

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

18899 *Resolución de 29 de julio de 2024, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, por la que se publica la Ordenanza reguladora de operativas de buque que puedan afectar a la calidad de las aguas portuarias y a la calidad del aire del puerto de Barcelona.*

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona, en sesión celebrada el día 24 de julio de 2024, en el ejercicio de las funciones que le atribuye el artículo 30.5.r 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 (TRLPEMM), ha adoptado, entre otros, los siguientes acuerdos:

- Aprobar la Ordenanza reguladora de operativas de buque que puedan afectar a la calidad de las aguas portuarias y a la calidad del aire del puerto de Barcelona, que se adjunta a la propuesta como anexo.
- Ordenar la publicación de la citada Ordenanza en el «Boletín Oficial del Estado», de conformidad con lo previsto en el artículo 295.4 del TRLPEMM, así como en el tablón de anuncios de la sede electrónica de esta Autoridad Portuaria de Barcelona.
- Disponer que la Ordenanza entre en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con el citado artículo 295.4 del TRLPEMM.

Barcelona, 29 de julio de 2024.–El Presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, Josep Lluís Salvadó i Tenesa.

ANEXO

Ordenanza reguladora de operativas de buque que puedan afectar a la calidad de las aguas portuarias y a la calidad del aire del puerto de Barcelona

Corresponden a las Autoridades Portuarias, en virtud de lo establecido 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, entre otras, a la ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, la gestión del dominio público portuario, así como la ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

Por otra parte, el artículo 26.1 de la citada norma establece como función propia de las Autoridades Portuarias en el ejercicio de sus competencias, la de gestionar, autorizar y controlar las operaciones y actividades que requieran su autorización o concesión.

A su vez, el artículo 62.1 del Real Decreto Legislativo 2/2011 dispone que «se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos, en el dominio público portuario, procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo». Establece además el apartado tercero del referido artículo, que «las Autoridades Portuarias serán los organismos competentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación en la zona de servicio de los puertos que gestionen, así como de la limpieza y control de las contaminaciones que se produzcan».

A estos efectos, de los artículos 26.1.j) y 266.4.g) del TRLPEMM, puede desprenderse que corresponde a la Autoridad Portuaria la lucha contra la contaminación

en la zona de servicio portuario, sin perjuicio de las competencias propias de otras Administraciones u organismos públicos.

En el ejercicio de la citada colaboración y con arreglo al apartado e) del artículo 263 del TRLPEMM, así como en virtud del artículo 98 de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima, la Capitanía Marítima podrá ejecutar las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles y de los extranjeros en los casos autorizados por los Acuerdos Internacionales.

Dentro de estos Acuerdos, cabe señalar que el principal instrumento de la Organización Marítima Internacional (OMI) para la prevención de la contaminación procedente de los buques es el llamado Convenio MARPOL, en adelante el Convenio, que a través de sus seis anexos establece las siguientes reglas:

- Anexo I. Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos.
- Anexo II. Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.
- Anexo III. Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos.
- Anexo IV. Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques.
- Anexo V. Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques.
- Anexo VI. Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques.

De este modo, los citados anexos recogen las reglas mínimas que todos los buques deben cumplir en el ámbito de la prevención de la contaminación, siendo la Administración Marítima y sus Capitanías Marítimas quienes supervisan, controlan y vigilan el cumplimiento del Convenio.

Por lo que a la contaminación atmosférica se refiere, corresponde a la Autoridad Portuaria el deber de cooperación con las administraciones autonómicas y locales para la implementación de las medidas de mejora de la calidad del aire (artículo 25.8 del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire).

Por otra parte, corresponde al Reglamento de Explotación y Policía a aprobar por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de España y a las Ordenanzas que aprueben las Autoridades Portuarias regular el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones portuarias, entre las que se encuentra la que es objeto de la presente Ordenanza a fin de determinar que las operaciones que aquí se describan se llevan a cabo de forma correcta desde un punto de vista medio ambiental y que éste quede salvaguardado.

Con este objetivo, en la presente Ordenanza se regulan ciertos aspectos de la operativa de buques con la finalidad de reducir el impacto medioambiental de la operativa de los buques durante su estancia en puerto y zonas de fondeo, tal y como ésta queda delimitada en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona.

En cuanto a la justificación de la necesidad de la presente ordenanza, existen ya actualmente varios casos en el puerto de Barcelona de emisiones aéreas y descargas en el medio marino procedentes de buques que ponen de manifiesto la necesidad de regular los usos, actividades y operativas causantes de estas disfunciones para reducir o eliminar las afectaciones tanto a las masas de agua portuaria como en la calidad del aire.

El objetivo que persigue esta Ordenanza es regular las descargas o vertidos en aguas portuarias ocasionados por los buques durante sus escalas en el puerto de Barcelona, así como evitar determinadas emisiones aéreas, al entender que no deben de producirse.

A este respecto las principales operativas que llevan a cabo los buques durante sus escalas en puerto y que pueden repercutir negativamente en la calidad de las aguas portuarias y/o aumentar el nivel de emisiones a la atmósfera pueden agruparse en:

Con respecto a las descargas o vertidos que pueden afectar a la calidad de las aguas portuarias:

– La descarga de agua de lastre, en tanto que puede ser un vector de introducción de especies exóticas o alóctonas. Esta operativa se encuentra regulada mediante el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004.

– La descarga de aguas residuales tratadas o sin tratar, por los posibles aportes de contaminantes y bacterias fecales. Esta operativa se encuentra regulada por el anexo IV-Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques-Convenio MARPOL.

– La descarga del efluente generado por la limpieza de tanques de carga de los buques, regulado actualmente por el Convenio MARPOL a través del anexo I-Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos y del anexo II – Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.

– Residuos procedentes de la limpieza de bodegas de carga de los buques, regulado por el Convenio MARPOL a través del anexo V-Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques.

– La descarga de aguas residuales procedentes de los sistemas de limpieza de los gases de escape de los motores de combustión interna y calderas instalados a bordo de los buques se denominan Exhaust Gas Cleaning Systems EGCS o «scrubbers». Los sistemas que operan de «ciclo abierto» se caracterizan por descargar directa y continuamente, sin pasos intermedios, el agua resultante recogida, una vez que ésta, finamente pulverizada, ya ha arrastrado los productos de los gases de escape. Sin embargo, los sistemas de «ciclo cerrado» no descargan ni continúan ni directamente el agua residual resultante, ya que, si no están equipados con un tanque de retención de aguas residuales, efectúan también descargas al exterior de forma periódica. Las descargas de aguas residuales de los sistemas de limpieza de los gases de escape de los buques requieren ser limitadas por las alteraciones fisicoquímicas de las aguas y aportación de contaminantes, así como el impacto causado sobre los parámetros regulados por la Resolución MEPC.340(77) «Directrices de 2021 para los sistemas de limpieza de los gases de escape».

– Limpieza de casco de la obra viva de buques por ser vector de introducción de especies alóctonas o exóticas, aportes de materia orgánica y contaminantes.

– Trabajos menores de pintura de la estructura exterior del buque y limpieza de casco de la obra muerta de buques (instrucción en vigor aprobada por la Dirección General el 22 de septiembre de 2011).

Con respecto a las emisiones aéreas en zona de servicio del puerto en la operativa de buques:

– La emisión de humos negros a la atmósfera durante la maniobra, el atraque y la estancia del buque.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

El objeto de la presente ordenanza portuaria consiste en establecer un marco regulatorio para los buques que hagan escala en el puerto de Barcelona (zonas I y II), regulando determinados aspectos durante su estancia en puerto que puedan poner en

riesgo la calidad de las aguas portuarias, la calidad del aire o perjudicar en general el medio marino.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

La presente ordenanza se aplicará a todos los buques y embarcaciones que estén atracados, fondeados, navegando o en maniobra en las zonas de servicio portuario (tanto la Zona I como la Zona II), definida en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona.

