

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

8930 *Resolución de 17 de mayo de 2021, de la Autoridad Portuaria de Ceuta, por la que se publica la Ordenanza del Servicio General de Ordenación, Coordinación y Control del Tráfico Marítimo del Puerto de Ceuta.*

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Ceuta, en sesión celebrada el día 10 de mayo de 2021 adoptó, entre otros, el siguiente Acuerdo:

Aprobar, conforme a la letra r del apartado 5 del artículo 30 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 05 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la Ordenanza del Servicio General de Ordenación, Coordinación y Control del Tráfico Marítimo del Puerto de Ceuta.

Publicar la presente Resolución así como el texto de la ordenanza aprobada en el «Boletín Oficial del Estado».

Ceuta, 17 de mayo de 2021.–El Presidente de la Autoridad Portuaria de Ceuta, Juan Manuel Doncel Doncel.

ANEXO

Ordenanza del Servicio General de Ordenación, Coordinación y Control del Tráfico Marítimo del Puerto de Ceuta

Contenido

Preámbulo.

Capítulo I. Disposiciones generales.

1. Objeto.
2. Competencia y ámbito de aplicación.
3. Servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario.
4. Coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios técnico-náuticos.

5. Autorización de entrada al Puerto.

Capítulo II. De los atraques y fondeos de los buques.

6. Asignación de atraque o fondeo.
7. Permanencia en el lugar de atraque.
8. Enmendadas y movimientos interiores.
9. Buques con mercancías peligrosas.
10. Buques averiados o en peligro.
11. Reparaciones y carenas.
12. Precauciones.
13. Averías causadas a los buques.
14. Prohibición de salida.

Capítulo III. De la navegación en las aguas del Puerto de Ceuta.

15. Régimen general de navegación en las aguas portuarias.

16. Aprobación del inicio de maniobra.
17. Orden de las maniobras náutico-portuarias.
18. Reglas de rumbo y gobierno de los buques y embarcaciones en aguas portuarias.
19. Luces y señales.
20. Servicio de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación.
21. Sistema Automático de Identificación de los buques y embarcaciones.
22. Contorno de protección marítima.
23. Reducción de la anchura de las vías navegables.
24. Velocidad de seguridad.
25. Utilización del acceso marítimo.
26. Zona de maniobra.
27. Zona de fondeo.
28. Régimen de utilización de la zona de fondeo.
29. Especialidad de la navegación deportiva o de recreo.

Capítulo IV. Del practicaaje.

30. Obligatoriedad del servicio de practicaaje.
31. Límites geográficos de prestación del servicio de practicaaje.
32. Zonas de embarque de Práctico.
33. Zonas de desembarque de Práctico.
34. Prestación del servicio de Practicaaje.
35. Coordinación con el servicio portuario técnico-náutico de practicaaje.

Capítulo V. Del remolque portuario.

36. Obligatoriedad del servicio de remolque.
37. Límites geográficos de prestación del servicio de remolque.
38. Prestación del servicio de remolque.
39. Coordinación con el servicio técnico-náutico de remolque.

Capítulo VI. Del servicio de Policía Portuaria.

40. Cometido del servicio de policía portuaria.
41. Deber de auxilio y colaboración del servicio de policía portuaria.

Capítulo VII. Prohibiciones y reclamaciones.

42. Prohibiciones generales.
43. Prohibición de actividades de pesca.
44. Actividades subacuáticas y natación.
45. Actividades náuticas.
46. Navegación a vela.
47. navegación a remo.
48. Reclamaciones y denuncias.

Capítulo VIII. Del régimen de ordenación de las comunicaciones radiotelefónicas relativas al tráfico marítimo en el puerto de Ceuta.

49. Principios generales.
50. Procedimiento de radiocomunicaciones.
51. Radiocomunicaciones para buques y embarcaciones de tráfico interior, recreo y pesca.

Capítulo IX. Restricciones a las operaciones marítimas.

52. Restricciones a las operaciones marítimas por condiciones meteorológicas adversas.

53. Cierre del Puerto.
54. Resguardo bajo la quilla.

Capítulo X. Régimen sancionador.

55. Infracciones.
56. Tipificación, cuantificación de las sanciones y procedimiento sancionador.
57. Sanciones y otras medidas aplicables.

Disposición adicional primera. Entrada en vigor.

Disposición adicional segunda. Delegación.

Disposición derogatoria.

Anexo I. Procedimiento operativo de actuación del servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario en el Puerto de Ceuta para las maniobras de buques con Capitanes exentos del servicio de practicaaje.

1. Objetivos.
2. Consideraciones Generales.
3. Procedimiento general de actuación y comunicaciones.
4. Procedimiento especial para buques de alta velocidad.
5. Resolución de discrepancias.
6. Comunicación de incidencias.

Anexo II. Procedimiento de radiocomunicaciones.

1. Comunicaciones.
2. Procedimiento general de aproximación al puerto.
3. Procedimiento de entrada al puerto.
4. Procedimiento de salida del puerto.
5. Procedimiento para cambios de muelle, enmendadas y maniobras.
6. Procedimiento para casos singulares.
7. Procedimiento para buques pesqueros.
8. Procedimiento para buques menores de 500 GT.
9. Procedimiento para operaciones de avituallamiento de combustible buque a buque.
10. Procedimiento en caso de visibilidad reducida.
11. Remolques en navegación.
12. Organización de eventos, pruebas deportivas o regatas en aguas del puerto
13. Obras de dragado, de mantenimiento y trabajos submarinos.
14. Ejercicios de seguridad, simulacros y otras prácticas en el puerto.
15. Detección de contaminación por vertidos.
16. Otras incidencias durante la estancia el puesto de atraque o fondeo.

Anexo III. Criterios para el control de buques atracados, determinación de condiciones meteorológicas para control de operaciones marítimas y buques atracados.

1. Control de operaciones.
2. Buques en peligro.
3. Procedimiento e control de condiciones meteorológicas.

Anexo IV. Velocidades máximas de navegación en las aguas del Puerto de Ceuta.

Anexo V. Resguardo de agua bajo la quilla y determinación del calado máximo admisible.

Anexo VI. Síntesis de legislación

PREÁMBULO

El artículo 69 Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en lo sucesivo TRLPEMM) establece que el espacio de agua incluido en la zona de servicio de un puerto comprenderá las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales. El TRLPEMM establece que el espacio de agua estará subdividido en dos zonas; la Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo y la Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.

El TRLPEMM establece una división de competencias, de un lado otorga a Marina Mercante la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar, en el marco de las competencias asignadas a la Administración General del Estado en el artículo 149.1 de la Constitución, quien dirigirá su política hacia la tutela de estas competencias; y, de otra, a la Autoridad Portuaria le corresponde la autorización de fondeo y asignación de puestos en la zona de servicio de los puertos; la instalación y el mantenimiento de la señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto o puertos que gestionen, así como el balizamiento interior de las zonas comunes y, según el artículo 107 TRLPEMM, la prestación de los servicios generales de acuerdo con las normas y criterios técnicos previstos en el Reglamento de Explotación y Policía, así como en las Ordenanzas del Puerto. En cuanto a estos últimos, el artículo 112 del TRLPEMM dispone que las Ordenanzas del Puerto podrán establecer el uso obligatorio de servicios portuarios en función de las condiciones y características de las infraestructuras portuarias, del tamaño y tipo de buque y de la naturaleza de la carga transportada, así como de las condiciones oceanográficas y meteorológicas. A los efectos las Ordenanzas Portuarias aprobadas por las Autoridades Portuarias deberán establecer, por razones de operativa y de seguridad, normas complementarias y condiciones específicas de utilización de los servicios portuarios, así como el ámbito geográfico al que se extiendan.

Por su parte Administración Marítima a través de la Capitanía Marítima de Ceuta ejerce las funciones que se definen en el artículo 266 del TRLPEMM y, concretamente, en relación con la navegación: la autorización o prohibición de entrada y salida de buques, la determinación por razones de seguridad marítima de las zonas de fondeo y de maniobra, la intervención en los procedimientos de determinación de las condiciones de los canales de entrada y salida de los puertos, la fijación por razones de seguridad marítima de los criterios que determinen las maniobras (incluido el atraque) a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales, la disponibilidad por razones de seguridad marítima de los servicios de practica y remolque; y, en general, todas las funciones relativas a la navegación, seguridad marítima y salvamento marítimo.

Además, según el Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, las capitanías marítimas habrán de coordinar sus actividades con la Autoridad Portuaria para el cumplimiento de sus fines respectivos relacionados con la seguridad marítima y de la navegación, con sujeción a lo dispuesto en la Ley de Régimen jurídico; y, también, la propuesta a la Autoridad Portuaria de la autorización o prohibición de las operaciones de carga o descarga de los buques que atraquen en puertos españoles, por razones de seguridad marítima o como consecuencia del cumplimiento de las normas de ordenación del tráfico marítimo, y la propuesta a la Autoridad Portuaria del cierre del puerto, entre otros, cuando la protección de la seguridad en la navegación así lo aconseje.

Habida cuenta de que la regulación de la navegación en la zona de servicio de los puertos es competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y que es una materia compartida, entre la Administración Marítima y portuaria, se introduce esta Ordenanza ante la necesidad de actualizar el derrotero de Ceuta y la conveniencia de adaptar y ajustar las normas de navegación del puerto al marco normativo definido por el TRLPEMM y por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en lo sucesivo LNM) habida cuenta del tiempo transcurrido desde la aprobación de los reglamentos de navegación vigentes (Reglamento de Policía del Puerto de Ceuta de 1966, de la Dirección General de Marina Mercante actualizado en septiembre de 1990 y el Reglamento Particular del Practicajes para el Puerto de Ceuta aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante el 30 de abril de 1962) y de las distintas resoluciones e instrucciones dictadas por la Capitanía Marítima en el ejercicio de sus funciones.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

1. Objeto.

La presente Ordenanza tiene por objeto regular el tráfico marítimo en aguas de la zona de servicio del Puerto de Ceuta mediante el establecimiento de las normas y criterios técnicos que regirán el régimen de navegación de los buques que demanden la entrada y salida de las aguas del puerto y los que naveguen por su interior, la ordenación de las actividades en la zona de servicio marítima, la regulación de la prestación de los servicios generales y portuarios y, en particular, el servicio general de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo así como los mecanismos de gestión y control que faciliten la adecuada planificación y supervisión de las operaciones marítimas. Asimismo, tiene por objeto la organización náutica del fondeadero en la rada mediante la implantación de un sistema de ordenación del tráfico y de comunicaciones para conseguir una eficiente y segura canalización de los flujos de tráfico en el acceso al puerto.

2. Competencia y ámbito de aplicación.

Corresponde a la Autoridad Portuaria de Ceuta la prestación del servicio general de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario en las aguas de la zona de servicio del Puerto de Ceuta de acuerdo con lo establecido en los artículos 25 y 106 del Texto Refundido de la Ley de Puertos de Estado y de la Marina Mercante, así como la regulación de la prestación de los servicios portuarios técnico-náuticos. Ello sin perjuicio de que en los espacios marítimos más allá de la zona de servicio se establezcan radiocomunicaciones con el tráfico marítimo a los únicos efectos de la necesaria preparación de los servicios a prestar al buque dentro de las aguas portuarias.

Las aguas de servicio del Puerto de Ceuta son las que así están definidas en la Orden FOM/819/2015, de 21 de abril, por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Ceuta publicada en el BOE Núm. 107 de 5 de mayo de 2015 y las que en el futuro se unan o se integren en el dominio público marítimo portuario de acuerdo con la normativa aplicable.

3. Servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario.

1. El servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario es un servicio general de conformidad con el artículo 106.a) del TRLPEMM. En el Puerto de Ceuta este servicio general se prestará de forma continua las veinticuatro (24) horas del día todos los días del año desde la sala de control del Centro de Coordinación de Servicios (en adelante CCS) de la Autoridad Portuaria de Ceuta o desde el centro que pudiera sustituirlo si fuese necesario. En este centro existe una estación de

comunicaciones radiotelefónicas cuyo distintivo de llamada para las comunicaciones marítimas y para referirse al servicio general portuario será «Ceuta Port Control» (en lo sucesivo CPC).

2. Los servicios de la estación de comunicaciones portuarias CPC tal y como se definen en la Resolución de la Organización Marítima Internacional A.857 (20), se concretan en los siguientes desempeños:

- Información (*Information System* ó INS) destinado a garantizar que se dispone a tiempo de la información necesaria para toma de decisiones a bordo relativas a la navegación;

- Ordenación del tráfico marítimo portuario (*Traffic Organisation Service* ó TOS) destinado a evitar que se produzcan situaciones peligrosas de tráfico marítimo y a permitir que el tráfico de buques pueda realizarse de manera segura y eficaz.

- Asistencia a la Navegación (*Navigation Assistance Service* ó NAS) destinado a facilitar la toma de decisiones a bordo relativas a la navegación y a vigilar los efectos de tales decisiones, para ello realizará, en la medida que sea posible operacionalmente, una supervisión general del desarrollo de las maniobras en las aguas portuarias de todos los buques, utilizando a este fin los medios y tecnologías más adecuadas y disponibles en el centro de control, siempre teniendo en cuenta las limitaciones propias de los equipos instalados. No obstante, lo anterior, la responsabilidad última de la navegación segura de los buques y embarcaciones es del Capitán o Patrón a bordo y al mando del buque o embarcación.

3. CPC utilizará en sus comunicaciones con el tráfico marítimo los términos, mensajes y códigos establecidos en la Resolución A.918(22) de la Organización Marítima Internacional de 29 de noviembre de 2001, por la que se establecen las frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas (IMO STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES).

4. El servicio de información se prestará por radio a petición del buque y podrá incluir informes sobre la situación, identidad e intenciones de otros buques, las condiciones de la vía de navegación, el tiempo, los peligros posibles o cualquier otro aspecto que pueda afectar al tránsito del buque por las aguas del puerto.

5. El servicio de ordenación del tráfico incluye la gestión operacional del tráfico y la planificación de los movimientos de los buques para evitar la densidad excesiva del tráfico y las situaciones peligrosas. El servicio también incluye el sistema de despacho de buques en relación con la prioridad de movimientos, la asignación de espacio y la notificación obligatoria de los movimientos en la zona de servicio.

CPC en la prestación del servicio de ordenación y coordinación del tráfico marítimo facilitará, cuando corresponda, la aprobación del inicio de maniobra. En este sentido, CPC en sus comunicaciones con los buques relativas a la función de ordenación del tráfico marítimo portuario coordinará con el servicio portuario de practica de conformidad con lo establecido en esta Ordenanza y las Instrucciones Generales que la Dirección del Puerto o, en su caso, la Capitanía Marítima puedan establecer al respecto.

6. El servicio de asistencia a la navegación además de la recepción y transmisión de las comunicaciones de los procedimientos reglados proveerá información e instrucciones cuando juzgue necesario, si bien sus recomendaciones e instrucciones se regirán por el principio de «orientación a resultados», dejando a discreción del capitán o práctico a bordo del buque los pormenores de la ejecución, tales como el rumbo que ha de seguirse o las maniobras de máquinas que han de ejecutarse. En ningún caso interferirán con la responsabilidad que, en cuanto a la seguridad de la navegación, corresponde al capitán, ni afecten negativamente a la relación habitual entre el capitán y el práctico.

7. La Autoridad Portuaria de Ceuta, oída la Corporación de Prácticos del Puerto de Ceuta y la Capitanía Marítima de Ceuta, aprobará las técnicas y los procedimientos que regulen la intervención de «CPC» en la asistencia a la navegación (NAS) en casos de

situaciones de peligro o en respuesta a una petición de asistencia dentro de la zona de servicio del puerto.

4. Coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios técnico-náuticos.

1. El servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios técnico-náuticos es un servicio general de conformidad con el artículo 106.b) del TRLPEMM. En el Puerto de Ceuta este servicio general se prestará de forma continua las veinticuatro (24) horas del día todos los días del año desde el CCS, o desde el centro que pudiera sustituirlo cuando sea necesario. Su distintivo de llamada para las comunicaciones radiotelefónicas y para referirse al servicio en general se establece, asimismo, como «CPC».

2. La Autoridad Portuaria de Ceuta, teniendo en cuenta los niveles de rendimiento establecidos en los pliegos particulares de cada servicio, establecerá con los prestadores de los servicios portuarios técnico-náuticos los procedimientos internos de comunicaciones necesarios para una adecuada coordinación de las operaciones marítimas a través de «CPC».

5. Autorización de entrada al Puerto.

1. De conformidad con el artículo séptimo de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima todos los buques y embarcaciones para su entrada en aguas de la zona de servicio del Puerto de Ceuta incluyendo el fondeo (con las especialidades que puedan establecerse para estos casos) deberán estar previa y debidamente autorizados por la Autoridad Portuaria de Ceuta. Los buques que lleguen sin previo aviso permanecerán en navegación hasta que una vez cumplidos los requisitos que se señalan sean autorizados de acuerdo con lo siguiente:

a) Buques civiles:

La autorización para los buques y embarcaciones con arqueo de registro bruto igual o mayor de 500 GT incluidas la de las de recreo igual o mayor de 45 metros de eslora total, se tramitará conforme al procedimiento establecido en la Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general o por el procedimiento que lo sustituya en futuro sobre formalidades de información exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles y salgan de éstos.

Los buques y embarcaciones de recreo y pesca con arqueo de registro bruto menor de 500 GT únicamente accederán a las aguas interiores portuarias (zona I) si tienen acordado atraque con los operadores o concesionarios de alguna marina, dársena o instalación de recreo o pesca, considerando que ello constituye autorización suficiente para la entrada en puerto, salvo que la Autoridad Portuaria de Ceuta o la Administración Marítima motivadamente exijan su obtención expresa o se haya dictado para algún buque o embarcación específica una denegación de entrada.

Los buques pesqueros de países terceros, sea cual sea su arqueo de registro bruto, se sujetarán además al procedimiento establecido en la Orden ARM/2077/2010, de 27 de julio, para el control de acceso de buques de terceros países, operaciones de tránsito, transbordo, importación y exportación de productos de la pesca para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

El resto de los buques y embarcaciones civiles no contemplados en los supuestos anteriores deberán solicitar a la Autoridad Portuaria de Ceuta autorización de entrada y en la medida que sea factible se procurará utilizar el sistema telemático previsto en el procedimiento integrado de solicitud de escala. La dirección de la Autoridad Portuaria resolverá la autorización de entrada y asignará el lugar de atraque que corresponda.

