



**NORMAS PARA LA REPARACIÓN DE BUQUES A FLOTE EN EL
PUERTO DE MARIN Y RÍA DE PONTEVEDRA.**

I.- OBJETIVO, ALCANCE Y DEFINICIONES.

1. Objetivo.

Establecer los procedimientos y condiciones generales para realizar reparaciones y/o reformas, transformaciones y grandes reparaciones a flote, en la zona de servicio del puerto de Marín.

- Reglamentar las operaciones de reparación, chorreo o pintado en buques a flote, del casco, superestructuras o máquinas, en el puerto de Marín.
- Determinar los tipos de buques, sus circunstancias, daños, averías, tiempos de estancia, etc. que se admiten en el puerto para ser reparados.

2. Alcance.

Determinar en la zona de servicio del puerto de Marín y Ría de Pontevedra, las áreas y zonas de reparación, con excepción de Astilleros, varaderos u otras instalaciones específicas para estas operaciones.

3. Definiciones.

A los efectos de la presente Norma se entenderá por:

- **Reforma, transformación o gran reparación**, cualquier obra que se realice en un buque o cualquiera de sus elementos, que tenga o pueda tener influencia significativa sobre cualquier aspecto de la seguridad marítima o prevención de la contaminación del medio ambiente marino. Se incluyen las derivadas como consecuencia de una avería, accidente, defectos detectados, funcionamiento defectuoso o prácticas periódicas de reparación.

En este sentido se entenderá dentro de este concepto toda modificación que:

- a. Altere las dimensiones o características principales del buque, como la eslora, la manga, el puntal, su arqueado, etc.

- b. Altere la capacidad del buque para el transporte de pasajeros o su capacidad para el transporte de carga.
 - c. Prolongue apreciablemente la duración en servicio de un buque.
 - d. Tenga influencias sobre la resistencia estructural del buque, su estabilidad –bien al estado intacto o después de la avería-, o sobre su compartimentado.
 - e. Suponga un cambio en el tipo de buque o de su grupo y/o clase.
 - f. Afecte a las características principales de su maquinaria propulsora o que.
 - g. Altere las características del buque hasta el punto que con las nuevas pasaría a quedar sujeto a otras disposiciones o requisitos.
- **Reparación** cualquier obra o trabajo sobre el buque o cualquiera de sus elementos que no tenga o pueda tener influencia significativa sobre la seguridad marítima o prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

II .- PROCEDIMIENTO.

1. Notificación de llegada a Puerto.

El agente consignatario del buque o, en su defecto, la compañía naviera o el capitán del buque, de acuerdo con el procedimiento de escala de buques en los puertos de interés general, consignarán los casos en los que prevea efectuar trabajos de reparación y su tipo en el Apéndice 4 del Documento Único de Escala.

En caso de reparaciones de buques que transporten mercancías peligrosas, o restos de ellas, o las reparaciones afecten a los tanques de combustible o sus tuberías se presentará solicitud ante la Capitanía Marítima, suscrita por el astillero o taller encargado de realizar la reparación.

En todos aquellos casos en que se pretenda realizar obras de transformación, reforma o gran reparación en buques de pabellón español se presentará solicitud ante la Capitanía Marítima, suscrita por el astillero o taller encargado de realizar los trabajos y por el operador o empresa operadora del buque. En los caso de transformaciones y reformas de buques de pabellón extranjero se presentará solicitud ante Capitanía Marítima, suscrita por el astillero o taller y cuando el titular contratante sea de nacionalidad española, será también suscrita por éste.

Cuando varios astilleros o talleres vayan a efectuar reformas, transformaciones, grandes reparaciones, o las reparaciones mencionadas en el párrafo anterior, en partes distintas de un buque, cada uno de ellos deberá presentar la correspondiente solicitud.

La Capitanía Marítima autorizará, si procede la reparación, reforma, transformación, o gran reparación solicitada, y establecerá cuando así esté

previsto y en el ámbito de sus competencias, las prescripciones de seguridad a cumplir en la realización de los trabajos a bordo de los buques.