Se excluyen del ámbito de aplicación de la ordenanza las operativas de trabajos de pinturas y limpieza de cascos de los buques y embarcaciones que se encuentren debidamente atracados en instalaciones especiales de reparación, habilitadas a ese efecto por medio del correspondiente título administrativo.

Artículo 3. *Definiciones.*

Se entiende por:

– Aclarado: método de limpieza del buque utilizando agua sin presión o una presión de salida del agua de limpieza lo suficientemente baja que no pueda levantar pintura ni producir el arrastre de materiales a las aguas portuarias.

– Agua de lastre: el agua, con los materiales en suspensión que contenga, cargada a bordo del buque para controlar el asiento, la escora, el calado, la estabilidad y los esfuerzos del buque.

– Aguas portuarias: Masas de agua marinas de responsabilidad portuaria que incluyen las aguas abrigadas (zona I) y las aguas abiertas (zona II).

– Aguas sucias: compuestas por las aguas generadas a bordo de los buques que figuran en el anexo IV del Convenio MARPOL y proceden de:

- desagües y otros residuos procedentes de cualquier tipo de inodoros y urinarios;
- desagües procedentes de lavabos, lavaderos y conductos de salida situados en cámaras de servicios médicos (dispensario, hospital, etc.);
- desagües procedentes de espacios en que se transporten animales vivos;
- otras aguas residuales cuando estén mezcladas con las de desagüe arriba definidas.

– Aguas grises: compuestas por las aguas generadas a bordo de los buques procedentes de cocinas, lavabos, duchas, baños, lavadoras y piscinas y que contienen grasas, aceites y sustancias químicas entre otros.

– Boya N (November): Señal marítima flotante que determina el inicio del canal de entrada de la bocana norte del puerto, ubicada en latitud 41° 20,050' y longitud 2° 13,010'.

– Boya S (Sierra): Señal marítima flotante que determina el inicio del canal de entrada de la bocana sur del puerto, ubicada en latitud 41° 16,905' y longitud 2° 10,880'.

– Consignatario: de conformidad con el artículo 2 del Real Decreto 131/2019, de 8 de marzo, por el que se desarrolla la obligación de consignación de buques, se entiende por consignatario de buques la persona natural o jurídica que se ocupa, por cuenta del armador o del naviero, en cuyo nombre y representación actúa, de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto. De conformidad con la referida definición, las referencias que se contienen en la presente Ordenanza a la figura del consignatario y su intervención en los trámites regulados en la presente Ordenanza deben de entenderse realizados por cuenta del armador o del naviero, o cuando así corresponda o se acredite, de la compañía gestora de la seguridad marítima y prevención de la contaminación.

– Convenio MARPOL: Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques. Fue adoptado el 2 de noviembre de 1973 en la sede de la OMI y modificado

mediante el Protocolo de 1978 relativo al Convenio MARPOL. Entró en vigor el 2 de octubre de 1983.

- Convenio BWM: Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004. En vigor desde el 8 de septiembre de 2017.

- Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona: el instrumento regulado por el artículo 69 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.

- Efluente: Producto resultante en las descargas de aguas o vertidos de los buques.

- EGCS: de sus siglas en inglés, Exhaust Gas Cleaning System (Sistema de limpieza de los gases de escape).

- EGCS Ciclo Abierto: sistema de limpieza de los gases de escape de tipo húmedo empleado a bordo de los buques como medio equivalente para dar cumplimiento a la regla 14 «Óxidos de azufre y materia particulada» del anexo VI del Convenio MARPOL. Los EGCS que operan en modo ciclo abierto se caracterizan por descargar al mar el agua generada durante el proceso de limpieza de los gases de escape sin que ésta reciba un tratamiento previo.

- EGCS Ciclo Cerrado: sistema de limpieza de los gases de escape de tipo húmedo empleado a bordo de los buques como medio equivalente para dar cumplimiento a la regla 14 «Óxidos de azufre y materia particulada» del anexo VI del Convenio MARPOL. Los EGCS que operan en modo ciclo cerrado también generan, aunque en una proporción inferior a los EGCS de ciclo abierto, agua residual procedente del proceso de limpieza de gases del buque. Estas aguas residuales y salvo que el buque esté equipado con un tanque adicional para su recepción y almacenamiento, son descargadas de forma periódica al mar.

- EGCS Híbrido: sistema de lavado de gases que puede funcionar en modo ciclo abierto o ciclo cerrado.

- Humo negro: Emisión atmosférica de gases de combustión cuyo contenido de partículas procedentes de la combustión incompleta de combustible sea suficiente como para producir la emisión de un penacho negro y visible. El humo negro es causado principalmente por el hollín y existen diversos factores que propician la generación de hollín durante el proceso de combustión de los motores o calderas instalados a bordo de los buques.

- Lavado de gases: proceso de depuración de los gases de combustión de un buque empleado a bordo para reducir los óxidos de azufre presentes en éstos. Se realiza por contacto de los gases de escape con agua de mar finamente pulverizada.

- Limpieza de tanques o bodegas de carga: proceso de limpieza del interior de tanques o bodegas de carga de buques. Las reglas para prevenir la contaminación por las aguas procedentes de la limpieza de tanques de los buques figuran en los anexos I y II del Convenio MARPOL. Las normas relativas a las aguas residuales procedentes del lavado de bodegas se encuentran en el anexo V del Convenio MARPOL.

- Obra viva: Parte del casco de un buque que se encuentra por debajo de la línea de flotación cuando está a plena carga.

- Obra muerta: Parte del casco de un buque que se encuentra por encima de la línea de flotación cuando el barco está a plena carga.

- Regla D-1: Norma de gestión del agua de lastre, recogida en el Convenio para la gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques, que exige que los buques que efectúen el cambio del agua de lastre de conformidad con la presente regla lo harán con una eficacia del 95 %, como mínimo, de cambio volumétrico del agua de lastre. En el caso de los buques que cambien el agua de lastre siguiendo el método del flujo continuo, el bombeo de tres veces el volumen de cada tanque de agua de lastre se considerará conforme a la norma descrita en el párrafo 1. Se podrá aceptar un bombeo inferior a tres veces ese volumen siempre y cuando el buque pueda demostrar que se ha alcanzado el 95 % de cambio volumétrico del agua de lastre.

– Regla D-2: Norma de gestión del agua de lastre, recogida en el Convenio para la gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques, que prescribe que los buques que efectúen la gestión del agua de lastre conforme a lo dispuesto en la presente regla descargarán menos de 10 organismos viables por metro cúbico cuyo tamaño mínimo sea igual o superior a 50 micras y menos de 10 organismos viables por mililitro cuyo tamaño mínimo sea inferior a 50 micras y superior a 10 micras; y la descarga de los microbios indicadores no excederá de las concentraciones especificadas en la propia regla D-2 del Convenio para la gestión del agua de lastre.

– Scrubbers: vocablo de origen inglés para denominar a los sistemas de limpieza de los gases de escape (EGCS) instalados a bordo de los buques.

CAPÍTULO II

Disposiciones específicas objeto de regulación por la ordenanza portuaria

Artículo 4. *Descarga de agua de lastre.*

a. Los buques a los que resulte de aplicación el Convenio BWM y cuenten con el correspondiente Certificado Internacional para la prevención de la contaminación por aguas de lastre en vigor, podrán descargar el agua de lastre en puerto sin necesidad de solicitar permisos previos o comunicar dichas operativas siempre que la gestión del lastre a bordo se efectúe de acuerdo con lo establecido en el Plan de Gestión de agua de lastre aprobado por su bandera.

