

## **ADMINISTRACIÓN DO ESTADO**

### **MINISTERIO DE FOMENTO**

#### **PUERTOS DEL ESTADO**

#### **AUTORIDAD PORTUARIA DE MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA**

#### **Outros documentos, notificacións e informacións públicas**

*NORMAS DE REGULACIÓN DAS CONDICIÓNS DE SEGURIDADE PARA AS MANOBRAS DE APROXIMACIÓN, ATRAQUE, EMBARQUE DE PASAXEIROS NO MOLLE DE ONS*

### **REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD PARA LAS MANIOBRAS DE APROXIMACIÓN, ATRAQUE Y EMBARQUE/DESEMBARQUE DE PASAJEROS EN EL MUELLE DE LA ISLA DE ONS**

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra, en su sesión ordinaria celebrada el día 30 de mayo de 2019, a propuesta del Sr. Director, acordó por unanimidad aprobar el documento de “Regulación de las condiciones de seguridad para las maniobras de aproximación, atraque y embarque/desembarque de pasajeros en el muelle de la Isla de Ons” elaborado por la Capitanía Marítima de Vigo, en los términos que figuran en el anexo.

#### **ANEXO**

### **REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD PARA LAS MANIOBRAS DE APROXIMACIÓN, ATRAQUE Y EMBARQUE/DESEMBARQUE DE PASAJEROS EN EL MUELLE DE LA ISLA DE ONS**

El incremento del tráfico a lo largo de los últimos años, especialmente durante la época estival, con el consiguiente aumento de maniobras de aproximación y atraque en el muelle de la isla de Ons, ha puesto de manifiesto una serie de incidentes en el mismo, en número cada vez mayor, tanto durante las citadas maniobras de aproximación como en las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros, entre los que a título indicativo podríamos mencionar:

A.- Riesgo de abordaje entre buques de diferentes compañías coincidentes en las maniobras en las inmediaciones al muelle.

B.- Dificultades y peligrosidad en el embarque/desembarque de los pasajeros por el balance de las olas generadas por otros buques en sus maniobras de aproximación al muelle.

C.- “Maniobras temerarias”, considerando como tal cuando esta se realice con exceso de velocidad que conlleve algún riesgo o peligrosidad para el buque, los pasajeros o ambos, riesgo de daños al muelle u otros buques o embarcaciones.



Por otra parte, el fondeo de embarcaciones fuera de los polígonos de fondeo que se establezcan al efecto, así como el calado de redes en las inmediaciones del muelle de Ons o canal de acceso, representa un obstáculo imprevisto que puede tener consecuencias negativas tanto para la propia maniobra de los buques y embarcaciones como para la seguridad de los tripulantes de las mismas, siendo preciso que esas zonas queden expeditas y libres para que los buques y embarcaciones que acceden o zarpan al/del muelle puedan realizar la maniobra con seguridad.

Por consiguiente, se considera que es necesario delimitar la zona de maniobra y canal de acceso, regular tanto la velocidad de manera que se minimice la generación de olas, como las preferencias de paso que eviten maniobras peligrosas que pudieran desencadenar un abordaje, así como establecer unas condiciones a cumplir por las embarcaciones de pasaje durante el atraque que garanticen tanto la seguridad de las mismas, como de los pasajeros durante las operaciones de embarque y desembarque, minimizando tanto los riesgos de eventuales caídas al agua, como otros inherentes a la forma de amarrar la embarcación.

En este sentido, las autorizaciones para el atraque en muelle otorgadas a las diferentes navieras por la Autoridad portuaria de Marín, establecen un conjunto de condiciones, algunas de las cuales ya inciden de forma directa en la seguridad de la operativa, por lo que se trataría de integrarlas en esta regulación. Todo ello con independencia de la información previa al pasaje establecida en el folleto sobre el particular publicado por la Autoridad portuaria de Marín.

Siendo todos estos aspectos operativos inseparables se considera conveniente hacer una regulación única que los contemple todos y para ello se propone la aprobación de la siguiente serie de medidas que delimiten un área de aproximación, zona de evolución y maniobra, y condiciones para el atraque, embarque y desembarque de pasajeros, estableciendo un marco general que garantice una mayor seguridad en el tráfico de pasaje a Ons.

#### ACUERDO

1.- Establecer un área de aproximación y maniobra, y un área de confluencia para los buques que acceden al muelle de Ons, delimitados por las líneas que se indican a continuación, tal como se expone en el ANEXO I que se adjunta:

##### 1.1.- “Áreas de aproximación y de maniobra” (Ver Anexo I)

Se determina como Zona de aproximación y maniobra del muelle de Ons. la lámina de agua comprendida entre el cantil perimetral del muelle (por sus tres lados) y las líneas paralelas al mismo siguientes:

- **Límite Norte.**- La línea imaginaria paralela al lado Norte del Muelle de Ons distante aproximadamente unos 30 metros del cantil del mismo, y prolongada por su lado occidental hasta el extremo de las escaleras del muelle utilizadas para el desembarque y por su lado oriental hasta la intersección con la línea que define el límite Este.
- **Límite Este.**- la línea imaginaria Norte-Sur, para lela a la cabecera del muelle y distante 100 mts. del cantil, hasta la intersección de las líneas que definen los límites Norte y Sur.