Las certificaciones preceptivas que sean solicitadas, deberán presentarse ante la Capitanía Marítima, para su validación y antes del inicio de las reparaciones.

2. Solicitud de atraque.

Se presentará por el armador del buque, Capitán o Consignatario del buque, conforme al modelo establecido de DUE

3. Solicitud de autorización de reparaciones

Acompañando a la solicitud de atraque, se acompañará una solicitud de reparación dirigida a la Autoridad Portuaria , donde se consignará lo siguiente:

- ✓ Programa de trabajo y tiempo estimado de reparación.
- ✓ Empresa principal (Astillero / Taller) que va a efectuara la reparación.
- ✓ Superficie terrestre necesaria sobre muelle para depósito o reparación de algún elemento del buque.
- ✓ Listado y descripción detallada de los trabajos a realizar, presentado en Capitanía Marítima, visado por la misma.
- ✓ Copia de la solicitud de Autorización de reparaciones y de condiciones impuestas por Capitanía Marítima.
- ✓ Copia visada por Capitanía Marítima de todas las certificaciones exigidas por la misma.

La Autoridad Portuaria autorizará la operación, de acuerdo con los criterios de explotación y disponibilidad, estableciendo los criterios de seguridad a aplicar en el espacio terrestre.

4. Evaluación de Riesgos Laborales.

Referente a los riesgos asociados a los trabajos que pretende realizar, dispondrá de la evaluación de Riesgos correspondiente conforme a lo dispuesto en la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales y Normativa que la desarrolla.

5. Declaración sobre medidas de protección y prevención a adoptar.

Declaración expresa suscrita en conjunto por el armador o su representante y la empresa contratista/s de las reparaciones, de disponer de las medidas de prevención y protección colectiva a adoptar y, en su caso, de los equipos de protección individual que deban utilizarse, así como de haber informado a los trabajadores de tales medidas y protecciones a utilizar a que hace referencia el artículo 24 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales por realizarse las obras en un centro de trabajo del que es titular el armador o propietario del buque.

6. Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil

Con la cobertura mínima que fije la Autoridad Portuaria en función de la índole del trabajo, obra, o reparación a realizar, que en ningún caso podrá ser inferior a 300.000 euros.

7. Trabajadores y vehículos que precisen acceder a la zona de servicio.

Relación de trabajadores acompañada del TC 2, de vehículos y maquinaria auxiliar, que precisen acceder a la zona de servicio del puerto donde se realicen estas operaciones. La autorización será exclusivamente para la obra, o trabajo autorizado, caducando automáticamente al finalizar la misma.

III.- DESIGNACIÓN DE POSICIONES DE FONDEO Y ATRAQUE.

1. La Autoridad Portuaria señalará las posiciones de fondeo o atraque de los buques que soliciten efectuar reparaciones a flote, de acuerdo con criterios de explotación y adecuados a lo solicitado, salvo en aquellos casos que por razones de seguridad o de prevención de la contaminación, -que serán prioritarias-, sea preciso designar algún lugar determinado, lo que se hará de común acuerdo con Capitanía Marítima.

IV.- OBRAS Y TRABAJOS EN BUQUES FONDEADOS

1. Se podrán autorizar reparaciones y trabajos en los buques fondeados en la zona de servicio del puerto de Marín y Ría de Pontevedra, siempre y cuando se cumplan, en función del tipo de buque, carga transportada y reparación prevista, los requerimientos siguientes:
 - a) En los buques que no transporten mercancías peligrosas y que las reparaciones no afecten a tanques de combustible, al sistema de gobierno del buque o dejen fuera de servicio el motor principal directa o indirectamente.
 - b) En los buques que no transporten mercancías peligrosas y que las reparaciones no afecten a tanques de combustible y dejen fuera de servicio el motor principal o el sistema de gobierno del buque, directa o indirectamente, en los siguientes supuestos:
 - ✓ Siempre y cuando se mantenga al costado del buque, un remolcador de la potencia suficiente para mover el buque en caso de necesidad, si hay previsión de vientos de fuerza 4 o superior en la escala de Beaufort durante todo el tiempo que vaya a durar la reparación.
 - ✓ Siempre y cuando se tenga un contrato con una compañía de remolcadores que asegure la asistencia del remolcador en un tiempo no superior a media hora desde su requerimiento, si las reparaciones son por un tiempo superior a dos horas, en caso de buen tiempo.
 - ✓ En todo caso las previsiones meteorológicas se irán reconsiderando cada doce horas coincidiendo con las