En el momento inicial de cualquier descarga de aguas de lastre a las aguas portuarias, la tripulación deberá realizar una inspección visual de la apariencia del agua descargada y de su entorno al objeto de comprobar que no se observa ninguna alteración en el agua vertida ni se produce algún tipo de decoloración o emulsión en las aguas portuarias. En caso de detectarla se deberá interrumpir de forma inmediata la descarga e informar a Barcelona Port Control a través del canal VHF 14.

b. Se prohíbe la descarga de agua de lastre a los buques que, siéndoles de aplicación el Convenio BWM, no efectúen la gestión conforme a su Plan aprobado.

c. A los buques y embarcaciones que no les sea de aplicación el convenio BWM no tendrán permitido el vertido de aguas de lastre en las zonas portuarias de aguas abrigadas y aguas abiertas.

Artículo 5. *Vertido de aguas grises o sucias (Anexo IV–Convenio MARPOL).*

Se prohíbe cualquier descarga en aguas portuarias de aguas grises o sucias tratadas o sin tratar. Dichas aguas o efluentes deberán ser almacenadas a bordo en el correspondiente tanque de retención o ser entregadas a cualquier operador MARPOL IV autorizado.

Artículo 6. *Vertido de efluente de limpieza de tanques o bodegas de carga.*

Se prohíbe la descarga en aguas portuarias de aguas residuales procedentes de la limpieza de tanques o bodegas.

La descarga de residuos sólidos y/o aguas residuales generadas durante la limpieza de tanques o bodegas de los buques deberá realizarse a través de las instalaciones autorizadas de recepción correspondientes en el puerto de Barcelona para el anexo del MARPOL correspondiente.

Artículo 7. *Limpieza de casco de buques, cabos y otros utilajes.*

7.1 Limpieza de la obra viva.

Como norma general, no podrán realizarse trabajos de limpieza de la obra viva del buque.

De forma puntual, una vez valorada la necesidad y el riesgo de contaminación al medioambiente, la Autoridad Portuaria de Barcelona podrá otorgar autorizaciones específicas de trabajos de limpieza de obra viva del buque, previa solicitud y justificación presentada de conformidad con lo dispuesto en el anexo III de la presente ordenanza.

En caso de requerir alguna operativa de limpieza de casco el solicitante deberá ajustarse a los criterios generales y particulares del anexo I.

En el caso de que la Autoridad Portuaria y/o Administración Marítima requiera más información con respecto a la operativa solicitada, el buque a través del agente consignatario remitirá la información solicitada.

7.2 Limpieza de la obra muerta.

Las operaciones de limpieza de la obra muerta de los buques que se encuentren en aguas portuarias, cuando sean susceptibles de ocasionar cualquier tipo de vertido líquido o sólido, incluso de forma accidental, estarán sujetas a las siguientes reglas:

a. No se otorgarán permisos generales de limpieza de la obra muerta del buque.

b. Solo se permitirán, sin necesidad de obtener autorización expresa, las operaciones de aclarado o limpieza de las zonas expuestas de la obra muerta del buque y cubiertas que utilicen agua, preferiblemente agua de mar, y sin detergentes o productos químicos de ninguna clase. Para ello será necesario que el agente consignatario del buque efectúe una comunicación previa al departamento de Operaciones Marítimas/Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

En dichas operaciones de aclarado o limpieza deberá limitarse el uso de agua a presión con mínima presión, para evitar levantar la pintura. En el caso de que aún con baja presión de trabajo se levante pintura, la operativa se detendrá automáticamente y de forma definitiva.

c. Como norma general no podrán realizarse operaciones de limpieza de cubiertas o costados, incluidas las de aclarado, donde puedan existir manchas de hidrocarburos o aceites, ni de aquellas operaciones de limpieza de zonas expuestas que no puedan realizarse de conformidad con los criterios generales y específicos de la actividad establecidos en el anexo I.

Excepcionalmente la Autoridad Portuaria de Barcelona podrá autorizar expresamente la realización de las operaciones referidas en el párrafo anterior, bajo los criterios de necesidad y preservación y no contaminación del medioambiente.

d. Queda expresamente prohibida la limpieza de estachas, cabos ni utillajes. No obstante, se permitirá dentro de la zona I la limpieza del ancla de los buques mercantes que hayan estado fondeados en la zona II del Puerto de Barcelona, previa comunicación a la Autoridad Portuaria de Barcelona.

La Autoridad Portuaria de Barcelona podrá en cualquier momento solicitar a los buques más información sobre esta operativa para acreditar el cumplimiento de la comunicación, o ejercer facultades de comprobación, control e inspección sobre las operaciones que se realicen, pudiendo, cuando corresponda, determinar la imposibilidad de continuar con la operación.

Artículo 8. *Pintado de la estructura exterior de buques.*

a. Queda prohibido el pintado general de la estructura externa del buque.

b. No obstante, y previa comunicación del agente consignatario del buque, podrán realizarse aquellos trabajos que tengan la consideración de "retoques" de pintura.

Se entenderá como "retoques" aquellos trabajos de pintado de la obra muerta del buque que no sobrepasen el uso de 10 kg de pintura para embarcaciones de recreo y de 25 kg de pintura para el resto de los buques y se ajusten a los criterios generales y particulares indicados en el anexo I.

La comunicación previa deberá realizarse según el procedimiento descrito en el anexo III.

c. Cualquier otra operativa de pintado de estructura exterior de buque no recogida en los anteriores párrafos necesitará autorización expresa de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

La Autoridad Portuaria de Barcelona podrá solicitar a los buques cualquier información complementaria sobre esta operativa: superficie a pintar, características de las pinturas utilizadas, etc.

Artículo 9. *Uso de EGCS de ciclo abierto y combustibles.*

Está prohibido el uso de EGCS en modo ciclo abierto en aguas portuarias mientras esté atracado. Como alternativa al uso de EGCS de ciclo abierto los buques podrán hacer uso de los EGCS de ciclo cerrado o EGCS híbrido operando en modo ciclo cerrado, siempre que el buque esté equipado adicionalmente con un tanque para la retención de las aguas de descarga generadas por el sistema (purgas).

Los buques que no estén equipados con un sistema de limpieza de los gases de escape que les permita operar en modo ciclo cerrado deberán hacer uso de combustibles con un contenido máximo en azufre no superior al 0.1 % m/m mientras el buque se encuentre atracado.

Adicionalmente, cuando entre en vigor la zona SECA del Mediterráneo aprobada mediante resolución MEPC.361(79) de fecha 16 de diciembre de 2022 por el Comité de Protección del Medio Ambiente de la Organización Marítima Internacional, la prohibición de uso de EGCS en modo abierto se extenderá a la zona de aguas portuarias abiertas (zona II) así como durante las maniobras de atraque y desatraque.

Artículo 10. *Episodios de contaminación atmosférica de la DGQACC.*

a. En caso de que la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climatic (DGQACC) de la Generalitat de Catalunya active algún tipo de Aviso preventivo de contaminación atmosférica o Declaración de episodio de contaminación atmosférica, los buques no podrán llevar a cabo ningún tipo de mantenimiento de máquinas, ni trabajos que impliquen la puesta en funcionamiento de los motores o el uso de cualquier equipo que genere emisiones durante la estancia en el puerto de Barcelona, salvo que sea imprescindible por razones de seguridad o por necesidad operacional urgente debidamente justificada.

b. Adicionalmente, en el caso de que la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climatic (DGQACC) de la Generalitat de Catalunya active algún tipo de Declaración de episodio de contaminación atmosférica, se deberán adoptar las siguientes medidas:

– Los buques tendrán prohibido realizar cualquier mantenimiento de máquinas y trabajos que impliquen la puesta en funcionamiento de los motores o el uso de cualquier equipo que genere emisiones durante la estancia en el puerto de Barcelona, salvo que sea imprescindible por razones de seguridad o por necesidad operacional justificada.