Sin perjuicio de lo anterior, conforme a lo establecido en el Real Decreto 131/2019, de 8 de marzo, por el que se desarrolla la obligación de consignación de buques, todo

buque nacional o extranjero que haga escala en el Puerto de Ceuta deberá tener un consignatario. Únicamente quedan exceptuadas de esta obligación las embarcaciones de recreo (nacionales o extranjeras) que podrán ser representadas directamente por su propietario o capitán y las embarcaciones de pesca con base en el puerto que serán representadas por su patrón, naviero o armador.

b) Buques de guerra y otros buques de Estado.

La autorización de entrada de los buques de la Armada Española se regulará de conformidad a lo previsto en la Orden PRE/262/2010, de 5 de febrero, por la que se aprueban las normas reguladoras de las escalas de los buques de la Armada en los puertos de interés general. La designación del lugar de atraque y fondeo de los buques de Estado se acordará con la Autoridad Portuaria de Ceuta.

La entrada de buques de guerra y otros buques de estado de pabellón extranjero exigirá autorización previa conforme a lo previsto en el artículo 51 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Asimismo, se tendrá en cuenta las normas establecidas en la Orden 25/1985, de 23 de abril, por la que se aprueban las normas para las escalas de buques de guerra extranjeros en puertos o fondeaderos españoles y su paso por el mar territorial español, en tiempo de paz, que sean de aplicación.

c) Buques en arribada forzosa o necesitados de asistencia.

Será considerado buque en arribada forzosa o buque necesitado de asistencia cuando así se verifique por la Administración Marítima de acuerdo con lo establecido en el artículo 9 de la LNM y artículo 299 del TRLPEMM. En caso de arribada forzosa, el armador, capitán o consignatario deberá comunicar sus causas a la Administración Marítima, quien verificará los motivos que la justifiquen y señalará las formalidades y requisitos especiales que, en su caso, deban cumplirse para tales supuestos.

2. La aplicación de lo dispuesto en esta Ordenanza a los buques en arribada forzosa o necesitados de asistencia, se valorará caso por caso, de acuerdo con las formalidades y requisitos que pueda imponer la Administración Marítima, y las circunstancias que concurran.

CAPÍTULO II

De los atraques y fondeos de los buques

6. Asignación de atraque o fondeo.

1. La dirección de la Autoridad Portuaria a través del servicio correspondiente programará con antelación las operaciones portuarias esperadas y designará un lugar de atraque. Los buques y embarcaciones deberán ajustar su lugar de atraque o fondeo a la posición autorizada. No se permitirá realizar operaciones de movimiento de pasajeros ni de carga y descarga, ni se prestarán servicios, a los buques que no hayan atracado en el lugar designado.

2. Si a juicio del Capitán Marítimo por razones de escasez de espacio o calado, intranquilidad de las aguas o fuerza del viento, no fuesen adecuadas a las condiciones del buque las del punto designado para el atraque o fondeo, la dirección de la Autoridad Portuaria designará un nuevo punto, si fuese posible, para realizar directamente el embarque, desembarque o trasbordo.

No obstante, cuando por razones debidamente justificadas el buque o embarcación no pueda ajustarse a la posición asignada deberá comunicarlo sin demora a «CPC» quien trasladará esta circunstancia a la dirección de la Autoridad Portuaria de Ceuta a los efectos que procedan.

7. Permanencia en el lugar de atraque.

1. En general no se permitirá la estancia en aguas del puerto más allá del tiempo concedido. Los buques atracados al muelle deberán estar listos para desatracar. Durante su permanencia en el atraque, tendrán encendidas las luces necesarias para una perfecta visibilidad en cubierta.

2. Al designar atraque a un buque o durante el desarrollo de las operaciones, la Dirección de la Autoridad Portuaria podrá fijar el rendimiento mínimo que se debe obtener en las operaciones de acuerdo con las características del buque, clase de mercancía y uso que se vaya a hacer del Puerto y sus instalaciones y plazos en que deben de quedar finalizadas.

En las operaciones de carga y descarga, para fijar el rendimiento que corresponda se tendrán presentes, además del tonelaje y clase de mercancía a mover, los medios de carga y descarga propios del buque, los que se les faciliten en el Puerto o sean puesto a su disposición, aunque no los utilice, las superficies de muelles disponibles para depósitos de mercancías, y el material ferroviario o de carretera que se disponga, así como de las embarcaciones que puedan utilizarse para trasbordo.

El incumplimiento del ritmo prescrito, faculta a la Dirección de la Autoridad Portuaria para ordenar el desatraque del buque y su fondeo o traslado a otro muelle, para permitir que otros buques puedan efectuar operaciones en el muelle que aquél ocupa; todo ello sin perjuicio de las responsabilidades que se pudieran exigir como derivadas de este retraso, tanto al buque como a la empresa estibadora.

Mientras que no haya espacio sobrante en los muelles, los buques no podrán permanecer atracados a ellos si no están efectuando operaciones normales de carga y descarga.

3. Todo buque deberá dejar libre su atraque en un plazo no superior a dos horas después de finalizadas las operaciones o en el mínimo al que obligue la marea.

En caso de necesitar permanecer atracado a muelle por otros motivos (aprovisionamiento, reparaciones, etc.) el Armador o Consignatario deberá solicitarlo con antelación a la Autoridad Portuaria a los efectos de fijación del correspondiente atraque, que podrá ser el mismo usado para las operaciones comerciales o distinto, según las necesidades y la programación de atraques lo permite. La prolongación de estancia no autorizada en el atraque supondrá la aplicación de las medidas previstas en el artículo 204 del TRLPEMM.

4. Los buques que hayan de efectuar reparaciones, cualquiera que sea el tipo de ellas, los que estén a la espera de órdenes y, en general, todos los que no realicen operaciones de carga o descarga, se atenderán a las disponibilidades de los atraques específicos destinados al efecto y solo se autorizará la permanencia en muelles comerciales en las condiciones que en cada caso se estipulen, en el bien entendido que se procederá a la enmienda o fondeo del barco cuando se considere necesario.

Para dicho fin se mantendrán en orden de navegación las máquinas, los elementos auxiliares y la tripulación indispensable para ello.

5. Los barcos para abarloadse precisarán autorización del Capitán Marítimo, salvo los buques de suministro (gabarras de bunker y embarcaciones en operaciones de cambios de tripulación y personal técnico, avituallamiento y retirada de residuos) y pesqueros en las zonas asignadas.

8. Enmendadas y movimientos interiores.

1. Una vez fondeado o atracado un buque, este no podrá efectuar cambio alguno sin autorización de la Autoridad Portuaria. Por consiguiente, los buques atracados no podrán realizar enmendadas sobre el muelle sin que estén debidamente autorizados por la dirección de la Autoridad Portuaria de Ceuta.

2. La Autoridad Portuaria procurará que los buques no tengan que cambiar de muelle ni enmendarse dentro de un mismo muelle, pero se reserva el derecho de disponer tales maniobras si las considera necesarias para la buena explotación del

Puerto en su conjunto, sin que los representantes del buque puedan presentar reclamación alguna por perjuicios o gastos ocasionados.

Las variaciones de atraque estarán específicamente indicadas cuando por falta del espacio u otra causa se designe para un buque atraque diferente al que corresponde para las operaciones que debe realizar, y cuando se condicione el atraque por los servicios de la Autoridad Portuaria al hacer su designación.

En cualquier caso, toda clase de enmendadas o movimientos dentro del Puerto, han de efectuarse con la presencia o intervención del Práctico, con la salvedad de las espiadas que no exijan el desatraque del buque o la utilización de remolcadores.

9. Buques con mercancías peligrosas.

1. Los movimientos de los buques con mercancías peligrosas en el interior del puerto podrán ser prohibidos, mediante resolución motivada por el Capitán Marítimo, si considera que la presencia de estas, por las condiciones de su envase o contenedor, del buque o situaciones circunstanciales de la zona portuaria, pueden suponer un peligro para la salud o integridad de las personas, de las propiedades o degradación del medio ambiente.

2. El movimiento, atraque y otras operaciones de las gabarras que transporten mercancías peligrosas, será regulado por el Capitán Marítimo en razón de la peligrosidad de la mercancía que transporten.

3. Los buques que transporten mercancías inflamables o peligrosas se encontrarán en todo momento con dotación y medios suficientes para efectuar desatrques de emergencia.

4. Todo buque cuya carga sea peligrosa atracará sin fondear el ancla al muelle designado con arreglo a las normas internacionales de seguridad vigentes y teniendo en cuenta, las particularidades de este puerto, se procurará sea lo más cerca posible de la salida del puerto y con la proa hacia la bocana. Deberán mantener sendos alambres de remolque, a proa y a popa, por el lado de la mar y con las gazas a ras de agua, al objeto de que puedan ser tomadas fácilmente por los remolcadores, por si fuese necesario desatracarlos y conducirlos fuera del puerto en caso de emergencia y el personal de abordaje, lo mismo que el de tierra, estará siempre listo y muy pendiente de la maniobra para el primer síntoma de eventualidad acudir al sitio donde se originó con extintores u otro material necesario para su propagación. En su caso, podrá exigirse la presencia durante la operación de un equipo de extinción de incendios, gastos que correrán a cargo de la empresa estibadora.

5. Todo lo buque que transporte mercancías peligrosas, incluso vacíos sin certificado de desgasificación legalmente expedido, al entrar en puerto y durante su estancia, deberán tener izada durante el día la bandera «B» del Código Internacional de Señales y durante la noche, en lugar visible en todo el horizonte, una luz roja de un alcance mínimo de tres millas, situada por encima de las demás luces de a bordo de modo que no pueda confundirse con las de navegación, siempre que la utilización de tales señales no induzcan a confusión o peligro para la navegación aérea o marítima.

6. Cualquier incidente durante la estancia del buque en puerto, durante las operaciones portuarias o de manipulación de mercancías peligrosas que pueda incrementar el riesgo de daños a las personas, al propio buque o al entorno será reportado de forma inmediata por este al Centro de Control de Emergencias (CCS) de la Autoridad Portuaria a través de CPC.

10. Buques averiados o en peligro.

1. Los buques en peligro por averías o incendios en la mercancía o por corrimiento de la estiba, tendrán preferencia de atraque en el muelle que por la Dirección de la Autoridad Portuaria designe, para la descarga de la mercancía o rectificación de la estiba, mientras a juicio de la Capitanía Marítima persistan las causas de peligro grave, pasando al finalizar estas a la situación definida en el artículo anterior.

2. En caso de incendio a bordo, los barcos que se encuentren atracados además de comunicarlo rápidamente al Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria a través de Ceuta Port Control prestarán con los medios de que dispongan los auxilios necesarios para los que fuesen requeridos e igualmente estarán atentos sobre cualquier orden que reciban sobre la salida a bahía, si fuese necesario, por lo cual, estarán aligerados de amarras y listos para salir a la mar.

3. En ningún caso se mantendrá atracado a muelle un buque que corra peligro de hundimiento, requiriéndose a la Capitanía Marítima para que se proceda a su fondeo o varadas en lugares en que dicho hundimiento no pueda producir perjuicios a la explotación del Puerto.

11. Reparaciones y carenas.

1. Si un buque llega al puerto con avería y fuesen necesarios los auxilios de los talleres de la ciudad para su reparación y no es necesario quedar con las máquinas inmovilizadas, pueden atracar, pero con la obligación de salir a bahía donde fondeará y continuará la reparación.

2. Los buques que hayan de efectuar reparaciones, cualquiera que sea el tipo de ellas, los que están a la espera de órdenes y en general todos los que no realizan operaciones de carga o descarga, se atenderán a las disponibilidades de los atraques específicos destinados al efecto y sólo se autorizará la permanencia en muelles comerciales en las condiciones que en cada caso se estipulen, en el bien entendido que se procederá a la enmienda o fondeo del barco cuando se considere necesario. Para dicho fin se mantendrán en orden de navegación las máquinas, los elementos auxiliares y la tripulación indispensable para ello.

12. Precauciones.

1. Los buques y embarcaciones menores atracarán en los muelles de modo que no puedan causar daño ni averías a las obras, instalaciones o utillaje del puerto ni a otros buques y tomarán las medidas adecuadas para que durante su estancia o al realizar las operaciones de desatraques no puedan ocasionarlos. De los desperfectos en el puerto o las averías a otros buques será responsable el Capitán (o el patrón en su caso). La dirección de la Autoridad Portuaria procederá con urgencia a la valoración de los daños en los muelles y exigirá el depósito o garantía correspondiente.

2. No se permitirá que las escalas de los buques perturben el uso de las vías de grúas o de ferrocarril, ni de ningún otro elemento fijo del muelle.

3. En cualquier caso, si las condiciones del tiempo o de la mar supusiesen peligro para el propio buque, para terceros o para las demás instalaciones portuarias, el Capitán o patrón del buque tomará todos los auxilios y precauciones necesarias para evitar posibles daños. Cuando las circunstancias de tiempo obliguen, los buques deberán reforzar las amarras que a juicio de la Capitanía Marítima sean necesarias.

4. Se cuidará especialmente las acciones del barco sobre muelles, grúas, bolardos y defensas durante las maniobras de atraque y desatraque y la vigilancia de la tensión de las amarras en los diferentes estados de carga y marea. Asimismo, se cuidará de colocar en las estachas arandelas de metal para impedir el embarque o desembarque de roedores.

5. Cuando las defensas de que dispone el muelle de atraque resulten insuficientes para la protección del barco o del propio muelle, el buque deberá colocar las que precise a tal fin, pues la falta de estos elementos no se aceptará en ningún caso como justificante de las averías que puedan producirse.

6. Está rigurosamente prohibido que los buques, tanto durante su fondeo, como durante su estancia en puerto, viertan residuos de cualquier tipo o produzcan cualquier otra contaminación, ateniéndose para ello a lo dispuesto en la legislación vigente.

7. En la carga o descarga de materiales susceptibles de producir derrames, se exigirá la colocación entre buque y muelle de dispositivos eficaces que impidan la caída

de estos materiales al mar, siendo por cuenta de quien realice la operación los gastos necesarios para la limpieza o dragado a que obligue el incumplimiento de esta disposición. Especial cuidado tendrán los buques que tomen o descarguen hidrocarburos debiendo estar permanentemente atentos a las mangueras evitando el derrame a las aguas del puerto.

13. Averías causadas a los buques.

Si un buque sufriera averías ocasionadas por algún elemento de la Autoridad Portuaria y su Consignatario o Capitán estimaran que esta es responsable de ellas, lo comunicarán antes de transcurridas tres horas, a la Dirección de la Autoridad Portuaria a fin de que, sin prejuzgar si existe responsabilidad puedan aquellas ser reconocidas y tasadas contradictoriamente a los precios de la localidad y en moneda nacional. A falta de este trámite, la Autoridad Portuaria no aceptará en ningún caso responsabilidad alguna.

14. Prohibición de salida.

1. Ningún buque deberá salir del Puerto sin haber liquidado previamente las cantidades adeudadas por la aplicación de tasas, tarifas o valoración de las averías causadas, salvo que hayan sido garantizadas por el respectivo Consignatario, requiriéndose en este sentido a la Capitanía Marítima.

2. Tampoco se permitirá la salida del puerto de los buques causantes de averías sin haber depositado la fianza o depósito correspondiente. En el supuesto de que las averías fuesen causadas durante la maniobra de salida, el Práctico exigirá al capitán, declaración de la avería producida comunicándola con urgencia a la Autoridad Portuaria en documento de «declaración de averías». Si la avería hubiese causado daños al propio buque se dará conocimiento por la Autoridad Portuaria al Capitán Marítimo. En cualquier caso, el práctico suspenderá la maniobra de salida y dará cuenta de lo sucedido.

3. De acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable, en los casos en que de la inspección de buques resulte que la navegación o el servicio del buque o embarcación no puede hacerse en las debidas condiciones de seguridad para las personas a bordo y para el medio ambiente, la Capitanía Marítima podrá impedir su salida, la realización de su actividad, o adoptar las medidas oportunas, hasta que sean subsanados los defectos encontrados. En el caso de que el buque sea extranjero, de acuerdo con lo establecido en el artículo 105 de la LNM, se dará cuenta al cónsul del Estado del pabellón.

En particular, si a la llegada de un buque se observase que la línea de máxima carga se encuentra sumergida, no se le permitirá tomar nueva carga y se informará a la Capitanía Marítima para que proceda a la inspección del buque antes de adoptar las medidas necesarias en el ámbito de sus competencias.

CAPÍTULO III

De la navegación en las aguas del Puerto de Ceuta

15. Régimen general de navegación en las aguas portuarias.

1. Los espacios marítimos del puerto se dividen en:

- Zona I, o interior de las aguas del puerto.
- La zona II, o exterior, de las aguas del puerto de Ceuta incluye los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y fondeo.

En las aguas abiertas sin cometido específico en el sistema de ordenación del tráfico marítimo regulado en esta Ordenanza, el régimen de navegación y/o utilización es el mismo que el previsto para las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción. Está permitido la libre navegación y el paso inocente conforme

a las reglas y reglamentos internacionales, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (acuerdo de Montego Bay de 10 de diciembre de 1982) y sin más restricción que la que imponen las normas de buena práctica en la navegación y el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972 (en lo sucesivo RIPA). Cualquier otra actividad en las aguas de la zona de servicio del puerto tanto interiores como exteriores distinta de la mera navegación está prohibida salvo autorización expresa y en concreto en la zona de servicio del puerto está prohibido pescar, lanzar al agua aparejos, artes o redes para pescar, bucear, celebrar regatas o competiciones deportivas y fondear.

2. Los buques autorizados a entrar o salir del puerto procederán hacia la bocana en caso de salida o hacia el punto de abordaje del práctico en caso de entrada sin detenerse y con la velocidad mínima que permita el gobierno de la embarcación.

3. Los buques autorizados a fondear navegarán hacia el puesto de fondeo con el ancla alistado y sin realizar maniobras superfluas o innecesarias, observando el RIPA y siguiendo en todo momento las instrucciones que reciba de CPC o del práctico asignado, según el caso, hasta ocupar el puesto ordenado. En la maniobra de aproximación mantendrán la adecuada guardia de navegación de acuerdo con los principios del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978 (Conferencia sobre el Convenio de Formación) vigilando especialmente el tráfico en los canales de navegación a su paso por ellos.

