



PROTOCOLO DE ACTUACIÓN PARA LAS MANIOBRAS NÁUTICAS CUANDO HAYA BUQUE ATRACADO EN EL MUELLE 34-B.

1. Cuando haya un buque tanque atracado en el muelle 34-B, la zona del canal de navegación frente a ese atraque tendrá la consideración de canal de una sola vía de navegación para buques en maniobra mayores de 190 metros de LOA. Asimismo, estos buques procuraran mantenerse durante el tránsito portuario en esa zona lo más alejado posible de dicho atraque.

No obstante lo anterior, para los buques de eslora menor a 190 metros de LOA o en caso de condiciones meteorológicas poco favorables se evitará, en la medida que sea posible, el cruce de buques en maniobra en esa zona del canal de navegación.

2. Además, cuando el buque atracado en 34-B tenga una LOA igual o superior a 200 metros:
 - 2.1. Se recomienda que, siempre que su distribución de las estaciones de maniobra de abordó lo permitan, se dé el mayor número de cabos posibles que trabajen de esprín tanto a proa como a popa.
 - 2.2. En el caso de que, debido a las condiciones meteorológicas adversas, se prevea que un buque mayor de 250 metros de LOA durante su maniobra portuaria por esa zona va a necesitar navegar para su apropiado gobierno a velocidades superiores los 8 nudos (SOG), deberá valorarse prioritariamente la incorporación, o el mantenimiento si ya los tuviera, de medios de asistencia del servicio de remolque que permitan la no superación de la citada velocidad, optándose por esta solución siempre que técnicamente sea factible.
 - 2.3. Por último, para aquellas maniobras portuarias programadas de buques mayores de 250 metros de LOA en las que, oída la Corporación de Prácticos de Barcelona una vez valoradas las distintas alternativas de acuerdo con el párrafo anterior, a la vista de las condiciones meteorológicas reinantes se prevea de forma excepcional superar los 8 nudos de velocidad en frente del atraque 34-B, el servicio de ordenación de tráfico marítimo del puerto lo comunicará con la mayor antelación posible (procurándose que sea con una hora como mínimo de antelación) al operador de la compañía que opera la carga/descarga del buque atracado, a los efectos de que:
 - a) Por un lado, se compruebe y se refuerce si es necesario el sistema de amarre del buque.
 - b) Por el otro lado, se paralicen las operaciones de carga y descarga durante ese tránsito, y, si se estima conveniente, se proceda a la desconexión de brazos.
 - c) En este último caso el operador se coordinará con dicho servicio para informar cuando se ha finalizado la desconexión.