Puerto de Marín

Autoridad Portuaria de Marín
y Ría de Pontevedra

PLAN INTERIOR MARÍTIMO
DEL
PUERTO DE MARÍN

Elaborado y revisado por: BENITO H. CALVIÑO CAMPELO Fecha: Noviembre 2020	Aprobado por: Resolución de la DGMM Fecha: febrero 2017 Se da cuenta al: Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra Fecha: 17 de diciembre 2020

CONTROL DE REVISIONES			
Revisión	**Fecha**	**Capítulo / Sección**	**Motivo**
0	Abril 2016	Cambios legislativos	Elaboración
1	Febrero 2017	Contratación de empresa en lcc y otras.	Subsanación de informes
2	diciembre 2020	Revisión y actualización de datos	Revisión periódica

LISTADO DE DESTINATARIOS

Nº EJEMPLAR	DESTINATARIO
01	Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra. Director.
02	Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra. C.C.E.
03	Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra. Operaciones Portuarias
04	Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra. División de Seguridad y Sostenibilidad.
05	Capitanía Marítima de Vigo.
06	Distrito Marítimo de Marín.
07	Consellería do Mar. Subdirección Xeral de Gardacostas de Galicia
08	Consellería de Presidencia. Dirección Xeral de Protección Civil.
09	Dirección General de Marina Mercante.
10	Salvamento Marítimo. Centro Zonal de Vigo – Marín Trafico
11	Salvamento Marítimo. Centro Zonal de Finisterre

0. INTRODUCCIÓN 5
0.1. Objeto 5
0.2. Alcance 6
0.3. Marco legal 8
0.4. Clases de planes de contingencias 9
0.5. Definiciones 10
1. IDENTIFICACIÓN DE LOS TITULARES Y DEL EMPLAZAMIENTO 13
1.1. Dirección Postal del emplazamiento de la actividad. 13
1.2. Identificación de los titulares de la actividad 13
2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA ACTIVIDAD Y DEL MEDIO FÍSICO 14
2.1. Descripción de las actividades. 14
2.2. Descripción del Puerto y sus instalaciones 14
2.2.1 Características marítimas 15
2.2.2 Infraestructuras 19
2.2.3 Instalaciones 22
2.2.4 Almacenamiento de sustancias peligrosas 24
3. ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS 31
3.1 Identificación y descripción de los incidentes de contaminación 32
3.2 Magnitud del vertido 35
3.3 Peligrosidad y toxicidad del vertido 37
3.4 Vulnerabilidad de las zonas que se pueden ver afectadas 39
3.5 Análisis de Riesgo 43
3.6 Análisis de evolución de un vertido 46
4. MEDIOS MATERIALES Y PROGRAMA DE MANTENIMIENTO 49
4.1 Medios materiales propios. 49
4.2 Situación de los medios. 50
4.3 Responsables de mantenimiento y operación. 50
4.4 Programa de mantenimiento de los medios materiales 50
5. PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN DE LAS INCIDENCIAS. 52
5.1 Destinatarios de la notificación. 52
5.2 Responsable de la notificación. 52
5.3 Protocolo de notificación de la emergencia. 52
6. PLAN DE ACTUACIÓN 54
6.1 Determinación de las circunstancias de activación del plan. 54
6.2 Clasificación de las emergencias. 54
6.3 Composición y funciones de los órganos de dirección y respuesta. 60
6.4 Procedimientos de actuación ante emergencias 66
6.5 Flujograma de la actuación ante activación del PIM. 71
6.6 Criterios de Actuación 79
6.7 Fin de la emergencia. 81
6.8 Notificación de Fin de la emergencia 81
7. COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN CON OTROS PLANES 83
7.1 La integración de los Centros de coordinación de las Operaciones. 85
7.2 Aplicación de los criterios de precaución y anticipación. 86
7.3 Coordinación entre las administraciones. 86
8. PROGRAMA DE ADIESTRAMIENTO Y EJERCICIOS PERIÓDICOS 87
8.1 Formación. 87
8.2 Ejercicios y simulacros periódicos 87
9. PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DEL PLAN. 89
9.1 Condiciones de revisión del plan. 89
9.2 Plazos 89
9.3 Comisión de revisión y seguimiento de resultados. 89
PLANOS 90
ANEXOS 91

0. INTRODUCCIÓN

0.1. Objeto

La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra ha desarrollado a lo largo de los últimos años una política de protección del medio ambiente y de prevención de la contaminación marina, que tiene su continuación en la elaboración del Plan de Contingencias por contaminación marina accidental con el que pretende dotarse de una herramienta que le permita afrontar cualquier contaminación que pueda producirse en su ámbito de actuación, al mismo tiempo que se da cumplimiento a las exigencias de la normativa estatal y autonómica en este campo.

Cualquier contaminación en el interior del puerto o en su área de responsabilidad, requerirá una respuesta inmediata siendo necesario disponer de un Plan de Contingencias para la lucha contra la contaminación marina accidental que pasa a denominarse ***"Plan Interior Marítimo del Puerto de Marín"***. Este Plan debe de ser adaptado a la zona de actuación en función de toda una amplia variedad de factores que afectan a la respuesta a una contaminación: el tipo y cantidad de producto derramado, su localización, el tiempo predominante, el viento y las corrientes de marea, la estructura de la organización portuaria y la disponibilidad de equipos y personal.

Pese a que el Puerto de Marín presenta un bajo índice de incidentes medio ambientales, (la mayor parte de ellos han sido derrames inferiores a 100 litros), de acuerdo con las estadísticas del International Tankers Owners Federation (ITOPF), es en los puertos y en su área de responsabilidad donde es más alta la probabilidad de que puedan producirse pequeñas contaminaciones (entendiendo por tales aquellas inferiores a siete toneladas de contaminante derramado). Estos derrames representan un alto porcentaje del total de las contaminaciones por hidrocarburos y se producen normalmente como resultado de las operaciones de carga de combustible en los buques.

La existencia de un *"Plan Interior Marítimo"*, en una instalación portuaria presenta los siguientes beneficios potenciales:

- ✓ Disponer de una herramienta de respuesta eficiente y eficaz, desarrollada y probada de forma previa al derrame y sin la presión ocasionada por el mismo.

- ✓ Limitar la extensión del derrame, y por lo tanto de sus daños medioambientales y comerciales.

- ✓ Reducir las reclamaciones por daños.

El objeto del Plan Interior Marítimo contra vertidos marinos es establecer los medios materiales y humanos, así como el protocolo de actuaciones a desarrollar para combatir cualquier tipo de vertido marino que se produzca en el ámbito de responsabilidad portuaria, dando respuesta en un único documento a los requerimientos de la normativa en vigor.

El presente documento recoge el Plan de Contingencias por contaminación marina del puerto de Marín, denominado ***Plan Interior Marítimo del Puerto de Marín.***

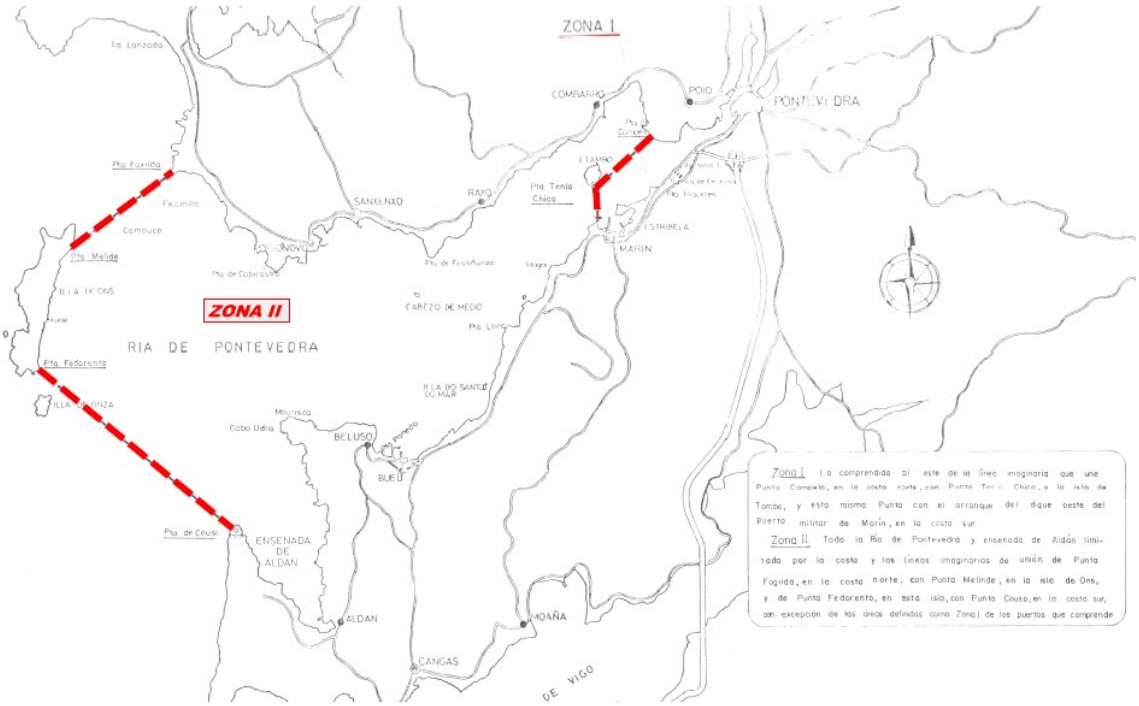
0.2. Alcance

De acuerdo con lo especificado en el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, el ámbito de aplicación de este plan afecta a la zona I o interior de las aguas portuarias y a las aguas que bordean las instalaciones y terminales de la Zona de Servicio del Puerto de Marín y a la zona II, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 62.3 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que determina que las Autoridades Portuarias serán los organismos competentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación en la zona de servicio de los puertos que gestionen, así como de la limpieza y control de las contaminaciones que se produzcan. Sin perjuicio de las competencias de la Dirección General de la Marina Mercante establecidos, entre otros, en los artículos 264, 266, 268 del TRLPEMM.

Según se establece el artículo 7.2 b) del Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, se solicitará la activación de un plan superior (Territorial o Nacional), estando el Plan Interior Marítimo siempre activado e incluido en el mismo, en los siguientes casos:

- Cuando los medios disponibles en los planes activados resulten insuficientes para combatir la contaminación.

- Cuando la contaminación se hubiera producido fuera del ámbito de aplicación del Plan Interior Marítimo de la Autoridad Portuaria, es decir fuera de la zona de servicio del Puerto (ejemplo: puertos de la Comunidad Autónoma, zona de bateas,…).
- Cuando por circunstancias de vulnerabilidad de la zona afectada o amenazada se considere necesario por parte de las autoridades responsables su activación (ejemplo: bancos marisqueros, polígonos de bateas , Parque Nacional,…)
- Cuando la contaminación afecte o pueda afectar al tramo de costa correspondiente a varios municipios o a otras administraciones (Ayuntamientos, Portos de Galicia, Comunidad Autónoma, etc) donde la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra no tiene competencias.



0.3. Marco legal

El ***Plan Interior Marítimo*** ha sido elaborado de acuerdo a la normativa vigente de aplicación que se cita a continuación:

- Artículos 3 y 6.1.b) del Convenio Internacional sobre Cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos de 1990 (OPRC 90), de la Organización Marítima Internacional, ratificado por España el 3 de Diciembre de 1993 (BOE del 5 de Junio de 1995).

- Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario. (***Derogado parcialmente).***

- 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 adelante, TRLPEMM).

- Decreto 155/2012, de 5 de junio, por el que se regula la estructura y organización del Plan territorial de Contingencias por contaminación marina accidental de la Comunidad Autónoma de Galicia

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

- Orden AAA/702/2014, de 28 de abril, por el que se aprueba el Plan Estatal de protección de la Ribera del mar contra la Contaminación

- Orden FOM/1793/2014, de 22 de septiembre, por el que se aprueba el plan Marítimo Nacional de respuesta anta la contaminación del medio marino.

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

0.4. Clases de planes de contingencias

Según el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, se clasifica los planes de contingencias en base a dos subsistemas, en los cuales el ámbito de actuación son las aguas marítimas y las costas.

Tipo de subsistema	Tipo de Plan	Ámbito de aplicación
Subsistema Marítimo Nacional	Plan Marítimo Nacional	El Mar territorial y zona económica exclusiva bajo jurisdicción de la Autoridad marítima Nacional.
	Plan Interior Marítimo	Una instalación mar adentro, puerto o terminal marítimo de manipulación de mercancías.
Subsistema Costero	Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la contaminación	Contaminación marina en costa que requiera de la Intervención de la Administración General del Estado.
	Plan territorial	El Litoral de la Comunidad Autónoma.
	Plan local	Ámbito territorial de una entidad local costera.

0.5. Definiciones

Director de la Emergencia.- Persona cuyo cometido es activar o desactivar el plan, establecer las líneas generales de actuación y las directrices a seguir por los grupos de respuesta mediante la oportuna toma de decisiones, realizar el seguimiento de los resultados y mantener las relaciones institucionales entre las administraciones públicas competentes.

Centro de Operaciones.- Es el lugar desde donde se dirigen las operaciones, desde allí el Coordinador de Operaciones mantiene contacto con los distintos Grupos de respuesta que intervienen en la lucha contra la contaminación e imparte instrucciones y comunica el desarrollo de los acontecimientos a la Alta dirección de las operaciones. Se corresponde con el Centro de Coordinación de Emergencias (C.C.E.) del Plan de Emergencias Interior y Autoprotección del Puerto.

Comité Técnico Asesor. - Órgano formado por expertos cuyos conocimientos en materia científica, técnica, jurídica o económica pudieran ser relevantes, y cuyo cometido es asesorar al director de la emergencia.

Contaminación Marina accidental.- Cualquier derrame de sustancias contaminantes en el mar producido como consecuencia de un accidente marítimo u otra causa.

Coordinador de Operaciones.- Persona a cuyo cargo está la dirección de los grupos de respuesta que actúan en la zona afectada, que ejercerá sus funciones con sujeción a las directrices que al efecto imparta el director de la emergencia.

Gabinete de Relaciones Externas.- Encargado de las relaciones con los medios de comunicación y de la difusión de los comunicados elaborados por el director de la emergencia sobre la evolución de la situación.

Grupo de Apoyo Logístico.- Grupo encargado de atender a las necesidades de los grupos de respuesta.

Grupo de Respuesta.- Grupos encargados, según el plan al que estén adscritos, de la respuesta inmediata ante el riesgo (de explosión, incendio o riesgo químico,

entre otros), del manejo de los equipos de lucha contra la contaminación, de la recuperación de los productos derramados, de la adecuada gestión de los residuos recogidos, de la limpieza de áreas contaminadas y de la protección de la biodiversidad.

Medios adscritos al Plan de Contingencias.- Reciben esta denominación los medios materiales y humanos susceptibles de ser utilizados en operaciones de lucha contra la contaminación del mar o del litoral, pertenecientes o puestos a disposición de una Administración Pública, Organismo, Entidad o Empresa Pública o privada, mediante contratos o acuerdos de colaboración y que figuran en el Plan de Contingencias.

Nivel 0.

Derrame o contaminación pequeña en cantidad o extensión, que puede ser controlado con los medios dispuestos por la empresa en su plan de contingencias (plan interior marítimo de una instalación portuaria) y sin intervención de medios externos, no requiriendo la movilización de los medios de la Autoridad Portuaria, pero si una activación de una alerta que requiere un seguimiento por parte de la Autoridad Portuaria.

Nivel 1. (Emergencia verde)

Derrame o contaminación pequeña en cantidad o extensión relativa a cualquier hecho inusual que pudiera sobrepasar la capacidad de respuesta de una empresa sin que se prevea una extensión del accidente y que en principio puede ser controlada por los medios tanto humanos como materiales de la Autoridad Portuaria. En el punto 6.2 Clasificación de las emergencias, se desarrolla esta definición y las distintas casuísticas según la zona del vertido.

Nivel 2. (Emergencia azul)

Se clasifican dentro del nivel 2 los derrames o contaminaciones moderadas, causadas por un accidente marítimo o portuario menor, y que por sus características y su extensión requiera para su control además de los medios disponibles en el puerto, el apoyo de medios de otros organismos y empresas. En el punto 6.2 Clasificación de las emergencias, se desarrolla esta definición y las distintas casuísticas según la zona del vertido.

Nivel 3. (Emergencia roja)

Se clasifican dentro del nivel 3 los derrames o contaminaciones grandes, causadas por un accidente marítimo o portuario, y que por su naturaleza pudiera sobrepasar el ámbito portuario siendo necesario para su control el recurso a los medios disponibles en el puerto, autonómicos y posiblemente nacionales por lo que en función de la magnitud de la contaminación se solicitará la activación, en su caso, al menos del plan territorial de la comunidad autónoma o los planes locales del ámbito correspondiente y, en su caso, el Plan Marítimo Nacional. En el punto 6.2 Clasificación de las emergencias, se desarrolla esta definición y las distintas casuísticas según la zona del vertido.

Plan de respuesta.- El Plan que contempla las acciones encaminadas a prevenir, contener, reducir, vigilar o combatir la contaminación.

Subsistema marítimo.- Es aquel que integra los planes de contingencias marítimos - El Plan Marítimo Nacional y los Planes Interiores Marítimos.

Subsistema costero.- Es aquel compuesto por tres planes de contingencias. El Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la contaminación, Planes territoriales de comunidades autónomas y los planes locales de protección de la ribera del mar contra la contaminación.

Suceso de contaminación marina.- Acontecimiento o serie de acontecimientos del mismo origen que supongan la introducción directa o indirecta en el medio marino de sustancias o energía que provoquen o puedan provocar efectos nocivos. Y que exijan medidas de emergencia u otra respuesta inmediata.

Sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNPP).- Conforme al Protocolo OPCR-SNP se entiende por "toda sustancia distinta de los hidrocarburos cuya introducción en el medio marino pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar los recursos vivos y flora y fauna marinas, menoscabar los alicientes recreativos o entorpecer otros usos legítimos del mar".

1. IDENTIFICACIÓN DE LOS TITULARES Y DEL EMPLAZAMIENTO

1.1. Dirección Postal del emplazamiento de la actividad.

ESTABLECIMIENTO	
Nombre:	PUERTO DE MARÍN
Dirección completa:	PARQUE DE CANTODAREA, S/N 36900 MARÍN, PONTEVEDRA
Teléfono:	+34 986 85 52 00 / +34 986 83 80 43
Tel. emergencias 24h	+34 986 89 10 10
Fax:	+34 986 84 01 93 / +34 986 88 13 24
Coordenadas GPS	Latitud: 42º 24´ N Longitud: 008º 42´ O

1.2. Identificación de los titulares de la actividad.

RAZON SOCIAL	
Razón social:	AUTORIDAD PORTUARIA DE MARIN Y RÍA DE PONTEVEDRA
Dirección completa:	Parque de Cantodarea s/n Apt. 136. 36900 Marin - Pontevedra
Teléfono:	+34 986 85 52 00
Fax:	+34 986 84 01 93
CIF:	Q-3667004-J

2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA ACTIVIDAD Y DEL MEDIO FÍSICO.

2.1. Descripción de las actividades.

Las actividades tanto comerciales como pesqueras que se desarrollan en el Puerto, han generado un alto nivel de especialización en cada una de ellas, creando un tejido de servicios que cubren el amplio espectro de necesidades planteadas por los usuarios.