4. Al objeto de una segura y adecuada ordenación de las maniobras portuarias y su previsión de la navegación en los canales de acceso, zonas de precaución, aguas interiores portuarias y zona de fondeo, así como para la necesaria coordinación de los servicios técnico-náuticos, el inicio de las maniobras portuarias de determinados buques estará condicionado a la previa obtención de una aprobación de la Autoridad Portuaria comunicada a través de «CPC», de conformidad con lo establecido en el artículo siguiente.

16. Aprobación del inicio de maniobra.

1. Antes del inicio material de cualquier maniobra náutica de entrada, salida o movimiento interior incluido el fondeo, se deberá obtener la aprobación del servicio de ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario a través de «CPC», de conformidad con el procedimiento de radiocomunicaciones que se establece en esta Ordenanza. Este requisito será obligatorio para los siguientes buques:

– buques y embarcaciones cuyo arqueado sea mayor o igual a 500 GT o cuya eslora total sea superior a 45 metros.

– buques y embarcaciones menores de 500 GT y de 45 metros de eslora total pero que presenten especiales condiciones de maniobra, ya sea inherentes al propio sistema de gobierno y propulsión del buque o porque se encuentren en una condición operativa que restrinja severamente su capacidad de maniobra,

– buques y embarcaciones, distintos de aquéllos que estén prestando el servicio portuario de remolque, que remolquen otros buques, embarcaciones y/o artefactos cuya longitud conjunta del remolcador, remolque y remolcado, sea superior a 75 metros.

Desde CPC se comprobará, cuando corresponda, la existencia de autorización de escala por parte de la Autoridad Portuaria de Ceuta y se verificará si se reúnen todos los condicionantes técnico-náuticos para la oportuna aprobación.

Dadas las singularidades que concurren para la aprobación del inicio de maniobra por la Autoridad Portuaria a los buques cuyos capitanes se encuentren exentos del servicio portuario de practica, se establece un procedimiento específico de actuación que se adjunta anexo de esta Ordenanza (anexo I).

2. Para los buques y embarcaciones dedicadas a obras marítimas, servicios portuarios o comerciales, tales como el suministro a buques desde gabarra o embarcaciones turísticas de pasajeros, así como para otros servicios de las

administraciones públicas, se podrá establecer un sistema de aprobación y reporte adecuado para cada caso, acorde con las circunstancias, que garantice, cuando proceda, la adecuada ordenación y su previsión de las aguas navegables portuarias.

3. La Autoridad Portuaria de Ceuta, oída la Capitanía Marítima de Ceuta, elaborará los procedimientos operativos que resulten necesarios para dar respuesta a situaciones especiales no contempladas en esta Ordenanza, así como para regular el procedimiento de respuesta para aquellos casos extraordinarios en que los buques soliciten la aprobación de maniobra sin que hayan obtenido previamente la autorización de entrada en puerto.

17. Orden de las maniobras náutico-portuarias.

1. Como criterio general, tendrá prioridad la maniobra de salida sobre la de entrada y esta sobre la de los buques que vayan a fondear.

Las maniobras se realizarán por estricto orden de llegada salvo que la Autoridad Portuaria decida alterar dicho orden por motivo de interés para la explotación del puerto o por agilizar la ocupación del muelle por encontrarse alguno de los atraques libre en una u otra terminal.

A los efectos del párrafo anterior se entenderá que un buque llega al puerto cuando cruza las líneas que limitan las aguas de la zona servicio del puerto.

2. Los buques de línea regular de cabotaje (nacionales o extranjeros) y de líneas exteriores de pasaje gozarán de preferencia para el atraque. Igualmente, tendrán preferencia los que efectúen servicios militares o de urgencias.

3. El hecho de que el capitán de un buque se encuentre exento de la utilización del servicio de practicaje, por sí mismo no alterará el orden de prelación que por tipo de buque y/u hora de llegada le pudiera corresponder, ello sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria tenga en consideración, a los efectos de optimización de la gestión del tráfico marítimo, la concurrencia de otras circunstancias que puedan condicionar el ejercicio de la exención.

18. Reglas de rumbo y gobierno de los buques y embarcaciones en aguas portuarias.

1. Todos los buques que entren en puerto lo harán a velocidad moderada suficiente para maniobrar con objeto de no causar daño a embarcaciones menores.

2. En las aguas portuarias serán de aplicación las disposiciones establecidas en el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972, con las siguientes especificaciones a los efectos de conducta de los buques y embarcaciones en relación con las reglas de rumbo y gobierno:

– Las aguas portuarias de la zona I, o interior, y las correspondientes a las «zonas de precaución» tendrán la consideración de «canal o paso angosto» de conformidad con la regla 9 del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar.

– Los canales exteriores de acceso tendrán consideración de dispositivos de separación de tráfico a los efectos de aplicación de la regla 10 del COLREG.

En consecuencia, en esas aguas consideradas pasos o canales angostos, las embarcaciones menores de 20 metros de eslora total, los buques de vela y los dedicados a la pesca no estorbarán el tránsito del resto de los buques. Asimismo, a los efectos anteriores no está permitido fondear, bucear, pescar ni celebrar competiciones deportivas sin autorización expresa de la Autoridad Portuaria. Además, esta obligación de no estorbar el tránsito del resto de buques que naveguen dentro de las aguas consideradas pasos o canales angostos, se hace extensiva a los siguientes buques y embarcaciones:

- Buques cuyo arqueado bruto sea menor de 500 GT.
- Buques y embarcaciones de servicios portuarios.

– Buques y embarcaciones turísticas locales de pasajeros cuyo arqueado bruto sea menor a 500 GT.

– Buques y embarcaciones de tráfico interior de puerto en sus maniobras en el interior del puerto, incluidas las gabarras de suministro de combustible y las embarcaciones de obras, con independencia de su arqueado.

Todo ello sin perjuicio de la prevalencia de las instrucciones que sobre la ordenación del tráfico pueda impartir la Autoridad Portuaria a través de «CPC».

3. En todo caso el Capitán Marítimo podrá designar zonas prohibidas a la navegación por motivos de seguridad y protección marítima, seguridad de la navegación, prevención y lucha contra la contaminación marina u otras causas debidamente justificadas.

19. Luces y señales.

1. Los buques obligados traerán izada la bandera de sanidad y solicitarán el servicio de practicaje por llamada en VHF de acuerdo con el procedimiento que se describe en el anexo II de esta ordenanza. Además, podrán utilizar, en su caso, las siguientes señales que continúan vigentes:

a) De día:

Bandera «G» ...Necesito Práctico.

Para pedir práctico a distancia la señal consistirá en un cono con el vértice hacia arriba y dos bolas o cosa parecida encima.

b) De noche:

La señal «G» del Código Internacional de Señales emitida por destellos mediante lámpara de señales ALDIS.

En determinados casos, la utilización de señales acústicas de maniobra y advertencia podrá sustituirse total o parcialmente por comunicaciones de radio directas a criterio de los prácticos embarcados en los buques implicados y/o de «CPC».

2. La utilización, dentro del puerto, de señales acústicas no autorizadas por estas ordenanzas podrá ser considerado una infracción contra la ordenación del tráfico marítimo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 306.4.c) del TRLPEMM.

20. Servicio de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación.

1. De acuerdo con lo establecido en el TRLPEMM el servicio de señalización marítima gestionado por la Autoridad Portuaria tiene como objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, activos o pasivos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral español, y, en su caso, confirmar la posición de los buques en navegación.

2. Las ayudas a la navegación son una información adicional a la suministrada por las cartas náuticas y, en su caso, por los avisos a navegantes, que deben ser interpretadas juntamente con dichos documentos náuticos. Los buques y embarcaciones estarán obligados a respetar las señales y mensajes del servicio de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto, pudiendo contactar con «CPC» en caso de albergar dudas sobre la aplicación de una luz de tráfico portuario.

3. De acuerdo con lo establecido en el artículo 29 de la Ley de Navegación Marítima los capitanes de los buques están obligados a informar a la Administración Marítima de los fallos o deficiencias que adviertan en las señales marítimas y en otras ayudas a la navegación, para ello pueden comunicar con su representante o consignatario o bien a través de los servicios de CPC.

21. Sistema Automático de Identificación de los buques y embarcaciones.

Todos los buques y embarcaciones civiles que de conformidad con la normativa internacional o nacional deban estar equipados de un Sistema de Identificación Automático (AIS), así como aquellos buques y embarcaciones de los servicios portuarios y comerciales que deban estar dotados de ese equipo por reglamentación local, deberán tenerlo en funcionamiento en todo momento durante su navegación y estancia en aguas portuarias, incluido cuando estén fondeados o amarrados, sin perjuicio de las excepciones hechas en esa normativa.

Los anteriores buques cuando no tengan en operación el AIS, ya sea por avería o como medida de seguridad o protección debidamente autorizada, deberán comunicar dicha medida y las razones de su adopción a «CPC», a menos que con ello se comprometa aún más la seguridad o la protección.

22. Contorno de protección marítima.

Por motivos de protección marítima, se establece un contorno de no intrusión marítima de quince (15) metros alrededor de los buques atracados o fondeados en las aguas portuarias. Los buques y embarcaciones en navegación no deben adentrarse en este contorno excepto cuando existan razones prioritarias de seguridad marítima, o con excepción de aquellos buques y embarcaciones que vayan a prestar servicios concertados con el buque atracado o fondeado (p.ej. practica, remolque, avituallamiento o aprovisionamiento, reparaciones, etc.).

23. Reducción de la anchura de las vías navegables.

1. Con excepción de los botes salvavidas emplazados en su posición de estiba, escalas reales o de prácticos u otras instalaciones fijas del buque, ningún elemento o pieza amovible podrá sobresalir de la eslora y la manga máxima, ni del calado declarado, cuando se encuentren en maniobra sin que se haya expresamente autorizado.

2. Cuando los buques se encuentren atracados, y se necesite que alguna de sus grúas o puntales de manipulación de carga o elementos amovibles de otro tipo, permanezcan sobresaliendo de la manga del buque por el costado de la banda mar, deberán informarlo a la Autoridad Portuaria, a través de «CPC» para su conocimiento y aprobación. Cuando este sobrevuelo supere la distancia transversal de 15 metros desde el costado del buque, su autorización deberá tramitarse en la solicitud de escala. Del mismo modo, las operaciones de manipulación de mercancías desde la banda mar de un buque, tales como la puesta a flote o el izado de embarcaciones menores, tendrán que ser previamente autorizadas por la Autoridad Portuaria de Ceuta.

3. Tanto las posibles grúas de las terminales como los brazos de carga y las pasarelas de embarque de pasajeros deberán estar en su posición de estiba hasta que el buque se encuentre amarrado con seguridad y su arriado o despliegue cuente con el consentimiento del buque; del mismo modo, deberán estibarse convenientemente una vez completadas las operaciones de carga y/o descarga antes de la maniobra de salida del buque. En los casos en que se necesite arriar la pluma de una grúa u otro equipamiento de carga sin haber buque atracado, ya sea para su mantenimiento u otros trabajos de reparación, se deberá obtener autorización de la Autoridad Portuaria de Ceuta.

24. Velocidad de seguridad.

1. En las aguas portuarias los buques y embarcaciones deberán navegar a la velocidad mínima de seguridad según lo establecido en el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar (RIPA). Para ello se tendrá en cuenta, como elemento determinante, la presencia y la distancia de paso a otros buques o embarcaciones que naveguen en las proximidades, buques fondeados y amarrados en los muelles, canales y dársenas donde se desarrolle la navegación.

Sin perjuicio de lo anterior y como regla técnica general de referencia, la velocidad efectiva de navegación de los buques y embarcaciones en las aguas portuarias no superará los valores que se indican en el anexo IV de esta Ordenanza o la velocidad mínima de gobierno si ésta fuese superior y en el entendido que estas velocidades mínimas podrán ser superadas cuando por circunstancias sobrevenidas sea imprescindible para evitar una colisión o minimizar las consecuencias de un accidente durante la maniobra.

En aquellos casos en que se prevea que la velocidad mínima de gobierno superará la velocidad de seguridad o el límite máximo admisible de acuerdo con los párrafos anteriores, se podrá exigir a los buques que se provean de los medios auxiliares de asistencia cuando esta medida pueda permitir una velocidad mínima de gobierno inferior.

2. En cualquier caso, el Capitán Marítimo de Ceuta teniendo en cuenta la correspondiente evaluación de riesgos podrá modificar mediante la oportuna resolución o instrucción de seguridad la determinación de los valores de referencia de los límites máximos de velocidad de seguridad referidos en el apartado anterior para dar respuesta a casos puntuales o en determinadas zonas o cuando concurren circunstancias temporales que así lo aconsejen.

3. Los buques deberán ajustar su velocidad de forma adecuada para facilitar la prestación de los servicios portuarios de practicaje y remolque, de acuerdo con las indicaciones que hayan recibido del Práctico o a través de «CPC». Los capitanes que no puedan mantener el gobierno con la velocidad requerida para facilitar la prestación de los citados servicios lo notificarán oportunamente a los efectos de que se adopten las medidas convenientes en cada caso.

4. Las embarcaciones de los servicios portuarios técnico-náuticos o de servicios públicos podrán rebasar los límites de velocidad dispuestos en esta ordenanza cuando sea requerido por necesidades del servicio del Práctico que realice la maniobra, por instrucción de «CPC» o por estar incursas en una intervención de servicio público o de seguridad.

25. Utilización del acceso marítimo.

Estarán obligados a utilizar la zona de acceso marítimo al Puerto de Ceuta todos los buques y embarcaciones cuyo arqueo sea mayor o igual a 500 GT o su eslora total sea superior o igual a 45 metros, excepto:

- a) Los buques de salvamento en operaciones.
- b) Los buques de tráfico interior del puerto debidamente autorizados.
- c) Los buques dedicados a obras marítimas cuando se haya aprobado un procedimiento operativo específico para estos.
- d) Los buques de entrada provenientes del fondeadero o de salida que se dirijan a la zona de fondeo del Puerto de Ceuta, cuando así se faculte a través de «CPC».
- e) Cuando concurren causas de fuerza mayor, o consideraciones prioritarias de seguridad o para reducir o minimizar un riesgo.

El acceso marítimo conduce el paso a través de la bocana en una derrota de dos direcciones de entrada y salida del puerto en la que «CPC» instruirá al tráfico y a los servicios portuarios para evitar cruce de buques o situaciones de peligro debido a la simultaneidad de tráfico de entrada, de salida o de ambas maniobras.

26. Zona de maniobra.

Contigua a la zona de acceso marítimo, en el interior del puerto tras el paso por la bocana se delimita una zona de manobra en la que se pueden producir reviros con y sin ayuda de remolcadores y que será considerada «zona de precaución» de conformidad con la definición de la Resolución A.572 (14) de la Organización Marítima Internacional y donde los buques deben navegar con especial precaución al ser zonas de confluencia del tráfico que utilizan el acceso marítimo con el resto de flota que no está obligado a ello.

La zona de precaución viene delimitada por las siguientes alineaciones; línea que une el (1) morro del dique de poniente en la bocana con (2) el testero del muelle de España, línea que une este punto con (3) el extremo del pantalán situado al oeste de la dársena de levante, línea que parte de este punto hasta (4) el extremo del pantalán del helipuerto y, última, de este punto hasta (5) el morro del dique de levante. Esta zona queda delimitada por las luces situadas en los siguientes puntos:

Punto	N.º Luz	Id. Luz	Latitud	Longitud	Característica
1	20640	Columna verde tope troncocónico invertido.	35°53'45.60"N	5°18'40.38"O	DV
2	20660	Torreta tronco piramidal roja verde roja.	35°53'36.84"N	5°18'53.64"O	GpD (2+1) R
3	20676	Torreta tronco piramidal verde.	35°53'31.32"N	5°18'33.78"O	DV1
4	20678	Torreta tronco piramidal verde roja verde.	35°53'34.38"N	5°18'27.18"O	GpD (2+1) V
5	20630	Columna roja tope troncocónico invertido.	35°53'44.28"N	5°18'28.38"O	DR

27. Zona de fondeo.

La zona de fondeo en la zona de servicio marítima del puerto de Ceuta se sitúa en la zona II, o exterior de las aguas portuarias, y queda delimitada al oeste del meridiano que pasa por la luz verde de la bocana (5°18'40,38"O).

28. Régimen de utilización de la zona de fondeo.

1. Está prohibido fondear fuera de la zona designada de fondeo y en el interior del puerto. El fondeo en la zona habilitada del Puerto de Ceuta requerirá la correspondiente autorización de la Autoridad Portuaria. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas o de fuerza mayor la Autoridad Portuaria, oído la capitanía marítima de Ceuta, podrá autorizar el fondeo fuera de la zona designada para el fondeo.

2. La zona de fondeo del Puerto de Ceuta está destinada a atender a los buques que esperan recibir servicios portuarios. Además de estos, siempre que haya espacio suficiente y las condiciones del mar lo permitan, podrán fondear los buques que están en espera de realizar su maniobra de entrada al puerto, los buques que tengan algún tipo de detención en caso necesario para liberar espacio en los muelles y atraques interiores del puerto y los buques que por razón de sanidad deban guardar cuarentena. Fuera de estos supuestos está terminantemente prohibido fondear, hacer tiempo a la espera de recibir órdenes y, en general, permanecer los buques ociosos en el fondeadero.

3. Los buques que hayan terminado de realizar operaciones portuarias deberán abandonar el fondeadero tan pronto como le sea posible por la marea.

4. Excepto en los casos que concurren razones prioritarias de seguridad marítima, como regla general no se permitirá el fondeo de embarcaciones de pesca y de recreo.

29. Especialidad de la navegación deportiva o de recreo.

1. De acuerdo con lo establecido en el artículo 252 del TRLPEMM, por navegación de recreo o deportiva, se entiende aquella cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan llevarla a cabo, mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizado por más de 12 personas, sin contar con su tripulación.

2. Las embarcaciones deportivas tienen prohibido la navegación a vela en el interior del puerto, harán su entrada al puerto a motor, con velamen y aparejo arriado evitando su paso por el centro del canal de acceso marítimo arrimándose a la luz roja de la

bocana. Cuando maniobren de salida lo harán de idéntica manera teniendo la precaución de no atravesarse al canal y vigilando el tráfico marítimo. En todo momento deberán estar a la escucha de los canales de VHF 9, 11, 14 o 16.

