

Versión v1_mayo_2023

POSICIONAMIENTO DE GRÚAS PÓRTICO EN LAS MANIOBRAS DE ATRAQUE Y DESATRAQUE DE BUQUES EN LOS PUERTOS GESTIONADOS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

1ª Objeto y ámbito de aplicación.

La presente Instrucción tiene por objeto establecer unas directrices de actuación a las diferentes terminales de mercancías en cuanto al posicionamiento de sus grúas pórtico, así como de las plumas de las mismas, de tal forma que se garantice tanto la seguridad de las tripulaciones y los buques durante sus maniobras de atraque y desatraque, las estructuras y grúas de la terminal, así como la del personal adscrito al servicio portuario de manipulación de mercancías que interviene en las operativas u otro personal involucrado en las operativas. Será de aplicación en las zonas de servicio de los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia.

Como norma general, las grúas pórtico situadas en la línea de atraque deberán:

- Estar posicionadas, tanto durante la maniobra de atraque como en la maniobra de desatraque, completamente fuera del atraque asignado u ocupado por el buque, preferentemente con las plumas izadas.
- Las grúas situadas fuera del atraque asignado u ocupado deberán localizarse en una posición en la cual dejen libres los norays donde se den los cabos del buque (largos, traveses y esprines).
- En caso de que no sea posible posicionar las grúas fuera del atraque asignado u ocupado, deberán posicionarse en el centro del atraque asignado u ocupado, con las plumas izadas.

En ningún caso se moverán las grúas que ocupan la zona de atraque/desatraque del buque durante la maniobra de atraque o desatraque, salvo petición expresa del servicio de amarre, debiendo realizarla a través de Valencia Port Control, que realizará la solicitud a la terminal e informará al servicio de practicaaje. En el caso del puerto de Sagunto, la petición se realizará directamente por el servicio de amarre a la terminal y se informará al servicio de practicaaje.

Bajo ningún concepto durante las maniobras de atraque o desatraque se arriarán las plumas de las grúas pórtico sitas, de estarlo, en la zona de atraque/desatraque.

2ª Consideración especial de la grúa GP01 de la terminal de MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANYSCTV TERMINAL VALENCIA, S.A. (Muelle Transversal Costa del Puerto de València).

Se establece una consideración especial sobre el posicionamiento de la grúa GP01 de la terminal de MSCTV para buques con eslora superior a 350 metros, atracados estribor a muelle, en la posición más cercana al Muelle de Costa y con la configuración de habilitación-máquina separadas:



- La posición de la grúa GP01 deberá quedar posicionada en la marca habilitada para ella en el noray 4, con la pluma izada.

3ª Comunicación de conformidad para la maniobra (Terminal Ready).

Toda terminal de mercancías que posea entre sus medios mecánicos grúas pórtico nombrará un responsable, dentro del personal de su plantilla, a los efectos del presente procedimiento, informando del mismo a la Autoridad Portuaria de Valencia.

Valencia Port Control (en el caso del puerto de Sagunto, directamente el servicio de practicaje por lo que las referencias a Port Control se entenderán hechas a dicho servicio), antes del comienzo de cualquier maniobra con destino o procedencia a una terminal con grúas pórtico, deberá mantener comunicación con el responsable designado de la terminal/terminales implicada/implicadas, a fin de recibir confirmación de que las grúas involucradas están correctamente posicionadas para la maniobra, actuando de la forma descrita a continuación:

- Buques de entrada:
Port Control anunciará a la terminal que se va a proceder a la maniobra una vez el buque haya solicitado el servicio de practicaje. La terminal dará el “*terminal ready*” (grúas correctamente posicionadas con plumas izadas) o alternativamente confirmará que está en disposición de proceder al posicionamiento correcto de las grúas a la mayor brevedad, notificando al Port Control una vez se encuentran en su posición correcta. En caso de incidencia comunicará de inmediato con Port Control.
- Buques de salida:
El servicio de practicaje no comenzará la maniobra de desatraque hasta que Port Control reciba la confirmación por parte de la terminal (“*terminal ready*”) dando su conformidad para la maniobra, entendiéndose por ésta, que las grúas afectas a la maniobra se encuentran en la posición correcta, con las plumas izadas, confirmando que se puede proceder a la maniobra de desatraque. En caso de incidencia comunicará de inmediato con Port Control.
- Buques en cambio de atraque:
El servicio de practicaje no comenzará la maniobra de desatraque hasta que Port Control reciba la confirmación por parte de las terminales involucradas (“*terminal ready*”) dando su conformidad para la maniobra, entendiéndose por ésta, que las grúas afectas en la maniobra tanto de desatraque como de atraque se encuentran en la posición correcta, con las plumas izadas y ambas terminales confirman que se puede proceder a la maniobra tanto de desatraque como de atraque. En caso de incidencia la terminal que lo sufra comunicará de inmediato con Port Control, poniendo en conocimiento de la otra terminal la misma.

4ª Grúas en mantenimiento o reparación.

En el caso de mantenimiento o reparación de grúas se deberá proceder con lo descrito en la “INSTRUCCIÓN DE LA DIRECCION GENERAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA SOBRE ARRIADO DE PLUMAS DE GRÚAS PORTICO PARA CONTENEDORES, POR RAZONES DE MANTENIMIENTO, EN LA ZONA SERVICIO DE LOS PUERTOS GESTIONADOS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA”.

5ª Obligatoriedad en el informe de incidencias.



Se establece la obligatoriedad en el reporte de cualquier tipo de casi incidente (near miss), incidente o accidente en el que se vean involucradas grúas pórtico de terminales de contenedores durante la realización de cualquier tipo de maniobra de atraque, desatraque, enmendada o cambio de atraque.

Valencia Port Control, los servicios de practica de los puertos de València y Sagunto, así como las diferentes terminales de contenedores deberán remitir al departamento de explotación de la APV, un informe de la incidencia acaecida, especificando el buque o buques involucrados, la posición asignada u ocupada por el buque o buques, así como la grúa o grúas involucradas en la incidencia. Anexa a esta información se contemplará una descripción más detallada de la incidencia acaecida, la cual siempre deberá contar con un detalle de la fecha y hora de los hechos descritos. La APV se reserva el derecho de solicitar, en los casos que la información proporcionada no sea lo suficientemente aclaratoria, un informe complementario sobre el suceso acaecido.

Los informes recibidos, pasarán a formar parte de un registro de incidencias para su posterior análisis, tratamiento y resolución.