actualizaciones comunicadas por las instituciones encargadas de realizarlas. Si durante la reparación se modifica la previsión a peor o sobrevinieran peores condiciones que las inicialmente previstas se estará a la mayor exigencia, actuando inmediatamente. Si al actualizarse la previsión, esta mejora, se podrá rebajar el nivel de exigencia cuando se confirme la mejoría con las siguientes actuación.

- c) En los buques que no transporten mercancías peligrosas y las reparaciones afecten a los tanques de combustible o sus tuberías, cuando no impliquen el empleo de llamas desnudas, soldaduras o se utilicen herramientas que produzcan chispas o calentamientos por encima de los 40° C, salvo que los tanques, sus adyacentes y tuberías, se encuentren desgasificados e inertizados en las mismas condiciones que los buques tanque.
2. A los buques tanque o gaseros en lastre, se les podrán autorizar reparaciones o trabajos, de acuerdo con el punto 1, siempre y cuando los tanques de carga, de lastre, tuberías y espacios de residuos, se encuentren libres de gases (gas free) o inertizados con O₂ menor de 5%.
3. Para el resto de los buques que transporten mercancías peligrosas o sus residuos, será preciso un informe favorable de la Capitanía Marítima, donde se fijarán las condiciones de seguridad marítima necesarias.
4. No se autorizarán trabajos en caliente en buque tanque o gaseros cargados, salvo que, excepcionalmente, y por motivos de seguridad marítima o prevención de la contaminación, sean necesarios, en cuyo caso se dispondrán las medidas precisas que sean fijadas por parte de la Autoridad Portuaria y de la Capitanía Marítima.
5. Todos los buques fondeados que estén realizando reparaciones, mantendrán contacto permanente con el Centro de Control del Puerto vía VHF canal 12/16
6. No se permitirán reformas, transformaciones o grandes reparaciones a buques fondeados, ni cualquier obra que pueda abrir vías de agua, a la zona estanca del buque, que se encuentren de la línea de flotación, a menos de un quinto de la manga, y como mínimo a 500 mm.

V.- REPARACIÓN DE BUQUES ATRACADOS A MUELLE.

1. El único muelle donde se podrá autorizar reparaciones a bordo de buques que impliquen trabajos en caliente, es el Muelle de Reparaciones, salvo que, excepcionalmente, por motivos de explotación u otros debidamente justificados se autorice su realización en otro muelle.
2. En el resto de los Muelles del Puerto de Marín, y siempre condicionados por su explotación, se podrá autorizar trabajos mecánicos de reparación y mantenimiento de buques.
3. Las condiciones de seguridad de la zona terrestre necesaria para los trabajos de reparación, serán determinadas por la Autoridad Portuaria,

debiendo estar acotada, no permitiendo el acceso a esta zona a las personas no relacionadas con la obra, siendo a cargo del armador o consignatario del buque los gastos correspondientes a dicha ocupación de superficie.

4. Los trabajos de pintado exterior de casco están específicamente prohibidos, pudiendo ser autorizados por la Autoridad Portuaria, siempre y cuando se efectúen con rodillo.
5. Los chorreos interiores podrán ser autorizados por la Autoridad Portuaria en las siguientes condiciones:
 - ✓ Que se disponga de paramentos evitando la emisión de polvo o granalla al exterior.
 - ✓ Que la maquinaria necesaria para el chorreo se encuentre a bordo del buque.
 - ✓ En caso de que la maquinaria no se pueda ubicar a bordo del buque por motivos debidamente justificados, se situarán sobre el muelle a una distancia no inferior a tres metros del cantil, disponiendo de un contenedor, caseta, o similar donde se emplazará el depósito de granalla, con el objeto de evitar la caída de granalla sobre el muelle y/o la mar.
6. Los chorreos externos del casco están específicamente prohibidos.
7. Las pruebas de máquinas o de tiro sobre amarras, serán autorizadas específicamente por la Autoridad Portuaria.
8. Para la realización de reformas, transformaciones y todo tipo de reparaciones o trabajos en caliente de buques atracados, serán de aplicación los puntos 1c, 2, 3 y 4 de las prescripciones para Obras y trabajos en buques fondeados, además de los generales aquí previstos.