Cómo actividades principales que podemos destacar en el puerto de Marín citaremos:

- Actividad pesquera, tanto fresca cómo congelada. En cuanto a la pesca congelada, el Puerto es un importante centro de almacenamiento en frío, con una capacidad de unos 255.000 m^3 y cuenta con una industria de tratamiento y transformación que está en continua evolución.

- Mercancía general, entre ellas destaca el tráfico de pasta de papel, el de maderas o el de productos siderúrgicos y fruta.

- Gráneles sólidos, entre los que destacan los cereales (maíz, trigo, cebada, tapioca,..) sus harinas, abonos y piensos.

- Mercancía general en contenedores.

- Construcción y reparación naval y desguace de buques.

- Servicios a buques como el suministro de combustibles a buques – gasoil, fueloil y de aceites o el servicio de desechos y residuos a buques.

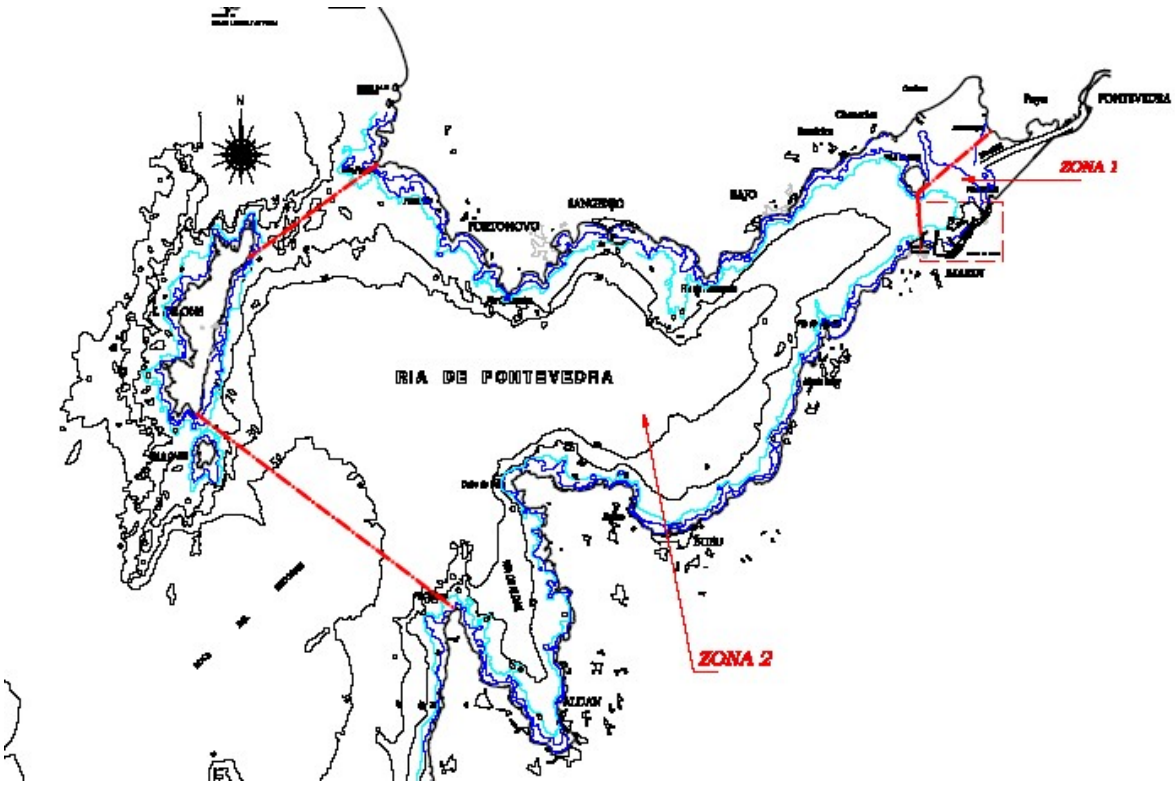
2.2. Descripción del Puerto y sus instalaciones

El Puerto de Marín se halla situado en el margen Sur (S.) de la Ría de Pontevedra, limita al Oeste (O.) con la dársena de la Escuela Naval Militar y al Sur (S.) con la ciudad de Marín por la avenida de Orense que sirve de comunicación entre la dársena comercial y la pesquera y el nuevo muelle comercial, o mediante una vía de comunicación interior exclusiva del tráfico portuario, plano nº 1 del anexo III.

La zona portuaria terrestre está formada por el sector comercial de Marín, el sector de reparaciones y construcción naval, el sector pesquero, el sector del muelle M. Leirós y el sector de la zona de expansión, con una superficie total de 752.446 m^2.

La Zona I, o interior de las aguas portuarias es la delimitación Geográfica comprendida al éste de la línea imaginaria que une Punta Campelo, en la costa norte, con Punta Tenlo Chico en la Isla de Tambo, y esta misma Punta con el arranque del dique oeste del Puerto Militar de Marín, en la costa sur.

La Zona II, o exterior de las aguas portuarias es la delimitación Geográfica comprende toda la Ría de Pontevedra y ensenada de Aldán limitada por la costa y las líneas imaginarias de unión de Punta Faxilda, en la costa norte; con Punta Melide, en la Isla de Ons, y de Punta Fedorento, en esta isla, con Punta Couso, en la costa sur, con excepción de las áreas definidas como Zona I de los puertos que comprende.



2.2.1 Características marítimas

La Boca de Entrada al puerto tienen las siguientes características

Orientación: S.O.

Ancho: 550 m.

Calado en B.M.V.E.: 60 m.

Máxima corriente controlada: 2 nudos

Mareas:

Máxima carrera de mareas: 4,00 m

Cota de la B.M.V.E. respecto al cero del puerto: 0,00m.

Cota de la P.M.V.E. respecto al cero del puerto: 4,00m.

La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra tiene establecidos cuatro fondeaderos:

- Fondeadero de Ons,
- Fondeadero Interior del Puerto de Marín,
- Fondeadero de Portonovo
- Fondeadero de Bueu.

Asimismo, ha establecido los procedimientos y criterios de seguridad que regulan el uso de los mismos con la Capitanía Marítima de Vigo. "DELIMITACION Y NORMAS PARA SU UTILIZACION DE LOS FONDEADEROS A ESTABLECER EN LA RIA DE PONTEVEDRA", aprobado por el Consejo de Navegación y Puerto de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra en noviembre de 2011 y con un PROCEDIMIENTO DE ENTRADA Y SALIDA DE LA RÍA DE PONTEVEDRA. En el derrotero se expone un resumen de dichos procedimientos y criterios y las Cartas de navegación afectadas son los números. 4162, 4164, 416A y 416.

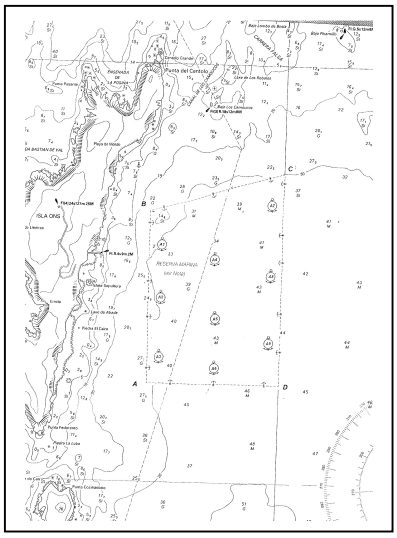
La Autoridad Portuaria cuenta con un contrato que tiene por objeto la prestación por SASEMAR, por cuenta de la Autoridad Portuaria, del servicio general de ordenación, coordinación y control de tráfico marítimo portuario, del servicio general de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios, comerciales y otras actividades, así como la realización de actividades de gestión y administrativas relacionadas con las operaciones de los buques y la realización de labores de coordinación y actuación en emergencias por contaminación marina accidental. Se anexa el citado contrato a este PIM.

Para el fondeo, se requiere permiso expreso de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra a través del Centro de Coordinación de Servicios del Puerto de Marín o del Centro de Coordinación de Salvamento de Vigo – Marín Tráfico.

FONDEADERO DE ONS:

Este tenedero se sitúa al Este de la isla de Ons en una zona con fondos de cascajo y fango de profundidad superior a los treinta (30) metros y ofrece resguardo de los vientos fuertes de componente Oeste y no presenta dificultades de acceso. El área del fondeadero es el comprendido por los lados del polígono resultante de unir los vértices cuyas coordenadas son las siguientes:

A : l = 42º 21,7 N B:l=42º 22,95 N C: l= 42º 23,23 N D : l = 42º 21,7 N
L= 008º 55,30 W L= 008º 55,3 W L=008º 54,0 W L=008º54,0 W



Con el fin de facilitar la labor de control por parte de Marín Trafico, que redunda en una mayor seguridad así como una mejor calidad del servicio prestado, se establecen puntos nominales de fondeo , adjudicando a cada uno una posición geográfica tal como figura representada en la carta de navegación.

Para establecer tales posiciones, se tuvieron en cuenta el tamaño de los buques, vientos dominantes, corrientes etc. De manera que cada punto está separado del contiguo un mínimo de 4 cables (en el caso de buques pequeños) y 5 entre buques de mayor tamaño, clarificando de este modo la situación general del fondeadero en los casos de masificación a la vez aumentando la seguridad y facilitando los procedimientos de asignación del punto de fondeo. Tal como figura en el plano, se establecen 9 Puntos nominales de fondeo con sus coordenadas.

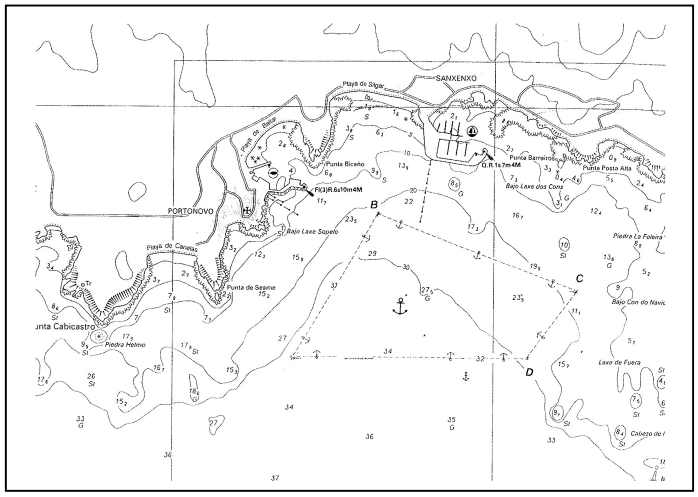
FONDEADERO DE PORTONOVO:

Es un buen tenedero con fondos de fango y cascajo de treinta (30) a treinta y cinco (35) metros. En éste los buques se mantienen al resguardo de los vientos fuertes del Norte. No hay dificultad de acceso a este tenedero, sin embargo, cabe señalar la presencia del bajo denominado "Cabezo de Os Mondoños" con una sonda en la carta de nueve metros veinte centímetros (9,20 m.).

El área del fondeadero es la comprendida por los lados del polígono resultante de unir los vértices cuyas coordenadas son las siguientes:

A: l = 42º 22,95 N B: l =42º 23,55 N
L= 008º 49,20 W L= 008º 48,70 W

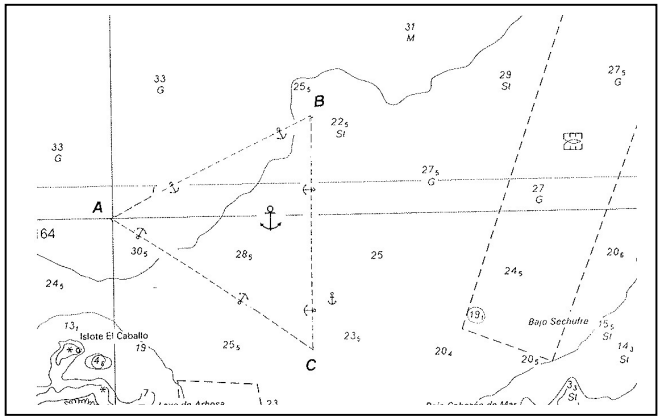
C: l = 42º 23,20 N D: l = 42º 22,90 N
L = 008º 47,5W L = 008º 47,80 W



FONDEADERO DE BUEU:

Es un buen tenedero con fondos de fango y cascajo de veinte (20) a treinta (30) metros de profundidad. En este, los buques se mantienen al resguardo de los vientos fuertes del Sur.

No hay dificultades de acceso a este tenedero, no obstante, debe mantenerse cierto resguardo de las zonas de cultivos marinos próximas entre las que se encuentra un polígono de bateas al norte de la playa de Beluso (Bueu).



El área del fondeo es la comprendida por los lados del polígono resultante de unir los vértices cuyas coordenadas son las siguientes:

A: l = 42º 20,90 N B: l= 42º 21,20 N
L= 008º 48,0 W L= 008º 47,20 W

C: l = 42º 20,50 N
L= 008º 47,20 W

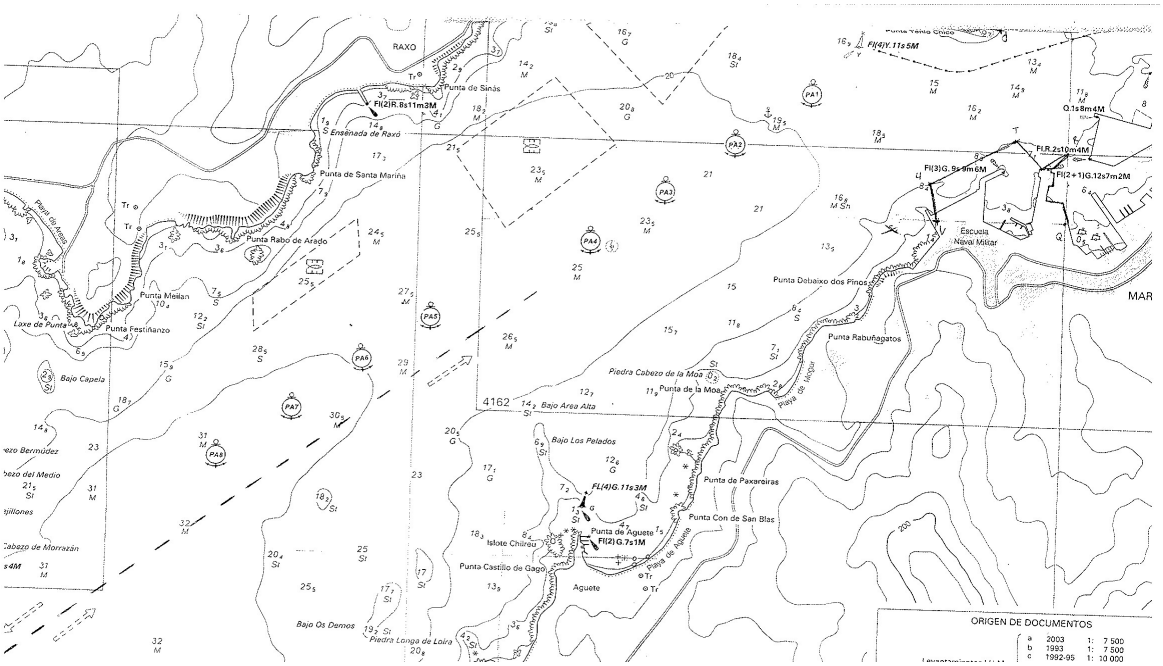
FONDEADERO INTERIOR DEL PUERTO DE MARIN

Se trata de un fondeadero para los buques que esperan para entrar en el Puerto de Marín se sitúa en las proximidades de la Isla de Tambo y a una distancia no inferior a

0,5 millas de la misma. Los fondos son de fango y la profundidad del agua entre 17 y 20 metros.

Viene determinado por los siguientes puntos nominales de fondeo:

FP1	l= 42º 24,18 N L= 008º 43,20 W	FP2	l= 42º 24,00 N L=008º 43,54 W	FP3	l = 42º23,82 N L=008º43,85 W
FP4	l= 42º 23,64 N L= 008º 44,18 W	FP5	l= 42º 23,35 N L=008º 44,90 W	FP6	l= 42º 23,16 N L= 008º 45,22 W
FP7	l= 42º 22,98 N L= 008º 45,57 W	FP8	l= 42º 22,80 N L=008º 45,90W		



2.2.2 Infraestructuras

El Puerto de Marín cuenta con un total de 2.188 metros de muelles comerciales destinados al tráfico marítimo y 2.796 metros de muelles pesqueros utilizados para las actividades de pesca, avituallamiento y reparación.

NOMBRE	LONGITUD (m)	CALADO (m)	UTILIZACIÓN	ANCHO (m)
EN DÁRSENAS COMERCIALES				
Muelle Ceferino Nogueira	**195**	**5,5/7,0**	Mercancía general	**40,0**
Nuevo Muelle Comercial de Marín - Atraque núm. 0	**107**	**2.0/3,0**	Reparaciones	**13,0**
Nuevo Muelle Comercial de Marín - Atraque núm. 1	**180**	**9.0**	Mercancía general.	**38,0**
Muelle Manuel Leirós núm. 1	**125**	**9,0**	Graneles sólidos y mercancía general.	**40,0**
Muelle Manuel Leirós núm. 2	**242**	**12,0**	Graneles sólidos y mercancía general.	**40,0**
Muelle Comercial Oeste	**314**	**15,0**	Graneles sólidos y mercancía general.	**40,0**
Muelle Comercial Sur	**161**	**9,0**	Mercancía general, fruta y productos congelados.	**22,0**
Muelle Comercial Sur	**68**	**11,0**	Mercancía general, fruta y productos congelados.	**40,0**
Muelle Transversal M. Leíros	**150**	**9,0**	Mercancía general.	**30,0**
Muelle Adolfo Reboredo atraque 1	**250**	**12,0**	Contenedores y otros.	**40,0**
Muelle Adolfo Reboredo atraque 2	**240**	**14,0**	Contenedores y otros.	**40,0**
Muelle Adolfo Reboredo atraque 3	**34**	**8,0**	Otros.	**40,0**
Muelle de Expansión Este	**122**	**9,0**	Mercancía general y productos congelados.	**40,0**
LONGITUD TOTAL:	**2.188**			

NOMBRE	LONGITUD (m)	CALADO (m)	EMPLEOS	ANCHO (m)
EN DÁRSENAS PESQUERAS Y EMBARCACIONES DE RECREO				
Muelle pesquero Norte	**75**	**6,5**	Pesca y avituallamiento de gasóleo.	**32,0**
Muelle pesquero Norte	**305**	**6,5**	Pesca.	**32,0**
Muelle pesquero Este	**20**	**6,5**	Pesca y avituallamiento de gasóleo.	**12,0**
Muelle pesquero Este	**74**	**5,5**	Pesca.	**12,0**
Muelle pesquero Este	**66**	**4,0**	Pesca.	**12,0**
Muelle pesquero Sur	**220**	**4,0**	Pesca.	**17,0**
Muelle pesquero Sur	**60**	**4,0**	Avituallamiento de hielo.	**12,0**
Muelle pesquero Sur	**59**	**4,0**	Pesca.	**15,0**
Muelle pesquero Sur	**95**	**3,5**	Pesca.	**10,0**
Muelle Reparaciones Nº 2 Oeste	**120**	**5,0**	Reparación de buques.	**17,0**
Muelle Reparaciones Nº 2 Norte	**65**	**6,0**	Reparación de buques.	**17,0**
Muelle Reparaciones Nº 2 Sur	**83**	**6,0**	Reparación de buques.	**17,0**
Muelle Reparaciones	**684**	**2,5/6,0**	Reparación de buques.	**15,0**
Muelle Oeste de bajura	**75**	**2,0**	Pesca.	**10,0**
Muelle Este de bajura	**53**	**1,0**	Pesca.	**10,0**
Muelle Sur de bajura	**90**	**1,0**	Pesca.	**10,0**
Rampa de bajura	**59**	**3,0**	Pesca.	**10,0**
Rampa	**59**	**3,5**	Pesca y embarcaciones menores	**10**
Pantalanes flotantes	**348**	**5,0**	Embarcaciones menores y deportivas.	**2,0**
Pantalán de pasajeros de ría	**24**	**5,0**	Pasajeros.	**5,5**
Pantalanes flotantes	**162**	**1,0**	Pesca y embarcaciones menores	**2,0**
LONGITUD TOTAL:	**2.796**			
SUMA TOTAL:	**4.984**			

2.2.3 Instalaciones

Sigue una breve descripción de las principales instalaciones del Puerto de Marín, donde las ocho primeras cuentan con un Plan de Contingencias para la lucha contra la contaminación:

2.2.3.1. Astillero de Nodosa

Astillero de construcción y reparación de buques, que cuenta con seis vías de varada, un muelle de armamento de 95 m de largo y una anchura máxima de 7 m. Ver su capacidad de depósitos en el punto 2.2.4.4.