3. Las embarcaciones deportivas tienen restringido el acceso al interior de las dársenas comerciales (levante y poniente) en las que sólo podrán navegar en demanda de entrada y salida a las instalaciones ciñéndose a una distancia corta de los muelles y respetando la distancia de seguridad definida en el contorno de protección marítima de los buques que permanezcan atracados.

4. La navegación a remo, a vela ligera sin motor y otras modalidades de recreo y deportivas análogas tienen prohibida la navegación en las dársenas comerciales si bien la Autoridad Portuaria podrá levantar esta prohibición de forma temporal y específica, respetando la zona de precaución, en las aguas que quedan al sur de la línea definida por el testero del muelle de España y el extremo del pantalán situado al oeste de la dársena de levante.

CAPÍTULO IV

Del practicaaje

30. Obligatoriedad del servicio de practicaaje.

De conformidad con el artículo 8 del Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento general de Practicaaje, con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante RGP) y con la Resolución de 9 de abril de 2015, de la Autoridad Portuaria de Ceuta, por la que se publica la aprobación del Pliego de Prescripciones Particulares del Servicio Portuario de Practicaaje en el Puerto de Ceuta, la determinación por la Dirección General de la Marina Mercante de la necesidad de la existencia en un puerto del servicio de practicaaje supone la obligatoriedad de su utilización para la entrada y salida de puerto de todos los buques, con un arqueo igual o superior a 500 GT, así como para las maniobras náuticas que estos buques precisen efectuar dentro del puerto, salvedad de las espiadas que no exijan el desatraque del buque o la utilización de remolcadores y de los buques que obtengan la exención del uso del servicio de practicaaje, otorgada por la Administración marítima con arreglo a la legislación vigente.

Asimismo y con arreglo al artículo 126.2 del TRLPEMM estarán exentos del servicio de practicaaje con carácter general, salvo indicación expresa de la Capitanía Marítima por razones de seguridad en la navegación, los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria; los destinados a la realización de obras en el dominio público portuario; los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques; los destinados a la prestación de servicios portuarios, con base en el puerto y los que estén al servicio de otras Administraciones Públicas, que tengan su base en el puerto, así como aquellos buques de cualquier otro tipo, cuya tripulación incluya un capitán que haya ejercido, incluso interinamente, como práctico en el puerto de Ceuta, o bien haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas en este puerto.

31. Límites geográficos de prestación del servicio de practicaaje.

De acuerdo con el Pliego de Prescripciones Particulares del Servicio Portuario de Practicaaje en el Puerto de Ceuta (BOE Núm. 119, de 19 de mayo de 2015) el ámbito geográfico de prestación de este servicio es el determinado por la zona de servicio del Puerto de Ceuta y por los límites geográficos de la zona de practicaaje establecidos.

La zona de practicaaje que se establece para la única área de practicaaje del puerto de Ceuta comprende la superficie marítima entre la costa y un arco de circunferencia que, haciendo centro en la unión de la segunda con la tercera alineación del muelle de Poniente y un radio de 1,5 millas, une Punta Bermeja con la costa de la falda norte del monte Hacho.

32. Zonas de embarque de Práctico.

1. En la zona de practica y en condiciones normales de tiempo, el práctico embarcará en la zona determinada por un círculo de 0,25 millas de radio y centro en la demora de 360° de la luz verde del dique de Poniente y a 0,75 millas de ella. Cuando la situación meteorológica impida el embarque, el práctico dirigirá al buque desde la embarcación hasta obtener el resguardo necesario en la zona más conveniente para ello.

2. En los días de temporal suficiente para que el mar no sea manejable por lanchas de motor ni sea prudente abordar el buque, podrán los prácticos pilotar desde su embarcación o desde uno de los remolcadores de servicio en el puerto, promediando la distancia entre la luz verde y la luz roja, que marcan los extremos de los diques de Levante y Poniente, respectivamente, acercándose más o menos a uno u otro extremo según los vientos y mareas, teniendo izada en el asta la bandera de Práctico hasta que el resguardo le permita subir a bordo.

3. La Autoridad Portuaria de Ceuta podrá aprobar un procedimiento operativo, previo informe de la Capitanía Marítima de Ceuta y oída la Corporación de Prácticos del Puerto de Ceuta, para regular aquellos supuestos en que las condiciones meteorológicas, u otras circunstancias, no permite el embarque del Práctico con seguridad en las zonas establecidas, pero la maniobra náutica se considera viable. Se recomienda a todos los buques mantener escucha en el canal 16 VHF, y efectuar llamada en esta frecuencia para el caso de que las condiciones de tiempo no permitan el embarque del Práctico, recibir instrucciones al respecto.

4. Los buques obligados facilitarán el acceso a bordo al practico asignado, para ello dispondrán de los medios para el embarque y desembarque del Práctico que deberán reunir las condiciones de seguridad y requisitos que se determinan tanto en el Reglamento para la aplicación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar como en la Resolución A.1045(27) del Comité de Seguridad Marítima por la que se aprueba la Recomendación sobre medios para el transbordo de prácticos adoptada el 30 de noviembre de 2011.

33. Zonas de desembarque de Práctico.

1. De conformidad con el apartado b) del artículo segundo del RGP, el practica de salida es el servicio de asesoramiento que presta el práctico para dirigir con seguridad un buque o artefacto flotante desde su lugar de atraque, fondeo, boya, dique, pantalán, dique seco o varadero, hasta los límites geográficos de la zona de practica de acuerdo con las disposiciones particulares de cada puerto o hasta el punto donde deje el buque en franquía previa indicación de su capitán, pasando por canales o esclusas si fuera necesario. Sin perjuicio de la disponibilidad del servicio de practica en todo momento, a requerimiento del respectivo Capitán Marítimo, para su intervención por razones de seguridad marítima o emergencia previstos en los artículos 7 y 22 del RGP, en el puerto de Ceuta el practica habrá de terminarse en la bahía Norte, dentro de los límites de la zona de practica establecidos.

2. La Autoridad Portuaria de Ceuta podrá aprobar un procedimiento operativo, previo informe de la Capitanía Marítima de Ceuta y oída la Corporación de Prácticos del Puerto de Ceuta, para regular aquellos supuestos en que las condiciones meteorológicas no permitan el desembarque del Práctico con seguridad. Este procedimiento operativo podrá establecer zonas de desembarque más protegidas siempre que esta circunstancia se indique al Capitán del buque asistido, y se obtenga su conformidad.

3. Si por causa de mal tiempo o por así disponerlo el Capitán Marítimo en cumplimiento de las indicaciones de sanidad exterior, no pudiese desembarcar el Práctico y hubiere de permanecer a bordo por tiempo indefinido, será de cuenta del buque la manutención de aquel, dándole la consideración de pasajero de primera clase y si las circunstancias obligasen al buque a trasladarse a otro puerto, serán igualmente de cuenta de éste los gastos de restitución del Práctico al puerto de su destino.

34. Prestación del servicio de Practicaje.

1. Sin perjuicio de lo establecido en el RGP y, en particular, a lo concerniente a las condiciones técnicas de prestación del servicio portuario de practicaje por razones de seguridad marítima, los prácticos al abordar un buque para prestar sus servicios irán identificados con la debida credencial que les acredite como tales y uniformados con ropa adecuada de trabajo.

2. Las embarcaciones de los prácticos se identificarán con el casco pintado en negro con una letra «P» en blanco o bien con el casco pintado en blanco con una «P» en negro en cada amura. Cuando el Práctico se encuentre a bordo, largará, durante el día, una bandera cuadrada azul con una «P» blanca; durante la mostrará las luces contempladas en el RIPA para este tipo de embarcaciones.

3. El práctico como asesor técnico del Capitán, señalará la derrota de la nave desde que la aborde a la entrada en el puerto hasta su fondeo o amarraje en lugar seguro, o hasta dejarla en franquía a la salida de aquel, así como en los movimientos dentro de este, indicando al Capitán los rumbos o maniobras precisas a tales fines.

4. Cuando el Práctico considere arriesgado el servicio para el cual ha sido solicitado, por razones de calado, mal tiempo u otra causa, dejará de prestarlo, comunicando de inmediato su decisión a la Autoridad Portuaria (a través de CPC) y a la Administración Marítima. Esta decisión deberá justificarse por escrito con posterioridad y a la mayor brevedad y quedará sujeta, en todo caso, a resultados de la decisión final que adopte el Capitán Marítimo.

5. Los Capitanes de los barcos que estando obligados a tomar Práctico para la entrada o salida en el puerto y en los movimientos dentro de este, prescindiesen de sus servicios sin causa justificada podrán ser sancionados de acuerdo con lo establecido en el TRLPEMM. Dichos capitanes serán responsables además de las averías que puedan causar con motivo de las maniobras realizadas.

6. Cuando un buque atracado se encuentre listo para salir además de los avisos correspondientes puede solicitar los servicios del Práctico por medio de llamada en VHF a Ceuta Port Control, por los canales de trabajo del Centro (Canales 11 y 14). Para las comunicaciones directas con el servicio de practicaje utilizará los canales de VHF 12 ó 16.

35. Coordinación con el servicio portuario técnico-náutico de practicaje.

1. Las instrucciones relativas al tráfico marítimo portuario que «CPC» haya de realizar con los buques y embarcaciones se coordinarán con el servicio portuario de practicaje.

2. De acuerdo con lo establecido en el Reglamento General del Practicaje no se dará autorización a los buques para la realización de manobras hasta la correspondiente resolución de la Capitanía Marítima cuando exista motivo de discrepancia profesional entre el servicio de practicaje y la Autoridad Portuaria sobre la posibilidad de realizar en condiciones aceptables, desde la perspectiva de la seguridad marítima, las operaciones de practicaje o sobre las condiciones de su realización.

3. La comunicación con el servicio de practicaje se realizará a través del canal 12 (VHF marino de acuerdo con el apéndice 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT) o mediante el Centro de Coordinación de Servicios (fax, teléfono, e-mail).

4. Las comunicaciones entre el servicio de practicaje y CPC se realizarán a través de canal VHF o en su defecto por telefonía móvil. Cuando un buque tenga Práctico asignado para el servicio, las comunicaciones particulares relativas al tráfico marítimo portuario con ese buque se consensuarán con el Práctico, acordándose con éste cómo se informa al buque.

5. En el momento de inicio y finalización del servicio de practicaje el práctico deberá comunicarlo por radio a «CPC», así como el lugar de embarque/desembarque.

6. El Servicio Portuario de Practicaje asistirá a la Autoridad Portuaria, a través de CPC, con el suministro de información que se establece en el artículo 23 del Reglamento

General de Practicaje mediante la comunicación de los acaecimientos en relación con la protección y seguridad marítimas de los que tenga noticia.

CAPÍTULO V

Del remolque portuario

36. Obligatoriedad del servicio de remolque.

Dado las características técnicas, meteorológicas y geométricas del puerto de Ceuta el acompañamiento o la puesta a disposición de remolcadores dentro de los límites de las aguas interiores de su zona de servicio será obligatorio. Asimismo, en las maniobras de atraque, desatraque y movimientos de buques dentro de la zona de servicio del Puerto de Ceuta, el servicio técnico náutico de remolque puede requerir además la aplicación de la fuerza motriz del remolcador, según lo establecido en el TRLPEMM, en la Resolución de 8 de febrero de 2018, de la Autoridad Portuaria de Ceuta, por la que se publica el Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de remolque (BOE Núm. 75 de 27 de marzo de 2018), en estas ordenanzas y en las disposiciones y resoluciones que dicte la Capitanía Marítima de Ceuta, por cuestiones de seguridad marítima y de la navegación.

A los efectos anteriores, de conformidad con lo previsto en el artículo 112 del TRLPEMM, la Autoridad Portuaria podrá imponer la utilización de remolcadores cuando por circunstancias extraordinarias considere que está en riesgo el funcionamiento, la operatividad o la seguridad del puerto.

37. Límites geográficos de prestación del servicio de remolque.

De acuerdo con el Pliego de Prescripciones Particulares del Servicio Portuario de Remolque en el Puerto de Ceuta (BOE Núm. 75, de 27 de marzo de 2018) el ámbito geográfico de prestación del servicio portuario es el delimitado por las aguas incluidas en la zona de servicio del Puerto de Ceuta.

38. Prestación del servicio de remolque.

1. La señal para solicitar remolcadores será por VHF, a través de Ceuta Port Control.

2. La operación de remolque comienza cuando el remolcador procede a la ejecución de la orden inicial dada por el mando del buque remolcado y termina en el momento en que se ha cumplido la orden final dada por el mencionado.

3. Durante la realización de las maniobras, los remolcadores seguirán las instrucciones procedentes del buque remolcado, dictadas por su capitán.

4. La necesidad de acompañamiento o aplicación de la fuerza motriz, según proceda, será obligatoria de acuerdo con el siguiente cuadro y normas de aplicación:

Tonelaje de Registro Bruto	Núm. Remolcadores	Tipo remolcador
Hasta 4.500 GT.	1	(A) Únicamente en el caso de buques tanque y gaseros que transporten mercancías peligrosas o combustibles.
De 4.501 a 10.000 GT.	1	(A)
Más de 10.000 GT.	2	(A) o (A) y (B)

(A) Remolcadores con base en el puerto de tipo omnidireccional, de propulsión avanzada acimutal (ASD) o cicloidal (Voith Schneider o VSP) con potencia mayor de 3.000 BHP, y tracción a punto fijo y fuerza de empuje mínima de 35 toneladas.

(B) Remolcadores con posibilidad de tener una base distinta al Puerto de Ceuta, de propulsión avanzada acimutal (ASD) o cicloidal (Voith Schneider o VSP) con potencia mayor de 2.000 BHP, tracción a punto fijo y fuerza de empuje mínima de 25 toneladas.

En todo caso cuando se trate de buques con hélices de maniobra que le permitan una maniobrabilidad suficiente y segura, y, en función de las condiciones meteorológicas, será criterio de la Autoridad Portuaria, oído el Práctico de puerto, el número y tipo de remolcadores a utilizar. Para ello los buques con medios especialmente diseñados para maniobrar podrán solicitar la exención de remolcador/es debiendo entonces acompañar la solicitud de exención con el informe del servicio de practicaaje.

5. La Capitanía Marítima, por razones de seguridad marítima, podrá declarar la obligatoriedad de utilizar el servicio de remolque con los remolcadores en número y tipo que estime conveniente para salvaguardar el funcionamiento, la operatividad o la seguridad del puerto y la seguridad de la vida humana en el mar.

39. Coordinación con el servicio técnico-náutico de remolque.

1. La Autoridad Portuaria podrá fijar el orden de desarrollo de las maniobras con el objetivo de garantizar el cumplimiento de la Programación Conjunta de las Operaciones del puerto, teniendo en cuenta las prioridades que la Autoridad Marítima dispusiera, en su caso, a efectos de seguridad.

2. La coordinación del servicio se realizará a través de VHF, conforme al procedimiento establecido por la Autoridad Portuaria, a través de «CPC».

3. Los remolcadores estarán a la escucha permanente, a través de telefonía móvil y de radio VHF, Canales 12 y 16 para su coordinación con el resto de los prestadores de servicios portuarios en el Puerto de Ceuta. A nivel operativo, la comunicación de los remolcadores con Ceuta Port Control se realizará mediante VHF en el canal de trabajo del centro.

CAPÍTULO VI

Del servicio de Policía Portuaria

40. Cometido del servicio de policía portuaria.

1. El servicio de policía portuaria es el servicio de los de la Autoridad Portuaria al que le corresponderá la inspección y protección de la navegación en las aguas del puerto tal y como se define en los artículos 297 y 298 del TRLPEMM, ello sin perjuicio de los servicios de otras administraciones públicas comprometidos igualmente a tal fin.

2. El servicio de policía portuaria vigilará las aguas portuarias en prevención de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido, alertará de cualquier buque que presente peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave, ya sea por el propio buque o por la carga transportada, que pueda perjudicar a la actividad portuaria o suponer un peligro notorio para las personas, o para los bienes o para el medio ambiente.

41. Deber de auxilio y colaboración del servicio de policía portuaria.

1. La Autoridad Portuaria colaborará para el logro de fines comunes con las Administraciones Públicas que desarrollan funciones o competencias en el mar dentro de las aguas de la zona de servicio del puerto de Ceuta, en el sentido que establece el artículo 140 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

2. El servicio de policía portuaria con sus medios adscritos colaborará con la Capitanía Marítima de Ceuta en la vigilancia de las aguas de la zona de servicio del puerto para prevenir y notificar, en su caso, las acciones contra la seguridad y protección marítimas, contra la ordenación del tráfico marítimo y las relativas a la contaminación del

medio marino, relacionadas con infracciones administrativas en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario estatal, tipificadas y sancionadas con arreglo al TRLPEMM.

3. Asimismo, en las aguas de la zona de servicio del puerto de Ceuta el servicio de policía portuaria colaborará, según lo establecido en el artículo 296 del TRLPEMM, con el servicio marítimo de la guardia civil al que auxiliará de acuerdo con el artículo 4 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en las funciones que a ese servicio le atribuye el Real Decreto 246/1991, de 22 de febrero.

4. El servicio de policía portuaria con sus medios adscritos colaborará en las operaciones de vigilancia de las aguas de la zona de servicio del puerto de Ceuta, atribuidas a las Fuerzas Armadas, como contribución a la acción del Estado en la mar, según lo establecido en la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional.

5. El incumplimiento de una orden transmitida por el servicio de policía portuaria será castigado como falta y sancionado de acuerdo con lo establecido en el Título IV del TRLPEMM.

CAPÍTULO VII

Prohibiciones y reclamaciones

42. Prohibiciones generales.

Sin perjuicio de las prohibiciones que se establezcan en el Reglamento de Explotación y Policía o en otras normas sobre mantenimiento de la limpieza de las aguas o aprovechamientos comunes del medio marítimo, en general se establecen, las siguientes:

- a) Está prohibido el acceso no autorizado a la zona de servicio marítima del puerto.
- b) Una vez en el puesto de atraque o fondeo:

1. Durante la permanencia del buque en puerto o bahía queda terminantemente prohibido arrojar al mar basuras, cenizas, desperdicios de comidas, limpiar tanques y, en general, todo lo que suponga contaminación del puerto. Los capitanes de los buques serán responsables del exacto cumplimiento de lo que se ordena y, en última instancia, su representante legal.