Xoves, 4 de xullo de 2019

Núm. 127

- **Límite Sur.-** La línea imaginaria paralela al lado Sur del Muelle de Ons distante aproximadamente unos 30 metros del cantil del mismo, y prolongada por su lado occidental hasta el extremo de las escaleras del muelle utilizadas para el embarque y por su lado oriental hasta la intersección con la línea que define el límite Este.

Nota.- Se acompaña como Anexo I, plano con la zona de Delimitación.

1.2.- “Área de confluencia”, para aceleración / desaceleración o espera (ver Anexo I)

Se determina como área de confluencia la lámina de agua delimitada por;

- **Lado Norte.-**Línea imaginaria en dirección Nordeste, prolongada 200 metros desde donde finaliza la intersección límite Norte – Límite Este del área de aproximación y maniobra.
- **Lado Este:** Línea imaginaria del segmento circular, entre el Lado Norte y Lado Sur distante 200 metros desde donde finaliza el límite Este del área de aproximación y maniobra.
- **Límite Sur:** Línea imaginaria en dirección Sureste, prolongada 200 metros desde donde finaliza la intersección límite Sur – Límite Este del área de aproximación y maniobra.

2.- Fijar las condiciones generales que deben de regir las maniobras en las zonas delimitadas en el párrafo anterior.

2.1.- Se Prohíbe el fondeo de buques o embarcaciones y el calado de redes, nasas u otras artes de pesca en el “Área de confluencia” y “Área de aproximación y maniobra” , o cualquier otra actividad o actuación durante la ocupación por las embarcaciones que atraque/desatraque del muelle que impida la navegación con seguridad por dichas áreas y canal, tales como actividades náutico-deportivas ( natación, buceo, kayak, etc) y pesca de recreo salvo autorización expresa, debiendo en tal caso tomarse las medidas suplementarias necesarias para mantener un nivel de seguridad aceptable.

2.2.- En el área denominada “área de confluencia” delimitada en el párrafo anterior, es donde:

- Los buques con destino al muelle de la Isla, deberán reducir la velocidad, para abordar la entrada al área de aproximación y maniobra a la velocidad mínima de gobierno.
- Los buques que hayan zarpado del muelle y finalicen su navegación por el área de aproximación y maniobra, podrán aumentar su velocidad hasta alcanzar su habitual velocidad de crucero.
- Los buques con destino al muelle de la Isla deberán esperar en caso de que el muelle de atraque al que se dirijan se encuentre ocupado o realizando otro buque o embarcación maniobras de atraque/desatraque.

2.3.- Los buques de que naveguen por el área de aproximación y maniobra, deberán hacerlo a una velocidad no superior a 3 nudos o a su velocidad mínima de gobierno, si esta fuera mayor, con el fin de no generar olas que puedan provocar balances que interfieran en la seguridad de las labores de embarque/desembarque del pasaje de otros buques atracados en el muelle de Ons.



2.4.- Tendrán preferencia los buques de salida sobre los de entrada, y como norma general el paso entre los mismos será de acuerdo con el Reglamento cada uno pegado a su estribor de manera que pasen Babor con Babor, no obstante este principio general, podrá ser puntualmente alterado debido a las circunstancias y con objeto de aumentar el radio de la curva de evolución para facilitar la maniobra de entrada/salida de alguno de los buques, siempre y cuando haya existido contacto por VHF y por los patrones de ambos buques haya sido acordada previamente la maniobra a realizar.

Todo ello sin perjuicio de la responsabilidad propia de los patrones de adoptar las medidas necesarias en cuanto a rumbos y maniobras para garantizar la seguridad plena de la navegación de sus buques en cualquier circunstancia y lugar.

3.- Fijar las condiciones generales para las operaciones, una vez atracados en el muelle de Ons.

3.1.- Cada embarcación atracará en el tramo del muelle y horario establecido en su autorización emitida por la AP Marín, y cumplirá con las condiciones recogidas en la misma.

3.2.- Los buques autorizados deberán disponer de los medios materiales y personales reglamentarios de acceso al barco y al muelle, como son las escalas o planchas de acceso adecuadas al atraque que se autoriza. Será por su cuenta la instalación de defensas, señalización de riesgos, carteles, etc., así como, la limpieza de las escaleras que pueda utilizar del muelle para la prevención de posibles riesgos en el embarque y desembarque de los pasajeros. La empresa solicitante asume, con sus medios personales y materiales, las operaciones de embarque y desembarque de los pasajeros y que éstas se llevan a cabo en condiciones de seguridad

3.3.- No se iniciará el embarque o desembarque de pasajeros hasta que la maniobra de atraque hay finalizado, todos los cabos de amarre estén firmes, las hélices paradas y el tripulante o tripulantes en el puesto de embarque/desembarque para ayudar al pasaje.