2.2.3.2. Varadero de Placeres

Astillero de reparación de buques pesqueros, que cuenta con cuatro vías de varada y un muelle de armamento.

2.2.3.3. Servicio de Recepción de Desechos de Buques - Codisoil

Prestador Marpol del puerto con cuenta con una planta de tratamiento de aceites. Ver su capacidad de depósitos en el punto 2.2.4.4.

2.2.3.4. Instalación de desguace de buques

Instalación de desguace de buques que cuenta con un muelle con calados entre 4 y 0 metros. Los trabajos de desguace los realiza con maquinaria mecánica propia.

2.2.3.5. Instalación fija de suministro de gasoil a buques- CEPSA

Instalación de suministro de gasoil a buques. Ver su capacidad de depósitos y suministro en el punto 2.2.4.2 y 2.2.4.3.

2.2.3.6. Lonja

El Puerto de Marín dispone de una lonja de pescado fresco. La sala de exposición y venta está climatizada con un sistema de refrigeración que permite alcanzar una temperatura de 4ºC para que no se interrumpa la cadena de frío en el producto pesquero. La lonja está además dotada de paneles de poliuretano móviles que permiten la división del espacio en cinco salas independientes.

2.2.3.7. Terminal Cubierta

Es una infraestructura que permite realizar las operativas de carga y descarga de mercancía todos los días del año, independientemente de las condiciones climáticas. Es especialmente importante para tráficos sensibles a la humedad, como la pasta de papel.

2.2.3.8. Red Interior de ferrocarril

La red interior de ferrocarril dispone de unos 8.000 metros de vías que posibilitan zonas de composición ferroviaria y de carga y descarga de mercancías, tanto en

primera línea de muelles como en las proximidades de las instalaciones de almacenamiento.

2.2.3.9. Terminal de Contenedores

La terminal de contenedores del Puerto de Marín cuenta con una superficie de 50.000 metros cuadrados, una explanada adicional de 30.000 metros cuadrados y una longitud de atraque de 490 metros. El calado de 12-14 metros permite acoger a grandes buques portacontenedores. Su capacidad de almacenamiento actual es de 100.000 teus, ampliables a 150.000. Entre su completo equipamiento, cuenta con dos grúas Portainer Panamax.

2.2.3.10. Terminal de graneles agroalimentarios

Terminal intermodal con 367 metros de atraque y calados de 9 a 12 metros – Muelles Manuel Leirós I y II- , y 314 metros de atraque con un calado de 15 metros – Muele Comercial Oeste. Una grúa pórtico 16 Tm x 35 m, una grúa pórtico 30 Tm x 23 m., una grúa automóvil 63 Tm x 26 m, una grúa automóvil 130 Tm x 22 m y tres tolvas, una de ellas ecológica.

2.2.3.11. Terminal de fruta

Terminal de 161 metros de atraque con 9 metros de calado y 68 m con calado de 11 m. Superficie cubierta y cámaras frigoríficas.

2.2.3.12. Terminal de siderúrgicos

Terminal con 180 metros de atraque con un calado de 9, con dos naves cubiertas en las proximidades de la terminal.

2.2.3.13. Frigoríficos

El Puerto de Marín es un referente nacional en pesca congelada. Cuenta con un volumen de unos 255.000 metros cúbicos de capacidad de almacenamiento en frío. La relación detallada de frigoríficos puede verse más adelante.

2.2.3.8 Otras instalaciones

- Fábricas de hielo: 1
- Departamentos exportadores: 55
- Naves de talleres de reparación: 30
- Departamentos armadores: 94
- Edificio de capitanía Marítima: 1
- Edificios de consignatarios: 2
- Nave de Escuela taller "A Aixola": 1
- Tendederos para la reparación de redes: 2
- Almacenes siderúrgicos: 3
- Almacenes de madera: 1
- Pantalanes para embarcaciones recreativas y deportivas: 3

2.2.4 Almacenamiento de sustancias peligrosas

2.2.4.1. Depósitos de la Autoridad Portuaria

La **Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra** dispone de dos depósitos de almacenamiento con las siguientes características:

Depósito 1	Depósito 2
Ubicación: oficinas de OP y superficie cubierta.	**Ubicación:** en la sala de bombas de agua salada y en superficie cubierta.
Sustancia: Gasoil.	**Sustancia:** Hipoclorito sódico en solución con más de 12,5% de cloro activo.
Capacidad almacenamiento: 1500 litros	**Capacidad almacenamiento:**1000 litros.
Año de instalación: 2017.	**Año de instalación:** 2012.
Zona de almacenamiento: pavimentada Cubierta.	**Zona de almacenamiento:** pavimentada cubierta.
Composición del depósito: plástico.	**Composición del depósito:** plástico.
Cubeto de retención: No	**Cubeto de retención:** No.
Canalizaciones: metal.	**Canalizaciones:** plástico.

Además, utiliza y almacena en pequeñas cantidades (botes, botellones a presión…) los siguientes productos: pinturas, gasolina sin plomo, propano, oxígeno, etc. Por lo que la Autoridad Portuaria cuenta con fichas de seguridad de todas las sustancias potencialmente peligrosas en el lugar de almacenamiento y en las oficinas así como en la Intranet corporativa se cuenta con un apartado de fichas de seguridad genéricas de todos los productos que se tiene constancia que se manipulan en el interior del recinto portuario.

2.2.4.2. Depósitos de gasoil para suministro de combustible a buques

Propietario	Tanque	Producto	Capacidad m^3
CEPSA (Petropesca)	DEPOSITO Nº1	Gasoil B	30
	DEPOSITO Nº2		30
	DEPOSITO Nº3		30
	DEPOSITO Nº4		30

2.2.4.3. Instalaciones para suministro de gasoil a buques.

SUMINISTRADOR	SITUACIÓN	Núm. de tomas	Clase de suministro	Capacidad tanques (m3)	Capacidad horaria de cada una
C.E.P.S.A.	Muelle Comercial Sur	**2**	Gasóleo	120	50 Tm/h.

Se pueden realizar también suministro de combustible y aceite a buques por camión cisterna. El suministro de combustible es un servicio portuario y está regulado por pliego. El puerto cuenta con una norma interna que regula el avituallamiento de combustibles y aceites lubricantes. Todas las empresas autorizadas cuentan con un plan de contingencias por contaminación marina.

Las empresas autorizadas al suministro de combustible a buques por camión cisterna son las siguientes:

- Repsol Comercial de Productos Petrolíferos, S.A.
- CEPSA y la empresa del mismo grupo - Petropesca, S.A
- Galp Energía España, S.A.U.
- Magic Invest Europa, S.A.

Las empresas autorizadas al suministro de aceites lubricantes a buques por camión cisterna son las siguientes:

- Repsol Comercial de Productos Petrolíferos, S.A.
- CEPSA.
- J.L.C.Grundat.
- Técnicas del Mar de Vigo.
- Servilog

2.2.4.4. Otros depósitos de gráneles líquidos en instalaciones

Propietario	Ubicación	Producto	tipo	Capacidad m³
Ceferino Nogueira, s.a.	Muelle Pesquero Norte	Gasoil	B	40
				15
Pérez Torres Marítima, s.l.	Terminal de contenedores	Gasoil	B	25
Codisoil	Muelle Pesquero Este	Aceite Combustible		100
		Aceite Proceso		50
		Aceite MARPOL		50
				50
				25
		Aguas Depuradas		2
				40
				150
				75
		Aguas Hidrocarburadas		75
		Gasoil	A	2
			C	6
Marfrio	Muelle Comercial Sur	Gasoil	B	15
		Aceite Girasol	NUEVO	30
			USADO	3
Gonvarri Galicia	Zona de Expansión	Propano		13
Nodosa	Ribera	Gasoil	B	1
		Propano		2,4
		Oxigeno		3
Nodosa	Muelle de reparaciones	Gasoil	B	3
		Propano		4,48
		Oxigeno		6
Casercan	Operadores portuarios	Gasoil	B	1
Niso Rodríguez Taboada	Departamentos armadores Muelle Este	Gasoil	B	2
Cabomar Congelados	Expansión	Aceite girasol		40
Davila Reefer Terminal	Muelle Comercial Sur	Gasoil	B	1
Cementos Cosmos	Muelle Comercial Leirós	Gasoil	B	2

2.2.4.5. Movimiento de mercancías peligrosas por Nº ONU (2018)

NºONU	Mercancías Peligrosas	Clase	Carga (kg)	Descarga (kg)	Total (kg)
0382	COMPONENTES DE CADENAS DE EXPLOSIVOS, N.E.P	1.2	7.703	0	7.703
1013	DIOXIDO DE CARBONO	2.2	5	0	5
1033	ETER METILICO	2.1	140	0	140
1044	EXTINTORES DE INCENDIOS QUE CONTIENEN CASES COMPRIMIDOS O LICUADOS	2.2	120	0	120
1078	GAS FRIGORIFICO, N.E.P. (GAS REFRIGERANTE, N.E.P.), COMO LA MEZCLA F1, LA MEZCLA F2, LA MEZCLA F3	2.2	1.600	0	1.600
1090	ACETONA	3	200	0	200
1133	ADHESIVOS	3	70	0	70
1139	SOLUCIONES PARA REVESTIMIENTOS	3.3	3.156	0	3.156
1197	EXTRACTOS SAPORÍFEROS LÍQUIDOS	3	620	0	620
1263	MATERIAS PARA PINTURAS	3.5	41.890	0	41.890
1266	PRODUCTOS DE PERFUMERIA QUE CONTENGAN DISOLVENTES INFLAMABLES	3	99.104	20.752	119.856
1334	NAFTALENO BRUTO O REFINADO	4.1	291.000	0	291.000
1593	DICLOROMETANO	6.1	390	0	390
1690	FLUORURO DE SODIO, SÓLIDO	6.1	0	40.000	40.000
1719	LÍQUIDO ALCALINO CÁUSTICO, N.E.P.	8	4.047	0	4.047
1760	LÍQUIDO CORROSIVO	8	991	0	991
1790	ÁCIDO FLUORHÍDRICO CON MÁS DEL 60% Y UN MÁXIMO DEL 85% DE FLUORURO DE HIDRÓGENO	8	100	0	100
1791	SOLUCION DE HIPOCLORITO	8	125	0	125
1805	ACIDO FOSFORICO EN SOLUCIÓN	80	0	96.000	96.000
1811	HIDROGENODIFLUORURO	8	0	20.000	20.000
1812	FLUORURO POTASICO	6.1	20.000	20.000	40.000
1866	RESINA EN SOLUCIÓN, INFLAMABLE	3.3	1.537	0	1.537
1950	AEROSOL INFLAMABLE	2.1	2.138	0	2.138
1993	PRODUCTOS QUIMICOS (LÍQUIDO INFLAMABLE, N.E.P.)	3	645	0	645
2055	ESTIRENO MONOMERO ESTABILIZADO	3	30	0	30
2211	POLÍMEROS EXPANSIBLES EN GRÁNULOS QUE DESPRENDAN VAPORES INFLAMABLES	9	16.000	868.300	884.300
2216	HARINA DE PESCADO	9	100.000	1.239.330	1.339.330
2735	AMINAS LÍQUIDAS CORROSIVAS	8	15.389	13.700	29.089
2794	BATERIAS CON ACIDO	8	600	43.722	44.322
2796	ÁCIDO SULFÚRICO CON MENOS DEL 51% DE ÁCIDO O ELECTROLÍTO ÁCIDO PARA ACUMULADORES	8	0	0	0
2810	PRODUCTOS QUIMICOS (LIQUIDO	6.1	23	0	23

	ORGÁNICO, TÓXICO, N.E.P.)				
2853	FLUOROSILICATO MAGNESICO	6.1	0	20.000	20.000
2922	LÍQUIDO CORROSIVO TÓXICO (PLAGICIDA SYNGENTA AGRO, S.A.)	8.1	86	0	86
2929	LÍQUIDO ORGÁNICO TÓXICO, INFLAMABLE, N.E.P.	6.1	300	0	300
2967	ACIDO SULFAMICO	8	90	0	90
3066	PINTURAS O PRODUCTOS PARA LA PINTURA	8	1	0	1
3077	PRODUCTOS QUIMICOS (MATERIA SÓLIDA POTENCIALMENTE PELIGROSA PARA EL MEDIO AMBIENTE, N.E.P.)	9	33.003	20.000	53.003
3082	PRODUCTOS QUIMICOS (MATERIA LÍQUIDA POTENCIALMENTE PELIGROSA PARA EL MEDIO AMBIENTE, N.E.P.)	9	39.276	35.000	74.276
3164	ARTICULOS PRESURIZADOS, PNEUMATIC	2.2	107	0	107
3166	EQUIPO CON MOTOR DE COMBUSTIÓN CON BATERIA CONECTADA	9	3.759	2.000	5.759
3259	AMINAS SÓLIDAS CORROSIVAS, N.E.P. O POLIAMINAS SÓLIDAS CORROSIVAS, N.E.P.	8	2	0	2
3262	SÓLIDO INORGÁNICO CORROSIVO, BÁSICO, N.E.P.	8	250	0	250
3264	LÍQUIDO INORGANICO CORROSIVO, ACIDO, N.E.P.	80	516	0	516
3266	LÍQUIDO INORGANICO CORROSIVO, BÁSICO, N.E.P.	80	100	0	100
3268	MODULOS AIRBAG	9	47.669	0	47.669
3272	ESTERES, N.E.P.	3	40	0	40
3296	HEPTAFLUOROPROPANO (GAS REFRIGERANTE R 227)	2.2	28.000	28.000	56.000
3381	LÍQUIDO TÓXICO POR INHALACIÓN , N.E.P.	6.1	850	0	850
3469	PINTURA INFLAMABLE, CORROSIVA O PRODUCTOS PARA PINTURAS, INFLAMABLES, CORROSIVOS	3	95	0	95
3480	BATERIAS ION LITIO	9	1	0	1
		Total:	**761.768**	**2.466.804**	**3.228.572**

2.2.4.6. Movimiento de mercancías peligrosas por Nº ONU (2019)

NºONU	Mercancías Peligrosas	Clase	Carga (kg)	Descarga (kg)	Total (kg)
0012	CARTUCHOS PARA ARMAS, CON PROYECTIL INERTE	1.4	0	0	0
0055	CARTUCHOS VACÍOS CON FULMINANTES	1.4	16.200	0	16.200
1005	AMONIACO(ANHIDRIDO)	268	540	0	540
1030	1,1-DIFLUOROETANO (GAS REFRIGERANTE R 152 A)	2.1	18.000	0	18.000
1078	GAS FRIGORIFICO, N.E.P. (GAS REFRIGERANTE, N.E.P.), COMO LA MEZCLA F1, LA MEZCLA F2, LA MEZCLA F3	2.2	1.850	0	1.850

1090	ACETONA	3	200	0	200
1133	ADHESIVOS	3	105	0	105
1139	SOLUCIONES PARA REVESTIMIENTOS	3.3	1.960	0	1.960
1203	GASOLINA	3.3	6.670	0	6.670
1263	MATERIAS PARA PINTURAS	3.5	112.977	0	112.977
1266	PRODUCTOS DE PERFUMERIA QUE CONTENGAN DISOLVENTES INFLAMABLES	3	69.222	0	69.222
1268	DESTILADOS DEL PETROLEO, N.E.P. O PRODUCTOS DEL PETROLEO, N.E.P	3	400	0	400
1386	TORTA OLEAGINOSA CON MAS DE 1,5% DE ACEITE Y UN MAXIMO DE 11% DE HUMEDAD	4.2	0	10.000.000	10.000.000
1408	FERROSILICIO CON EL 30% EN PESO O MÁS, PERO MENOS DEL 90% EN PESO DE SILICIO	4.3	198.000	0	198.000
1593	DICLOROMETANO	6.1	983	0	983
1719	LÍQUIDO ALCALINO CÁUSTICO, N.E.P.	8	9.685	0	9.685
1759	SÓLIDO CORROSIVO, N.E.P.	8	22.800	0	22.800
1760	LÍQUIDO CORROSIVO	8	8.959	0	8.959
1790	ÁCIDO FLUORHÍDRICO CON MÁS DEL 60% Y UN MÁXIMO DEL 85% DE FLUORURO DE HIDRÓGENO	8	600	0	600
1791	SOLUCION DE HIPOCLORITO	8	4.671	0	4.671
1805	ACIDO FOSFORICO EN SOLUCIÓN	80	48.000	51.200	99.200
1823	HIDROXIDO SÓDICO EN ESCAMAS	8	298	48.000	48.298
1824	HIDROXIDO SODICO EN SOLUCION	8	288	0	288
1830	ACIDO SULFURICO CON MAS DEL 51% DE ACIDO	8	244	0	244
1866	RESINA EN SOLUCIÓN, INFLAMABLE	3.3	2.470	0	2.470
1950	AEROSOL INFLAMABLE	2.1	1.301	0	1.301
1951	ARGÓN LÍQUIDO REFRIGERADO	2.2	198.000	7.010	205.010
1956	PROTAR 20 (ARGÓN 80%, DIÓXIDO CARBONO 20%)	2.2	350	0	350
1978	PROPANO	23	1.749	0	1.749
1992	LACTATO DE ETILO	3	1.051	0	1.051
1993	PRODUCTOS QUIMICOS (LÍQUIDO INFLAMABLE, N.E.P.)	3	6.764	0	6.764
2055	ESTIRENO MONOMERO ESTABILIZADO	3	50	0	50
2211	POLÍMEROS EXPANSIBLES EN GRÁNULOS QUE DESPRENDAN VAPORES INFLAMABLES	9	168.000	604.000	772.000
2216	HARINA DE PESCADO	9	100.000	1.937.719	2.037.719
2491	ETANOLAMINA O ETANOLAMINA EN SOLUCIÓN	8	400	0	400
2619	BENCILDIMETILAMINA	8	14.400	0	14.400
2735	AMINAS LÍQUIDAS CORROSIVAS	8	13.323	0	13.323
2794	BATERIAS CON ACIDO	8	5.500	71.793	77.293
2810	PRODUCTOS QUIMICOS (LIQUIDO ORGÁNICO, TÓXICO, N.E.P.)	6.1	50	0	50
2929	LÍQUIDO ORGÁNICO TÓXICO, INFLAMABLE, N.E.P.	6.1	849	0	849
3066	PINTURAS O PRODUCTOS PARA LA PINTURA	8	21	0	21

3082	PRODUCTOS QUIMICOS (MATERIA LÍQUIDA POTENCIALMENTE PELIGROSA PARA EL MEDIO AMBIENTE, N.E.P.)	9	52.437	0	52.437
3166	EQUIPO CON MOTOR DE COMBUSTIÓN CON BATERIA CONECTADA	9	0	100	100
3262	SÓLIDO INORGÁNICO CORROSIVO, BÁSICO, N.E.P.	8	175	0	175
3264	LÍQUIDO INORGANICO CORROSIVO, ACIDO, N.E.P.	80	3.443	0	3.443
3266	LÍQUIDO INORGANICO CORROSIVO, BÁSICO, N.E.P.	80	986	0	986
3268	MODULOS AIRBAG	9	18.000	0	18.000
3272	ESTERES, N.E.P.	3	200	0	200
3295	HIDROCARBUROS LÍQUIDOS, N.E.P.	3.3	175	0	175
3469	PINTURA INFLAMABLE, CORROSIVA O PRODUCTOS PARA PINTURAS, INFLAMABLES, CORROSIVOS	3	81	0	81
3480	BATERIAS ION LITIO	9	3.995	0	3.995
3481	BATERIAS ION LITIO INSTALADAS EN UN EQUIPO	9	810	0	810
3528	MOTOR DE COMBUSTION INTERNA PROPULSADO POR LIQ.INFLAMABLE 0	3	18.630	0	18.630
		Total:	**1.135.862**	**12.719.822**	**13.855.684**

3. ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS.