2. No podrá encenderse fuego alguno en el interior de un buque, sea cual sea su clase.

3. Está terminantemente prohibido efectuar disparos con armas de fuego, pistolas de bengalas, etc., aunque sea con el exclusivo objeto de pasatiempo.

4. Está terminantemente prohibido fumar en las bodegas y frente a las estibas de género inflamable o combustible.

5. Los Capitanes de los buques o Patronos de las embarcaciones serán responsables de tener oculta a cualquier persona extraña o que no forme parte de la dotación.

6. Está prohibido acceder a los muelles y zonas restringidas sin autorización. En todo caso se respetarán las salvedades para el reconocimiento de la tripulación hechas en el Convenio número 185 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre los documentos de identidad de la gente de mar.

43. Prohibición de actividades de pesca.

1. Por razones prioritarias de seguridad marítima, en las aguas portuarias tanto interiores como exteriores, en las zonas de fondeo, en las correspondientes a las del dispositivo del canal de aproximación (incluyendo la posible zona de separación entre las vías de circulación) y en las zonas de precaución, queda prohibida toda actividad extractiva pesquera desde embarcación, incluido el fondeo/calado de artes de pesca y las actividades de marisqueo, ya sea profesional o deportivo.

2. En el interior del puerto está prohibido pescar desde los muelles. La Autoridad Portuaria podrá levantar singularmente esta prohibición mediante la correspondiente autorización, designando los lugares donde se pueda practicar esta modalidad deportiva con caña o liña.

44. Actividades subacuáticas y natación.

1. En las zonas descritas en el artículo anterior está prohibido la pesca submarina, el buceo deportivo y la natación, si bien esta prohibición no alcanzará, en las aguas exteriores del puerto, a las zonas marcadas como reservadas al baño y debidamente balizadas, así como la franja de mar contigua a la costa de Ceuta en una anchura de doscientos metros que no forma parte de la zona de servicio del puerto. En la zona I o zona interior de aguas del puerto está prohibido saltar desde los muelles al mar.

2. No podrá efectuarse rastreo o trabajos de buceo en aguas del puerto sin autorización de la Autoridad Portuaria y del Capitán Marítimo. De estar autorizados, los objetos que se hallaren serán puestos a disposición de la Autoridad Portuaria quien dará traslado a la Autoridad local de Marina. El personal de la Autoridad Portuaria al servicio del puerto solo necesitará conocimiento del Capitán Marítimo.

45. Actividades náuticas.

Está prohibido la celebración de competiciones náuticas. La Autoridad Portuaria podrá autorizar pruebas de remo, pruebas deportivas náuticas (optimist, cadete, vela ligera, etc.) y, en general, pruebas náutico-deportivas previo informe vinculante del capitán marítimo y cumplimiento de las condiciones de seguridad que se establecen en el Real Decreto 62/2008, de 25 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de las condiciones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar aplicables a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas náutico-deportivas.

46. Navegación a vela.

Está prohibido navegar a vela en el interior del puerto. Las embarcaciones deportivas o de recreo habrán de navegar con precaución, según lo dispuesto en el artículo 29 de estas ordenanzas y respetando el contorno de no intrusión marítima.

47. Navegación a remo.

Está prohibido la navegación a remo, pádel surf, hidropedal o en otras embarcaciones de propulsión humana a remo, palanca o semejante. Estas embarcaciones habrán de respetar la zona de precaución, de acuerdo con lo establecido en el artículo 29.4 de estas ordenanzas.

48. Reclamaciones y denuncias.

1. De cualquier queja sobre los servicios generales, servicios portuarios incluido el avituallamiento (suministro de agua, combustibles, carburantes, lubricantes y demás aceites de uso técnico), comerciales o en general sobre el puerto, el Capitán del buque bien directamente o a través de su consignatario tan pronto como sea posible elevará a la Autoridad Portuaria carta de protesta por escrito.

2. Cuando un buque o embarcación llame a la estación CPC para informar de cualquier incidencia observada en las aguas del puerto que afecte al tráfico marítimo, CPC recabará la mayor información posible sobre el particular. En todo caso esta información debe incluir la identificación del denunciante, así como los datos del denunciado: nombre, matrícula, etc. CPC tomará nota de lo anterior e informará de inmediato a la Autoridad Portuaria aguardando instrucciones.

3. La Autoridad Portuaria comunicará la información recibida a su vez a la Capitanía Marítima. En su caso, se dará aviso de los hechos producidos al Servicio

Marítimo de la Guardia Civil o al servicio de policía portuaria, según corresponda, trasladando posteriormente la información a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima si el suceso afectase a la seguridad de la navegación o suponga un riesgo para la seguridad de la vida humana en el mar. En este caso se trasladará al denunciante la necesidad de presentar la denuncia por escrito ante dichas autoridades.

CAPÍTULO VIII

Del régimen de ordenación de las comunicaciones radiotelefónicas relativas al tráfico marítimo en el Puerto de Ceuta

49. Principios generales.

1. Las comunicaciones entre los buques y el servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo se realizarán prioritariamente y de forma general a través de los equipos de radiotelefonía de ondas métricas y en particular utilizando el canal principal de trabajo de este servicio. Se establece en el Puerto de Ceuta como canal principal de trabajo para el servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario el canal 11 y 14 (alternativo) de radiotelefonía de ondas métricas (VHF) del servicio móvil marítimo. «CPC» permanecerá en escucha continua en este canal de trabajo.

2. Todo buque o embarcación que esté dotado de un equipo de comunicación radiotelefónica marina de ondas métricas, durante su navegación, o fondeo, en aguas portuarias, deberá permanecer a la escucha continua en el canal de trabajo VHF de servicio de control de tráfico marítimo de «CPC», todo ello sin perjuicio de la posibilidad de uso en todo momento del canal 16 de VHF y de la obligatoriedad de su escucha continua, que registrará para todas las situaciones que figuran a continuación:

a) Todas las comunicaciones que se efectúen mediante los canales VHF de trabajo del servicio deberán ser relevantes y lo más breves posible.

b) Además del idioma oficial (castellano) el idioma de trabajo para las comunicaciones del servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo con los buques y embarcaciones es el inglés. En este idioma se considera de uso relevante la terminología estándar para las comunicaciones marítimas, incluidos los indicadores de mensaje, de acuerdo con la Resolución de la OMI A.918 (22) IMO *Standard Marine Communication Phrases* (SMCP).

c) Los buques y embarcaciones, además de las comunicaciones regladas para el desarrollo de las maniobras portuarias, deberán reportar a «CPC» las incidencias de navegación en las aguas de servicio portuarias, así como aquellas otras que sean relevantes y afecten a la seguridad marítima.

50. Procedimiento de radiocomunicaciones.

1. Están obligados a seguir el procedimiento de radiocomunicaciones establecido en la presente Ordenanza los buques que hagan entrada, salida, cambio de atraque y fondeo en el puerto de Ceuta, aquellos que requieran obtener aprobación previa al inicio de maniobra, así como todos los buques y embarcaciones que obligados a utilizar los canales de acceso.

2. En el anexo II de la presente Ordenanza se establece el procedimiento que regula las comunicaciones radiotelefónicas mínimas a los efectos de poder llevar a cabo una eficiente ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario y la correspondiente coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios. En el procedimiento se detallan una serie de comunicaciones regladas para las maniobras portuarias de aproximación, entrada, salida y cambio de atraque, incluido el fondeo, que tendrán efectos notficativos cuando así se determine.

3. El incumplimiento del procedimiento de comunicaciones, además de que en caso de que concurren con otras circunstancias, podrá ser constitutivo de infracción a los usos

del puerto y podrá acarrear la no aprobación del inicio de la maniobra correspondiente y/o la pérdida de turno en el orden de maniobra cuando así se haya determinado reglamentariamente. Asimismo, la no disponibilidad de un buque ya sea por motivos técnicos o comerciales, para iniciar la maniobra correspondiente solicitada en el tiempo previsto de acuerdo con sus comunicaciones efectuadas, podrá suponer, a la vista de las condiciones de tráfico que concurren y el retraso estimado, la pérdida de turno y la desmovilización de los servicios portuarios activados para asistir a la maniobra, sin perjuicio de que éstos, cuando proceda, deban ser correspondientemente abonados.

51. Radiocomunicaciones para buques y embarcaciones de tráfico interior, recreo y pesca.

1. Los buques y embarcaciones que presten servicios portuarios o comerciales de tráfico interior deberán estar dotados con equipos de radiotelefonía de onda métrica que les permita estar a la escucha en el canal o canales de trabajo VHF de «CPC», además de a la escucha en otros canales que puedan corresponder.

2. La Autoridad Portuaria de Ceuta podrá aprobar para cada uno de los servicios de tráfico interior el correspondiente procedimiento de comunicaciones atendiendo a la tipología y la singularidad de este, así como a las características de los buques y embarcaciones que lo presten. Estos procedimientos debidamente aprobados por la Dirección de la Autoridad Portuaria de Ceuta se incorporarán como anexos a esta Ordenanza. Del mismo modo, cuando así se considere necesario por razones de singularidad, intensidad o peligrosidad de la actividad (eventos, salidas colectivas de embarcaciones, etc.), la Autoridad Portuaria de Ceuta podrá requerir condiciones de reporte a los buques y embarcaciones no sujetas al procedimiento general de radiocomunicaciones. Cuando alguna de esas actividades se realice de forma habitual en el puerto, se podrá aprobar un procedimiento específico de acuerdo con el apartado anterior.

CAPÍTULO IX

Restricciones a las operaciones marítimas

52. Restricciones a las operaciones marítimas por condiciones meteorológicas adversas.

1. Como regla general, por razones de seguridad no se deberá iniciar ninguna maniobra con una visibilidad inferior a media milla. No obstante, lo anterior, esta restricción podrá ponderarse para determinados tipos de buques, cuando concurren determinadas circunstancias; para ello la Autoridad Portuaria de Ceuta podrá elaborar un procedimiento operativo en el que se detalle esta graduación, una vez oída la Administración Marítima, y la Corporación de Prácticos del Puerto de Ceuta.

En todo caso se seguirá la Instrucción 1/2013 del Capitán Marítimo, publicada en el BOCCE del 5 de julio de 2019, por la que se dictan, por razones de seguridad marítima, instrucciones de maniobra con visibilidad reducida en las aguas del Puerto de Ceuta, así como las que en el futuro se dicten, ampliando, complementando, modificando, o sustituyendo a esta en relación con la materia.

2. En caso de viento, por ser éste un agente meteorológico que no afecta por igual a todos los buques, a la vista de las distintas variables tales como su intensidad, duración y dirección en que sopla o la orientación del muelle y el tipo de buque, la Autoridad Portuaria se reserva dar conformidad a las operaciones, a través de «CPC» previa consulta al servicio de practicaje, en los siguientes casos:

a) Con vientos de más de 16 nudos, para los buques gaseros, dadas sus características especiales.

b) Con vientos de más de 20 nudos, para los buques tipo *car carrier*, dada la superficie de obra muerta que exponen al viento.

c) Con vientos de más de 30 nudos, en los restantes casos.

Para la determinación del viento a los efectos de este artículo y de forma general para aquellos procedimientos o autorizaciones relacionadas con la actividad marítima que estén condicionados por este agente meteorológico, a no ser que se manifieste de otra forma, se aplicará la definición desarrollada en el anexo III de esta Ordenanza.

En todo caso se seguirá la Instrucción 1/2014 del Capitán Marítimo, publicada en el BOCCE del 5 de julio de 2019, por la que se dictan, por razones de seguridad marítima, instrucciones sobre maniobras en aguas del Puerto de Ceuta en caso de temporal, así como las que en el futuro se dicten, ampliando, complementando, modificando, o sustituyendo a esta en relación con la materia.

53. Cierre del Puerto.

1. Ante condiciones meteorológicas o del mar excepcionalmente desfavorables la Autoridad Portuaria podrá ordenar el cierre del puerto, previo informe de la Capitanía Marítima, así como adoptar las medidas precisas para dar a dicha decisión la debida publicidad internacional.

2. Lo establecido en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de la competencia de la Administración Marítima respecto a la propuesta provisional de prohibición de navegación en el puerto y los canales de acceso y sobre la entrada y salida de buques, prevista en el artículo 8 de la Ley de Navegación Marítima y la adopción de las medidas en casos de condiciones meteorológicas excepcionalmente desfavorables dispuestas en el artículo 18 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, modificado por el Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre.

54. Resguardo bajo la quilla.

1. Para poder iniciar su maniobra, todo buque y embarcación deberá disponer un resguardo de agua bajo la quilla suficiente durante toda la navegación prevista en las aguas portuarias.

2. La Autoridad Portuaria asignará los muelles teniendo en cuenta su profundidad según el calado declarado del buque. Los calados máximos admisibles en cada muelle y el calado máximo admisible para la navegación por los canales y dársenas tendrá en cuenta los criterios establecidos en el anexo V.

3. Todo buque amarrado a muelle o fondeado deberá acordar con el correspondiente operador de muelle o terminal el inicio y secuencia de la operativa de carga, descarga y/o lastrado de tal forma que garantice en todo momento la condición de estabilidad y flotación.

CAPÍTULO X

Régimen sancionador

55. Infracciones.

Las infracciones a esta ordenanza serán sancionadas aplicando el régimen sancionador establecido en el título IV del libro tercero del TRLPEMM, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011.

56. Tipificación, cuantificación de las sanciones y procedimiento sancionador.

1. Se cumplirá con lo reseñado en la tipificación de las infracciones, en la cuantificación de las sanciones y en el procedimiento administrativo reseñados en los capítulos I y II del título IV («Régimen sancionador») del libro tercero del TRLPEMM, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. En especial, resulta de aplicación lo dictaminado por los apartados b) y f) del punto 1 del artículo 306 y por el apartado ñ) del punto 2 del artículo 307 de dicho texto legal.

2. Constituirá una infracción relativa al uso del puerto y las actividades que se prestan en él, el inicio de una maniobra portuaria sin la obtención de la correspondiente autorización de atraque de la Autoridad Portuaria de Ceuta y/o de la correspondiente aprobación del servicio de ordenación del tráfico, así como el incumplimiento de las instrucciones dadas en relación a las operaciones marítimas y aquéllas otras conductas que contravengan el régimen de navegación de las aguas de servicio portuario en aplicación de esta Ordenanza. Todo ello sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria de traslado a la Capitanía Marítima de Ceuta de aquellas acciones u omisiones que comprometan la seguridad marítima y puedan ser hechos constitutivos de infracción.

3. La autoridad competente para tramitar y resolver los correspondientes expedientes sancionadores podrá ajustar, en cada caso concreto, la tipología de la infracción, el artículo a aplicar del TRLPEMM, o la norma legal que la corrija, complemente, modifique o sustituya, así como la cuantía de la sanción, en función de las circunstancias específicas que se aprecien y de la reincidencia en la infracción.

57. Sanciones y otras medidas aplicables.

Las sanciones y otras medidas aplicables serán las establecidas en el capítulo II del título IV del libro tercero del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de acuerdo con lo recogido en el artículo 56 de esta ordenanza.

Disposición adicional primera. *Entrada en vigor.*

La presente Ordenanza entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el BOE, tras su aprobación por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Ceuta.

Disposición adicional segunda. *Delegación.*

El órgano de gestión de la Autoridad Portuaria de Ceuta podrá modificar los criterios técnicos establecidos en los anexos de esta Ordenanza tras la tramitación del oportuno expediente, con informe preceptivo de la Capitanía Marítima de Ceuta.

Del mismo modo, el órgano de gestión de la Autoridad Portuaria podrá ir incorporando como anexos a esta Ordenanza aquellos procedimientos operativos que estén relacionadas con la ordenación del tráfico marítimo portuario, así como aquellos otros que establezcan criterios generales de funcionamiento del servicio de ordenación y coordinación del tráfico marítimo, cuya entidad no requiera una modificación del clausulado de esta Ordenanza.

Asimismo, se habilita al director de la Autoridad Portuaria de Ceuta para que, mediante la aprobación de un procedimiento operativo o instrucción general, y oída la Capitanía Marítima de Ceuta cuando corresponda, pueda dar respuesta a situaciones sobrevenidas y no contempladas en esta Ordenanza.

Disposición derogatoria.

A la entrada en vigor de esta Ordenanza quedarán derogados, en lo que pudieran seguir aún vigentes en relación con lo contenido en las presentes ordenanzas, el «Reglamento Particular de Practicajes del Puerto de Ceuta» aprobado por la subsecretaría de Marina Mercante el 30 de abril de 1962 y el Reglamento de Policía del Puerto de Ceuta para aplicación de la competencia y atribuciones de la Capitanía de Puerto aprobado en 1966. Asimismo, quedarán derogados cuantos reglamentos, resoluciones, órdenes e instrucciones contradigan lo dispuesto en la presente ordenanza.

En Ceuta, a 11 de febrero de 2021.–Firmado electrónicamente, César López Ansorena, Director Autoridad Portuaria de Ceuta.

ANEXO I

Procedimiento operativo de actuación del servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario en el puerto de Ceuta para las maniobras de buques con capitanes exentos del servicio de practicaaje

1. Objetivos.

Los objetivos que persigue este procedimiento son:

a) Suministrar al servicio general de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario, las pautas y criterios técnicos a seguir ante una solicitud de inicio de maniobra de entrada o salida de un buque cuyo Capitán tenga la exención del servicio portuario de practicaaje en el puerto de Ceuta.

b) Desarrollar con detalle las singularidades respecto al procedimiento general de comunicaciones de entrada y salida de buques en el Puerto de Ceuta que se aplicarán a los buques cuyos capitanes ejerzan la exención a la obligatoriedad de utilización del servicio portuario de practicaaje.

2. Consideraciones Generales.

La Autoridad Portuaria de Ceuta a través de su servicio de ordenación, coordinación y control de tráfico marítimo portuario (cuyo distintivo de llamada para las comunicaciones radiotelefónicas marítimas y para referirse al servicio general es «Ceuta Port Control» o «CPC») aprueba el inicio de maniobra de entrada o salida de los buques obligados a utilizar la zona de acceso marítimo al puerto, así como del tráfico interior regulado del puerto (barcazas de combustible, etc.), tanto en el caso de que tengan Capitán exento del servicio de practicaaje como los que deban utilizar obligatoriamente dicho servicio.