– Será obligatorio para todos los buques atracados en el Port de Barcelona reducir el tiempo de preparación de máquinas antes de la salida del Port al mínimo tiempo posible.

– Para los buques que se encuentren atracados o realizando maniobras de salida y que no utilicen combustibles bajos en emisiones (GNL, metanol, amoníaco u otros carburantes sintéticos o biocarburantes avanzados) ni EGCS de ciclo de cerrado o híbrido en modo cerrado, es obligatorio el uso de MGO (con un contenido máximo de azufre del 0,1 %) en el atraque y en las maniobras de salida hasta las boyas S (Sierra) y N (November).

Artículo 11. *Columnas de humo negro.*

Está prohibida la emisión de columnas de humo negro en los gases de escape de los buques si la opacidad es igual o superior a 3 de la escala de Ringelmann. En tal caso, la tripulación y la compañía naviera adoptarán con la máxima diligencia las medidas para

evitar dichas columnas en los gases de escape de los buques, sin perjuicio de que pueda suponer la infracción de esta Ordenanza.

La escala de Ringelmann, así como la metodología para la medición de la opacidad de los gases de escape generados por los buques y el diagrama relativo al procedimiento de apertura de expediente figuran en el anexo II.

Artículo 12. *Suspensión de las actividades.*

La Autoridad Portuaria de Barcelona podrá interrumpir o suspender la realización de las operaciones autorizadas o comunicadas en cualquier momento, tanto a nivel particular como general, sin perjuicio de otras acciones que pudieran corresponder, cuando:

- Interfieran o puedan interferir en la operativa comercial del puerto o entorpezcan el normal funcionamiento del tráfico marítimo portuario y las maniobras de los buques.
- Incumplan con cualquiera de las condiciones generales establecidas en este procedimiento o concretas que se le hayan podido imponer según el caso de que se trate.
- Incumplan con las obligaciones relativas a la normativa nacional o internacional prescrita a los efectos o con la inobservancia manifiesta de las mínimas prácticas de seguridad requeridas.
- Deba de hacerse frente a cualquier emergencia o situación excepcional o imprevista que lo requiera.

Artículo 13. *Comunicación de incidencias.*

Cualquier accidente o incidente relevante que pudiera resultar de la realización de cualquiera de las operaciones en este procedimiento reguladas, en especial las que afecten a posibles lesiones a la tripulación, a la seguridad marítima, causen la contaminación de las aguas o superficies portuarias, desperfectos materiales que puedan producirse en muelles, etc., deberá comunicarse de manera inmediata al Centro de Control de la Policía Portuaria mediante el teléfono exclusivo de emergencias 900.100.852, o a la Torre de Control de Tráfico Portuario canal 14 VHF, sin perjuicio de que se efectúen las notificaciones sobre estos sucesos a tantas otras Administraciones que corresponda.

Artículo 14. *Régimen Sancionador y competencia.*

El incumplimiento de la presente Ordenanza podrá ser constitutivo de una infracción, en los términos que están contenidos en el Título IV del Libro Tercero del TRLPEMM.

Todo lo anterior, sin perjuicio de la exigencia de responsabilidad civil derivada de los daños y perjuicios causados por la contaminación.

Disposición final primera.

1. El director general de la Autoridad Portuaria de Barcelona podrá:
 - a) Modificar o adecuar los procedimientos para la aprobación de las operativas de buque, así como el modelo de solicitud, contenidos en el anexo III en función de las necesidades que concurren en cada momento.
 - b) Modificar cualquier remisión normativa expresa a la que se haga referencia en el texto de la presente ordenanza, con el fin de actualizarla a la normativa en cada momento vigente.
2. La competencia para autorizar las operativas a que se refiere la presente ordenanza corresponde al director general de la Autoridad Portuaria de Barcelona, de conformidad con lo previsto en el artículo 33.2.a) del TRLPEMM.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente ordenanza portuaria entrará en vigor el vigésimo día desde su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXOS

- Anexo I: Criterios para la aprobación de operativas de buque en aguas del puerto de Barcelona.
- Anexo II: Uso de la escala de Ringelmann para estimar la opacidad de los humos procedentes de la chimenea de buque.
- Anexo III: Procedimientos para la aprobación de operativas de buque en aguas del puerto de Barcelona y modelo de solicitud de autorización para reparaciones y operaciones de buque.

ANEXO I

Criterios para la aprobación de operativas de pintado y limpieza exterior del buque en aguas del puerto de Barcelona

A. Criterios generales

– La realización de este tipo de operaciones se efectuará a siempre bajo la directa e ineludible responsabilidad del Capitán y del naviero del buque, entendiéndose que dicha responsabilidad se extiende a las acciones de sus tripulaciones y personas que en ellas intervengan.

– Será responsabilidad del solicitante efectuar las acciones correspondientes para que se pueda llevar a cabo la coordinación de actividades empresariales según se establezca en la normativa sectorial vigente, que a fecha de la redacción de esta Ordenanza es la Ley 31/1995, de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales, y normativa complementaria a la misma. En la coordinación de actividades se pondrá especial atención cuando se pretenda compatibilizar con la prestación de los servicios portuarios al pasaje, manipulación de mercancías, MARPOL o suministro de combustible, así como otras actividades en el muelle (p.ej. aprovisionamiento y/o avituallamiento del buque).

– Será responsabilidad del solicitante la comprobación de que las empresas participantes en estos trabajos, si las hubiere, estén al corriente de sus obligaciones tributarias y de la Seguridad Social y, además, de asegurarse que tanto la tripulación del buque que intervenga, como la empresa especializada autorizada, si fuere el caso, que realice los trabajos tengan concertada una póliza de seguro de accidentes y responsabilidad civil, u otra garantía financiera, que ampare los riesgos propios y a terceros derivados de su actividad.

– El acceso al muelle de grúas móviles, carretillas o cualquier otro tipo de vehículo que deba usarse para auxiliar en las operaciones a realizar, deberá ser autorizado de manera expresa por la Autoridad Portuaria de Barcelona.

– Salvo autorización expresa en otro sentido, la realización de este tipo de operaciones no se efectuará en horario nocturno, entendiéndose éste desde una hora después del ocaso hasta en una hora antes del orto. Tampoco podrán llevarse a cabo los trabajos de pintado y limpieza de los costados del buque en las aguas exteriores del puerto, Zona II.

– La Autoridad Portuaria de Barcelona podrá requerir más información o medidas de seguridad en las operaciones permitidas o autorizadas, pudiendo detener las mismas si las condiciones del entorno o del trabajo no cumplieren con este procedimiento.

Limitaciones por las condiciones meteorológicas:

No se permitirá la realización de las operaciones de pintado y limpieza objeto de esta ordenanza cuando:

- La fuerza de viento reinante, prevista para el momento de la actividad, sea igual o mayor a 5, según la escala de Beaufort (8 a 10 m/s).
- La visibilidad sea inferior a media milla.
- Cuando, en general existan situaciones meteorológicas adversas peligrosas para la realización de estas, tales como lluvia intensa, granizo, nevadas, etc.

De forma excepcional podrán autorizarse dichas operaciones aun cuando concurren las anteriores circunstancias, previa justificación de su necesidad y de la inexistencia de riesgo para las personas y de contaminación del medio ambiente.

Además de las anteriores, en el fondeadero del Puerto de Barcelona, sólo podrán efectuarse los trabajos objeto de esta ordenanza que se realicen exclusivamente en cubierta, y siempre y cuando la altura de ola máxima sea inferior a 2,5 metros.

Limitaciones por la operativa del buque:

– Sin detrimento de otras condiciones o prohibiciones que pueda imponer la Autoridad Portuaria de Barcelona o la Capitanía Marítima de Barcelona para otras operativas, como norma general no se permitirá la realización de las operaciones solicitadas cuando el buque esté efectuando operaciones de carga o descarga de gases licuados a granel u otros productos inflamables –a granel exceptuando la descarga de lastre– así como cuando efectúe operaciones de manipulación de mercancías consideradas como especialmente peligrosas.