Los Planes Interiores Marítimos de las instalaciones portuarias ante episodios de contaminación marina accidental no sólo se basan en la previsión de lo que puede ocurrir o en el diseño de respuestas operativas, sino también en la adaptación de las mismas a las singularidades del entorno en donde se ubican.

En los procedimientos operativos de respuesta vamos a contemplar además de la naturaleza del contaminante, las áreas más vulnerables a proteger ante los posibles riesgos de contaminación en función de las condiciones oceanográficas y ambientales de la zona.

La Ría de Pontevedra al igual que el resto de las rías gallegas tiene unas características especiales que hacen que la prevención y la lucha contra la contaminación marina sea de una relevancia singular debido a la fragilidad de los recursos enclavados en la misma y al impacto socioeconómico que tiene la actividad económica vinculada al litoral.

El Riesgo es una medida de la magnitud de los daños frente a una situación peligrosa. El riesgo se mide asumiendo una determinada vulnerabilidad frente a cada tipo de peligro. Debe distinguirse adecuadamente entre peligrosidad (probabilidad de ocurrencia de un peligro), vulnerabilidad (probabilidad de ocurrencia de daños dado que se ha presentado un peligro) y riesgo (propiamente dicho).
El presente Plan Interior Marítimo lleva a cabo el análisis de riesgos en base al histórico de incidentes ocurridos en el ámbito portuario y la sensibilidad de las zonas que puedan ser afectadas, para ello es necesario identificar seis factores fundamentales:

- Identificación del peligro de vertido de hidrocarburos o SNPP.
- Magnitud del derrame.
- Peligrosidad del derrame.
- Vulnerabilidad de las zonas que puedan ser afectadas.
- Análisis de riesgos
- Análisis de evolución de un vertido

3.1 Identificación y descripción de los incidentes de contaminación.

El análisis de la actividad y del registro **histórico de incidentes / accidentes de contaminación** de los últimos años del Puerto de Marín ha sido el siguiente:

En cuanto a su localización, existen riesgos que se extienden a lo largo de todos los muelles y dársenas de la Autoridad Portuaria pues la actividad que provoca el riesgo se efectúa en todos ellos, como lo son por ejemplo los derivados de incidentes con hidrocarburos, bien por accidente operativo en un buque, bien por accidente marítimo operacional – colisión, varada, incendio…, y existen otros riesgos que están claramente localizados por ejercerse siempre en el mismo sitio la actividad que los puede producir, como por ejemplo el trasiego de combustible en las instalaciones fijas de suministro, así como las cargas y descargas de contenedores, en algunos casos con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNPP), grano y otras cargas a granel como el cemento.

El Puerto de Marín registra unos índices anuales de incidencias y accidentes ambientales bajos en cuanto su afección a las aguas que rodean sus instalaciones. La gran mayoría de sucesos que puedan ocurrir normalmente suelen ser de dimensiones reducidas a las que se puede hacer frente sin necesidad de una gran movilización de medios para combatirlos, pero también hay que tener en cuenta que por la naturaleza de las operaciones, instalaciones y actividades que se realizan en el mismo existen riesgos que puedan llegar a generar unas emergencias por contaminación de las aguas de dimensiones más considerables, aunque a lo largo de los últimos años, sucesos de estas características apenas han tenido lugar.

La tabla que se muestra a continuación contiene el número de accidentes e incidencias medioambientales por contaminación marina y el origen de la contaminación acaecidos en la zona de servicio del Puerto de Marín en los últimos años, que afianzan lo anteriormente comentado.

Indicador	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	**Total**
Nº. de accidentes medioambientales	6	8	8	11	9	12	11	10	75
Tierra - mar	2	0	1	3	1	2	2	1	12
Buque-mar	2	4	5	1	4	7	6	5	34
Desconocido	2	4	2	7	4	3	3	4	29
Total	6	8	8	11	9	12	11	10	**75**

Aproximadamente el 45% de los incidentes y accidentes ambientales que se produjeron en los últimos años en el Puerto de Marín tuvieron su origen en buques ya sea por operaciones de carga de combustible de gasoil y aceites (principalmente por reboses en el barco, aunque la tendencia en los últimos años es de disminución del número de casos), en el anterior análisis de 2007 a 2012 suponían el 63%.

De los 75 accidentes medioambientales con contaminación marina solamente en cuatro casos se vio afectada la Zona II del puerto, dos de origen desconocido, una de un incendio en un varadero y un cuarto caso por el hundimiento de una embarcación en la Escuela Naval Militar.

En lo referente a SNPP en este periodo no se han contabilizado ningún caso.

Analizando los registros podemos hacer una clasificación de los incidentes más comunes dentro de las instalaciones del Puerto de Marín.

1.- *Contaminación por hidrocarburos,* provocada en general por un derrame operativo durante las operaciones de abastecimiento de buques, normalmente el suceso tiene lugar por el rebose del tanque de gasoil. Puede ocurrir en cualquier muelle por ser una actividad que se produce donde esté atracado el barco que solicita el suministro siendo más habitual en los muelles de la dársena pesquera.

2.- *Contaminación por aceite de motores*, provocada por el derrame al mar desde un barco de aceite de motores, después de haber procedido al cambio del mismo. Puede producirse en cualquier muelle, pero el histórico del puerto indica que su probabilidad es más alta en las dársenas y atraques del puerto pesquero. La

tendencia es disminuir este tipo de incidentes desde la puesta en marcha de las memorias de métodos en los operadores y la norma interna del puerto para este tipo de suministros.

3.- *Contaminación procedente de un achique de sentinas*, compuesta por mezcla de agua sucia, aceite y combustible. Puede ocurrir en cualquier muelle, pero el histórico del puerto indica que su probabilidad es más alta en las dársenas pesqueras y en el Muelle de Reparaciones.

4.- *Contaminación por pintura*, procedente de las operaciones de pintado del casco y obra muerta de un barco. En los últimos años solo se produjo un suceso de estas características teniendo lugar un caso de origen desconocido en el Nuevo Muelle Comercial de Marín en el año 2012.

5.- *Contaminación por hidrocarburo procedente de un accidente marítimo*: colisión, varada, vuelco, incendio, dentro de una dársena portuaria o muelle exterior. Puede producirse en cualquier zona del puerto, pero el histórico de incidentes indica que el mayor riesgo, debido al vuelco de barcos, está localizado en las dársenas del puerto pesquero. Un caso de una embarcación deportiva, otra de una pequeña embarcación militar y otras en un incendio en un varadero.

6.- *Contaminación por mercancías peligrosas.* por derrames en la terminal que llegan al mar – disponen de cubeto, o en las operaciones de carga/descarga. Riesgo localizado en el Muelle Adolfo Reboredo, en los últimos 10 años no hay contabilizados ningún caso y las mercancías peligrosas que se manipulan son en su mayoría en estado sólido.

De todos los sucesos de contaminación sucedidos en el puerto de Marín se puede decir que los más habituales son los relacionados con derrames de hidrocarburos representando aproximadamente el 60% del total de incidentes seguido por los vertidos de aceites en general que suponen sobre un 15%, y en general suelen ser de escasa consideración y se resuelven en el día.

Además de todos los incidentes anteriormente citados y que son los que se puedan presentar con una mayor frecuencia, existen otros tipos de contaminaciones que podrían tener lugar dentro de las instalaciones del Puerto de Marín. Como son los siguientes:

Contaminación por granalla, procedente de las operaciones de chorreo del casco de buques en reparación, normalmente mezclada con otros restos de actividad de astilleros: serrín, aceites, etc. El riesgo más alto es en el muelle de reparaciones y zona del astillero de Nodosa y el varadero de Placeres.

Contaminación de combustible procedente de instalaciones en tierra, bien por fallo operativo de sus sistemas de suministro: válvulas, mangueras, etc., bien por pérdida del depósito de almacenamiento. El riesgo está localizado en las zonas de suministro y en las instalaciones que disponen de depósitos de combustible, indicadas en el punto 2.2.4.

Contaminación por sustancia química, procedente de alguna de las empresas con concesión en el puerto por avería, fallo o accidente en sus instalaciones. Riesgo localizado en las concesiones.

Contaminación por materia orgánica o carga a granel: piensos, *abonos, cereales, etc.* procedente de alguna de las empresas con concesión en el puerto, bien por derrame en el muelle que llega a caer al mar, bien por fuga a través de la red de pluviales. Riesgo localizado en los muelles de carga y descarga de graneles, principalmente en los muelles Manuel Leirós y Muelle Comercial Oeste.

3.2 Magnitud del vertido

La magnitud de un episodio de contaminación puede verse afectada por diversos factores como la carrera de marea, las condiciones meteorológicas, la configuración de las instalaciones portuarias, la propia visibilidad de la lámina de agua y por la naturaleza del vertido. Por ello no resulta sencillo determinar con precisión dicha magnitud, sin embargo, es necesario estimarla, con el objeto de poder establecer el tipo de situación de emergencia con el que se corresponde el episodio de contaminación que se ha detectado.

Así, si el vertido es detectado mediante inspección visual o a través de una denuncia, la valoración de la magnitud deberá realizarse a partir de la superficie afectada, la apariencia del vertido de hidrocarburo y las siguientes relaciones obtenidas del Convenio de Bonn (Bonn Agreement Oil Appearance Code):

Código	Descripción	Apariencia del Vertido	Espesor (mm)	Cantidad (l/ha)
1	Brillante	Se ve como una fina película en la superficie	0,04-0,30	0,4-3
2	Irisado	Característicos de los aceites minerales	0,30-5.0	3-50
3	Metálico	Parece un espejo, refleja cielo y nubes	5.0-50	50-500
4	Color Verdadero discontinuo	Aparecen rupturas en el color verdadero	50-200	500-2000
5	Color verdadero	Marrón o negro significa hidrocarburo más espeso. Es el color real (verdadero) del hidrocarburo que se trate	>200	>2000

Por otra parte, y en base a los datos registrados en el histórico del Puerto de Marín – 75 incidentes de contaminación documentados entre el año 2012 y 2019 todos ellos con volúmenes de vertido por debajo de los 200 litros. Ver punto anterior.

Tomando como base los datos del Convenio de Bonn, los datos históricos de los que dispone el Puerto de Marín y en base a lo descrito en el presente PIM, la magnitud del vertido se clasifica en:

HIDROCARBUROS Y SUS DERIVADOS			
Magnitud	**Correspondencia con nivel del PIM**	**Volumen (litros)**	**Superficie (m^2)**
Muy Pequeña	Nivel 0	Derrame que puede ser controlado con los medios dispuestos por la empresa en su plan interior marítimo y sin intervención de medios externos	
Pequeña	Nivel 1	V < 300	S < 500
Media	Nivel 2	300 < V < 800	500 < S < 2.000
Gran	Nivel 3	800 < V	2.000 < S

SNPP			
Magnitud	**Correspondencia con nivel del PIM**	**Volumen (litros)**	**Superficie (m^2)**
Muy Pequeña	Nivel 0	Derrame que puede ser controlado con los medios dispuestos por la empresa en su plan interior marítimo y sin intervención de medios externos	
Pequeña	Nivel 1	V < 50	
Media	Nivel 2	50 < V < 300	S < 500
Gran	Nivel 3	300 < V	500 < S

3.3 Peligrosidad y toxicidad del vertido

La identificación de peligros de un episodio de contaminación por hidrocarburos o SNPP se determina en el PIM en las Fichas de emergencia de producto químico que incluyen las sustancias químicas e hidrocarburos que pueden ser objeto de tráfico y suministro en el Puerto de Marín.

Es necesaria la autorización previa y escrita de la Dirección del Puerto para la admisión de mercancías en la zona terrestre portuaria. El cargador o consignatario solicita la admisión al Director del Puerto. La unidad de Sostenibilidad vela por el cumplimiento del Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el reglamento de admisión, manipulación y almacenamiento de las mercancías peligrosas, y lleva el archivo de mercancías peligrosas.

El proceso se realiza en los siguientes pasos:

1) El operador solicita al Director del Puerto la admisión de mercancías peligrosas mediante el impreso ***Solicitud de Admisión – Notificación de Mercancías Peligrosas***, en el que se hacen constar los datos descriptivos de la operación y de la mercancía. A esta solicitud se adjunta la documentación obligatoria de acuerdo con el ***RD 145/1989***. Esta solicitud se puede realizar en entorno Web con la aplicación IMOWEB a la que a su vez tiene acceso la Capitanía Marítima.
2) El Director o el Responsable de la Div. de Seguridad y Sostenibilidad, por delegación da el visto bueno a dicha solicitud mediante firma y sello de 3 copias del documento anterior (una para el operador, otra para Capitanía Marítima y otra para la Autoridad Portuaria), también se puede realizar en entorno Web con la aplicación IMOWEB a la que a su vez tiene acceso la Capitanía Marítima.
3) El Responsable de la Div. de Seguridad y Sostenibilidad mantiene el archivo con todas las solicitudes de admisión aprobadas en papel, asignando un número de identificación único que permite su trazabilidad.
4) El Responsable de Seguridad y Sostenibilidad mantiene también una base de datos electrónica con los datos más relevantes, entre otros: Número de solicitud, fecha de entrada, tipo de mercancía, buque, cargador, cantidad, número de contenedor, tipo de embalaje, etc. Estos datos quedan en la intranet a la que tiene acceso todo el personal de protección y seguridad de la Autoridad Portuaria. En esta misma intranet se puede consultar la ***FICHA***

DE SEGURIDAD de cada una de estas mercancías peligrosas. Se anexa listado a fecha en este documento

En lo referente a las sustancias potencialmente peligrosas que se manejan o se pueden encontrar en mayor o menos medida en el puerto, son las siguientes:

- Gasoil suministrado a buques.
- Gasoil suministrado a instalaciones en tierra.
- Aceite para suministro a buques.
- Amoníaco (NH3) para las instalaciones frigoríficas y buques con sistemas de refrigeración.
- Gas natural odorizado que se suministra por tubería de Gas natural a varias empresas del puerto
- Otras sustancias como: botellas de oxígeno, acetileno, C15, propano, etc.

El suministro de combustible a buques y/o instalaciones en tierra está regulado por una norma interna del puerto que obliga a los suministradores a enviar solicitud de suministro. Se siguen estos pasos:

1) El suministrador solicita a la División de Seguridad y Sostenibilidad la entrada al puerto para la realización del suministro mediante el impreso ***Solicitud de Suministro de Combustible***, o por la extranet del Puerto, en el que se hacen constar los datos descriptivos de la operación.
2) El Responsable de la División de Seguridad y Sostenibilidad, da el visto bueno a dicha solicitud mediante correo electrónico si la solicitud es vía extranet o envío por fax firmado si la solicitud es por esta vía.
3) El Responsable de la División de Seguridad y Sostenibilidad mantiene archivo de todas las solicitudes de suministro aprobadas en papel de los últimos 2 años.
4) El Responsable de la División de Seguridad y Sostenibilidad mantiene también una base de datos electrónica con los datos más relevantes, entre otros: Número de solicitud, fecha de suministro, tipo de combustible, buque o destino (muelle o instalación en tierra), transportista, camión (cabeza y cisterna), cantidad, , etc. Estos datos quedan en la intranet a la que tiene acceso todo el personal de seguridad y protección de la Autoridad Portuaria.

5) Todo transportista que pretenda entrar en el puerto para suministro de combustible debe mostrar en la entrada la ***Solicitud de Suministro de Combustible*** en el puesto de control de accesos.

El Responsable de la División de Seguridad y Sostenibilidad mantiene, dentro del programa de gestión de mercancías peligrosas, una ficha para cada una de las empresas ubicadas en el puerto, en las que figuran, entre otros, los datos relativos a la ubicación y capacidades máximas (número de botellas y su contenido, depósitos y su capacidad, etc.) de almacenamientos de sustancias peligrosas. En el apartado de mercancías peligrosas de la intranet se pueden consultar las FICHAS DE SEGURIDAD genéricas de cada una de estas sustancias potencialmente peligrosas.

Toda esta información puede ser suministrada a los equipos de emergencia desde el centro de control de accesos en caso de un incidente en el recinto portuario imprimiendo la FICHA DE SEGURIDAD correspondiente. Las mercancías peligrosas en contenedores se depositan en la zona habilitada de la terminal y se tiene acceso a la información de su contenido en la intranet corporativa y un acceso a los datos cargados en la aplicación IMOWEB.

Para el cálculo del análisis de riesgos las mercancías se clasifican en función de su peligrosidad y toxicidad de la siguiente manera:

- SNPP altamente tóxicas para el hombre: Son sustancias que pueden causar la muerte de las personas. Se le asigna un valor de 10 puntos en el análisis de riesgos.

- SNPP de menor toxicidad para el hombre, pero peligrosos para el medio ambiente. Se le asigna un valor de 8 puntos en el análisis de riesgos.

- Hidrocarburos y sus derivados: Son sustancias no tóxicas para el hombre pero peligrosos para el medio ambiente. Se le asigna un valor de 5 puntos en el análisis de riesgos.