VI.- NORMAS GENERALES

Durante la ejecución de las obras, se respetarán los requerimientos exigidos en la normativa vigente de Prevención de Riesgos y Salud Laboral, así como de Seguridad Industrial, en todos sus aspectos, en cuanto a ejecución, precauciones, utillaje, maquinaria, etc., y en todo caso se cumplirá al menos, las siguientes condiciones, salvo que la normativa vigente contemple otras más exigentes, a las que se estará:

- **No se realizará ningún trabajo de reparación con fuentes de ignición o calor, durante el abastecimiento o trasiego de combustibles.**
- **Soldadura y Oxícorte.**
 - ✓ Las botellas que contengan gases a presión deberán permanecer a bordo del buque, en la zona donde menos peligro presenten, preferiblemente a proa o popa, convenientemente señalizadas.
 - ✓ Las botellas que contengan gases a presión, se mantendrán en posición vertical, debidamente sujetas para evitar su caída y con

las válvulas, manómetros, mangueras y boquillas en perfecto estado, protegidas y separadas de cualquier fuente de ignición o calor.

- ✓ En las inmediaciones del grupo de botellas deberán situarse dos extintores de polvo polivalente.
- ✓ Las Tuberías de goma deberán ser enteras sin empalmes intermedios y deberán estar en perfecto estado de uso.
- ✓ Los sopletes deberán estar en perfectas condiciones de uso y sin deformaciones en las boquillas.
- ✓ Las máquinas de soldadura eléctrica deberán estar en perfecto estado de uso.
- ✓ Los cables eléctricos deberán estar sin empalmes intermedios y sin ningún cable al descubierto.
- ✓ Las conexiones a la máquina deberán estar aisladas.
- ✓ Las conexiones de la máquina a la fuente de alimentación deberán ser de tipo homologado.
- ✓ No se podrán efectuar empalmes o conexiones “**provisionales**”, de los cables eléctricos, sea cual fuere la utilización de la energía eléctrica.

En el caso de tener que emplazar las botellas sobre muelle (Grupajes), se deberá cumplir lo siguiente:

- ✓ Deberá vallarse la zona de operaciones al menos a un metro del grupo de botellas de gas.
 - ✓ El grupo de botellas de oxígeno deberá estar separado al menos 5 mts. de los grupos de botellas de otro gas combustible (Acetileno, Propano, etc.).
 - ✓ En las inmediaciones de cada grupo de botellas (llenas o vacías) deberán situarse dos extintores de polvo polivalente.
 - ✓ Las Tuberías de goma deberán ser enteras sin empalmes intermedios y deberán estar en perfecto estado de uso, debiéndose cubrir la regala del buque para evitar el roce o rotura de la tubería.
- **Chorro.**
 - ✓ Están específicamente prohibidos los chorros del casco a flote.
 - ✓ Los chorros interiores podrán ser autorizados por la Autoridad Portuaria en las siguientes condiciones:
 - Cumplimiento estricto de la normativa vigente sobre trabajos en espacios confinados y trabajos en atmósferas polvorosas.
 - Disponer de parámetros evitando la emisión de polvo o granalla al exterior.