– Del mismo modo, como regla general no se autorizarán estas actividades cuando puedan suponer un retraso en la salida del buque y haya previsto otra ocupación de ese atraque.

– Cuando estos trabajos concurren en tiempo con operaciones de carga o descarga, o embarque o desembarque de pasajeros, además de la mencionada coordinación de actividades empresariales, deberá informarse, y contar con su visto bueno de a las empresas que presten el servicio de estiba y/o pasaje.

B. Criterios específicos para la limpieza de la obra viva de buques

En ningún caso se permitirá la operativa si concurre alguna de estas circunstancias:

- La limpieza implica el raspado de casco.
- La vida útil de servicio del revestimiento ha sido sobrepasada o está próxima a ello (menos de 1 mes).
- El revestimiento anti-fouling está basado en el uso de sustancias prohibidas por la normativa vigente que en el momento de la redacción de esta ordenanza son el tributitriestaño (TBT), y la cibutrina.
- La ruta de navegación y/o estancia del buque durante los últimos 6 meses ha sido un 75 % del tiempo o menos en el Mediterráneo Occidental.

Se permitirá la limpieza de rejillas y hélices, cuando se lleven a cabo siguiendo los procedimientos operativos que pueda establecer la Capitanía Marítima de Barcelona, por ser necesario para el correcto funcionamiento del buque, previa la autorización expresa de la Autoridad Portuaria de Barcelona mediante el formulario normalizado de «Solicitud de autorización para reparaciones/operaciones de buques», existente a tales efectos (anexo III).

C. Criterios específicos para el pintado de la estructura exterior de buques.

En las operaciones de «retoque» de pintura se cumplirán las siguientes condiciones:

- Queda prohibido la aplicación de pinturas antifouling, en el casco o en cualquier parte o superficie externa, con sustancias no permitidas por la legislación vigente que, a fecha de la redacción de esta Ordenanza son los compuestos órgano-estánicos (TBT) o cibufrina es el (Reglamento (CE) núm. 782/2003 del Parlamento Europeo y del Convenio AFS enmendado del (MEPC) 75 de la IMO).
- Queda expresamente prohibida toda operación de chorreo, decapado y/o raspado de los costados del casco del buque.
- La aplicación de productos antióxido se someterá al mismo régimen previsto para las operaciones de retoque de pintura.
- La pintura deberá de aplicarse con rodillo o pincel, quedando expresamente prohibido el uso de pistolas de pintura u otros sistemas de aplicación a presión.
- El trabajo de pintado de los costados del buque se realizará desde muelle o desde una plataforma colgante o flotante, no estando permitidas las faenas desde la cubierta del buque. No obstante, la Autoridad Portuaria de Barcelona, en consideración con las previsiones de tráfico y las condiciones de contorno, podrá restringir aquellos trabajos de pintura que requieran la utilización de plataformas flotantes o bateas cuando se vayan a realizar en muelles situados en canales y vías de navegación angostos del puerto de Barcelona.
- El bote de pintura deberá asegurarse a la plataforma de tal forma que no permita la caída accidental al mar.
- Sobre la vertical de la plataforma deberá existir una barrera absorbente que contenga las caídas accidentales de pintura. En caso de plataforma flotante, la barrera se colocará alrededor de la plataforma.
- En todos los casos se observarán las condiciones de viento. En presencia de viento moderado (menor a 5 m/s) el pintado se realizará preferentemente en el costado protegido. Cuando la velocidad del viento supere lo establecido en el apartado A del anexo I relativo a las «Limitaciones por las condiciones meteorológicas», se interrumpirán las labores de pintado.

Para la autorización de trabajos de pintura de casco no considerados retoques, por superar los límites de cantidad máxima de pintura permitida en la presente ordenanza, deberán concurrir necesidades operativas específicas e imperiosas que lo justifiquen, tales como, a título de ejemplo, las ocasionadas por producirse cambio de nombre o propiedad del buque que requieran pintado del nuevo nombre, puerto de matrícula o logo corporativo, o aquellas otras necesarias para la adecuada explotación como el repaso de distintivos y signos de los costados del buque del disco *Plimpsoll*, escalas de calados, número IMO, etc.

No obstante, en ningún caso el cambio de propiedad o fletamento del buque justificará debidamente el pintado de gran extensión de la estructura externa del buque para adecuarlo a los nuevos colores corporativos.

ANEXO II

Uso de la escala de Ringelmann para estimar la opacidad de los humos procedentes de la chimenea de buque

Descripción

La escala de Ringelmann proporciona diferentes tonalidades de gris por medio de las cuales pueden compararse las columnas de humo de las chimeneas. Para reproducir los

tonos graduados de gris, constitutivos de la Carta de Humo de Ringelmann, se procede a dibujar con tinta negra, sobre tarjetas blancas, rejillas con las siguientes características:

- Tarjeta número 0 corresponde a todo en blanco. Se corresponde al número 0 de la escala de Ringelmann, opacidad del 0 %.
- Tarjeta número 1. Dibujos con líneas negras de un milímetro de espesor, a los lados de espacios blancos cuadrados de 9 milímetros de lado. Se corresponde al número 1 de la escala de Ringelmann, opacidad del 20 %.
- Tarjeta número 2.–Dibujos con líneas negras 2.3 milímetros de espesor, a los lados de espacios blancos cuadrados de 7.7 milímetros de lado. Se corresponde al número 2 de la escala de Ringelmann, opacidad del 40 %.
- Tarjeta número 3.–Dibujos con líneas negras de 3.7 milímetros de espesor, a los lados de espacios blancos cuadrados de 6.3 milímetros de lado. Se corresponde al número 3 de la escala de Ringelmann, opacidad del 60 %.
- Tarjeta número 4.–Dibujos con líneas de 5.5 milímetros de espesor, a los lados de espacios blancos cuadrados de 4.5 milímetros de lado. Se corresponde al número 4 de la escala de Ringelmann, opacidad del 80 %.
- Tarjeta número 5 corresponde a todo en negro. Se corresponde al número 5 de la escala de Ringelmann, opacidad del 100 %.

