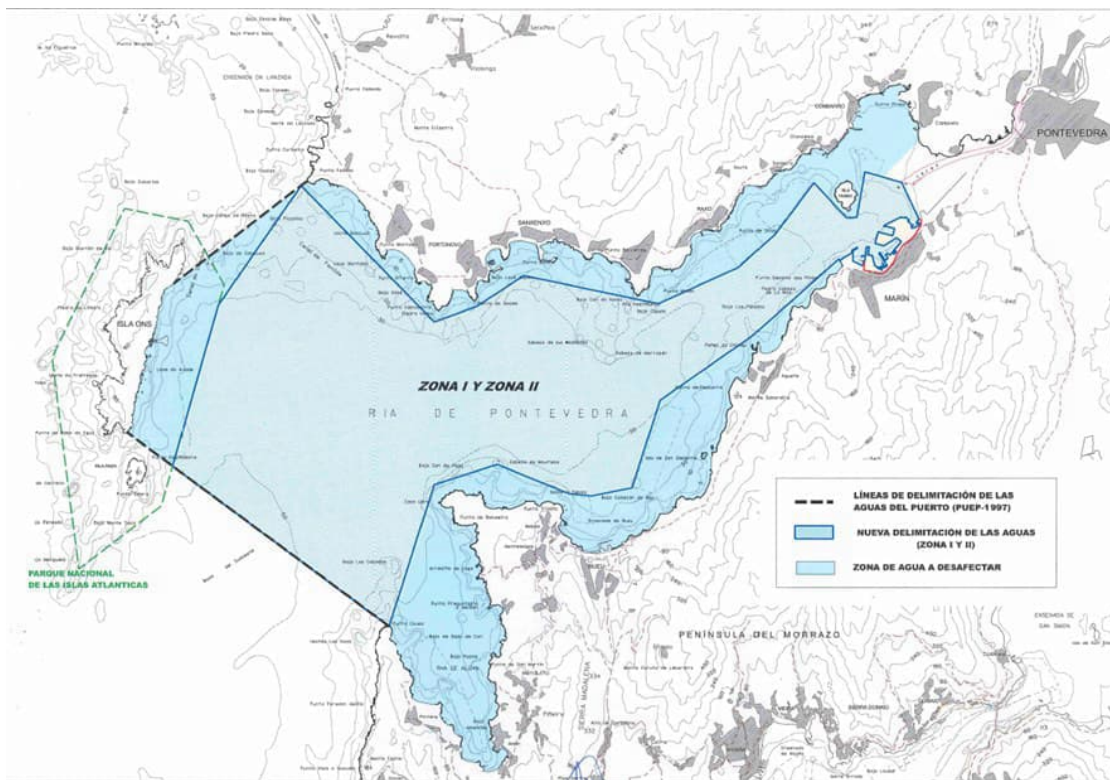
El CCE será el centro de alerta, coordinación, información, seguimiento y asistencia del Jefe del Grupo de Operaciones Terrestres y Marítimas.

Desde el CCE actuarán el Director de la emergencia, el Comité Técnico Asesor y el Operador de Comunicaciones.

Al detectarse la alarma en el CCE, se confirmará y comprobará su gravedad.

APM valora la información y clasifica la emergencia.
 APM ordena al CCE que realice llamadas conforme al nivel de emergencia activado.
 APM ordena al CCE que realice llamadas a los grupos de actuación y notificación.
 APM acude al lugar de la emergencia y coordina con la empresa adjudicataria del servicio de prevención y lucha contra la contaminación marina o con Salvamento Marítimo, vía Marín Trafico, conforme a encomienda de gestión y al procedimiento establecido: la activación, actuación conjunta y colaboración en el caso de comunicación de contaminación marítima o activación del Plan Interior Marítimo.
 Se realizan las actuaciones previstas en el Plan Interior Marítimo conforme a lo previsto en el nivel de emergencia activado.
 APM elabora el POLREP. Si es en el mar se apoya en Salvamento Marítimo.
 CM Asesora en lucha contra la contaminación colaborando en las acciones que se lleven a cabo incluyendo la investigación del origen del contaminante o vertido.

Artículo 4.31 Aguas de la zona de servicio del puerto de Marín.



Zona I, o interior de las aguas portuarias. La comprendida entre la línea de tierra y los siguientes puntos expresado en coordenadas ETRS-89-UTM-HUSO 29.