La Autoridad Portuaria de Ceuta mantendrá una base de datos creada al efecto que estará actualizada de acuerdo con la información que la Capitanía Marítima de Ceuta le facilite, en la que se relacionarán todas las exenciones de practicaaje existentes en vigor en el Puerto de Ceuta que la Dirección General de la Marina Mercante haya otorgado. Esta Base de Datos reflejará el nombre del Capitán, los buques para los que están exentos, la vigencia de las resoluciones de exención y las limitaciones operativas específicas que puede suponer la suspensión temporal o total de la exención.

3. Procedimiento general de actuación y comunicaciones.

1. Todo buque cuyo Capitán esté exento del servicio de practicaaje deberá notificar esta circunstancia en la comunicación obligatoria de «aviso de llegada» a CPC, 30 minutos antes de la arribada al punto de recalada o, en la comunicación obligatoria de «aviso de salida», 20 minutos antes de la salida, para ello deberá facilitar el nombre del Capitán exento y las condiciones operativas del buque. Cuando CPC reciba esta comunicación, además de las comprobaciones habituales para todos los buques, el servicio:

a) Se cerciorará de la existencia, en los registros de la base de datos facilitados por la Capitanía Marítima de Ceuta, de la resolución de otorgamiento para ese Capitán solicitante de maniobra de una exención de practicaaje en vigor para el buque y lugar de atraque asignado.

b) Comprobará en ese momento que no se sobrepasen ni las condiciones generales para la suspensión automática de exenciones practicaaje, ni las específicas meteorológicas para ese caso, y verificará que tampoco concurren limitaciones relativas a la ocupación de atraques.

c) Emplazará al Capitán a llevar a cabo la comunicación siguiente de conformidad con el procedimiento establecido (4 millas/entrada o 15 minutos/salida).

En caso de no reunirse las condiciones para la exención se comunicará dicha circunstancia al Capitán, solo a efectos informativos, facilitándole los detalles de la condición no cumplida y se le advertirá que de mantenerse estos parámetros podría conllevar o la suspensión de la exención o, de persistir en el ejercicio de la exención, la pérdida de turno o retrasos en el inicio de la maniobra.

2. Cuando se lleve a cabo la comunicación prevista de «tráfico portuario» (4 millas bocana) o «listo de salida» (15 minutos antes de la salida), «Ceuta Port Control» comprobará de nuevo si se siguen manteniendo las condiciones estáticas para el ejercicio de la exención o no. En caso negativo, comunicará esta circunstancia al Capitán requiriendo un pronunciamiento de este sobre si se acoge a la suspensión automática de la exención o prefiere esperar, cuando proceda, a que se reúnan las circunstancias para poder ejercer el uso de esta. En este último caso se registrará en el diario de sala este hecho. Además, cuando CPC reciba esta comunicación:

a) Para los buques en demanda de atraque en puerto, comprobará el estado y la previsible evolución del tráfico marítimo portuario por las zonas de navegación previstas, a la vista de las cuales dará o no la aprobación de inicio de la maniobra de conformidad con los criterios de apoyo de toma de decisiones que se hayan podido aprobar para esa exención.

En el caso de aprobación de inicio de maniobra de entrada, facilitará toda la información sobre el resto de las maniobras que se estén desarrollando o a punto de desarrollar en la zona de navegación afectada.

b) Para los buques de salida, se informará al Capitán que comunique de nuevo justo en el momento que se encuentre listo para iniciar maniobra con el buque amarrado en sencillo (*single up*) y los amarradores en el muelle asistiendo al buque.

c) Cuando corresponda, coordinará la prestación del resto de los servicios portuarios técnico-náuticos. Para los buques que el Capitán haya decidido demorar la maniobra hasta que se reúnan las condiciones para ejercer la exención, la coordinación de servicios no se realizará hasta ese momento.

3. Cuando el buque comunique el aviso de disposición para iniciar la maniobra de desatraque y salida, «Ceuta Port Control»:

a) Comprobará el estado y la previsible evolución del tráfico marítimo portuario por las zonas de navegación previstas, a la vista de las cuales dará o no la aprobación de inicio de la maniobra de conformidad con los criterios de apoyo de toma de decisiones que se hayan aprobado para esa exención.

b) Facilitará toda la información sobre el resto de las eventuales maniobras que se estén desarrollando y/o las que se estén a punto de desarrollar en la zona de navegación afectada.

4. En todo caso CPC tomará nota en el diario de comunicaciones del nombre del Capitán exento del servicio de practica y anotará en el diario las circunstancias por las que la exención queda suspendida o el porqué de un retraso en el inicio de la maniobra.

5. CPC efectuará una supervisión general, teniendo en cuenta las limitaciones técnicas de sus equipos, del desarrollo de las maniobras de los buques con capitanes exentos, atendiendo cualquier comunicación que se le requiera y actualizando de oficio nueva información/instrucciones en caso de que sea necesario.

6. Cuando se haya suspendido el ejercicio de una exención y el Capitán haya decidido esperar a que cese la condición limitativa correspondiente, será CPC quien, de oficio, llevará a cabo un seguimiento de las circunstancias limitativas e informará al buque cuando se reúnan todas las condiciones para ejercer la exención.

7. El Capitán de un buque que ha sido informado de la suspensión de su exención por concurrir alguna condición limitativa, y ha decidido demorar el inicio de la maniobra en expectativa del levantamiento de esa limitación, deberá esperar en escucha en el

canal de trabajo de «Ceuta Port Control» a ser notificado del levantamiento de esa limitación.

4. Procedimiento especial para buques de alta velocidad.

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior, en el caso de los buques ferry de alta velocidad deberán comunicar a CPC su llegada a dos millas de la bocana; CPC informará de todos los movimientos que existan en ese momento dentro del puerto, informando también al servicio de practica de la entrada del buque por si éste tuviese que comunicar instrucciones de paso o cruce por el canal 12 VHF.

A la salida del puerto de los ferris de alta velocidad se procederá de la misma forma que el párrafo anterior y CPC recordará a los buques la obligatoriedad de fijar las velocidades máxima de entrada y salida de los puertos acorde con las normas de tráfico internacionales, de acuerdo con los convenios establecidos por la OMI y de las instrucciones que establezca la Capitanía Marítima.

5. Resolución de discrepancias.

Las discrepancias que puedan surgir en la aplicación de las condiciones que regulan las exenciones del servicio de practica se plantearán a la Administración Marítima como administración competente en resolver las solicitudes de estas exenciones.

En el caso puntual de que el Capitán demandante de exención discrepara de la aplicación que se realiza por parte de CPC de cualesquiera de las condiciones establecidas para el ejercicio de la exención que incumben a este procedimiento, el operador del servicio anotará esta discrepancia y la Autoridad Portuaria de Ceuta informará a la Capitanía Marítima de Ceuta para su resolución si procede.

6. Comunicación de incidencias.

Ante cualquier incidente relevante, ya sea un accidente, discrepancia o incumplimiento grave, que se tenga conocimiento en el servicio y que resulte durante la maniobra de un buque cuyo Capitán se encuentra exento del servicio de practica, CPC comunicará inmediatamente a la dirección del puerto y a la Capitanía Marítima de Ceuta. Asimismo, en cuanto sea posible, redactará un parte informando de lo ocurrido.

En este sentido se considera un incidente relevante cuando un Capitán de un buque pretende ejercer la exención, o iniciar la maniobra de forma exenta, en discrepancia con las instrucciones facilitadas por el servicio de CPC.

ANEXO II

Procedimiento de radiocomunicaciones

1. Comunicaciones.

1. Las comunicaciones a las que se refiere el presente procedimiento serán conducidas a través de la sala de comunicaciones y control de tráfico portuario situada en la planta 5.^a del Edificio sede de la Capitanía Marítima de Ceuta y Centro de Coordinación de Servicios de la Autoridad Portuaria (en adelante CCS). Para las transmisiones radiotelefónicas el CCS utilizará el distintivo de llamada de identificación «Ceuta Port Control» (en lo sucesivo CPC) como estación de puerto.

2. El CCS utilizará los siguientes medios o canales de comunicación:

- Teléfono: 900 580 580 (Emergencias).
- Fax: +34 956 52 70 01.
- Correo electrónico: ccs@puertodeceuta.com

d) Radiofonía (CPC):

Canal VHF	Frecuencia Tx/Rx (MHz)	Utilización
11	156.550 / 156.550	Canal de trabajo.
14	156.700 / 156.700	Canal de trabajo (alternativo).
12	156.600 / 156.600	Escucha. Servicios técnico-náuticos.
16	156.800 / 156.800	Escucha. Emergencias Marítimas.
9	156.450 / 156.450	Escucha. Tráfico de recreo.
70	156.525 / 156.525	Llamada Selectiva Digital.

3. El centro de control de tráfico marítimo portuario (Ceuta Port control) mantiene escucha permanente (24/ 365) a través de los canales del Servicio Móvil Marítimo (VHF) 11 (frecuencia 156,550 Mhz) y 14 (frecuencia 156,700 Mhz) en caso de necesidad.

4. El servicio de practica de Ceuta emplea como canal de trabajo en el SMM (VHF) el canal 12 (frecuencia 156,600 Mhz).

5. Salvo casos justificados de avería u otras circunstancias excepcionales, todas las comunicaciones y escuchas que se atribuyen al buque establecidas en este procedimiento, se efectuarán desde a bordo y por el Capitán del buque o por el/los tripulante/s debidamente autorizado/s por éste. Las escuchas en los canales de VHF que se establecen en este procedimiento se entenderán sin perjuicio de que durante su navegación los buques obligados a ello mantengan también escucha en el canal 16 VHF.

2. Procedimiento general de aproximación al puerto.

1. Todo buque que haga aproximación para entrar al puerto de Ceuta deberá ser controlado por CPC. En el caso de que se efectúe llamada al puerto de Ceuta, el personal de servicio en CPC indicará al buque que permanezca en «Stand by» y a la escucha hasta recibir instrucciones y no iniciará la prestación del servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico hasta que se efectúen las correspondientes comprobaciones y verificaciones:

a) Identificación del buque: Nombre, N.º IMO ó distintivo de llamada, posición, rumbo y velocidad.

b) Comprobación del listado de solicitudes y designación de atraques:

– Buques mercantes: comprobación de la existencia de la correspondiente autorización en el listado de solicitudes establecido en el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general (Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril).

– Buques exentos (de tráfico interior, de Guardia Civil, de recreo, de Salvamento y Seguridad Marítima y, en general, de los pertenecientes a la Administración General del Estado o a las Comunidades Autónomas y sus organismos públicos debidamente inscritos en la lista 8.ª, y pesqueros y auxiliares con base en puerto).

– Buques de guerra: comprobación de la existencia de la correspondiente autorización en el listado de solicitudes de acuerdo con lo establecido en la Orden PRE/262/2010, de 5 de febrero, por la que se aprueban las normas reguladoras de las escalas de los buques de la Armada en los puertos de interés general.

– Embarcaciones deportivas (no incluidas en el listado de solicitudes de atraque): En general se controlará el movimiento de embarcaciones deportivas o de recreo, supervisando que estas respetan las normas de navegación dentro de puerto y procurando no entorpecer la navegación comercial. Estará expresamente prohibido el fondeo de estas embarcaciones en las dársenas del puerto fuera de los lugares expresamente habilitados para ello y salvo causa de fuerza mayor debidamente

justificada y autorizada. En su caso se darán las instrucciones precisas a estas embarcaciones por radio y, ante la falta de respuesta o de comunicación se pondrá en aviso del servicio marítimo de la guardia civil.

– Embarcaciones especiales, destinadas a obras, barcazas, gánguiles o artefactos flotantes: Las embarcaciones destinadas a obras dentro o fuera del puerto seguirán el mismo procedimiento que los buques exentos, salvo que por las razones que fuesen se hiciese necesario el control y registro de su posición de fondeo o navegación. En tal caso además del control habitual se registrarán los movimientos de estas embarcaciones (hora de entrada/salida, posición, etc).

c) Comprobación y anotación del turno de atraque observando las siguientes reglas:

– Si a varios buques se le asignase un mismo atraque el orden o turno para atracar viene dado, por el orden de llegada a puerto. Cuando un buque esté efectuando operaciones de carga o descarga y a su terminación tuviese asignado otro muelle para realizar operaciones de descarga o carga se considerará a los efectos de su turno para el nuevo muelle, como si hubiese entrado en Puerto, dos horas antes de haber terminado la primera operación.

– A los efectos del párrafo anterior se entenderá que un buque llega al puerto cuando cruza las líneas que limitan las aguas de la zona servicio del puerto.

– Los buques de líneas regulares de cabotaje y de líneas exteriores de pasaje gozarán de preferencia de atraque. Igualmente tendrán preferencia los que efectúen servicios militares o de urgencias. Los buques de guerra no estarán sujetos a turnos de atraque.

– Se dará prioridad a los buques de salida sobre los de entrada y a estos sobre los que vayan a fondear.

2. Todo buque procedente de alta mar, con intención de entrar en el Puerto de Ceuta, irá actualizando su hora estimada de llegada al Puerto de Ceuta (ETA) comunicando esta información a la Autoridad Portuaria bien través de su agente consignatario, bien contactando con la estación CPC cuando se encuentre al alcance de VHF, confirmando:

- Nombre del buque.
- Indicativo de llamada (Call Sign) ó N.º IMO.
- ETA al Puerto de Ceuta.
- Carga de Mercancías Peligrosas.
- Deficiencias del buque o de la mercancía.
- Nivel de protección de acuerdo con el código internacional ISPS.
- Otras incidencias, en su caso.

CPC verificará la información recibida del buque, pudiendo darse las siguientes dos circunstancias:

a) Que la información recibida no afecte a la maniobra programada (atraque o fondeo). En tal caso informará al práctico de la aproximación del buque al puerto.

b) Que la información afecte a la maniobra: entonces se procederá según lo descrito en artículo 5 de este procedimiento (procedimiento para casos singulares) según corresponda.

3. El «punto de recalada» (PR) al Puerto de Ceuta está situado en una posición a dos millas náuticas al Norte de la bocana. Todos los buques que procedan de alta mar con destino a Ceuta deberán dirigirse a este PR.

3. Procedimiento de entrada al puerto.

1. Comunicación de «Aviso de llegada»:

Dos (2) horas antes de la llegada el buque contactará con el CCS de la Autoridad Portuaria de Ceuta a través del Servicio Móvil Marítimo (SMM) de VHF en el canal 11, frecuencia 156.550 (alternativo 14, frecuencia 156.700) mediante el indicativo de llamada de estación de tierra «Ceuta Port Control» para confirmar su hora estimada de arribada (ETA) a puerto. En caso de no recibir respuesta u otro motivo, pueden utilizarse excepcionalmente para contactar con el puerto también los canales 12 (frecuencia 156.600) de trabajo del servicio de practica y 16 (frecuencia 156.800) de socorro y llamada.

El procedimiento anterior se deberá repetir una (1) hora antes de la llegada prevista a puerto (ETA) al objeto de recibir instrucciones.

Al encontrarse a una distancia mínima de cinco millas de la bocana del Puerto de Ceuta el buque nuevamente deberá contactar a través del canal VHF indicado anteriormente por el centro de control portuario para recibir instrucciones y deberá mantener escucha permanente en dicho canal.

Al encontrarse a una distancia de dos millas de la bocana del Puerto de Ceuta volverá a contactar con CPC para indicar su posición y deberá seguir escrupulosamente las instrucciones que en ese momento reciba de la Autoridad Portuaria, en especial las referentes a su velocidad y posiciones sucesivas. Asimismo, y cuando así se le indique pasará la escucha al canal 12 de VHF del SMM (canal de trabajo del servicio de practica del puerto de Ceuta) y, cuando corresponda, obtendrá la aprobación de inicio de maniobra e información sobre la coordinación con los servicios portuarios técnico-náuticos.

2. Buques con escala autorizada. A la escucha también en el canal 12 VHF, «Ceuta Port Control», actuará como sigue:

a) Supuesto de buques que no deben iniciar la maniobra de entrada:

Si a la llegada del buque no hubiera autorización de atraque, CPC comunicará que permanezca a la deriva (*drifting*) sin entrar en aguas portuarias.

Si tuviera autorización, pero no exista atraque disponible o no puedan iniciar maniobra por congestión de tráfico o por cualquier otra causa deba esperar para entrar en puerto, CPC lo notificará así a su Capitán, indicándole la posibilidad, en su caso, de utilizar el fondeadero y demás instrucciones pertinentes, de no recibir instrucciones de CPC en otro sentido, permanecerán a la espera con el adecuado gobierno más allá del círculo de las 2 millas de la bocana.

En caso de proceder a fondeadero, sin práctico a bordo, el buque comunicará a CPC esta circunstancia y si esta maniobra es viable recibirá de CPC la asignación del lugar de fondeo, mediante demora y distancia a la luz verde de la bocana del puerto de Ceuta. Una vez el buque haya fondeado informará a CPC.

Una vez llegado el turno de entrada al buque en espera, el servicio portuario de Practica comunicará a la estación CPC el momento en que esté listo para el inicio para la maniobra. Si el buque estuviese fondeado CPC indicará la hora en que el buque deberá tener el ancla arriba, notificará al buque la información recibida del práctico y le transmitirá que, a partir de ese momento, se ponga en contacto con dicho servicio de Practica por el canal 12 de VHF.

b) Supuesto de buques fondeados:

Sea por causa accidental debido a la espera para entrar en puerto o por estar prevista la escala para la realización de operaciones marítimas, los buques que procedan al fondeadero, previa autorización de CPC, deberán reportar la hora de inicio

de la maniobra de fondeo y mantener escucha permanente por los canales 11 y 12 de VHF.

CPC tendrá identificados en el RADAR/AIS a todos los buques fondeados y comprobará que se mantengan en dicha situación, informándoles fehacientemente de cualquier variación significativa de su posición de fondeo por garreo o cualquier otra circunstancia que pudiese detectarse. Caso de haber fondeado en lugar no adecuado, CPC ordenará la corrección necesaria.

En caso de buques fondeados en espera para hacer la entrada a puerto CPC suministrará la información que los buques requieran en cuanto a previsiones y turno de atraque, muelle de atraque, información meteorológica u otras similares que pudieran interesar. También facilitará al buque fondeado la información relativa a su atraque (hora aproximada de entrada y lugar de amarre).

c) Supuesto de buques que entrarán en puerto con Práctico a bordo:

El buque se coordinará con CPC para dirigirse a la zona establecida de embarque del Práctico.