- La maquinaria auxiliar necesaria para el chorreo, deberá estar a una distancia no inferior de tres metros del cantil del muelle.
 - El depósito de granalla, bombas de expulsión y tanque de recepción de residuos de granalla, deberán ser totalmente herméticos, debiéndose emplazar bajo una carpa y cerrada lateralmente.
 - Se dispondrá de un contenedor cerrado y cubierto para la recogida y envío a vertedero de los residuos de granalla.
- **Maquinaria Auxiliar.**
 - ✓ La maquinaria auxiliar deberá estar en perfecto estado de uso.
 - ✓ La maquinaria auxiliar empleada (compresores, Generadores, etc.) no podrá emitir ruido superior a 80 dBA, para lo cual se tomarán las medidas correctoras oportunas y de persistir el problema se sustituirá la maquina.
 - ✓ La maquinaria auxiliar empleada (compresores, Generadores, etc.), no podrán tener pérdidas de combustible y/o aceite.
 - ✓ En ningún caso esta permitido almacenar líquidos combustibles en la zona, el avituallamiento de la maquinaria se efectuará con el motor parado, empleando los útiles adecuados (bomba de trasiego) no permitiéndose realizar el vertido de bidones, garrafas, latas o botellas directamente al depósito.
- **Vertidos al mar.**
 - ✓ Queda totalmente prohibido efectuar cualquier tipo de vertido, sólido o líquido, tales como granalla, aguas sucias, detergentes, líquidos oleosos, etc. al mar.
 - ✓ En caso de producirse un derrame fortuito al mar, deberá comunicarse urgentemente al **Servicio de Seguridad y Vigilancia del puerto teléfono 986 89 10 10**
- **Recogida de residuos sólidos o líquidos.**
 - ✓ Se deberá tener un contrato con una empresa y disponer de contenedores adecuados para el depósito de chatarras y residuos sólidos.
 - ✓ Cuando sea necesaria la retirada de residuos líquidos oleosos (Marpol), deberá ser efectuado por la empresa concesionaria del servicio, antes de comenzar cualquier tipo de reparación.
 - ✓ Si durante la reparación fuese necesaria la retirada de residuos líquidos oleosos, o procedentes de la limpieza de cubas y/o bodegas, deberá hacerse a contenedor tanque cerrado, debiendo ser vigilada la operación permanentemente para evitar un derrame al mar.

- **Medios de Achique y Contra Incendios.**

Cuando en el transcurso de las obras, el buque se quede sin sistema de contra incendios o achique propios, bien por afectar dichas obras a las tuberías, bombas, o planta eléctrica, deberá contar con medios autónomos para ambos servicios, que consistirán al menos en:

- ✓ Una motobomba, fácilmente transportable, capaz de proporcionar un caudal de 25 m³/h de agua a 5 kg/cm², y suficientes mangueras para poder alcanzar cualquier punto del buque cómodamente con dos chorros, provistas de boquillas triple efecto.
- ✓ De suficiente tubería de aspiración para poder tomar agua del mar desde su emplazamiento de funcionamiento, en las peores condiciones de marea prevista, así como poder aspirar de cualquier compartimento inundado en el interior del buque en caso necesario.
- ✓ Cuando el buque, atracado a muelle, realice trabajos de corte, soldadura o cualquier otro trabajo que genere fuentes de ignición debe tener una manguera conectada a la red general de suministro de agua dulce del puerto.

VII.- CENSO DE EMPRESAS

Todas las Empresas que pretendan realizar trabajos de reparaciones de buques a flote en el Puerto de Marín, deberán estar censadas en el Censo de Empresas "Talleres y Empresas Auxiliares de Reparación de Buques" de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra para lo cual deberán presentar la siguiente documentación:

- ✓ Solicitud según modelo que se facilitará en el S.A.C. o en la División de Operaciones Portuarias de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.
- ✓ Fotocopia de la escritura de constitución de la empresa debidamente inscrita en el Registro Mercantil
- ✓ Fotocopia del poder de representación, en su caso.
- ✓ Fotocopia del D.N.I
- ✓ Fotocopia del impuesto de Actividades Económicas (I.A.E)
- ✓ Solicitud de la empresa para el acceso de sus trabajadores, responsabilizándose de los mismos ante la Autoridad Portuaria.
- ✓ Solicitud de la empresa para el acceso y utilización de maquinaria y vehículos.
- ✓ Aportar copia de la Póliza de Responsabilidad Civil.

VIII.- PRESCRIPCIONES APLICABLES A LA EJECUCION DE LOS TRABAJOS.