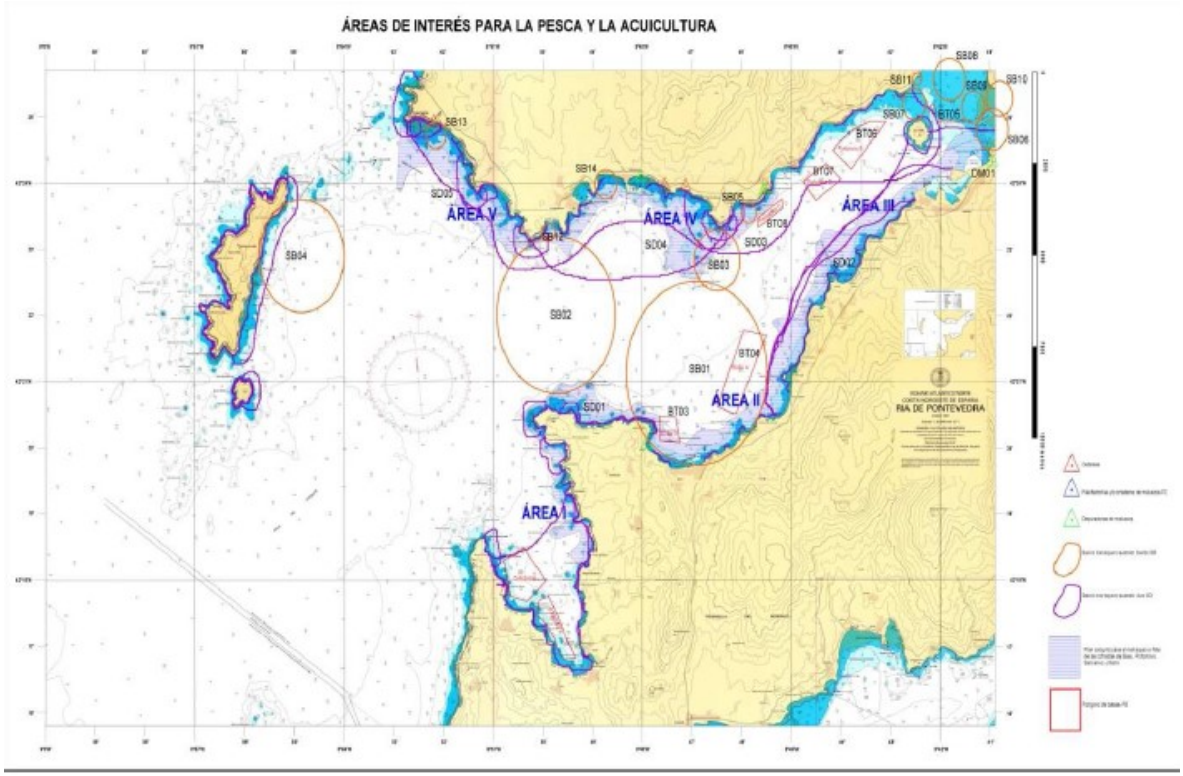
3.4 Vulnerabilidad de las zonas que se pueden ver afectadas

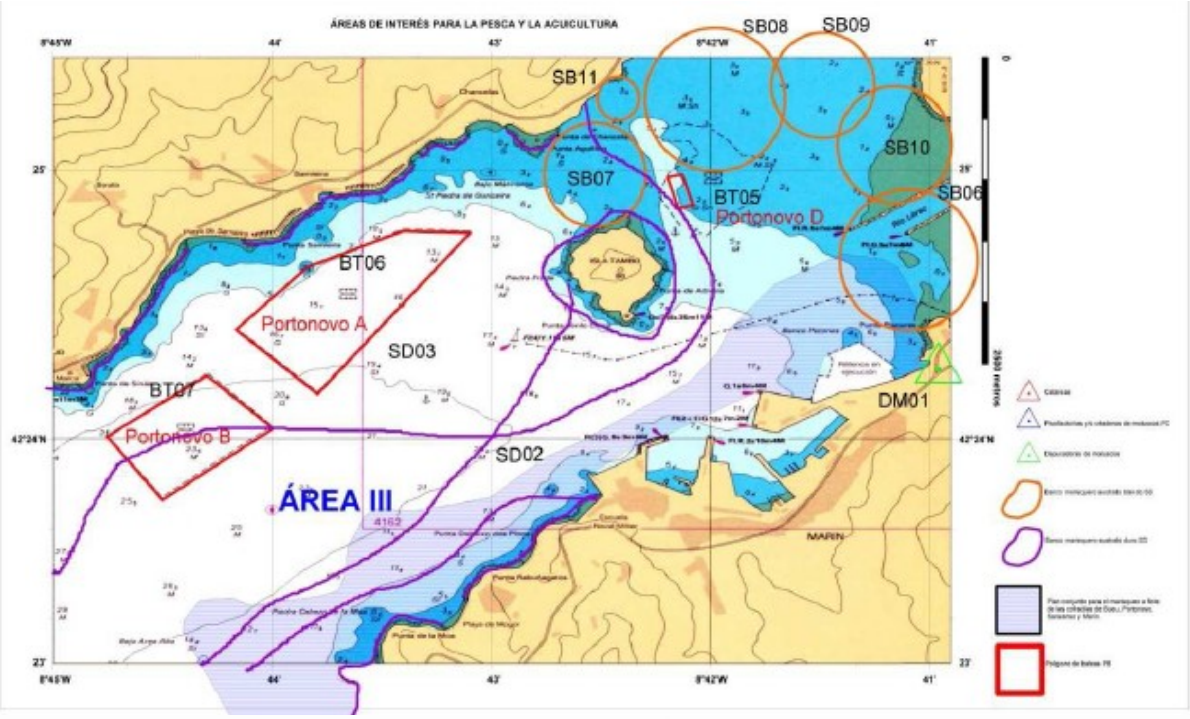
En cuanto a la vulnerabilidad de las zonas que puedan ser afectadas es necesario distinguir las dos zonas, en el ámbito de aplicación del presente PIM:

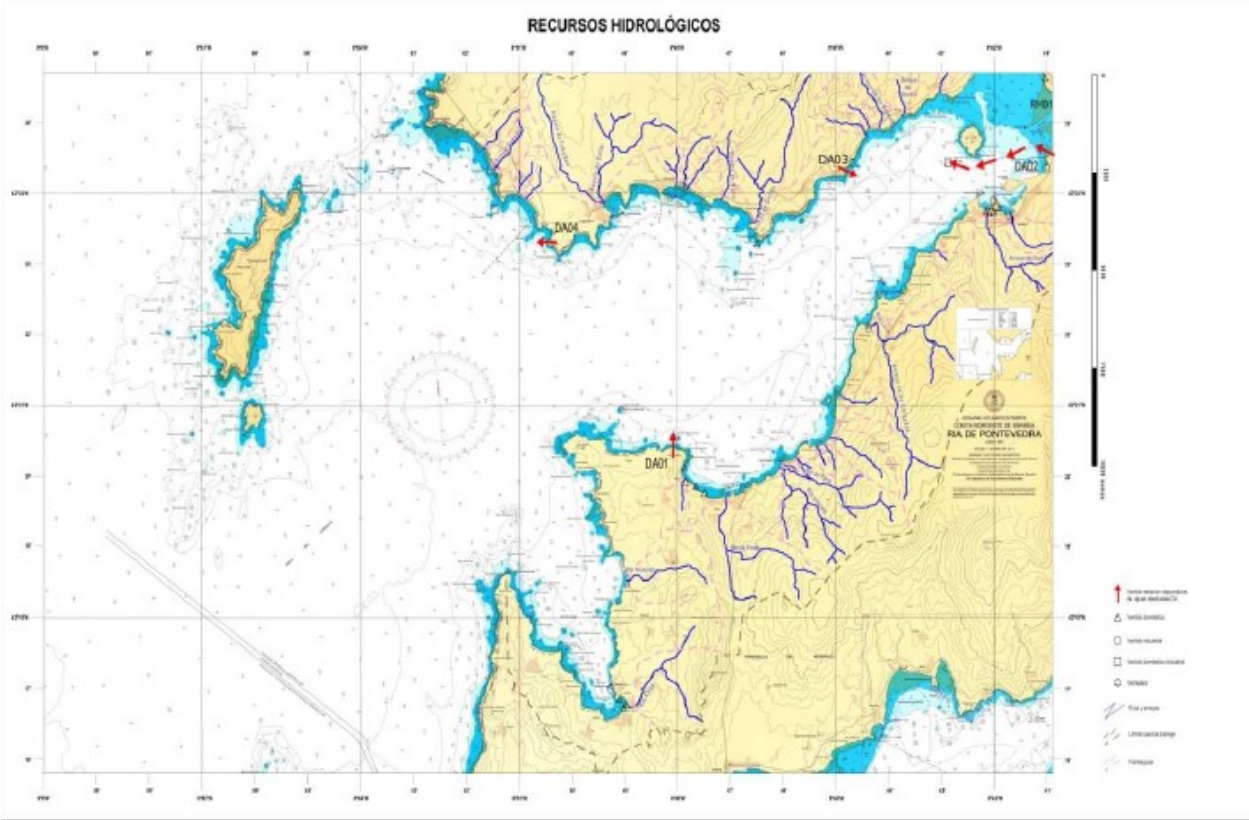
Zona I: En donde la vulnerabilidad es principalmente socioeconómica aunque no por ello los posibles de derrames carecen de posible afección ambiental.

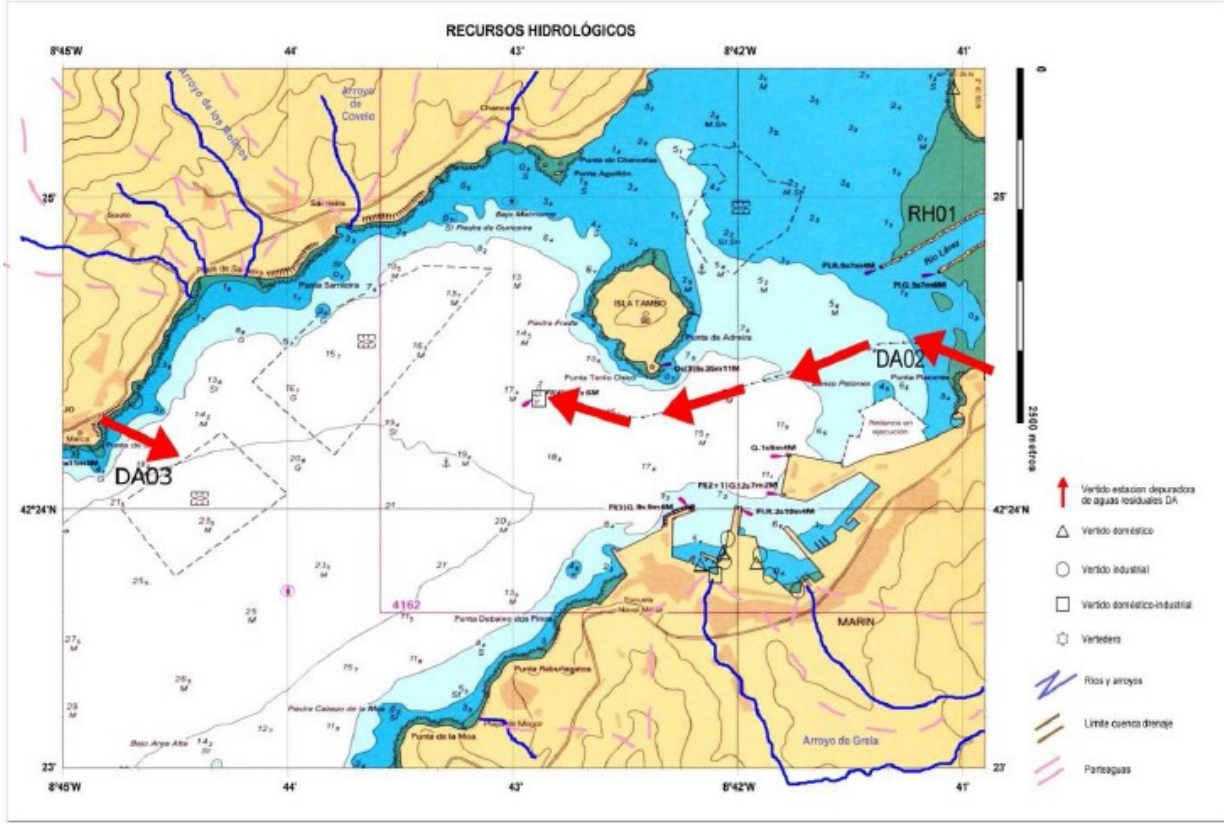
Zona II: En donde la vulnerabilidad además de ser socioeconómica también posee un marcado carácter ambiental debido a las importantes figuras de protección de hábitat que posee la Ría de Pontevedra.

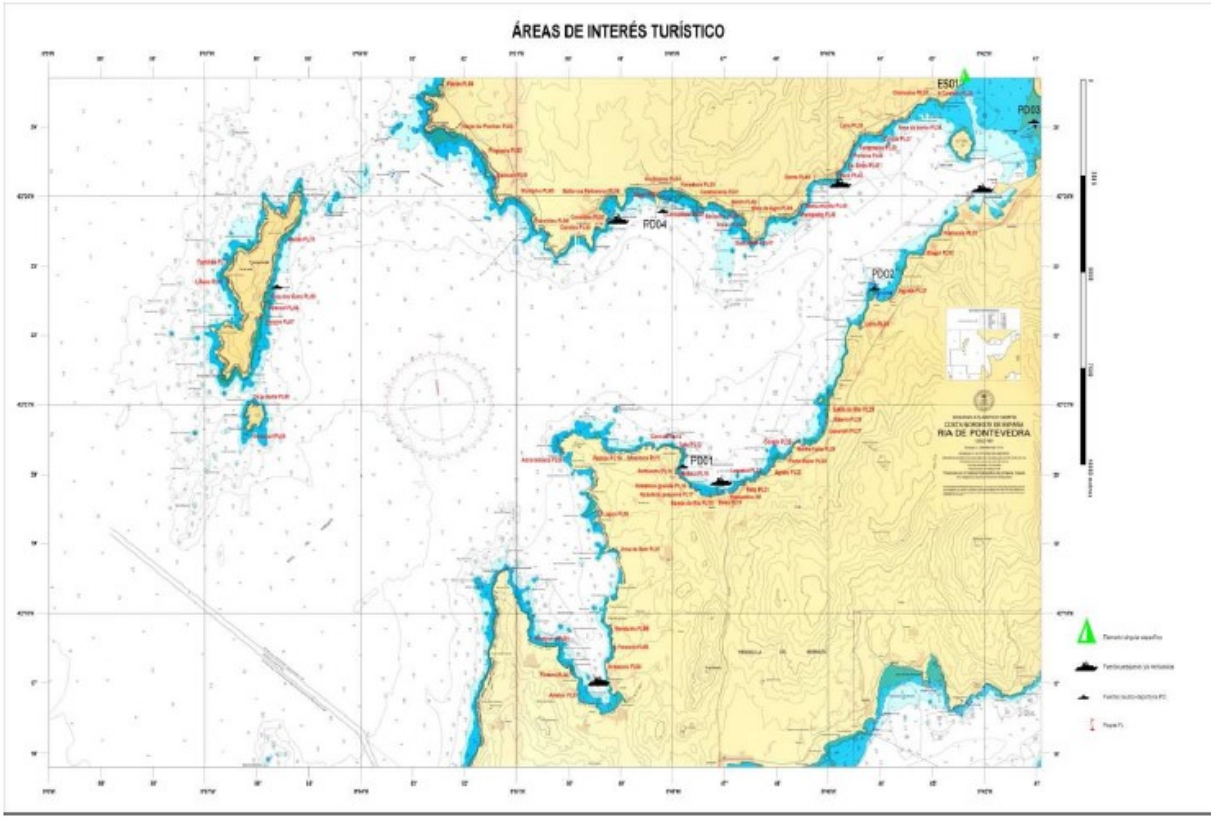
Para el análisis de vulnerabilidad de ambas zonas se ha empleado el estudio de vulnerabilidad presente en el Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina de Galicia (Plan CAMGAL), que se adjuntan como anexo los mapas.
A continuación se muestra gráficamente los mapas de recursos pesqueros, hídricos, turísticos y figuras de protección ambiental de la Ría de Pontevedra:

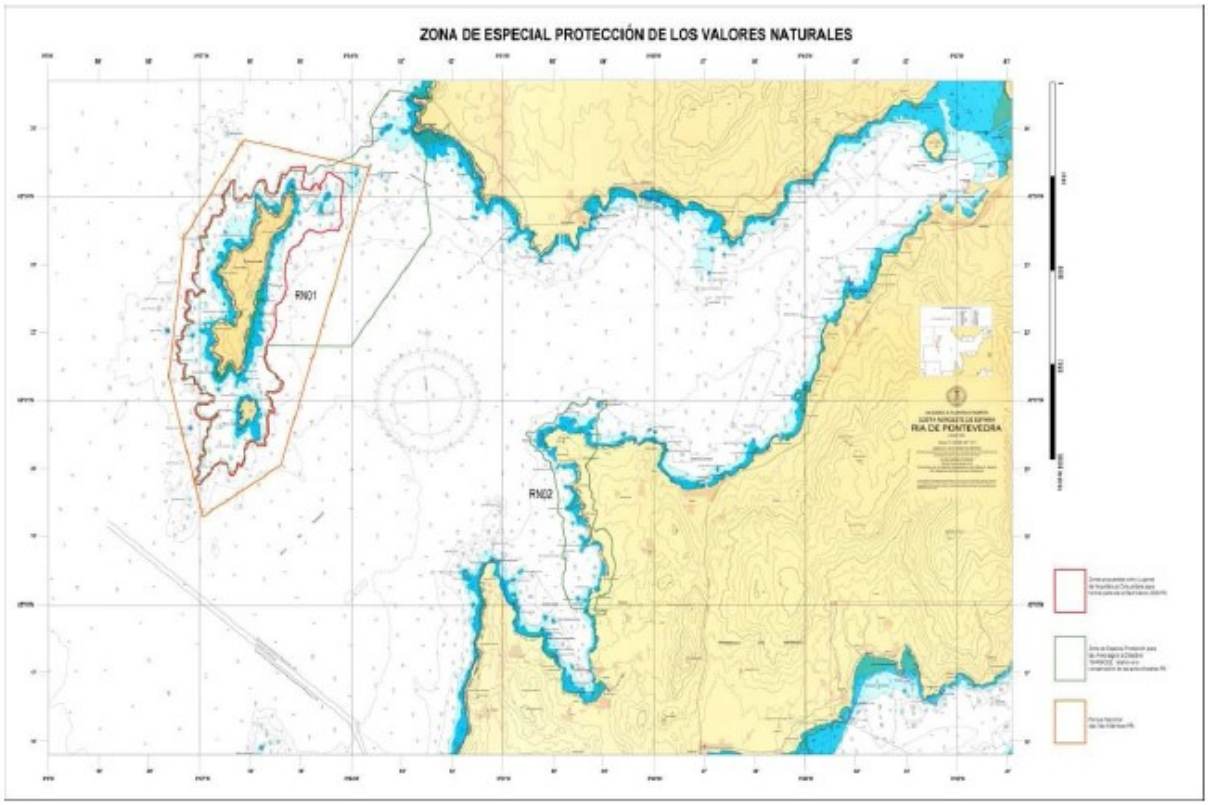



ÁREAS DE INTERÉS PARA LA PESCA Y LA ACUICULTURA
SB08
SB09
SB11
SB10
SB07
SB06
BT05
Portonovo D
BT06
Portonovo A
SD03
BT07
Portonovo B
SD02
ÁREA III
DM01
MARÍN


RECURSOS HIDROLÓGICOS
DA01
DA02
DA03
DA04
RIA DE PONTEVEDRA


RECURSOS HIDROLÓGICOS
RH01
DA02
DA03
ISLA TAMBO
MARIN
Arroyo de Greia
Vertido estacion depuradora de aguas residuales DA
Vertido doméstico
Vertido industrial
Vertido doméstico-industrial
Vertedero
Rios y arroyos
Limite cuenca drenaje
Parteaguas


ÁREAS DE INTERÉS TURÍSTICO
ES01
PD03
PD04
PD02
PD01
RIA DE PONTEVEDRA



3.5 Análisis de Riesgo

En primer lugar, es necesario establecer una serie de criterios de valoración. Para ello, se ha tomado el siguiente criterio de valoración:

Identificación del Peligro: Nº de episodios de contaminación (2007-2014)	
Nº de incidentes	**Puntuación**
Más de 20	10
Entre 10 y 20	5
Menos de 10	2
Si no se registran episodios de contaminación	0

Magnitud: Volumen de vertido para Hidrocarburos	
Volumen de derrame	**Puntuación**
Más de 800 litros	10
Entre 300 y 800 litros	5
Menos de 300 litros	2

Magnitud: Volumen de vertido para SNPP	
Volumen de derrame	**Puntuación**
Más de 300 litros	10
Entre 50 y 300 litros	5
Menos de 50 litros	2

Peligrosidad: Hidrocarburo o SNPP	
Tipo de Contaminante	**Puntuación**
SNPP Altamente tóxicos para el hombre	10
SNPP De menor toxicidad para el hombre pero peligrosos para el medio ambiente	8
Hidrocarburos y sus derivados	5

Vulnerabilidad	
Grado de Vulnerabilidad de la zona	**Puntuación**
Muy Alta	10
Alta	8
Moderada	5
Baja	2
Muy Baja	0

El cálculo del riesgo se obtiene mediante la siguiente fórmula:

RIESGO = Peligro + Magnitud+ Peligrosidad + Vulnerabilidad.