Una vez dispuesto para la maniobra el práctico embarcará en el buque en el momento y punto designado para ello, preferentemente a una milla náutica al norte de la luz verde de la bocana del puerto de Ceuta. No obstante, dependiendo de las circunstancias del momento y bajo criterio del práctico, dicho embarque podrá ser efectuado a media milla al norte de la bocana.

El Práctico, una vez embarcado, comunicará esta circunstancia a CPC. Durante la maniobra, el buque estará a la escucha continua con dicho servicio a través de canal 12 VHF, para una más segura navegación por el puerto y a efectos de instrucciones de atraque o cualquier otra información de interés para el buque.

El servicio de practicaje proporcionará las instrucciones que considere necesarias para la prestación de su servicio y, asimismo, trasladará a los remolcadores y a los amarradores las instrucciones necesarias para el inicio y desarrollo de la maniobra del buque.

d) Supuesto de buques que entrarán en puerto cuyos capitanes cuentan con exención de servicio de practicaje.

El buque contactará por el canal 11 VHF con CPC, para recabar información sobre el tráfico interior del Puerto de Ceuta y coordinar su aproximación y los servicios técnicos-náuticos. Asimismo, notificará a dicho servicio su paso por el punto de recalada y permanecerá durante toda la maniobra en escucha en el canal 12 VHF. Finalizada la maniobra de aproximación y una vez dado el primer cabo el buque comunicará a CPC esa circunstancia, así como una vez haya finalizado las operaciones de amarre.

3. Buques con escala no programada. Se entiende por escala no programada la realizada por un buque al que todavía no le ha sido asignado puesto de atraque o fondeo por la APC en el momento de ponerse en contacto con CPC. Pueden darse las situaciones siguientes:

a) Que el buque no haya realizado solicitud de acuerdo con el procedimiento establecido en la Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general (PIDE).

En este caso se denegará la entrada a puerto de forma cautelar y se dará conocimiento de manera inmediata a la APC. En estas circunstancias se remitirá al buque el listado de Consignatarios para que, en su caso, proceda a nombrar uno y realice las oportunas gestiones previas a la entrada en el puerto a través de él. La estación CPC instruirá al buque para que se mantenga a la espera fuera de las aguas del Puerto.

Una vez que, en su caso, el buque haya nombrado agente consignatario y éste haya remitido la correspondiente solicitud, se autorizará la entrada del buque, si procede, y se continuará conforme a lo dispuesto en los apartados anteriores.

En cualquier caso, se requerirá del buque la siguiente información:

- Nombre del buque.
- Indicativo de llamada (Call Sign) ó N.º IMO.
- Pabellón o Bandera.
- Último puerto de escala.
- ETA al Puerto de Ceuta.
- Carga a bordo.
- Mercancías Peligrosas (en su caso) con indicación de clase, N.º ONU y denominación del producto.
- Deficiencias del buque o de la mercancía.
- Nivel de protección de acuerdo con el código internacional ISPS.
- Otras incidencias, en su caso.

b) Que el buque tenga solicitud efectuada de acuerdo con el PIDE y se haya anticipado a la fecha de entrada sin tener aún la autorización o se haya presentado sin haberse efectuado la autorización para su entrada.

En este caso CPC comunicará la incidencia a la dirección de la Autoridad Portuaria quién contactará con la Capitanía Marítima y aguardará instrucciones comunicando al buque que permanezca en «*stand by*» y a la escucha hasta recibir nuevas órdenes.

c) Que el buque notifique un caso de arribada forzosa en el supuesto de que no haya realizado solicitud o bien cuando, con solicitud efectuada de acuerdo con el PIDE, haya anticipado a la fecha de entrada sin tener aún la autorización para ello:

En este caso además de la información requerida en el supuesto del epígrafe a) anterior se recabará la siguiente información:

- Motivo de la arribada forzosa.
- Calado Máximo.
- Tripulación.
- Pasaje.
- Deficiencias.
- Agente Consignatario, en su caso.
- Cualquier otra información que se estime oportuna.

A continuación, CPC comunicará la incidencia a la dirección de la Autoridad Portuaria quién contactará con la Capitanía Marítima y aguardará instrucciones comunicando al buque que permanezca en «*stand by*» y a la escucha hasta recibir nuevas órdenes.

4. Procedimiento de salida del puerto.

1. Todo buque que maniobre de salida de puerto, así como los movimientos interiores dentro de este deberán ser controlados por CPC. Para el caso de buques de salida se tendrá en cuenta además las prescripciones de estas ordenanzas sobre el servicio de practica obligatorio para el inicio de la maniobra.

2. Comunicación previa de «Aviso de salida».

El servicio de practica de salida debe solicitarse al menos con media ($\frac{1}{2}$) hora de antelación, por ello el buque deberá confirmar su hora estimada de salida (ETD) debiendo ser estricto en el cálculo del momento en que estará listo para el inicio de la maniobra. Por ello cuando el buque esté listo para zarpar, o cuando su capitán o agente consignatario pueda determinar con certeza la ETD, los buques comunicarán obligatoriamente con una antelación mínima de una (1) hora a CPC su previsión de

partida (ETD) mediante el SMM en el canal 11 de VHF para solicitar los servicios de practica, desamarre y remolque en su caso, confirmando:

- Nombre del buque.
- ETD Ceuta.
- Confirmación puerto de destino.
- Incidencias, en su caso.

CPC verificará la información recibida del buque, comprobando que este no tenga prohibida su salida por orden de la APC o la Capitanía Marítima por retención judicial o cualquier otra circunstancia administrativa e informará al capitán del buque, en su caso, de la incidencia que impide la maniobra y denegará la salida. Caso contrario CPC dará las instrucciones necesarias y pondrá en aviso a los servicios técnico-náuticos que según las circunstancias del momento y bajo criterio del práctico se consideren adecuados (de practica, de remolque y desamarre).

3. Comunicación «Listo de salida».

A los efectos de coordinación de los servicios portuarios que correspondan y facilitación de una hora más precisa de solicitud de salida, el Capitán del buque confirmará a CPC por el canal 11 de VHF, cuando se encuentre a veinte minutos de su ETD o cambio de atraque. Esta comunicación no deberá realizarse antes de que el buque se encuentre en disposición de hacerse a la mar por cuestiones de tripulación, pasaje y compleción de las operaciones de carga y estiba, así como por obrar los documentos necesarios a bordo y formalizados los correspondientes trámites administrativos, pudiendo solamente quedar pendientes las comprobaciones habituales y trabajos de arranchado para dejar el buque a son de mar.

Si una vez realizada la notificación de «listo de salida» sucediera cualquier incidencia que supusiera una alteración importante de la hora estimada de salida, el buque deberá comunicar esta circunstancia.

Si la salida del buque pudiese realizarse el CCS a través de la estación CPC pondrá en conocimiento del servicio de practica y del servicio de amarre la ETD confirmada por el buque. El práctico de guardia y los amarradores confirmarán a la estación CPC la disponibilidad de servicio, justificando cualquier variación horaria que propongan sobre el inicio de la maniobra solicitada.

Si no hay impedimento para la salida del buque, el CCS a través de la estación CPC confirmará al solicitante del servicio (Capitán o Consignatario) la hora de salida de puerto, e indicará al buque contacte con el servicio de practica por el canal 12 de VHF para que este le informe del procedimiento de embarque del práctico en el buque. El CPC hará un seguimiento de la maniobra de salida hasta el desembarque del práctico en los límites de la zona de practica y comprobará que este abandona el puente de gobierno en el punto donde deje al buque en franquía. En caso de que las condiciones meteorológicas pudieran impedir desembarcar con seguridad al práctico y éste se viese obligado a finalizar su servicio en un momento anterior y suficiente para permitir el desembarque seguro el CPC prestará especial atención a la maniobra y supervisará, en este caso, que el servicio se siga prestando por control desde la embarcación de prácticos hasta que el buque haya salido de los límites de las aguas portuarias. Corresponde al servicio de practica proporcionar las instrucciones que considere necesarias para la prestación de su servicio, así como las instrucciones necesarias para el comienzo y realización de la maniobra de salida del buque.

En caso de que el Capitán del buque esté autorizado a zarpar sin Práctico a bordo (exención del servicio de practica) o vaya a abandonar el punto de fondeo sin entrar en puerto, el Capitán de este comunicará a CPC sus previsiones momentos antes del inicio de la maniobra a los efectos de aprobación de esta y coordinación e información del tráfico portuario (Anexo I).

Además, cuando la maniobra sea de salida de fondeadero sin práctico a bordo, el buque solicitará permiso a CPC para el inicio de la maniobra de leva de fondeo. Una vez esté el ancla arriba y clara lo comunicará a CPC que le indicará el rumbo adecuado para abandonar las aguas portuarias.

4. Comunicación «Paso punto de recalada».

Durante la maniobra de salida y especialmente en el caso de buques que transporten mercancías peligrosas CPC hará un seguimiento del buque desde el primer contacto hasta que el buque rebase los límites exteriores del puerto, registrando los datos de los servicios portuarios solicitados y prestados (practicaje, remolque y amarre o desamarre).

Todo buque maniobrando de salida permanecerá a la escucha en el canal 11 de VHF hasta pasar por el punto de recalada, momento en el que contactará con «Ceuta Port Control» para comunicar a la estación CPC su salida de las aguas portuarias.

Se recomienda que los buques de salida mantengan escucha también en el canal 12 VHF hasta que se hayan alejado a más de 2 millas del punto de recalada.

Si excepcionalmente y previa solicitud debidamente autorizada por la APC un buque tuviese que fondear a la salida, el CPC recabará la siguiente información:

- Razón para el fondeo y tiempo estimado de estancia.
- Confirmación por parte del buque de la no existencia de deficiencias a bordo, caso contrario se informará a la APC y a la Capitanía Marítima para que se autorice el fondeo.
- Mercancías Peligrosas.

Si el buque cumple con las normas de seguridad fijadas, CPC indicará al buque el área de fondeo.

Si el buque necesitara del servicio de practicaje para fondear, el práctico a bordo informará al CCS de la continuidad del servicio de practicaje voluntario hasta el fondeo.

Una vez finalizada la maniobra de fondeo, el buque deberá reportar la hora de fondeo a la estación CPC quien mantendrá informado al servicio de practicaje, para su conocimiento, de los movimientos de buques en el fondeadero, informando del área y hora de fondeo.

5. Cualquier excepción a las normas anteriores, estará sujeta a las instrucciones específicas de la APC y de la Capitanía Marítima.

5. Procedimiento para cambios de muelle, enmendadas y maniobras.

Todos los buques, antes de iniciar cualquier enmendada, cambio de muelle o movimiento interior en la zona portuaria, deberán contactar con la estación CPC por el canal 11 de VHF. CPC confirmará al capitán la hora de la maniobra y le indicará que contacte por el canal 12 de VHF con el servicio de practicaje cuando se requiera la utilización del servicio, para que le informe del modo de embarque en el buque.

Cuando la maniobra no requiera del servicio de practicaje, el capitán del buque informará a través de la estación CPC del inicio y finalización de ésta.

6. Procedimiento para casos singulares.

1. Cuando un buque informe de anomalías, deficiencias o averías a bordo, CPC procederá a recopilar la máxima información sobre el alcance de la anomalía, deficiencia o avería por medio del canal 11 de VHF y hará llegar esta información por la vía más rápida a la dirección de la Autoridad Portuaria quien contactará con la Capitanía Marítima y aguardará instrucciones comunicando al buque que permanezca en «stand by» y a la escucha hasta recibir nuevas órdenes.

2. Cuando un buque informe, según el procedimiento establecido en el artículo 2 (procedimiento general de aproximación al puerto) que transporta mercancías peligrosas y éstas no estuvieran declaradas previamente, o el CCS no tuviera constancia documental de ello, se darán instrucciones al buque para que permanezca fuera de las

aguas del Puerto de Ceuta en «stand by» y a la escucha hasta recibir nuevas órdenes y se solicitarán instrucciones de la dirección de la Autoridad Portuaria quien trasladará el asunto a la Capitanía Marítima.

La Autoridad Portuaria solo autorizará la entrada del buque cuando exista constancia de que el buque ha presentado la correspondiente declaración de mercancías peligrosas según lo dispuesto en el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero y Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero y además cumpla con los demás requisitos exigibles para su entrada.

7. Procedimiento para buques pesqueros.

Los buques pesqueros inscritos en la lista 3.^a del Registro de Matrícula de Buques, tengan o no su base en Ceuta, deberán informar a CPC de su entrada, salida o movimiento interior dentro del puerto. A este fin se comunicarán con la estación CPC por el canal 11 de VHF, de la siguiente manera:

a) Entrada a puerto:

Comunicarán la entrada al puerto de Ceuta a través de CPC utilizando el canal 11 de VHF, cuando se encuentren a dos millas de la entrada, proporcionando la siguiente información:

- Nombre de la embarcación e indicativo de llamada.
- Muelle en el que solicita el atraque.
- Tipo de operación que van a realizar en puerto: descarga de pesca fresca, estancia, avituallamiento de combustible, reparación, etc.
- Reportará cualquier avería o anomalía con la que llegue.

Esta información será registrada por CPC y transmitida al CCS en tiempo real. En caso de solicitud para la toma de combustible en los muelles comerciales, será exigible el nombramiento de consignatario (si mayor de 12 metros) y deberá procederse de acuerdo con el procedimiento general de entrada establecido en el artículo 3.

b) Salida de puerto:

Comunicarán la salida al puerto de Ceuta a través de CPC utilizando el canal 11 de VHF y proporcionarán la siguiente información:

- Nombre de la embarcación e indicativo de llamada.

CPC informará de los movimientos en el puerto y si es necesario mantendrá a la espera al barco si lo considera oportuno por motivos de tráfico portuario.

8. Procedimiento para buques menores de 500 GT.

Cualquier buque o artefacto flotante menor de 500 GT que no estuviese contemplado en los apartados anteriores, a excepción de los inscritos en las Listas 6.^a y 7.^a (embarcaciones de recreo) del Registro de Matrícula de Buques, seguirán las instrucciones de entrada y salida establecidas en el apartado 2 de este procedimiento.

Los buques de arqueo inferior a 500 GT pero con eslora superior a 50 m, procedentes de alta mar y con intención de entrar en el Puerto de Ceuta, deberán contactar con el CCS a través de la estación CPC por el canal 11 de VHF, cuando se encuentren al alcance de recepción de la señal, para recibir instrucciones e información sobre el tráfico marítimo del puerto.

Igualmente, cuando estos barcos vayan a salir del puerto, se pondrán en contacto con la estación CPC por el canal 11 de VHF.

9. Procedimiento para operaciones de avituallamiento de combustible buque a buque.

Las gabarras para el suministro de combustible a buques en el puerto de Ceuta deberán de cumplir con los apartados referidos a la entrada y salida del puerto. Además, el buque de suministro de combustible deberá establecer contacto con CPC a través del canal 11 de VHF el momento de finalización de la operación de abarloado al costado del buque a suministrar. De igual modo deberá comunicar cuando inicie y finalice la operación de suministro y una vez que haya desabarloado. La gabarra o buque de suministro deberá mantenerse a la escucha en los canales del SMM (VHF) 11,12 y 16 en todo momento. Las operaciones «*Ship to Ship*» están restringidas en el puerto de Ceuta a los buques o gabarras debidamente habilitados y autorizados para ello.

10. Procedimiento en caso de visibilidad reducida.

Se cumplimentarán rigurosamente las normas de Capitanía Marítima para este caso.

CPC informará de las condiciones de visibilidad en el de la dársena y de la naturaleza del fenómeno que la produce (lluvia, niebla, humo, etc.) a los buques ferry y otros exentos de practicaaje antes de su entrada.

CPC comprobará fehacientemente el correcto funcionamiento de las luces de niebla del muelle de pasaje (Cañonero Dato) y demás señales luminosas y/o acústicas situadas en el puerto y comprobará mediante Radar/AIS la no existencia de buques o embarcaciones en el canal y bocana de acceso al puerto.

También dará instrucciones a los buques en aproximación y espera que se mantengan al noroeste de la luz verde de la bocana del puerto y en franquicia del fondeadero en tanto y cuanto no esté despejado el canal y la dársena.

11. Remolques 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 un buque, barcaza, artefacto flotante o similar, dentro de las aguas del puerto. Se exceptúan los servicios de remolque portuario incluidos en las maniobras de entrada, salida o enmendada en puerto.

Cuando un remolcador se disponga a realizar un servicio de remolque-traslado dentro de las aguas del puerto, informará a CPC utilizando el canal 11 de VHF para informar del servicio a realizar.

CPC comprobará que la maniobra está autorizada por la Autoridad Portuaria y la Capitanía Marítima, dará aviso al servicio de practicaaje y al servicio de amarre si fuese necesario. Al finalizar su servicio, el o los remolcadores comunicarán a CPC la terminación de este.

Si el servicio no estuviese autorizado por la APC, CPC ordenará al remolcador que quede a la espera y en «*stand by*» hasta nueva orden y contactará con la dirección de la Autoridad Portuaria para recibir instrucciones.

12. Organización de eventos, pruebas deportivas o regatas en aguas del puerto.

Con ocasión de la organización de eventos, regatas, pruebas de natación, pesca, fuegos artificiales, procesiones marítimas, etc. que se celebren en aguas del puerto debidamente autorizados por la Autoridad Portuaria, el coordinador de la prueba o responsable de la organización del evento deberá ponerse en contacto con el CCS al menos 30 minutos antes del inicio de este.

De acuerdo con el Reglamento de las condiciones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar aplicables a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas náutico-deportivas, aprobado por Real Decreto 62/2008, de 25 de enero, el capitán marítimo comunicará el canal o canales de banda marina autorizados en función de que no perturben o dificulten las

comunicaciones marítimas del tráfico comercial, la seguridad marítima y, en su caso, las operaciones de salvamento marítimo.

Una vez finalizado el evento, el coordinador o responsable de la organización deberá volverse a poner en contacto con CPC para informar de su finalización. CPC informará al servicio de practica, para su conocimiento, del comienzo y finalización de la prueba.

Todo lo anterior sin menoscabo del seguimiento, por parte de la organización del evento, de las normas e instrucciones que la Autoridad Portuaria y la Capitanía Marítima hayan dictado para cada caso y de lo establecido en el Real Decreto 62/2008.