1. Comienzo de los trabajos.

Los trabajos no podrán iniciarse hasta que el astillero o taller solicitante disponga de la autorización expedida por la Autoridad Portuaria, y en aquellos otros casos previstos en estas normas y resto del ordenamiento Jurídico vigente, por la Capitanía Marítima.

2. Coordinador de obra.

El armador o consignatario del buque, nombrará un Coordinador de Obra, que previa a la realización de las tareas de reparación y sobre la base del proyecto aprobado, realizará un estudio de seguridad con sus Planes de Seguridad correspondientes, adecuando cada una de sus fases de la reparación, estableciendo las medidas de vigilancia y control que garanticen el correcto cumplimiento de las mismas. El Coordinador de Obra no suplirá en ningún momento al Director de Obra en las reformas, transformaciones o grandes reparaciones, si bien, podrá designarse a la misma persona cuando así se convenga y siempre que cumpla los requisitos exigidos para ambas figuras.

Dispondrán todas las medidas de seguridad cumpliendo con las prescripciones que imponga la legislación vigente de Prevención de Riesgos Laborales y Normativa que la desarrolla.

3. Aviso de accidentes.

Siempre que se produzca un accidente o incidente, que pueda afectar a la seguridad o salud laboral de sus operarios o de otras empresas sean o no ajenos al trabajo a realizar, **están obligados a ponerlo en conocimiento del Servicio de Seguridad y Vigilancia del puerto teléfono 986 89 10 10**, sin perjuicio de la inmediata adopción por su parte de las precauciones y medidas de emergencia que procedan.

4. Acción preventiva y medidas de protección.

El armador o consignatario del buque tendrá permanentemente a disposición de la Autoridad Laboral, de la Autoridad Portuaria y representante de la Capitanía Marítima, la documentación correspondiente a la evaluación de riesgos y planificación de la acción preventiva, medidas de protección y prevención a adoptar, y en su caso, material de prevención que deberá utilizarse durante la reparación. Esta documentación estará firmada por todos los trabajadores, así como por el Coordinador de Obra, confirmando su conocimiento y aceptación, todo ello en conforme a los artículos 16, 17 y 18 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

5. Ocupación de superficie.

Para ocupar superficie alguna en el muelle, con materiales u otros elementos, se hará constar en la solicitud de autorización a la Autoridad Portuaria. La solicitud deberá detallar los materiales o elementos a depositar y la superficie estimada necesaria, quedando el solicitante obligado al vallado y señalización de la zona ocupada, así como a la

limpieza y orden de la misma durante y después de la realización de los trabajos.

En esta superficie autorizada para el exclusivo almacenamiento de material, **no se podrán realizar trabajos de corte o soldadura de chapa.**

6. Gestión medioambiental.

El armador o consignatario del buque queda obligado a una correcta gestión medioambiental, separando los residuos industriales, tóxicos y peligrosos, para su entrega a un gestor autorizado.

En todo caso se contratará con una empresa los contenedores necesarios para almacenar el material desechable.

7. Desgasificado o Inertizado de tanques.

La condición de desgasificado o inertizado se demostrará mediante certificado emitido por una empresa o laboratorio autorizado, en el que expresamente se indique que todos los porcentajes de gases, se encuentran por debajo de los límites de explosión o peligrosidad o que el O₂ se encuentre por debajo del 5% en caso de inertización.

8. Normativa.

Además de las condiciones anteriores, y de las que imponga en su autorización la Capitanía Marítima, la normativa que sin carácter exhaustivo, se relaciona a continuación:

- Ley de 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por Ley 62/1997, de 26 de diciembre.
- Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales y normativa que la desarrolla.
- Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

IX.- INFRACCIONES Y SANCIONES

- Las infracciones y sanciones a lo dispuesto en estas Normas para regular las reparaciones de buques a flote, se encuentran tipificadas y serán de aplicación, las previstas en la Ley de 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por Ley 62/1997, de 26 de diciembre.

El Director,

Miguel Ángel Navarro Veroz

Aprobadas por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra, en su sesión ordinaria de 9 de junio de 2003.