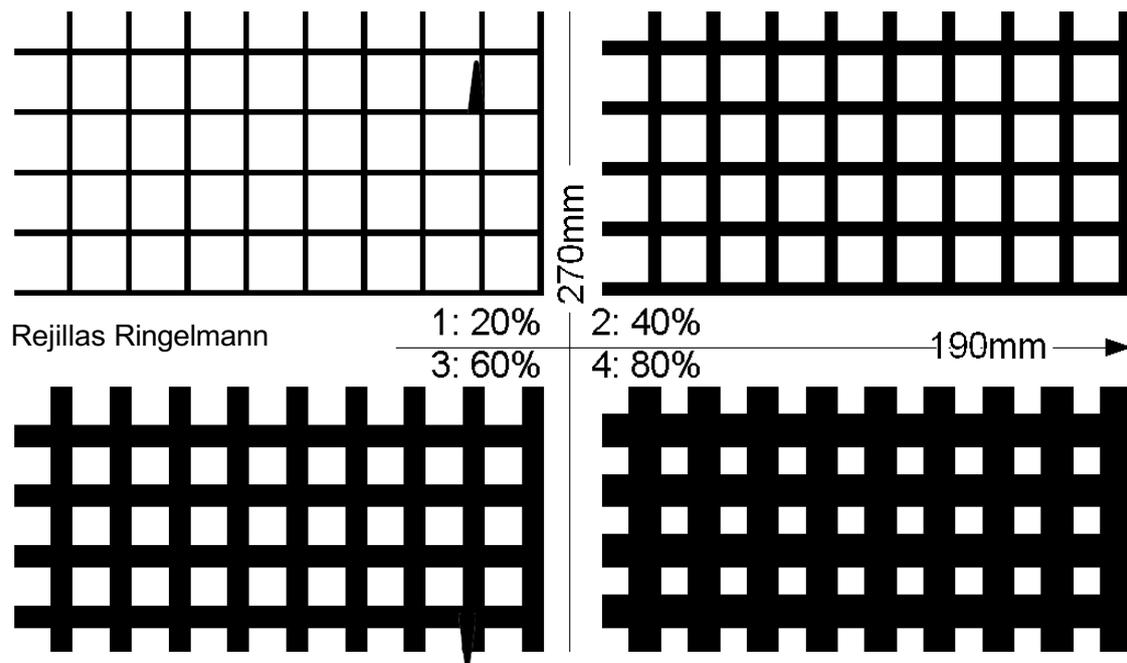


Figura 1. Rejillas Ringelmann: de la número 1 a la número 4

Se ha adaptado la escala de Ringelmann en un disco con sectores con tonalidades de grises para facilitar las lecturas de opacidad de los humos sin necesidad de usar diferentes dibujos y líneas, tal y como se muestra en la siguiente imagen:

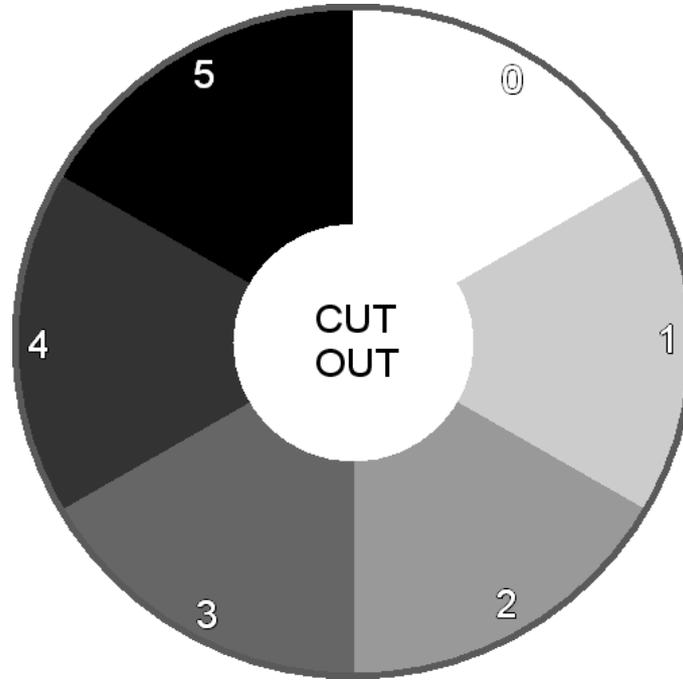


Figura 2. Disco de escala de Ringelmann

Impresión del disco de escala de Ringelmann

Imprimir el disco de escala de Ringelmann en una tarjeta muy blanca: cuando se imprima, utilice sólo la más alta calidad de impresión y sólo tinta negra. Adherir en la parte posterior papel de aluminio o cualquier otro material opaco. Por último, recortar el centro del disco para realizar a través de él las observaciones.

Uso

Para determinar la opacidad de los humos emitidos por la chimenea de buque se procederá de la siguiente forma:

Determinación in situ.

El procedimiento indicado sólo podrá ser realizado *in situ* por la Policía Portuaria en base a su Procedimiento interno vigente, redactando la preceptiva Acta administrativa. Dicha acta será enviada al Departamento de Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria, con copia a Capitanía Marítima de Barcelona para su correspondiente tramitación.

ANEXO III

Procedimientos para la aprobación de operativas de buque en aguas del puerto de Barcelona y modelo de solicitud de autorización para reparaciones y operaciones de buque*1. Procedimientos*

1.1 Procedimiento para la solicitud y autorización de operaciones de limpieza de la obra viva del buque.

Al objeto de obtener la autorización de las operaciones de limpieza de la obra viva del buque, el interesado deberá remitir con la suficiente antelación el formulario normalizado de «Solicitud de autorización para reparaciones/operaciones de buques», que consta en el apartado 2 presente anexo, informando de la solicitud de estas operaciones al Departamento de Medio Ambiente y al Departamento de Operaciones Marítimas/Atraques mediante correo electrónico:

Departamento	Email
Medio Ambiente.	medi.ambient@portdebarcelona.cat
Operaciones Marítimas/Atraques.	atracs@portdebarcelona.cat

Además, se deberá aportar la siguiente información:

- a) Tipo de operativa, superficie estimada del casco a limpiar, duración y lugar donde se realizaría la operativa.
- b) Memoria operativa del sistema de limpieza. Información sobre la propia operativa:

- i. Sistema o método de limpieza sugerido y deberá cumplir lo siguiente:

- Deberá ser una limpieza suave y poco agresiva que minimice el desprendimiento de pinturas y sustancias biocidas.
- No se usarán sustancias químicas o detergentes.
- El material desprendido y su efluente deberá bombearse a una estación de tratamiento pudiendo estar sobre una embarcación o sobre el muelle. Si la estación de tratamiento está sobre muelle se deberá aportar documentación suficiente que acredite que la administración competente en relación a vertidos de tierra a mar, Agencia Catalana de l'Aigua (ACA), tiene conocimiento de dicho vertido de tierra a mar y este se ha autorizado.
- La Autoridad Portuaria de Barcelona podrá solicitar analíticas específicas basadas en técnicas genéticas que aseguren que no están presentes especies invasoras en el material del casco a limpiar.

- ii. El efluente antes de que se vierta a mar deberá tratarse de modo que se asegure cumplir con los límites regulados por la administración competente que estén en vigor, que a fecha de la redacción de esta ordenanza es «Resolució MAH/285/2007, de 7 de febrer, per la qual es dona publicitat a l'Acord del Consell d'Administració de l'Agència Catalana de l'Aigua d'1 d'abril de 2004, de fixació de criteris en relació amb la vigilància i el control de la qualitat de les aigües marines litorals i els paràmetres i límits dels abocaments de terra a mar» y que figuran en la tabla 1, demostrándose el cumplimiento de los límites de vertido con una analítica por día de operación.

- iii. El efluente procedente de la estación de tratamiento que se vierta a mar deberá ser tratado con un sistema terciario a fin de conseguir que el número de organismos viables de tamaño igual o superior a 50 micras por metro cubico sea inferior a 10. El

tratamiento terciario deberá basarse en principios físicos, sin adición de sustancias químicas.

c) Copia del Libro registro de la contaminación biológica del buque. Información sobre el buque basada en la resolución MEPC.207(62) de IMO donde figure al menos:

- Características de los sistemas antiincrustantes, prácticas operativas y vida útil de servicio.
- Fechas y los lugares de entrada en dique seco/varadero del buque para eliminar la contaminación biológica y/o renovar o reparar el sistema antiincrustante.
- Rutas del buque durante los últimos 6 meses, certificado mediante declaración del armador/capitán e indicando las zonas por donde ha navegado.

La Autoridad Portuaria de Barcelona podrá requerir más información y análisis adicionales que puedan asegurar que no se producirán impactos indeseados relacionados con las sustancias antifouling o con la introducción de especies ajenas al ecosistema marino local fruto de las operativas de limpieza.

La Autoridad Portuaria de Barcelona, de acuerdo con los criterios y normas medioambientales que sean de aplicación, resolverá la solicitud previo informe vinculante del Departamento de Medio Ambiente que se comunicará al agente consignatario por la misma vía, con indicación de las condiciones concretas para la realización de las operaciones, según proceda. Así mismo, se remitirá copia al CCO de la Policía Portuaria.