En el supuesto de que el evento no disponga de autorización, CPC ordenará la paralización inmediata de la actividad y contactará con la dirección de la Autoridad Portuaria quien dará cuenta a la Capitanía Marítima y, en su caso, al servicio de policía portuaria o al servicio marítimo de la Guardia Civil según corresponda.

13. Obras de dragado, de mantenimiento y trabajos submarinos.

Toda draga, gánguil, pontón, artefacto flotante o embarcación que se encuentre en las aguas portuarias realizando obras, trabajos submarinos o de mantenimiento debidamente autorizados, informará diariamente al CCS a través de la estación CPC por el canal 11 de VHF de su comienzo y finalización. Asimismo, mantendrá escucha permanente por VHF en los canales 11, 12 y 16 por si fuera necesario coordinar el paso de buques por las proximidades de la zona donde se estén realizando los trabajos. CPC dará conocimiento al servicio de practica de lo anterior, para su información.

14. Ejercicios de seguridad, simulacros y otras prácticas en el puerto.

Todo buque que realice simulacros, prácticas, maniobras o ejercicios programados y debidamente autorizados, en las aguas del Puerto de Ceuta, contactará al menos 30 minutos antes del comienzo de estas con CPC. Del mismo modo, volverá a reportar a CPC su finalización. CPC informará al servicio de practica, para su conocimiento, del comienzo y finalización de los ejercicios y seguirá las instrucciones de la Autoridad Portuaria y de la Capitanía Marítima para el caso.

Cuando un buque requiera realizar ejercicios de arriado de botes salvavidas o inmersión de buzos para el reconocimiento del casco, debidamente autorizados por la Capitanía Marítima y la Autoridad Portuaria, comunicará al CCS a través de CPC el inicio y el fin del ejercicio. No se podrán realizar trabajos en caliente que no estén debidamente autorizados por la Capitanía Marítima.

15. Detección de contaminación por vertidos.

Todos los buques, embarcaciones o artefactos flotantes tienen la obligación de reportar de manera inmediata cualquier contaminación que detecten en la lámina de agua del puerto. En el caso de detección de contaminación por vertido se notificará a CPC quien comunicará inmediatamente esta circunstancia a la dirección de la Autoridad Portuaria quien a su vez dará conocimiento de la información recibida a la Capitanía Marítima.

El CCS actuará conforme a las instrucciones que se dicten de acuerdo con las medidas que se adopten correspondientes al Plan Interior Marítimo, según el caso.

16. Otras incidencias durante la estancia el puesto de atraque o fondeo.

Cualquier incidencia que pudiese afectar a la seguridad marítima o del puerto, tanto en el lugar de atraque como en el punto de fondeo, tales como daños o averías a las instalaciones portuarias (rotura de bolardos, defensas, escalas, etc.) o fallos en el equipo de fondeo (anclas enrocadas, pérdidas, roturas de cadena etc.) ó cualquier tipo de contaminación del medio marino, deberá ser informada al CCS a la mayor brevedad posible y siempre antes de la salida del barco, directamente (canal 12 de VHF) o a través de su consignatario o por cualquier otro medio que resulte eficaz.

ANEXO III

Criterios para el control de buques atracados, determinación de condiciones meteorológicas para control de operaciones marítimas y buques atracados

1. Control de operaciones.

1. El CCS de la Autoridad Portuaria a través de CPC controlará que los buques realicen las operaciones en los lugares designados para ello, comunicando en su caso la negativa para realizar operaciones de movimiento de pasajeros o de carga y descarga a los buques que no hayan atracado en el lugar designado.

CPC seguirá las siguientes normas para el control de los buques atracados:

a) Si a la llegada del buque para el atraque o durante su estancia en el se observara escasez de espacio o calado o que la intranquilidad de las aguas o la fuerza del viento, no fuesen adecuadas a las condiciones del buque en el punto designado para el atraque, tales circunstancias serán comunicadas por CPC a la dirección de la Autoridad Portuaria quien pondrá en conocimiento de la Capitanía Marítima y designará un nuevo punto de atraque en los muelles. En cualquier caso, si las condiciones del tiempo o de la mar supusiesen peligro para el propio buque, para terceros o para las demás instalaciones portuarias, se comunicará al Capitán o patrón que tome todos los auxilios y precauciones necesarias para evitar posibles daños.

b) Si en la situación anterior, durante la permanencia en el atraque o durante su maniobra, el buque produjera desperfectos a las obras, utillaje o instalaciones del Puerto, CPC tomará nota de los daños producidos de los que tuviera noticia comunicando tal circunstancia de manera inmediata a la dirección de la Autoridad Portuaria quien reportará los hechos a la Capitanía Marítima- y aguardará instrucciones comunicando al buque, en su caso, a través de la estación CPC la imposibilidad de su salida en tanto no se hayan cumplimentado las garantías correspondientes.

c) En el supuesto de que hubiese una designación de atraque por tiempo, el incumplimiento del plazo en que deben de quedar finalizadas las operaciones faculta a la Autoridad Portuaria para ordenar el desatraque del buque y su fondeo o traslado a otro muelle para permitir que otros buques puedan efectuar operaciones en el muelle que aquél ocupa. Para hacer efectivo el control en estos casos CPC tomará nota de la hora de atraque e inicio de las operaciones e informará al Capitán del buque del tiempo concedido. En caso de llegar a la finalización de dicho tiempo lo comunicará a la dirección de la Autoridad Portuaria y aguardará instrucciones advirtiendo al mismo tiempo al buque de esta circunstancia.

d) De acuerdo con el artículo 7 de estas ordenanzas, todo buque deberá dejar libre su atraque en un plazo no superior a dos horas después de finalizadas las operaciones o en el mínimo al que obligue la marea. Para control de ello CPC tomará la hora de inicio y fin de las operaciones. En el caso de que un buque, una vez finalizadas sus operaciones, reportase que tuviera que efectuar reparaciones, cualquiera que sea el tipo de ellas, se comunicará a la dirección de la Autoridad Portuaria quien designará un nuevo atraque o decidirá sobre la prolongación de su estancia en el mismo. En cualquier caso, CPC informará al buque que durante su estancia en puerto deberá mantener en orden de navegación las máquinas, los elementos auxiliares y la tripulación indispensable para ello por si hubiese que proceder a la enmienda o fondeo del barco si se considera necesario.

2. Buques en peligro.

1. De acuerdo con el artículo 10 de estas ordenanzas, en el caso de que un buque reportara a la llegada o durante su estancia en aguas del puerto, algún peligro por averías o incendios en la mercancía o por corrimiento de la estiba, CPC reportará a la dirección de la Autoridad Portuaria de forma inmediata tal circunstancia y comunicará al buque que permanezca en «*stand by*» y a la escucha a la espera de recibir nuevas

instrucciones. La Autoridad Portuaria pondrá el hecho en conocimiento de la Capitanía Marítima y, en su caso, se activarán los protocolos que correspondan a la emergencia.

2. A los efectos de su atraque estos buques tendrán preferencia en el muelle que por la Autoridad Portuaria se designe para la descarga de la mercancía o rectificación de la estiba, mientras a juicio de la Capitanía Marítima persistan las causas de peligro grave.

3. Si la situación del buque amenazara su hundimiento, CPC dará cuenta inmediata a la dirección de la Autoridad Portuaria quien comunicará esta circunstancia a la Capitanía Marítima. En ningún caso se mantendrá atracado a muelle y, previa autorización de la Autoridad Portuaria una vez la Capitanía Marítima haya confirmado el lugar de fondeo o varada, CPC actuará en consecuencia impartiendo las órdenes o instrucciones que de la emergencia decretada se desprendan.

3. Procedimiento de control de condiciones meteorológicas.

De forma habitual las operaciones marítimo-portuarias vienen condicionadas a que no se sobrepasen valores umbrales de las condiciones meteorológicas tales como viento, corrientes o mareas sin que, en la mayoría de los casos, al menos de forma documentada, se hayan definido cuales son y cómo se determinan estos valores. El objeto de este procedimiento es clarificar esta determinación para su aplicación de forma general supletoria en las operaciones marítimas.

Siempre que no se establezca expresamente de otro modo, se entenderá que para la medición de los valores de viento condicionantes de una operación, procedimiento o normativa marítimo-portuaria se obtendrán aplicando los siguientes criterios:

a) Cuando se concrete un valor umbral de viento que condicione una operación marítimo-portuaria, se entenderá que este valor se refiere a la media aritmética de todas las intensidades registradas en la última media hora en la correspondiente estación meteorológica de la Autoridad Portuaria de Ceuta; asimismo, se considerará que sobrepasa ese valor umbral cuando en esa última media hora haya habido alguna racha máxima sostenida que supere en más de su 25% ese valor umbral máximo establecido, y entendiéndose como racha máxima sostenida la que se obtiene de extraer el valor máximo de las últimas treinta medias aritméticas minutas de las intensidades registradas en esa misma estación meteorológica.

b) Como norma general, para las operaciones marítimas que vayan a desarrollarse en la zona y atraques de la Estación Marítima, los citados valores se medirán en el anemómetro instalado en la estación meteorológica allí ubicada.

c) Los sistemas de lectura de las estaciones meteorológicas seleccionadas se programarán para presentar los datos de viento medio y racha máxima sostenida horarios de acuerdo con el criterio establecido, actualizando los datos cada cinco minutos.

ANEXO IV

Velocidades máximas de navegación en las aguas del Puerto de Ceuta

De acuerdo con el artículo 24 de estas ordenanzas, se establecen los siguientes valores de referencia para la velocidad de navegación en aguas portuarias:

a) En Zona I, o interior de las aguas portuarias:

Para los buques de alta velocidad, según la Instrucción 2/2013, de 3 de julio de 2013, por la que se dictan, por razones de seguridad marítima, instrucciones sobre la velocidad maniobra de entrada y salida de las naves de alta velocidad (NGV): deberán maniobrar a la mínima velocidad de gobierno en el interior de la dársena, no superando en ningún caso los nueve (9) nudos.

Para el resto de los buques, el límite de velocidad máxima se establece en cuatro (4) nudos para las maniobras de entrada, salida, cambio de atraque o navegación interior, si bien con las particularidades enunciadas en la propia Ordenanza.

b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias.

Para los buques de entrada al Puerto de Ceuta, a partir de encontrarse en el punto de recalada el límites de velocidad máxima no debe superar los diez (10) nudos, o los quince (15) nudos para los buques clasificados como de alta velocidad, reduciéndose estas velocidades de forma paulatina de manera que en todo caso puedan respetar los límites de velocidad efectiva establecidos para el interior del puerto y para facilitar, cuando corresponda, la prestación de los servicios portuarios de practica y remolque.

Para los buques de salida del Puerto de Ceuta, una vez sobrepasada la bocana, y cuando corresponda, una vez desembarcado el Práctico y largado los cabos de remolque, pueden incrementar la velocidad paulatinamente hasta alcanzar una velocidad en el punto de recalada como máximo diez (10) nudos, o de quince (15) nudos para los buques clasificados como de alta velocidad.

Se considerará que un buque se encuentra en una zona marítima dada cuando la totalidad de la eslora del buque se haya adentrado en esa zona.

ANEXO V

Resguardo de agua bajo la quilla y determinación del calado máximo admisible.

El resguardo mínimo de agua bajo la quilla es el resguardo mínimo vertical libre de columna de agua que deberá quedar disponible entre la parte del casco más sumergida del buque, o la parte más profunda de este si fuera otro elemento distinto, y el fondo marino, por seguridad y control de la maniobrabilidad del buque.

En este resguardo se incluyen los márgenes de seguridad correspondientes a los factores relacionados con el buque, el fondo y el nivel del agua, y en particular se han tenido en cuenta los siguientes factores locales:

- Naturaleza de fondos limosos/arenosos reinantes predominantemente en el puerto.
- La precisión y frecuencia en la obtención de datos batimétricos. En este sentido, la Autoridad Portuaria de Ceuta actualizará anualmente los datos batimétricos que resultan de las mediciones precisas que se realicen con periodicidad, facilitando dichos datos a la Corporación de Prácticos de Ceuta y a la Capitanía Marítima de Ceuta, y, en general, a los buques, navieros y consignatarios de buques.
- El conocimiento del clima marítimo del puerto y la fiabilidad de la predicción y medición del nivel del mar.

De esta manera, y atendiendo a la limitación de velocidad propia de la zona de maniobra que se encuentre el buque, se determinan los siguientes valores aplicables para el resguardo mínimo de agua bajo la quilla en las aguas del Puerto de Ceuta en condiciones climatológicas normales:

Resguardo mínimo sobre el fondo (*Under Keel Clearance UKC*).

1. En navegación, buque en la zona del canal de entrada, el mayor de los siguientes valores:

- a) 12% del calado estático del buque.
- b) 1,2 metros.

2. En navegación, buque en aguas interiores distintas de las anteriores zonas (Zona I - resto de canales y dársenas). El mayor de los siguientes valores:

- a) 6% del calado estático del buque.
- b) 0,65 metros.

3. En la zona de atraque. El mayor de los siguientes valores:

- a) 4,5% del calado estático del buque.
- b) 0,45 metros.

Determinación del calado máximo admisible de los buques en aguas portuarias.

Como norma general, el calado máximo admisible para un buque que pretenda atracar en un muelle dado, será aquel que resulte de aplicar los resguardos mínimos sobre los fondos correspondientes en las zonas por dónde transite el buque en su maniobra de entrada o salida. Todo lo anterior, en relación con las sondas batimétricas de dichas zonas, referenciadas al cero del mareógrafo (cero REDMAR) del Puerto de Ceuta.

Por otro lado, en aquellos casos excepcionales en que, por concurrir circunstancias debidamente justificadas, se planteen maniobras con buques con un calado superior al máximo establecido, los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria de Ceuta, y tras una evaluación específica de cada caso y oído el prestador del servicio de practicaje, podrán aprobar la realización de maniobras a buques que se encuentren con un calado superior al máximo justificadamente.

En aquellos supuestos de que la zona o zonas limitativas sean de reducidas dimensiones y estén claramente localizadas, los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria de Ceuta podrán no tenerlas en consideración para la determinación del calado máximo admisible de buque, siempre que, consultada la Corporación de Prácticos del Puerto de Ceuta, se acuerde que el planteamiento de la maniobra puede evitar la aproximación a esas zonas, ya sea de forma general o puntualmente bajo determinadas condiciones.

En el caso de buques cuyo calado máximo a la llegada se prevea 13 metros o superior, según información previa del agente, el Capitán del buque declarará, previamente a la llegada y por escrito, el calado máximo del buque con precisión, a efectos de autorización previa de la escala y de la asignación de muelle de atraque por parte de la Autoridad Portuaria de Ceuta.

ANEXO VI

Síntesis de legislación

Con carácter enunciativo, pero no limitativo se relacionan seguidamente las disposiciones, normas y demás medidas de aplicación a la ordenanza que se regula en este documento:

Legislación básica:

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.

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.

Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos.

Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general.

Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos.

Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento general de Practicaje, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Real Decreto 131/2019, de 8 de marzo, por el que se desarrolla la obligación de consignación de buques.

Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.

Real Decreto 1418/1986, de 13 de junio, sobre funciones del Ministerio de Sanidad y Consumo en materia de sanidad exterior.

Real Decreto 371/2020, de 18 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Extracciones Marítimas.

Real Decreto 799/1981, de 27 de febrero, sobre normas aplicables a la realización de actividades de investigación científico-marina en zonas sometidas a la jurisdicción española.

Legislación en materia de seguridad de la navegación, de embarcaciones y de titulaciones náuticas:

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974.

Convenio Internacional sobre líneas de carga de 1966.

Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar.

Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.

Real Decreto 1435/2010, de 5 de noviembre, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques.

Real Decreto 804/2014, de 19 de septiembre, por el que se establecen el régimen jurídico y las normas de seguridad y prevención de la contaminación de los buques de recreo que transporten hasta doce pasajeros.

Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo.

Real Decreto 34/1999, de 15 de enero, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Ciudad de Ceuta, en materia de enseñanzas náutico-deportivas, subacuático-deportivas y buceo profesional.

Real Decreto 238/2019, de 5 de abril, por el que se establecen habilitaciones anejas a las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo y se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas.

Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo.

Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas.

Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes.

Real Decreto 62/2008, de 25 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de las condiciones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar aplicables a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas náutico-deportivas.

Real Decreto 733/2019, de 20 de diciembre, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular, y por el que se modifica el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.

Real Decreto 995/2003, de 25 de julio, por el que se establecen los requisitos y procedimientos armonizados para las operaciones de carga y descarga de los buques graneleros.

Real Decreto 2335/1980, de 10 de octubre, por el que se regula el uso de la Bandera de España y otras banderas y enseñas a bordo de los buques nacionales.

Orden de 18 de enero de 1990, por la que se determina la identificación que deben llevar las embarcaciones especiales de alta velocidad.

Orden de 18 de enero de 2000, por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques.

Orden de 28 de abril de 1994, por la que se adscriben a las Autoridades Portuarias las instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima incluidas en su ámbito geográfico y se determinan las zonas de inspección del funcionamiento de las señales marítimas

Orden de 17 de abril de 1991, por la que se regula el fondeo de buques-tanque en aguas jurisdiccionales o en la zona económica exclusiva española.

Contaminación y medioambiente:

Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL)

Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación.

Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L).

Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.

Orden FOM/1392/2004, de 13 de mayo, relativa a la notificación y entrega de desechos generados por los buques.

Real Decreto-ley 9/2002, de 13 de diciembre, por el que se adoptan medidas para buques tanque que transporten mercancías peligrosas o contaminantes.

Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Real Decreto 1365/2018, de 2 de noviembre, por el que se aprueban las estrategias marinas.

Protección marítimo-portuaria:

Reglamento (CE) N.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias.

Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo.

Real Decreto 704/2011, de 20 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de protección de las infraestructuras críticas.

Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas.

Real Decreto-ley 16/2018, de 26 de octubre, por el que se adoptan determinadas medidas de lucha contra el tráfico ilícito de personas y mercancías en relación con las embarcaciones utilizadas.

Servicios portuarios:

Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.

Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE.

Pesca:

Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

Real Decreto 176/2003, de 14 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las funciones de control e inspección de las actividades de pesca marítima.

Real Decreto 2503/1996, de 5 de diciembre, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Ciudad de Ceuta en materia de acuicultura y marisqueo.

Reglamento de pesca marítima de recreo de la Ciudad de Ceuta, de 14 de febrero de 2002.