CRITERIOS DE VALORACIÓN DEL RIESGO	
Riesgo	**Puntuación**
ZONA DE ALTO RIESGO	MAS DE 25 PUNTOS
ZONA DE RIESGO MEDIO	MÁS DE 20 PUNTOS Y MENOS DE 25 PUNTOS
ZONA DE RIESGO BAJO	20 PUNTOS O MENOS

En base a los anteriores criterios de valoración se obtienen los siguientes valores de riesgo para hidrocarburos y sus derivados o para las Sustancias Nocivas y potencialmente peligrosas, en las distintas zonas del puerto:

HIDROCARBUROS Y SUS DERIVADOS

Dársenas interiores						
Litros	**Identificación del peligro**	**Magnitud**	**Peligrosidad y Toxicidad**	**Vulnerabilidad**	**Total**	**Riesgo**
≤ 300	10	2	5	5	22	Riesgo Medio
>300 y <800	No se registran Vertidos (0)	5	5	5	15	Riesgo Bajo
> 800	No se registran Vertidos (0)	5	5	5	15	Riesgo Bajo

Muelles Exteriores						
Litros	**Identificación del peligro**	**Magnitud**	**Peligrosidad y Toxicidad**	**Vulnerabilidad**	**Total**	**Riesgo**
≤300	2	2	5	5	14	Riesgo Bajo
>300 y <800	No se registran Vertidos (0)	5	5	5	15	Riesgo Bajo
> 800	No se registran Vertidos (0)	10	5	5	20	Riesgo Bajo

Zona II						
Litros	**Identificación del peligro**	**Magnitud**	**Peligrosidad y Toxicidad**	**Vulnerabilidad**	**Total**	**Riesgo**
≤ 300	2	2	5	5	14	Riesgo Bajo
>300 y <800	No se registran vertidos (0)	5	5	5	15	Riesgo Bajo
> 800	No se registran Vertidos (0)	10	5	5	20	Riesgo Bajo

SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS

Los emplazamientos donde sería posible darse un derrame por SNPP son: el Muelle de Adolfo Reboredo, debido a las operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas, en los muelles de Manuel Leirós debido a la descarga de cereales y sus harinas y la carga de cemento a granel.

También podría producirse un vertido al mar de pequeñas cantidades de SNPP desde el resto de muelles por buques que dispongan de estas sustancias y en concesiones que por escorrentía vayan al mar.

SNPP ALTAMENTE TÓXICOS PARA EL HOMBRE

Muelle Adolfo Reboredo						
Litros	**Identificación del peligro**	**Magnitud**	**Peligrosidad y Toxicidad**	**Vulnerabilidad**	**Total**	**Riesgo**
≤ 50	No se registran vertidos (0)	2	10	5	17	Riesgo Bajo
>50 y <300	No se registran vertidos (0)	5	10	5	20	Riesgo Bajo
> 300	No se registran Vertidos (0)	10	10	5	25	Riesgo Medio

SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS DE MENOR TOXICIDAD PARA EL HOMBRE PERO PELIGROSAS PARA EL MEDIO AMBIENTE

Muelle Adolfo Reboredo						
Litros	**Identificación del peligro**	**Magnitud**	**Peligrosidad y Toxicidad**	**Vulnerabilidad**	**Total**	**Riesgo**
≤ 50	No se registran vertidos (0)	2	8	5	15	Riesgo Bajo
>50 y <300	No se registran vertidos (0)	5	8	5	18	Riesgo Bajo
> 300	No se registran Vertidos (0)	10	8	5	23	Riesgo Medio

Muelle Manuel leirós						
Litros	**Identificación del peligro**	**Magnitud**	**Peligrosidad y Toxicidad**	**Vulnerabilidad**	**Total**	**Riesgo**
≤ 50	No se registran vertidos (0)	2	8	5	15	Riesgo Bajo
>50 y <300	No se registran vertidos (0)	5	8	5	18	Riesgo Bajo
> 300	No se registran Vertidos (0)	10	8	5	23	Riesgo Medio

Resto de Muelles						
Litros	**Identificación del peligro**	**Magnitud**	**Peligrosidad y Toxicidad**	**Vulnerabilidad**	**Total**	**Riesgo**
≤ 50	2	2	8	5	17	Riesgo Bajo
>50 y <300	No se registran vertidos (0)	5	8	5	18	Riesgo Bajo
> 300	No se registran Vertidos (0)	10	8	5	23	Riesgo Medio

3.6 Análisis de evolución de un vertido.

Con el fin de estudiar el efecto de posibles vertidos y analizar su evolución se han determinado las posibles trayectorias de un derrame de hidrocarburos mediante la simulación de su desplazamiento y dispersión en diferentes escenarios. Para ello se ha utilizado el modelo de integración numérica por diferencias finitas HAMSOM (HAmburg Shelf Ocean Model, (Backhaus, 1983; Souto, 2000; Souto et al., 2001).

Se realizaron veinte simulaciones, que se adjuntan como anexo, seleccionando cuatro situaciones distintas de marea para el inicio del vertido (marea alta, vaciante, marea baja y llenante), y, a su vez, para cada una de éstas se impusieron cinco situaciones de vientos promedios de la zona de estudio. Para la marea se eligió un período de mareas vivas de primavera, (las más fuertes del año), y se impuso un viento de 10 m/s, seleccionando las dos direcciones predominantes con dos sentidos para cada una de ellas (a lo largo del canal, que llamaremos viento

entrante y viento saliente, y casi transversal al canal, que llamaremos transversal del sur y transversal del norte), además de una situación de calma.

El tiempo de dispersión se muestra en las diferentes gráficas mediante un código de colores. Sobre un fondo azul claro de agua limpia inicial, los puntos de color negro indican la posición que alcanza el vertido en una hora; en rojo se indica la posición a las dos horas de comienzo del vertido; el marrón oscuro corresponde a cuatro horas y el marrón claro indica ocho horas tras el inicio de la contingencia. En función de un análisis de riesgo de derrame de hidrocarburos se seleccionaron 29 puntos posibles de vertido en muelles y en las Zona I y II del puerto. Los resultados de las simulaciones están disponibles a través de una aplicación html, que se adjunta como anexo, que permite seleccionar para cada punto de riesgo de vertido veinte escenarios posibles resultantes de la combinación de diferentes condiciones de mareas y vientos– se adjuntan como anexos al plan. Las simulaciones fueron realizadas en el año 2005 y aunque se modificaron varios de los muelles comerciales de la zona de expansión la aplicación puede ser válida para analizar la evolución de un posible vertido de HC.

El objetivo del estudio de trayectorias es la cuantificación del área por la que se extenderán los vertidos al mar en diferentes situaciones y condiciones presentadas para optimizar las respuestas.

De acuerdo con las características de las dársenas y muelles del puerto, se entiende que los muelles que conforman las dársenas, proporcionan abrigo a sus aguas y se convierten en las barreras artificiales que suponen un obstáculo a la progresión de una mancha contaminante. En el caso de una contaminación en un muelle abierto a la Ría, como son el Muelle Adolfo Reboredo, Muelle Comercial Oeste, el Comercial Sur y el Manuel Leirós, el propio muelle sólo sirve de barrera de contención con vientos fuertes de componente perpendicular a los mismos, y dependiendo siempre de la influencia de la corriente de marea.

En aquellos casos en que la contaminación ocurra en el interior de las dársenas o aguas abrigadas del puerto, el lugar de concentración dependerá de las condiciones de marea y viento predominantes en las horas siguientes al incidente. Las zonas aconsejables de concentración son entre el origen inicial de la contaminación y el muelle, impidiendo su expansión mediante el empleo de barreras: absorbentes y/o de contención. El acceso a la zona de contención es bien desde el muelle, donde existen medios de acceso para camiones y otro tipo de vehículos, bien desde el mar

empleando embarcaciones con equipos de l.c.c. En los casos en los que la contaminación evoluciona hacia aguas abiertas de la Ría, el modelo de simulaciones nos servirá de guía de la posible evolución del vertido mientras no se disponga de una embarcación en la zona para reportar alcance, evolución, cantidad y otros parámetros, para poner en marcha los trabajos de lucha contra la contaminación y valorar el nivel de respuesta.

Para el caso de vertido en la zona II los modelos de simulación nos dan una aproximación de la evolución. Si la situación lo requiere se solicitará la colaboración de la Unidad de Observación Próxima del Plan CAMGAL con el fin de predecir la deriva del vertido y las posibles zonas de afectación del mismo.

Ahora bien, este servicio en caso de que se activase el Plan CAMGAL se activaría inmediatamente, pero si no, no tiene un servicio 24 horas definido como tal, aunque habitualmente el tiempo de respuesta es bastante corto ya que cuenta con sistemas para poder hacer simulaciones desde cualquier sitio con acceso a Internet.

4. MEDIOS MATERIALES Y PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

4.1 Medios materiales propios.

La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra cuenta con el siguiente material y equipos para la lucha contra la contaminación:

BARRERAS:

- Una barrera de aguas interiores de 350 metros.
- Una barrera de aguas exteriores de 350 metros en carretel.
- Tres carros compensadores de mareas.

SKIMMERS:

- Dos equipos de succión (skimmer) con capacidad de 10 Tm/h y 20 Tm/h, para hidrocarburos, con una unidad de potencia y otro equipo necesario.

CONTENEDORES:

- 1 contenedor de hierro cerrado para líquidos de 7.000 litros.
- 8 depósitos paletizables para líquidos de entre 600 y 1.000 litros.
- 4 contenedores para residuos sólidos de entre 700 y 1.000 litros.

EPIs:

- 10 equipos de protección individual para la lucha contra HC y SNPP afines a estos como aceites, pinturas….. Están compuestos de: un traje de limpieza, un par de botas, un par de guantes, gafas de protección, mascarilla y ropa de aguas.

ABSORBENTES:

- 100 metros de barreras absorbentes.
- 100 paños absorbentes.

OTROS :

- Una hidrolimpiadora eléctrica.
- Una hidrolimpiadora a gasolina.
- 20 sacos tipo Big-bag.
- 2 rollos de plástico negro de 3x100 metros.
- 30 l. de limpiador biológico de HC.

Este inventario de medios es una relación de mínimos que dispone el Puerto para la lucha contra la contaminación. La División de Seguridad y Sostenibilidad lleva un inventario de los materiales y equipos. Se anexan al PIM inventario de medios materiales y equipos y características del material absorbente

4.2 Situación de los medios.

El material para la lucha contra la contaminación se encuentra situado en los departamentos de armadores nº 30 y nº 31 del muelle Pesquero Norte, en el almacén de emergencias del vestuario de la policía portuaria, en la explanada del aparcamiento de la Policía portuaria y en la nave taller del Muelle de reparaciones.
Ver plano nº 5 de situación y de planta de los locales.

4.3 Responsables de mantenimiento y operación.

El personal de obras y mantenimiento será el responsable del mantenimiento del material y equipos de limpieza, mientras que la custodia y operación se hará de acuerdo con el organigrama del Puerto de Marín y sus normas.

Trimestralmente con la presencia del Responsable de la División de Seguridad y Sostenibilidad, se encienden y prueba el funcionamiento de todos los equipos, haciendo coincidir las pruebas con ejercicios o simulacros. Se lleva un registro en papel de la revisión y encendido de los equipos

4.4 Programa de mantenimiento de los medios materiales

El Responsable de la División de Seguridad y Sostenibilidad vela para que se efectúe una prueba de funcionamiento de todos los equipos que cuenten con motor y unidad de potencia hidráulica así como una revisión del resto del material trimestralmente.

Las pruebas de funcionamiento de los equipos, despliegue de barreras, etc, se hacen coincidir, al menos semestralmente, con la ejecución de los ejercicios programados, comprobando su estado y funcionamiento, con lo que anualmente todos los equipos se encienden en al menos en cuatro ocasiones. Se lleva un registro en papel de las revisiones.

Además, después de cada uso de un equipo en una contingencia real se limpia y revisa el equipo para verificar su funcionamiento y puesta a punto tras su uso, dejando evidencia por escrito en el registro de revisiones.

El mantenimiento se hace de acuerdo con lo especificado por los fabricantes de los equipos y el responsable de mantenimiento cuenta con registros de estas revisiones en la ficha de cada equipo.

5. PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN DE LAS INCIDENCIAS.

5.1 Destinatarios de la notificación.

Los destinatarios de la notificación de activación del Plan Marítimo Interior serán las autoridades locales y autonómicas correspondientes y la Capitanía Marítima, la cual informará a la Delegación o a la Subdelegación del Gobierno en Galicia y a los Servicios provinciales de Costas del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

5.2 Responsable de la notificación.

El *Director de la Emergencia* es la figura responsable de poner en marcha el proceso de notificación de la contaminación a los destinatarios que indica este plan de acuerdo con el nivel de emergencia que se fije.

El Responsable de División de Seguridad y Sostenibilidad en su condición de coordinador de las operaciones o el operador de turno del Centro Coordinador de Emergencias (CCE) siguiendo sus indicaciones, es quién se encarga de efectuar las comunicaciones de inicio y fin de la emergencia, utilizando inicialmente el teléfono para el informe inicial y enviando posteriormente vía fax los "Informes sobre Contaminación Marina, POLREP" elaborados por el Coordinador de Operaciones.

5.3 Protocolo de notificación de la emergencia.

Todos los accidentes que requieran la intervención de medios externos a la instalación para la lucha contra la contaminación en el mar, precisan una notificación inmediata por parte del Director del Plan o en quien delegue - Responsable de División de Seguridad y Sostenibilidad - a la Capitanía Marítima de Vigo directamente o por medio de los sistemas de comunicación 24 h. de Salvamento Marítimo, a la Autoridad autonómica, en este caso a través de la Sala de Operaciones del Servicio de Guardacostas de Galicia en el 981 54 40 70 y si se requieren recursos de tierra como Bomberos o ambulancias,….al CENTRO DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS 112 GALICIA.

Además de la necesidad de comunicar los accidentes graves, se deben notificar las incidencias que puedan ser perceptibles desde el exterior, ya que pueden generar alarma social.

Se notificará el accidente empleando como medio de comunicación principal el teléfono fijo y el fax, empleando como vía alternativa el teléfono móvil.

Destinatarios de la notificación

Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Destinatarios	Teléfono	Teléfono (24 horas) Móvil	Fax
X	X	X	X	Autoridad Portuaria.	986 83 80 43	986 89 10 10 669 81 17 75	986 881 324
		X	X	Capitanía Marítima de Vigo	986 44 63 65	629 25 22 37 639 98 12 90	986 43 56 83
X	X	X	X	Distrito Marítimo de Marín	986 881 176	639 55 59 83	986 880 018
X	X	X	X	Centro de Control de Salvamento de Vigo (Marín Trafico)	986 22 22 30		986 22 89 57
X	X	X	X	Sala de Operaciones de la Conselllería do Mar	981 544 070		981 544 031
		X	X	Centro Zonal de Coordinación de Salvamento Finisterre	981 767 738		981 676 740
			X	Emergencias 112	112 900 444 222		981 541 414
			X	Subdelegación del Gobierno de Pontevedra	986 869 762		986 857 0 17
			X	Dirección General de la Marina Mercante	91 597 92 70		91 597 92 87
			X	Puertos del Estado	91 524 55 00		91 524 55 01
				Consejo de Seguridad Nuclear	91 346 06 00	91 346 01 00	91 346 05 88

6. PLAN DE ACTUACIÓN.

El presente capítulo tiene por objeto establecer el plan de actuación, la organización general del personal de la Autoridad Portuaria en Equipos de Emergencia, sus funciones principales, su movilización de acuerdo a los tipos de emergencia y las secuencias de intervención. También se determinan los procedimientos de actuación específicos para afrontar los accidentes marítimos.

El fin que se persigue es responder eficaz y coordinadamente desde los primeros momentos de una emergencia y así, poder reducir las consecuencias que se podrían derivar sobre personas, instalaciones y medio ambiente.

Su ámbito de aplicación comprende las actuaciones tanto de los medios humanos como materiales de **Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra**, de acuerdo con el nivel de riesgo del establecimiento.

6.1 Determinación de las circunstancias de activación del plan.

A la hora de activar el plan conforme al nuevo Real Decreto 1695/2012 se tienen en cuenta una serie de circunstancias:

- La magnitud y peligrosidad del suceso de contaminación, clase tipo de contaminante y el lugar afectado por la contaminación.

- Superficie y vulnerabilidad de las áreas afectadas atendiendo a razones económicas, ambientales, de protección de salud y de la vida humana.

- Medios necesarios para controlar y combatir el contaminante causante de la emergencia.

La respuesta a dar desde la **Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra** en caso de una emergencia viene determinada por el lugar de origen de la misma.

6.2 Clasificación de las emergencias.

Atendiendo a dichas circunstancias, los tipos de emergencia se clasificarán en cuatro niveles, asociándose a cada uno de ellos un determinado equipo de

respuesta en función de la importancia de la contaminación, evitando por un lado movilizar recursos cuando no son necesarios y/o evitar retrasos en la respuesta por insuficiencia de medios movilizados, en el caso de contaminaciones importantes.

Nivel 0.-

Derrame o contaminación pequeña en cantidad o extensión, que puede ser controlado con los medios dispuestos por una empresa en su plan de contingencias (plan interior marítimo de una instalación portuaria) y sin intervención de medios externos, no requiriendo la movilización de los medios de la Autoridad Portuaria, pero si una activación de una alerta que requiere un seguimiento por parte de la Autoridad Portuaria.

Nivel 1.- (**Emergencia verde**)

Derrame o contaminación pequeña en cantidad o extensión relativa a cualquier hecho inusual que pudiera sobrepasar la capacidad de respuesta de la empresa o de origen desconocido, sin que se prevea una extensión del accidente y que en principio puede ser controlada por los medios tanto humanos como materiales de la Autoridad Portuaria. Para la clasificación por producto, cantidades de vertido, la extensión del mismo y el lugar del vertido, ver las Tablas I y II.

Nivel 2.- (**Emergencia azul**)

Se clasifican dentro del nivel 2 los derrames o contaminaciones moderadas, causadas por un accidente marítimo o portuario menor, y que por sus características y su extensión requiera para su control además de los medios disponibles en el puerto, el apoyo de medios de otros organismos y empresas. Para la clasificación por producto, cantidades de vertido, la extensión del mismo y el lugar del vertido, ver las Tablas I y II.