El tiempo de antelación para presentar la solicitud será de 15 días antes del inicio de la operación. La no presentación en plazo de estas solicitudes podrá ser suficiente motivo para no autorizar la actividad.

Tabla 1: Parámetros y límites de vertidos de tierra a mar

(Resolució MAH/285/2007 de fixació de criteris en relació amb la vigilància i el control de la qualitat de les aigües marines litorals i els paràmetres i límits dels abocaments de terra a mar)

Parámetros	Valor límite	Unidades
DT	5	°C
pH (intervalo).	6-10	unidad de pH
MES (Materias en suspensión).	250	mg/l
DQO _{nd} .	700	mg/l O ₂
DBO ₅ .	300	mg/l O ₂
TOC (Carbono Orgánico Total).	300	mg/l C
Aceites y grasas/Materias extractables.	50	mg/l
Fósforo total.	30	mg/l P
Fosfatos.	90	mg/l PO ₄ ³⁻
Nitrógeno orgánico amoniacal.	80	mg/l N
Amonio.	50	mg/l NH ₄ ⁺
Nitratos.	100	mg/l NO ₃
Cianuros.	1	mg/l CN
Índice de fenoles.	2	mg/l C ₆ H ₅ OH
Aluminio.	20	mg/l Al
Arsénico.	1	mg/l As

Parámetros	Valor límite	Unidades
Cadmio.	0,5	mg/l Cd
Cobre.	3	mg/l Cu
Cromo hexavalente.	0,5	mg/l Cr (VI)
Cromo total.	3	mg/l Cr
Mercurio.	0,1	mg/l Hg
Níquel.	5	mg/l Ni
Plomo.	1	mg/l Pb
Zinc.	10	mg/l Zn
MI (Materias Inhibidoras).	25	Equitox
Color.	Inapreciable en dilución 1/30	
Nonilfenol.	1	mg/l NP
Tensioactivos aniónicos.	6	mg/l LSS
Plaguicidas totales.	0,1	mg/l
Hidrocarburos totales.	15	mg/l
Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos.	0,01	mg/l
BTEX.	5	mg/l
AOX.	1,5	mg/l Cl
Cloroformo.	1	mg/l Cl ₃ CH
1,2 Dicloretano.	0,2	mg/l Cl ₂ C ₂ H ₄
Tricloretileno (TRI).	0,2	mg/l Cl ₃ C ₂ H
Percloroetileno (PER).	0,2	mg/l C ₁₄ C ₂
Triclorbenceno.	0,1	mg/l Cl ₃ C ₆ H ₃
Tetracloruro de Carbono.	1	mg/l Cl ₄ C
Tributilestaño.	0,1	mg/l
PCB's.	0,005	mg/l

1.2 Procedimiento para la solicitud y autorización de operaciones de limpieza de rejillas y hélices.

Para las operaciones de limpieza de rejillas y hélices se requerirá autorización expresa por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona y se procederá de la siguiente manera:

– El agente consignatario del buque deberá remitir vía correo electrónico al Departamento de Operaciones Marítimas y al Departamento de Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, una solicitud de autorización para realizar las operaciones especificadas utilizando el formulario normalizado de «Solicitud de autorización para reparaciones/operaciones de buques», que consta en el apartado 2 del presente anexo.

Departamento	E mail
Operaciones Marítimas/Atraques.	atracs@portdebarcelona.cat
Medio Ambiente.	medi.ambient@portdebarcelona.cat

– El tiempo de antelación para presentar la solicitud será de 48 horas antes del inicio de la operación. Si ésta se pretende realizar el día después de un festivo o de un fin de semana, la citada solicitud deberá ser presentada antes de 72 horas a la previsión de inicio de la misma. La no presentación en plazo de estas solicitudes podrá ser suficiente motivo para no autorizar la actividad.

– Junto al formulario normalizado, el agente consignatario deberá adjuntar información suficiente y detallada de las operaciones a realizar, incluyendo argumentación de las razones para la realización de dicha limpieza en la zona de servicio del Puerto de Barcelona y detallando información sobre los medios tecnológicos con los que se llevarán a cabo dichas operaciones.

– La Autoridad Portuaria de Barcelona, de acuerdo con los criterios y normas medioambientales que sean de aplicación, resolverá la solicitud, previo informe vinculante de la Capitanía Marítima de Barcelona y se comunicará al agente consignatario por la misma vía, con indicación de las condiciones concretas para la realización de las operaciones, según proceda. Así mismo, se remitirá copia al CCO de la Policía Portuaria.

1.3 Procedimiento para la comunicación previa o solicitud de autorización de realización de operaciones de limpieza de la obra muerta de casco de buque.

a) Para las operaciones de aclarado de las zonas expuestas de la obra muerta de los buques y las cubiertas de los buques de pasaje se realizará una comunicación previa que el agente consignatario deberá remitir informando sobre la realización de estas operaciones al Departamento de Operaciones Marítimas/Atraques al Departamento de Medio Ambiente y a Centro de Control Operativo de la Policía Portuaria, mediante correo electrónico, donde se comunique el nombre y la escala del buque, el tipo de trabajo a realizar, la fecha ETA y el muelle de atraque:

Departamento	E mail
Medio Ambiente.	medi.ambient@portdebarcelona.cat
Operaciones Marítimas/Atraques.	atracs@portdebarcelona.cat
Centro de Control Operativo.	centre.control@portdebarcelona.cat

b) Para el resto de las operaciones de limpieza se requerirá autorización expresa por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona y se procederá de la siguiente manera:

– El agente consignatario del buque deberá remitir vía correo electrónico al Departamento de Operaciones Marítimas y al Departamento de Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria de Barcelona una solicitud de autorización para realizar las operaciones especificadas utilizando el formulario normalizado de «Solicitud de autorización para reparaciones/operaciones de buques», que consta en el apartado 2 del presente anexo.

Departamento	E mail
Operaciones Marítimas/Atraques.	atracs@portdebarcelona.cat
Medio Ambiente.	medi.ambient@portdebarcelona.cat

– El tiempo de antelación para presentar la solicitud será de 48 horas antes del inicio de la operación. Si ésta se pretende realizar el día después de un festivo o de un fin de semana, la citada solicitud deberá ser presentada antes de 72 horas a la previsión de inicio de la misma. La no presentación en plazo de estas solicitudes podrá ser suficiente motivo para no autorizar la actividad.

– Junto al formulario normalizado, el agente consignatario deberá adjuntar información suficiente y detallada de las operaciones a realizar incluyendo argumentación de las razones para la realización de dicha limpieza en la zona de servicio del Puerto de Barcelona y detallando información sobre los medios tecnológicos con los que se llevarán a cabo dichas operaciones.

– La Autoridad Portuaria de Barcelona, de acuerdo con los criterios y normas medioambientales que sean de aplicación, resolverá la solicitud, oída la Capitanía Marítima de Barcelona y con previo informe vinculante del Departamento de Medio Ambiente, que se comunicará con el agente consignatario por la misma vía con indicación de las condiciones concretas para la realización de las operaciones, según proceda. Así mismo, se remitirá copia al CCO de la Policía Portuaria.