3.4.- Durante el embarque y desembarque del pasaje, las embarcaciones deben mantener un sistema de guardia en el puente que pueda detectar con suficiente antelación si el tren de olas que genere otra embarcación que pase por sus inmediaciones puede provocar una serie de balances que pudiera poner en riesgo la seguridad del pasaje que en ese momento se encuentre embarcando/desembarcando, con el fin de adoptar las medidas oportunas para eliminar el riesgo o suspendiendo temporalmente el embarque/desembarque hasta que cesen los balances.

3.5.- Dado el riesgo que supone el hecho de que los cabos de la embarcación se encuentren en una tensión que pudiera provocar la rotura del mismo, durante las operaciones de embarque y desembarque, con carácter general y en condiciones meteorológicas normales las hélices deberán permanecer paradas durante toda la operativa. Si por condiciones meteorológicas u oceanográficas adversas el patrón de la embarcación considera que con carácter extraordinario debe mantener las hélices en posición de giro en un momento determinado, extremará las condiciones de vigilancia en la popa del buque, y adoptará las medidas oportunas para evitar que el pasaje pueda verse afectado por la rotura de algún cabo, tales como el uso de cabos de

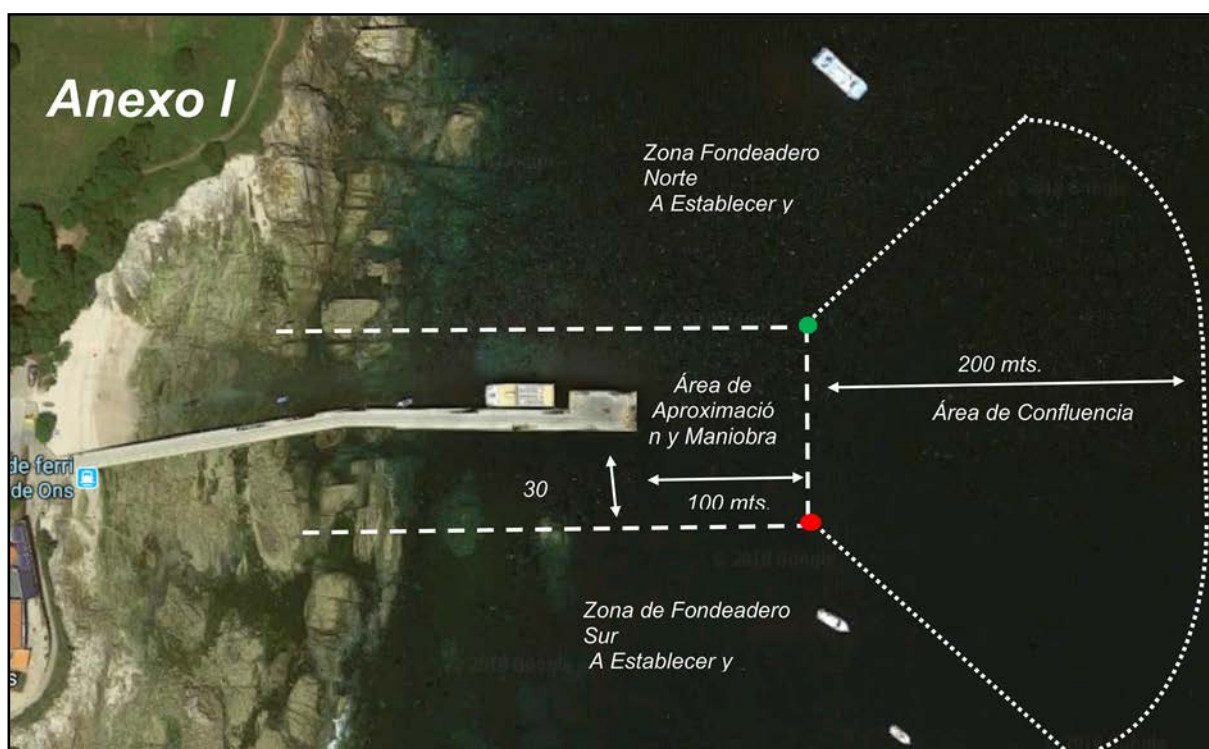
Xoves, 4 de xullo de 2019

Núm. 127

alta carga de rotura y baja elongación con el fin de reducir el efecto látigo, evitar el tránsito de pasajeros por el área que pudiera recorrer los extremos de los cabos rotos, etc.

3.6.- Las embarcaciones deberán establecer las comunicaciones que procedimentalmente este establecido con el Centro de Control de Tráfico Marítimo (Marín Tráfico, VHF 16/10 con objeto de que las operaciones de navegación, atraque, desatraque y viceversa se realicen en términos de seguridad y operatividad.

### ANEXO I



Marín, a 25 de junio de 2019.

El presidente  
*José Benito Suárez Costa*

El secretario  
*José Carlos Navarro Bernabeu*