Nivel 3.- (**Emergencia roja**)

Se clasifican dentro del nivel 3 los derrames o contaminaciones grandes, causadas por un accidente marítimo o portuario, y que por su naturaleza pudiera sobrepasar el ámbito portuario siendo necesario para su control el recurso a los medios disponibles en el puerto, autonómicos y posiblemente nacionales por lo que en función de la magnitud de la contaminación se solicitará la activación, en su caso, al menos del plan territorial de la comunidad autónoma o los planes locales del ámbito correspondiente y, en su caso, el Plan Marítimo Nacional. Para la clasificación por cantidades de vertido, la extensión del mismo y el lugar del vertido.

TABLA I

NIVELES DE RESPUESTA PARA INCIDENCIAS CON HIDROCARBUROS

Nivel	Cantidad de Contaminante líquido derramado (litros)	Tamaño de superficie de mar afectada (m^2)
1	V < 300	S < 500
2	300 < V < 800	500 < S < 2.000
3	800 < V	2.000 < S

Incremento de nivel de respuesta por riesgo especial.

Muelles exteriores y Zona II:

Los muelles exteriores, esto es, Comercial Oeste, Manuel Leirós 1 y 2, Transversal Leirós, Adolfo Reboredo y Comercial Este de Expansión su orientación presenta el frente hacia aguas abiertas de la ría, por lo que presentan un mayor riesgo de que cualquier contaminación, con independencia de su tamaño, se convierta en una contaminación que se extienda por la ría. Este riesgo depende en una gran manera de las condiciones de marea en el momento de la contaminación, con sus corrientes asociadas, así como de la intensidad y dirección del viento predominante.

Estos muelles presentan a su vez la particularidad de que es en ellos donde pueden atracar los barcos de mayor tamaño, por lo que la cantidad de posible contaminante también es mayor en caso de un accidente (ej: una colisión contra el muelle durante la maniobra de atraque con rotura de un tanque de combustible).

Para garantizar una repuesta adecuada y eficaz en los muelles mencionados, se aplicarán los criterios establecidos en un grado más alto, por lo que una contaminación de Nivel 1 (Emergencia verde) pasará a ser de Nivel 2 (Emergencia azul) y una contaminación de Nivel 2 pasará a ser de Nivel 3 (Emergencia roja), en este último caso, puede ser necesario solicitar la activación del Plan Marítimo Nacional.

Una situación parecida, pero de menor riesgo debido a la mayor posibilidad de contener la contaminación, se puede producir en los muelles Ceferino Nogueira, Nuevo Comercial de Marín y Comercial Sur, por su proximidad a la bocana de

acceso a las dársenas del puerto. En este caso serán las condiciones meteorológicas predominantes en el momento de la contaminación las que indicarán la pauta a seguir.

NIVELES DE RESPUESTA PARA DERRAMES DE SNPP

En caso de incidentes con SNPP han de seguirse las directrices de actuación definidas en el Plan de Emergencia Interior y Autoprotección del Puerto de Marín. Se adjunta como anexo el procedimiento de actuación.

Cuando se produzca una emergencia como consecuencia de un derrame de SNPP al mar, se aplicará el criterio de precaución y el Plan Interior Marítimo de la Autoridad Portuaria se activará en un nivel superior al que le correspondería en un primer momento en función del volumen de producto vertido o según la superficie de lámina de agua afectada.

Las fases de activación del Plan de Autoprotección y su correspondencia con las fases del PIM son las siguientes:

Nivel 1.- (**Emergencia verde**)
Se prevé que como única consecuencia existan daños materiales en la unidad accidentada – contenedor, bulto…, recuperándose las condiciones normales casi de forma inmediata. No se prevén víctimas o son de carácter muy leve, no habiendo daños de ningún tipo en el exterior de la instalación afectada. **Se activará el nivel 1 del Plan Interior Marítimo de la Autoridad Portuaria (contaminación inferior a 50 litros).**

Nivel 2.- (**Emergencia azul**)
La emergencia afecta a más de una unidad, pudiendo existir víctimas de carácter grave, aunque en número limitado. Las repercusiones exteriores se limitan a daños leves o efectos adversos sobre el medio ambiente en zonas limitadas. **Se activará el nivel 2 del Plan Interior Marítimo de la Autoridad Portuaria (contaminación inferior a 300 litros).**

Nivel 3.- (**Emergencia roja**)
Las consecuencias sobrepasan o pudieran sobrepasar la zona de servicio portuaria, como consecuencia de posibles víctimas, daños materiales graves o alteraciones del

medio ambiente en zonas extensas. **Se activará el nivel 3 del Plan Interior Marítimo de la Autoridad Portuaria (contaminación superior a 300 litros).**

TABLA II

NIVELES DE RESPUESTA PARA INCIDENCIAS CON SNPP

Nivel	Cantidad de Contaminante líquido derramado (litros)	Tamaño de superficie de mar afectada (m^2)
1	V < 50	S < 100
2	50 < V < 300	100 < S < 500
3	300 < V	500 < S

Según lo establecido en el RD 1695/ 2012, se propondrá la activación de un Plan de un rango superior (Plan Territorial/ Nacional), cuando tenga lugar un episodio de contaminación marina de magnitud o peligrosidad media caracterizado por alguna de las siguientes circunstancias:

- Que los medios disponibles en los planes activados resulten insuficientes para combatir la contaminación. (Cuando los medios disponibles en el nivel 2 de activación del Plan Interior del Puerto sean insuficientes).

- Que la contaminación se hubiera producido fuera del ámbito de aplicación del Plan Interior Marítimo del Puerto de Marín.

- Que por las circunstancias de vulnerabilidad de la zona afectada o amenazada, se considere necesario por parte de las Autoridad Portuaria la activación del Plan superior.

- Que la contaminación afecte o pueda afectar al tramo de costa correspondiente a varios municipios limítrofes.

En estos casos el Plan Interior Marítimo del Puerto de Marín se integrará en el plan de mayor rango, correspondiendo la coordinación de las actuaciones al órgano correspondiente del Plan Territorial/Nacional que se active.

NIVELES DEL PLAN INTERIOR MARÍTIMO

Nivel 0 →

SE ACTIVA: PLAN INTERIOR MARÍTIMO EMPRESA O CONCESIÓN Y PLAN INTERIOR DEL PUERTO EN ESTADO DE ALERTA.

SE ACTÚA: MEDIOS PROPIOS CONCESIÓN

Nivel 1 →

Hidrocarburos
V < 300 l
S < 500 m²

SNPP
V< 50 l
S < 100 m²

SE ACTIVA: PLAN INTERIOR MARÍTIMO EMPRESA O CONCESIÓN Y PLAN INTERIOR DEL PUERTO EN ESTADO DE ALERTA

SE ACTUA: MEDIOS PROPIOS CONCESIÓN

SI LOS MEDIOS SON INSUFICIENTES

↓

SE ACTIVA: PLAN INTERIOR MARÍTIMO DEL PUERTO DE MARÍN

SE ACTÚA: MEDIOS DE EMPRESA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN + MEDIOS APMyRP

Nivel 2 →

Hidrocarburos
300 l < V < 800 l
500 m² < S < 2000 m²

SNPP
50 l < Q < 300 l
100 m² < S < 500 m²

SE ACTIVA: PLAN INTERIOR MARÍTIMO DEL PUERTO DE MARÍN
SE ACTUA: MEDIOS DE EMPRESA LUCHA CONTRALA CONTAMINACIÓN +MEDIOS APMyRP + MEDIOS OTRAS ADMINISTRACIONES CON CONVENIO

EN ZONAS VULNERABLES O CON AFECTACIÓN O POSIBILIDAD DE AFECTACIÓN A LA COSTA SE SOLICITA LA ACTIVACIÓN AL MENOS DEL PLAN TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD AUTONOMA O LOS PLANES LOCALES DEL AMBITO CORRESPONDIENTE Y, EN SU CASO, EL PLAN MARITIMO NACIONAL

Nivel 3 →

Hidrocarburos
800 l < V
2000m² < S

SNPP
300 l > V
500 m² > S

SE ACTIVA: PLAN INTERIOR MARÍTIMO DEL PUERTO DE MARIN Y SE SOLICITA LA ACTIVACION PLAN SUPERIOR
SE ACTUA: MEDIOS DE EMPRESA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN + MEDIOS AP + MEDIOS OTRAS ADMINISTRACIONES CON CONVENIO + MEDIOS ADSCRITOS A PLANES DE RANGO SUPERIOR
EN ZONAS VULNERABLES O CON AFECTACIÓN O POSIBILIDAD DE AFECTACIÓN A LA COSTA SE SOLICITA LA ACTIVACIÓN AL MENOS DEL PLAN TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD AUTONOMA O LOS PLANES LOCALES DEL AMBITO CORRESPONDIENTE Y, EN SU CASO, EL PLAN MARITIMO NACIONAL

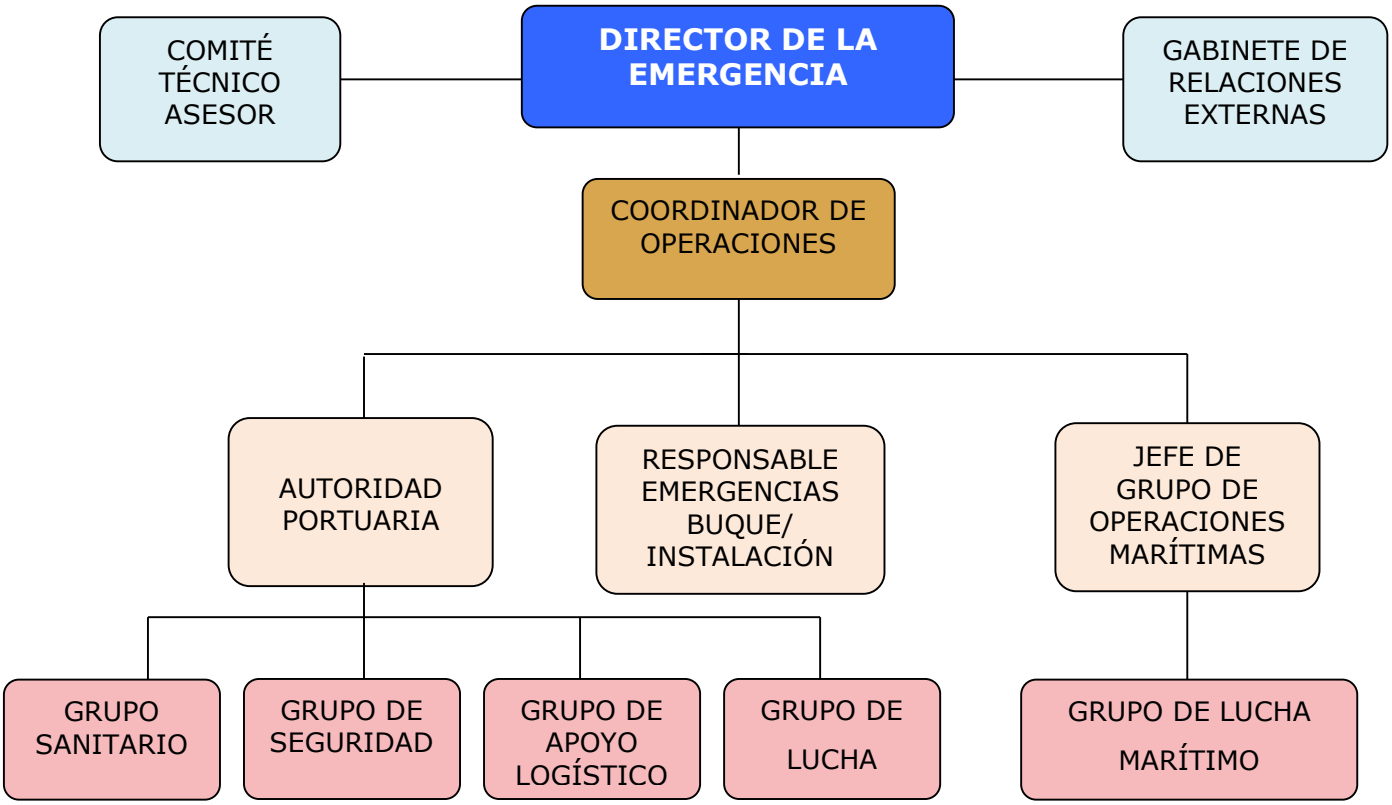
6.3 Composición y funciones de los órganos de dirección y respuesta.

La composición de los órganos de dirección y respuesta del Plan de contingencias va a seguir siempre el mismo esquema independientemente del nivel de la emergencia tal y como recoge el nuevo Real Decreto 1695/2012 contando con los siguientes órganos:

- Director de la Emergencia
- Comité Técnico Asesor
- Coordinador de Operaciones
- Grupos de Respuesta
- Gabinete de Relaciones Externas
- Grupo de Apoyo logístico

La activación del Plan Interior Marítimo implica la declaración de alerta del Plan Marítimo Nacional y cuando éste es activado por ser necesario para la prevención y mitigación de los daños, el marco de actuación será el del Plan Marítimo Nacional siguiendo sus protocolos y por tanto el esquema directivo será el de dicho plan.

Esquema Directivo del Plan Interior Marítimo



ÓRGANO DE DIRECCIÓN	INTEGRANTES	FUNCIONES
Director de la Emergencia	*Titular*: Director *Suplente*: Jefe Explotación y Operaciones Portuarias	Es la persona que dirigirá y coordinará las actuaciones a desarrollar durante la emergencia, asumiendo el mando único. Velar por que se realice la activación de la emergencia Evaluará la fase en que se encuentra la emergencia, y si cree necesario solicitar la activación del Plan Territorial de la comunidad autónoma o los planes locales del ámbito correspondiente y, en su caso, PMN y se pondrá en contacto con la Capitanía Marítima y dirige el Comité técnico Asesor. Realizará el seguimiento de resultados y mantendrá las relaciones institucionales entre las administraciones.
Comité Técnico Asesor	Representante de Capitanía Marítima. Representantes Autoridad portuaria. Representante de SASEMAR. Representante del Plan CAMGAL nombrado por la Consellería do Mar. Otros técnicos que considere el Director de la Emergencia.	Asesorar al Director de la Emergencia en la aprobación de la propuesta de acciones de respuesta. Recomendar otras acciones de respuesta que se consideren oportunas. Ejecutar aquellas otras acciones que le solicite el Director de la Emergencia.
Gabinete de Relaciones Externas	Gabinete de prensa Personal administrativo	Encargarse de las relaciones con los medios de comunicación y difusión de los comunicados elaborados por el director de la emergencia sobre la evolución de la emergencia. Efectuar registros de las comunicaciones y actuaciones del director de la emergencia.
Coordinador de Operaciones	Jefe de Seguridad y Sostenibilidad; en su ausencia, el Jefe Explotación y Operaciones Portuarias.	Clasifica la emergencia, reportando al Director y la activa siguiendo indicaciones del Director. Dirigir a los grupos de respuesta con sujeción a las directrices que imparta el director de la emergencia. Coordinar las acciones del personal de operación. Una vez llegado el grupo de lucha, éste se hará cargo de las operaciones, poniendo a su disposición todo el personal y medios necesarios.
Autoridad Portuaria	*Titular*: Jefe de Seguridad y Sostenibilidad *Suplente*: Técnico de prevención, seguridad y medio ambiente.	Coordina las acciones del personal de operación. Al detectarse la emergencia, comprueba la misma enviando a los Policías Portuarios. Una vez comprobada por éstos y al ser informado de la situación de la misma, indica las llamadas a realizar de forma inmediata y evalúa la necesidad de alertar al personal técnico de guardia fuera del horario normal. Controlar los conatos de emergencia. Una vez llegado el grupo de lucha al lugar del accidente, éste se hará cargo de las operaciones, poniendo a su disposición todo el personal y medios necesarios. Si es precisa la evacuación de la zona, garantiza que esta se pueda realizar de forma fluida y rápida.

Grupo de Lucha Terrestre	*Titular:* Técnico de prevención, seguridad y medio ambiente o Jefes de equipo policía portuaria *Integrantes:* **Primera intervención:** Policías portuarios, personal de obras y mantenimiento, empresa contratada en l.c.c. (Amare Marín) y personal en el lugar. **Segunda intervención:** bomberos, prestadores de servicios….	Abandonará su puesto habitual de trabajo tan pronto pueda dejarlo en una situación segura. Se equipará adecuadamente con los medios que estén previstos y que tendrá a su alcance, salvo los afectados por la emergencia. Una vez equipados, se dirigirán al punto donde se ha producido la emergencia y se pondrá a las órdenes del Jefe de Grupo de Operaciones Terrestre (técnico AP o jefe de equipo). En horario nocturno y fin de semana el nº de efectivos en la peor de las situaciones es de 2 policías portuarios por lo que se activará a la empresa de lucha contra la contaminación y si fuese necesario a los retenes de la AP – una o dos persona más y se dispone de listado de móviles y fijos, con un tiempo de respuesta de aproximadamente 1 hora.
Grupo de Apoyo Logístico	*Titular*: Jefe de equipo *Integrantes*: Policías portuarios, personal de obras y mantenimiento, personal de la empresa contratada para la lucha contra la contaminación (Amare Marín) y personal presente en la zona	Al detectarse la emergencia, comprueba la misma. Controlar los conatos de emergencia. Realizar una primera intervención para minimizar en lo posible, mientras no llegan los medios disponibles o externos al lugar del accidente. Colocar los equipos y materiales que pudieran verse afectados en situación segura. Una vez llegado el grupo de lucha al lugar del accidente, este se hará cargo de las operaciones, poniendo a su disposición todo el personal y medios necesarios. Facilitar el acceso a los grupos de intervención (Bomberos, Ambulancia 061). Evacuar al personal de la zona afectada y acordonarla. Instalar focos intermitentes y si es de noche, cinta reflectante. Alejar del área de intervención a toda persona no esencial, así como a las personas sin protección adecuada. Si es precisa la evacuación de la zona, garantiza que esta se pueda realizar de forma fluida y rápida.
Grupo de Seguridad	*Titular:* Jefe de Equipo *Integrantes:* Policías portuarios y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado	Facilitar el acceso a los grupos de intervención (Bomberos, Ambulancia 061, etc.). Evacuar al personal de la zona afectada y acordonarla. Alejar del área de intervención a toda persona no esencial, así como a las personas sin protección adecuada.
Grupo Sanitario	*Titular:* Policías portuarios y 061 *Integrantes:* **Primera intervención:** Policías portuarios **Segunda intervención:** Técnicos del 061 o Sergas	Colaborar en el rescate y asistir a las personas afectadas por la emergencia. Efectuar una primera asistencia, así como el recuento y clasificación de los afectados, en función del grado de gravedad que presenten, estableciendo y acondicionando las zonas y locales para su reconocimiento y atención. Coordinar con los medios sanitarios exteriores (Hospitales, Ambulancias, etc.) la asistencia y evacuación de los posibles afectados, prestando su apoyo para el reconocimiento de cadáveres y otras actividades forenses.