Punto	Coordenada X	Coordenada Y
A	523.793,997	4.693.823,058
B	523.992,404	4.694.900,285
C	524.265,042	4.694.914,968
D	524.467,150	4.696.101,180
E	525.435,841	4.695.832,800
F	525.900,777	4.694.859,015

Además, la zona I incluye las aguas de acceso al muelle de la isla de Ons, tal como figura en el plano núm. 4.1, de acuerdo con las siguientes coordenadas ETRS-89-UTM-HUSO 29:

Punto	Coordenada X	Coordenada Y
1	505.743,513	4.691.697,649
2	505.942,701	4.691.695,316
3	506.117,066	4.691.793,280
4	506.142,688	4.691.692,973
5	506.141,819	4.691.618,823
6	506.113,855	4.691.519,144
7	505.941,833	4.691.621,166
8	505.742,645	4.691.623,499

Zona II, o exterior de las aguas portuarias. La comprendida los siguientes puntos expresado en coordenadas ETRS-89-UTM-HUSO 29.

Punto	Coordenada X	Coordenada Y
1	509.623,873	4.695. 728,295
2	513.157,523	4.692.152,991
3	514.269,490	4.692.569,033
4	515.501,100	4.693.373,720
5	519.046,191	4.692.642,376
6	521.138,500	4.693.592,060
7	522.109,690	4.694.464,860
8	523.120,180	4.695.819,090
9	523.992,404	4.694.900,285
10	523.793,997	4.693.823,058
11	521.529,961	4.691.803,380
12	519.104,110	4.690.107,040
13	518.369,016	4.687.803,820
14	517.312,450	4.687.585,560
15	516.724,430	4.687.639,664
16	514.820,884	4.688.414,419
17	513.168,687	4.687.879,945
18	511.979,163	4.684.152,608
19	506.273,587	4.688.364,110
20	507.465,590	4.692.591,842

Las zonas restantes de la Ría de Pontevedra, próximas a la costa y en gran parte ocupadas por polígonos de bateas, no se consideran necesarias para las operaciones portuarias por lo que no forman parte de la zona de servicio (zonas de fondeo, canales de acceso y áreas de reviro).

CAPÍTULO III

Régimen disciplinario

Artículo 5. *Infracciones.*

Las infracciones a esta ordenanza serán sancionadas en aplicación del régimen sancionador establecido en el Título IV del libro tercero del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011.

Disposición final primera.

Se podrá incorporar en un futuro como anexo a la presente ordenanza un procedimiento de contingencia para los casos excepcionales en los cuales el centro de control del tráfico marítimo portuario no sea operativo por cualquier incidente no previsto (*blackout*, incendio, falta de personal, etc.) y dicho control pueda realizarse en los términos que se determinen en el procedimiento acordado para la prestación del servicio desde otro centro de control asociado. Este procedimiento podrá incluirse en un futuro como anexo a esta ordenanza una vez sea elaborado y aprobado por la Autoridad Portuaria tras informe previo de Capitanía Marítima.

Disposición final segunda.

En todo lo no previsto en la presente ordenanza se estará a lo dispuesto en el TRLPEMM; en la Ley 39/2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en el Reglamento de Servicios, Policía y Régimen del Puerto («Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra» de 23 de septiembre de 1976) o disposiciones legales o normativas que los sustituyan.

Disposición final tercera.

Lo previsto en la presente ordenanza quedará sujeto a su adaptación al Reglamento de Explotación y Policía de los puertos del Estado una vez se apruebe por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en aquello que no se ajuste al reglamento, en el plazo que para ello se prevea en el momento de su aprobación.

Disposición final cuarta.

La presente ordenanza entrará en vigor, una vez aprobada por el Consejo de Administración de la APMRP. Conforme a lo previsto en el artículo 295.4 del TRLPEMM, una vez aprobada la ordenanza deberá publicarse en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que se hace público para general conocimiento significándose que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 123.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, contra el presente acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse, con carácter potestativo, bien recurso de reposición ante el Consejo de Administración de la APMRP en el plazo de un mes contado a partir de la notificación, o bien, conforme a lo prevenido en el artículo 10.1.m) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa en relación con el artículo 8.3 de la misma, recurso contencioso administrativo ante la Sala correspondiente del Tribunal Superior de Justicia, en el plazo de dos meses contados, asimismo, desde la notificación del acuerdo.

Conforme a lo prevenido en el artículo 123.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, interpuesto recurso de reposición no podrá formularse recurso contencioso-administrativo hasta que aquél sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta.

ANEXO I

Plano: Fondeaderos de la Ría de Pontevedra y Puntos de Embarque

Puede consultarse en: https://www.apmarin.com/es/paginas/normas_internas.

ANEXO II

Límite del parque nacional marítimo-terrestre del archipiélago de Islas Ons y Onza

Puede consultarse en: https://www.apmarin.com/es/paginas/normas_internas.

ANEXO III

Resolución de CM del 27 de septiembre de 2013. Delimitación de la Zona de Maniobra de los buques en el puerto de Marín

Puede consultarse en: https://www.apmarin.com/es/paginas/normas_internas.