1.4 Procedimiento para la comunicación previa o solicitud de autorización de operaciones de pintura del casco del buque.

a) Las operaciones de «retoques» de pintura requerirán para su realización, además de cumplir con los criterios generales y específicos de la actividad establecidos en este procedimiento y las limitaciones meteorológicas y operativas, una comunicación previa que el agente consignatario deberá remitir al menos con 12 horas de antelación informando sobre la realización de estas operaciones al Departamento de Operaciones Marítimas/Atraques, al Departamento de Medio Ambiente y a Centro de Control Operativo de la Policía Portuaria, mediante correo electrónico donde se comunique el nombre y la escala del buque, el tipo de trabajo a realizar, la fecha ETA y el muelle de atraque:

Departamento	E mail
Medio Ambiente.	medi.ambient@portdebarcelona.cat
Operaciones Marítimas/Atraques.	atracs@portdebarcelona.cat
Centro de Control Operativo.	centre.control@portdebarcelona.cat

b) Para otras operaciones de pintado se requerirá autorización expresa por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona, y se procederá de la siguiente manera:

– El agente consignatario del buque deberá remitir vía correo electrónico al Departamento de Operaciones Marítimas/Atraques y al Departamento de Medio Ambiente, una solicitud de autorización para realizar las operaciones especificadas utilizando el formulario normalizado de «Solicitud de autorización para reparaciones/operaciones de buques», que consta en el apartado 2 del presente anexo.

Departamento	E mail
Operaciones Marítimas/Atraques.	atracs@portdebarcelona.cat
Medio Ambiente.	medi.ambient@portdebarcelona.cat

– El tiempo de antelación para presentar la solicitud será de 48 horas antes del inicio de la operación. Si ésta se pretende realizar el día después de un festivo o de un fin de semana, la citada solicitud deberá ser presentada antes de 72 horas a la previsión de inicio de esta. La no presentación en plazo de estas solicitudes podrá ser suficiente motivo para no autorizar la actividad.

– Junto al formulario normalizado el agente consignatario deberá adjuntar información suficiente y detallada de las operaciones a realizar incluyendo información de la cantidad de pintura a aplicar, método de aplicación y las referencias de dicha pintura que incluyan el color.

– Se deberá cumplir con los criterios generales y específicos de la actividad establecidos en este procedimiento y las limitaciones meteorológicas y operativas.

La Autoridad Portuaria de Barcelona, de acuerdo con los criterios y normas medioambientales que sean de aplicación, resolverá la solicitud que será comunicada al agente consignatario por la misma vía, con indicación de las condiciones concretas para la realización de las operaciones, según proceda. Así mismo, se remitirá copia al CCO de la Policía Portuaria.

REQUERIMIENTOS GENERALES:

- La solicitud, y documentación adicional, deberá ser presentada por el consignatario del buque, por correo electrónico a las siguientes direcciones: atracs@portdebarcelona.cat y medi.ambient@portdebarcelona.cat.
- El tiempo de antelación para presentar la solicitud será de 15 días para operativas de limpieza de obra viva de casco y de 48 horas antes del comienzo de la reparación/operación para el resto de operativas (si la reparación/operación se prevé realizar durante el fin de semana o en festivo, la solicitud se presentará antes de 72 horas).
- El contenido de la solicitud deberá ajustarse escrupulosamente al presente formulario. Consecuentemente, será rechazada cualquier solicitud que incumpla este formato.
- Una vez resuelta la solicitud por parte del Director de Operaciones Marítimas, se remitirá la respuesta al solicitante, con copia a: Capitanía Marítima de Barcelona, Barcelona Port Control, Corporación de Prácticos y el Centro de Control de Policía Portuaria.

El Consignatario (nombre y sello):

Datos de contacto: Teléfono:

Email:

Fecha de la solicitud:

Información general al consignatario:

Toda solicitud de autorización para reparaciones/operaciones especiales, programadas o que puedan programarse previamente, de buques en el Puerto de Barcelona, se remitirá al departamento de Atraques/Operaciones Marítimas de la Autoridad Portuaria de Barcelona cumpliendo escrupulosamente los plazos establecidos para ello:

«El tiempo de antelación para presentar la solicitud será de 15 días para operativas de limpieza de obra viva de casco y de 48 horas antes del comienzo de la reparación/operación para el resto de operativas (si la reparación/operación se prevé realizar durante el fin de semana o en festivo, la solicitud se presentará antes de 72 horas).»

La presentación de las solicitudes con posterioridad a los plazos indicados podrá ser causa suficiente para la desestimación, excepto para solicitudes de autorización de reparaciones por averías imprevistas, extremo éste que se especificará en la solicitud.

Para la obtención de autorización para realizar reparaciones, el consignatario del buque formulará su petición, remitiendo a atracs@portdebarcelona.cat:

Formulario de solicitud de reparaciones/operaciones de buques, existente al efecto, debidamente cumplimentado:

- Nombre del buque, número de escala, fecha de ETA, lugar de atraque y si las reparaciones se pretende realizarlas en el muelle de atraque o en fondeadero.
- Descripción de los trabajos a realizar, siendo de aplicación el facilitar la información relevante y pormenorizada de estos. Si es necesario se adjuntará un «plan de trabajos».
- Especificación de si hay trabajos en caliente.
- Especificación de si el buque permanecerá con la planta propulsora no operativa durante las reparaciones.
- Nombre y NIF de la empresa que realizará las reparaciones en su caso.
- Tiempo estimado de duración de los trabajos.
- En el caso de que el buque transporte mercancías peligrosas, se adjuntará relación de las mercancías peligrosas (tránsito, descarga y carga) y el plan de estiba, con especificación de la situación de estiba de cada contenedor (bahía/fila/altura). En el caso

de que se realicen trabajos en caliente, se deberá indicar la distancia de la zona de trabajos a los contenedores con mercancías peligrosas más próximos.

– En el caso de buques tanque/gaseros, se informará del estado de los tanques (con carga o sin carga), en el caso de que estén descargados, última carga transportada en los tanques e indicación de si el buque está «gas free» o inertizado, extremo este que se acreditará mediante certificado expedido por un técnico competente.

– En todos los casos, se acompañará la solicitud de planos del buque con la situación de los trabajos y de detalle de los mismos, de manera que se identifique de forma clara la carga que se encuentre en las inmediaciones de las zonas donde se deseen realizar los trabajos (emplazamientos de tanques y zonas de almacenamiento de combustible o de materias inflamables próximas) al objeto de poder hacer una valoración de los riesgos de la actuación. Si hay tanques de almacenamiento de combustible próximos se resaltarán debidamente.

En cualquier caso, recordamos que el RD 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, establece que, por un lado, los buques tanque/gaseros/quimiqueros o que transporten mercancías peligrosas deberán, durante toda la estancia en puerto, mantener las máquinas propulsoras listas para salir en cualquier momento (art. 26.7) y, por otro lado, tienen prohibido efectuar a bordo reparación alguna que exija la utilización de soldadores, sopletes o herramientas que produzcan llamas o calor (art. 26.15), en ambos casos salvo autorización expresa de la Capitanía Marítima.

Al objeto de agilizar las autorizaciones de reparaciones a buques, deberá tenerse en cuenta que:

– Las solicitudes de trabajos en caliente y las de inmovilización de máquina cuando haya presencia de mercancías peligrosas a bordo están sujetas a la obtención de la aprobación de la Capitanía Marítima de Barcelona, previa la solicitud, por nuestra parte, del correspondiente informe de seguridad.

– En general, se cumplimentará debidamente el formulario de solicitud, haciendo una descripción clara y precisa de las reparaciones solicitadas y de su localización (cubierta, sala de máquinas, habilitación, bodega, doble fondo, casco, otros) y se adjuntará la documentación e información anteriormente indicada. La Autoridad Portuaria de Barcelona podrá, en algunos casos, requerir información adicional si lo considerase necesario.

– La Autoridad Portuaria de Barcelona desestimaré cualquier solicitud cuya información, según se ha especificado anteriormente, no haya sido subsanada dentro de los plazos arriba establecidos para presentación de solicitudes.

– Una vez resuelta la solicitud por parte del Director de Operaciones Marítimas, se remitirá la respuesta al solicitante, con copia a: Capitanía Marítima de Barcelona, Barcelona Port Control, Corporación de Prácticos y el Centro de Control de Policía Portuaria.

Se ruega trasladar esta información a los Capitanes de los buques de sus intereses para su conocimiento.