Responsable emergencias buque / instalación	*Titular:* Director de la empresa concesionaria o consignataria afectada/ Capitán del buque afectado. *Integrantes:* Los establecidos en el plan de emergencia de la concesión o del buque.	Dirige el P.E.I. de la concesión, coordinándose con el P.E.I. del Puerto. Ejerce funciones del Jefe de Operaciones de acuerdo a su plan de autoprotección de la concesión. Informa al C.C.E. sobre la situación del accidente dentro de la concesión o buque y su posible evolución. Estará bajo las órdenes del Jefe del Grupo de Operaciones cuando la situación afecte a la zona de servicios del Puerto y/o a otras concesiones.
Jefe de grupo de operaciones marítimas	*Titular:* Responsable de Seguridad y Sostenibilidad, encargado de empresa prestadora servicio de lucha contra la contaminación (Amare Marín) o Técnico de Sasemar si actúa su embarcación *Suplente:* Técnico de prevención, seguridad y medio ambiente, o encargado empresa limpieza mar ó Técnico de Sasemar.	Coordina las acciones del personal de operación. Una vez llegado el grupo de lucha al lugar del accidente, éste se hará cargo de las operaciones, poniendo a su disposición todo el personal y medios necesarios. Realizar las investigaciones del origen del vertido en buques y toma de muestras. El jefe de grupo colabora con el técnico de Capitanía Marítima en la investigación y toma de muestra.
Grupo de lucha marítimo	*Integrantes:* prestador del servicio de lucha contra la contaminación (Amare Marín), Salvamento Marítimo/ prestadores de Servicios portuarios	Actúan a las órdenes del Jefe de Grupos de Operaciones Marítimas o Terrestre si vertido se controla desde tierra. Actuando según las pautas que figuran en las Fichas de Actuación
Capitanía Marítima	*Integrantes:* responsable del Distrito Marítimo de Marín *Suplente:* Responsable de seguridad Marítima	Asesoramiento en Lucha contra la Contaminación marítima e investigación del origen del vertido y toma de muestras en buques y en el agua.

Medio Humanos que se dispone para hacer frente a emergencias

Los medios humanos disponibles de **Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra** para hacer frente a una posible situación de emergencia son:

PLANTILLA TOTAL POR TURNOS DE TRABAJO	PERSONAS
Plantilla total	81
Plantilla en jornada normal	53
Plantilla fuera de jornada normal (a turnos)	28
Plantilla en sábados tarde, domingos y festivos	Entre 2 y 5

La situación más desfavorable se da en fines de semana y en horario nocturno.

Desde las 14:00 horas del sábado hasta las 22:00 horas del domingo el puerto solamente cuenta con policía portuaria y la situación más desfavorable es con dos efectivos de la policía portuaria.

Si se produce una situación de emergencia en estos horarios se podría activar el retén, con una respuesta de 30 minutos, y avisar a los responsables de la policía portuaria, mantenimiento e infraestructuras que cuentan con teléfono móvil de la empresa y al Técnico de prevención, seguridad y medio ambiente. Ver anexo de teléfonos.

Se adjunta como anexo a este Plan los teléfonos de contacto 24 horas del personal de fuera de convenio y los responsables y en el centro de Control de emergencias se dispone de listado de móviles y fijos del personal, con un tiempo de respuesta de aproximadamente 1 hora.

Si una emergencia se activase en horario desfavorable en lo referente a los medios personales, además de activar al reten de obras y mantenimiento se recurriría en un primer lugar a la activación de la empresa contratada para la lucha contra la contaminación o al personal 24 h de Salvamento Marítimo, de acuerdo con procedimientos de actuación fijados con estas empresas. También se puede recurrir a la empresa de servicio de Amarre y remolque del Puerto que cuentan con formación en lucha contra la contaminación, de acuerdo con la legislación vigente.

Los medios propios de la Autoridad Portuaria, los de empresas privadas contratadas por la empresa contaminante o los de empresas o administraciones con las que la Autoridad Portuaria tenga un convenio de colaboración para la lucha contra la contaminación, además de los medios de otras administraciones bajo el principio de colaboración que establece la Ley 14/2014 de Navegación Marítima, que modifica el artículo 266.4 apartado g) del Real Decreto 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. (Funciones Capitanía Marítima: "En general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, salvo en los casos de contaminación que se produzca en la zona de servicio de los puertos, que corresponde a las Autoridades Portuarias, con las que tendrá un deber de especial colaboración en esos supuestos.").

La Autoridad Portuaria recoge en los pliegos vigentes de los servicios portuarios de amarre y desamarre, remolque, practicaje y servicio de recepción de residuos y desechos de buques, los medios que por licencia tienen que tener disponibles para la lucha contra la contaminación y disponibles ante cualquier situación de emergencia medioambiental, lo que aporta mayor eficacia y rapidez de respuesta en un episodio de contaminación, además del contrato con Salvamento Marítimo, y la contratación de una empresa de lucha contra la contaminación. Todo ello sin perjuicio de la asunción de los costes por parte del buque o instalación.

INVENTARIO DE MEDIOS MATERIALES CONCERTADOS

La Autoridad Portuaria ha elaborado un pliego para la contratación de una empresa externa para el desarrollo de labores de prevención y lucha contra la contaminación de las aguas portuarias en la zona de servicio del Puerto de Marín (zona I y zona II), regulado mediante el pliego de condiciones técnicas del servicio de "Lucha contra la contaminación de la zona de servicio del Puerto de Marín". El adjudicatario es la empresa **Amare Marín** con fecha de entrada en vigor el 1 de enero de 2017, esta pone a disposición de la Autoridad Portuaria los siguientes medios materiales, que tiene almacenados en la zona de servicio del Puerto de Marín:

MEDIOS HUMANOS	• 1 Jefe de Intervención. • 3 operarios.
MEDIOS MATERIALES	• Al menos 200 metros de barrera portuaria con conexión ASTM y fondeos suficientes. • Un skimmer de rebosadero. • 100 metros de Barreras absorbentes. • 200 paños absorbentes.
EMBARCACIONES Y VEHÍCULOS	• Dos embarcaciones para el transporte y despliegue de barreras o equipos de succión. • Una embarcación tipo bote. • Una furgoneta de apoyo terrestre.

INVENTARIO DE MEDIOS DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA.

La Autoridad Portuaria de Marín tiene una encomienda de gestión con la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), para la realización de labores de coordinación y actuación en emergencia por contaminación marina accidental, en toda la zona de servicio de la Autoridad Portuaria de Marín, por lo que SASEMAR

pondrá a disposición sus medios materiales y humanos para actuar en caso de un incidente de contaminación marina.

INVENTARIO DE MEDIOS DE LOS PRESTADORES DE SERVICIOS Y EMPRESAS CON PLANES DE CONTINGENCIA O MEMORIA DE MÉTODOS

La Autoridad Portuaria en la elaboración de sus pliegos para la prestación de servicios como amarre, remolque, practicaje y de prestación del servicio de gestión de residuos y desechos de buques, cuenta con clausulas en las que el prestador de estos servicios deberá cooperar en las labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, así como en prevención y control de emergencias y seguridad del puerto con los medios humanos y materiales exigidos en las Prescripciones Particulares.

En cumplimiento de estas obligaciones, el prestador atenderá las instrucciones que se impartan por las autoridades competentes, en particular las Administraciones marítima y portuaria, debiendo aportar todos los medios humanos y materiales que le sean requeridos.

Asimismo, el prestador cooperará en tareas de formación relacionadas con la prevención y control de emergencias.

Como anexo al PIM se han elaborado también unas fichas resumen de las distintas empresas del puerto que cuentan con Plan de Contingencias o Memoria de Métodos, con los datos de contacto y los medios que disponen para la lucha contra la contaminación.

6.3 Procedimientos de actuación ante emergencias.

En función de las características de la emergencia, el Director del Puerto, o persona en quién delegue ordenará, si procede la activación del Plan Interior Marítimo por contaminación marina, así como las acciones pertinentes a realizar por el personal.

El procedimiento de actuación establece las normas generales que deberán ponerse en práctica en caso de una emergencia de contaminación marina en la zona de servicio del Puerto de Marín.

El fin que se persigue es responder eficaz y coordinadamente desde los primeros momentos de una emergencia y así, poder reducir las consecuencias que normalmente se derivan sobre personas, instalaciones y medio ambiente.

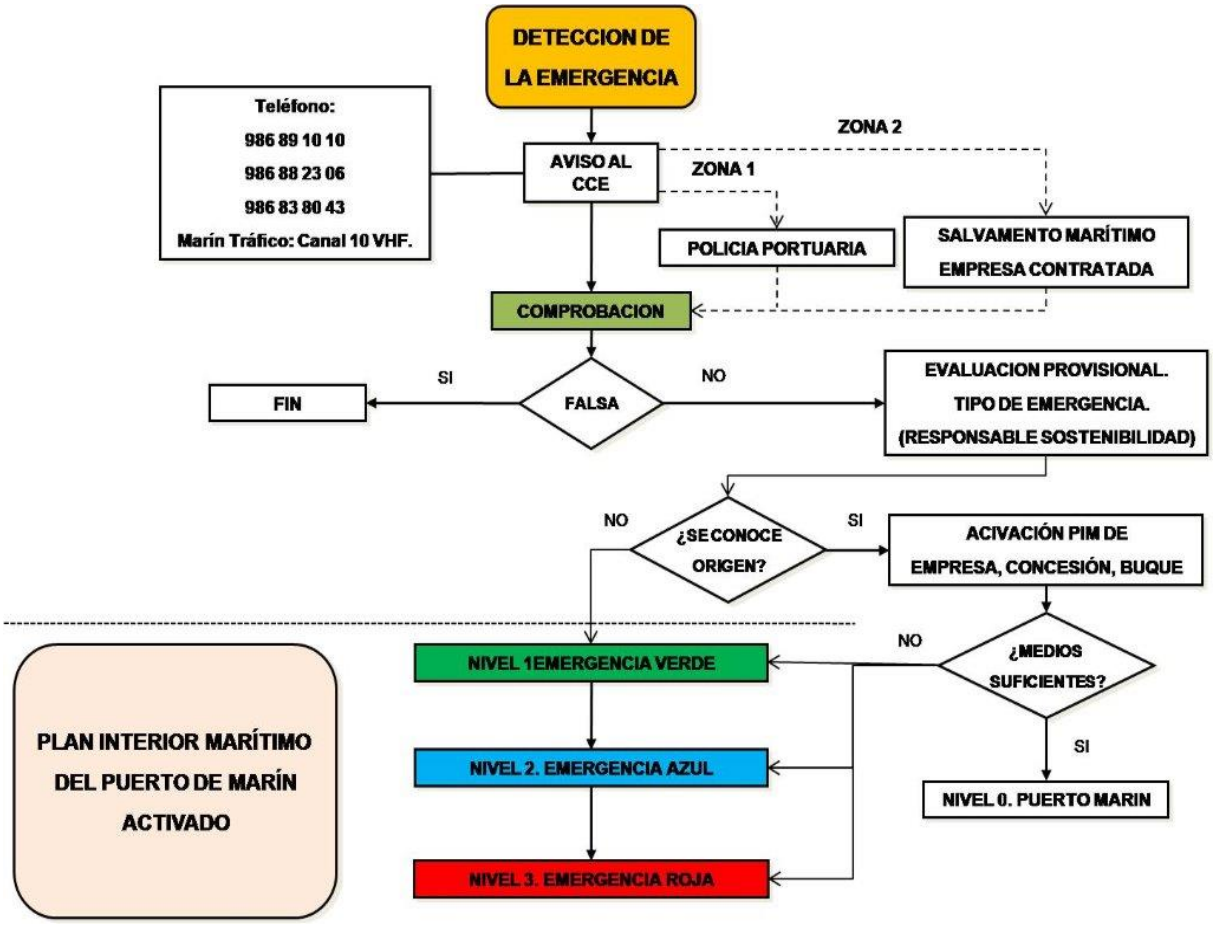
Su ámbito de aplicación comprende las actuaciones tanto de los medios humanos como materiales de **Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra** y de la empresa contratada o de Salvamento Marítimo, de acuerdo con el nivel de riesgo del establecimiento.

Debe tenerse en cuenta que, la mayoría de los accidentes que pueden ocurrir en la Zona de Servicio del Puerto, lo harán en una concesión, o en un buque y que en muchos casos serán controlables por ellos mismos con sus propios medios. Por lo que en el caso de que si se conoce el causante y es este el que nos lo notifica se activa en su **nivel 0** y se informa del suceso al Responsable de Seguridad y Sostenibilidad para su control y seguimiento.

El Responsable de Seguridad y Sostenibilidad con la información recibida de la policía portuaria o embarcación de la empresa contratada o de salvamento marítimo y/u observada, clasifica la contingencia teniendo en cuenta los siguientes factores fundamentales:

- Tipo de vertido y su peligrosidad: hidrocarburos o SNPP.
- Magnitud del derrame: extensión y/o volumen.
- Vulnerabilidad de las zonas que puedan ser afectadas.
- Análisis de riesgos.
- Análisis de evolución de un vertido.

Con esta información propone el nivel de emergencia al Director y reporta al Responsable del Distrito marítimo.



En el caso de accidente por contaminación marina en la que no se conoce en un primer momento el causante, el Plan se activará en su nivel de acuerdo a su clasificación, pero al menos en Nivel 1 (Emergencia Verde) para aquellos sucesos de escasa consideración.

a. Centro de Control de Emergencias

El Centro de Control de Emergencias se encuentra ubicado en el edificio de Operaciones Portuarias y de forma secundaria o en accidentes menores hace función de C.C.E. la caseta de Control de Accesos.

El C.C.E., será el centro de alerta, coordinación, información, seguimiento y asistencia del Jefe del Grupo de Operaciones Terrestres / Marítimas.
Desde el centro de control actuarán las siguientes personas:

- ➔ Director de la Emergencia
- ➔ Comité Técnico Asesor

➔ Operador de Comunicaciones

El Centro de Control dispone de entre otros, de:

- ✓ Un ejemplar del Plan de Emergencia Interior y Autoprotección del Puerto.
- ✓ Un ejemplar del Plan Interior Marítimo.
- ✓ Un ejemplar de los Planes Interiores marítimo de las empresas del Puerto.
- ✓ Memorias de métodos de las distintas empresas suministradoras del puerto.
- ✓ Un ordenador con impresora.
- ✓ Planos y documentación actualizada del Puerto.
- ✓ Dos (2) teléfonos fijos de comunicación exterior.

b. Detección y Alerta.

La detección de una situación de emergencia y su posterior señal de alarma puede recibirse en el C.C.E. a través de alguno de los siguientes medios:

- ✓ Personas externas o internas al puerto (telefónicamente, radio o viva voz).
- ✓ Personal de las concesiones o de las consignatarias (telefónicamente).
- ✓ Tripulación de buques situados en las zonas I o II de aguas (vía VHF) a Marín Tráfico o a prácticos del Puerto.
- ✓ Organismos públicos.

Al detectarse la alarma en el C.C.E., el policía Portuario en el centro de control. se pondrá en contacto con los policías portuarios en ronda, los cuales se desplazarán con el vehículo de vigilancia con el fin de comprobar la emergencia, y confirmar su gravedad.

Una vez confirmada la emergencia, el C.C.E. procederá a dar el aviso al Jefe de la División de Seguridad y Sostenibilidad, en su ausencia o no estar localizable, al

Responsable de Explotación y Operaciones Portuarias, según se describe en el esquema y siguientes apartados.

Si el posible vertido es fuera del alcance visual desde el muelle o en la Ría, se notificará al Jefe de Seguridad y Sostenibilidad para movilizar una embarcación de la empresa contratada o de Salvamento Marítimo para que acuda a la zona y poder clasificar la emergencia.

c. Mecanismos de Alarma.

En este apartado se definen los canales de comunicación entre los Grupos de Actuación intervinientes en la emergencia, la tipología de los posibles mensajes entre ellos (convocatoria, información, solicitud, órdenes, etc, así como los medios de transmisión de los mismos para cada una de los niveles o fases de la emergencia (Nivel 1 Verde, Nivel 2 azul y Nivel 3 roja).

La primera notificación de un incidente puede provenir de:

- Una concesión.
- Cualquier persona que transite por el Puerto y ha advertido una situación anómala.
- Un buque atracado, fondeado o navegando en aguas del Puerto y Ría de Pontevedra vía Marín Tráfico o Prácticos del Puerto.
- Comunicación externa al Puerto.

El C.C.E., tras confirmar la emergencia avisa al Jefe de Seguridad y Sostenibilidad, si no está localizable al Responsable de Explotación y Operaciones Portuarias, éste valorará la situación con el fin de clasificar la fase de la emergencia. Seguidamente, el Jefe de Seguridad y Sostenibilidad informa al Director de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra y éste informará al Presidente.

Posteriormente el Jefe de Seguridad y Sostenibilidad informa al Jefe del Distrito Marítimo de Marín y éste informará al Capitán Marítimo y a la Subdelegación del Gobierno.

Inmediatamente después de la activación del PIM y siguiendo indicaciones del Responsable de Seguridad y Sostenibilidad, desde el C.C.E. se ordenaran realizar las llamadas correspondientes al nivel o fase de emergencia.

El operador debe informar del nivel activado y la causa de la activación y recoger acuse del mensaje. Dejando escrito en papel la hora de la llamada y receptor de la misma.

Texto ejemplo a informar

Se ha activado el Nivel -- del Plan Interior Marítimo del Puerto de Marín por contaminación de ---------- y se requiere su presencia en el Puerto.

6.4 Flujograma de la actuación ante activación del PIM.

A continuación, se define el flujograma decisional del Director de la Emergencia, a través del Centro de Control de Emergencias, para la activación del Plan Interior Marítimo según el Nivel de la emergencia:

FLUJOGRAMA

SUCESO	ACTUACIÓN
DETECCIÓN DE LA EMERGENCIA	**Teléfono:** • 986 89 10 10 • 986 88 23 06 • 986 83 80 43 **Canal VHF:** Canal internacional de escucha 16 y acordar canal de comunicaciones. Marín Tráfico 10. Prácticos Puerto:12
AVISO AL CCE	La información a recibir será: • Área implicada. • Buques implicados o afectados. • Tipo de incidente. • Sustancia implicada. • Personas afectadas. • Daños materiales. • Acciones iniciadas. Recoge la mayor información del suceso y posiciona cámaras. Avisa a la policía portuaria para que acuda a la zona más próxima y confirme suceso.
POLICÍA PORTUARIA	Recibe aviso y acude a la zona en tierra más próxima al suceso. Si fuera de alcance visual reporta al Responsable de la División de Seguridad y Sostenibilidad para alertar a empresa de lucha contra la contaminación o a Salvamento Marítimo.

COMPROBACIÓN	**Policía Portuaria/Salvamento marítimo/Empresa l.c.c.** • Confirma suceso, recoge información y toma primeras medidas. • Reporta al CCE.
FALSA → **SI**	• Vuelta a la normalidad. • Investigar lo ocurrido. • Cumplimentar POLREP.
NO → **CCE**	• Llamar al Jefe de Seguridad y Sostenibilidad: 986 83 80 43 ó 669 81 17 75. En ausencia al Jefe de Explotación y Operaciones Portuarias. Cumplimentar POLREP si en el mar, por Salvamento marítimo o empresa de l.c.c.
JEFE DE SOSTENIBILIDAD CLASIFICA EMERGENCIA	• Evalúa la información y clasifica la emergencia. • Seguidamente informa al Director de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra. Activación. • Avisa al Jefe del Distrito Marítimo - 639 55 59 83. • Si se conoce origen y empresa, concesión o buque dispone de PIM – Se activa el **Nivel 0.** • Orden al CCE para que realice llamadas del nivel **1 VERDE** /**2 AZUL** /3 **ROJO.** • Orden al CCE de realizar llamadas a Grupos de Actuación y de notificación. • Acude al lugar de la emergencia. Si mar coordina con empresa de lucha contra la contaminación (Amare Marín) o Salvamento Marítimo. En principio acude medio más cercano al lugar. • Elaborará POLREP. Si en el mar se apoya en el que hace Salvamento Marítimo
SUCESO	**ACTUACIÓN**
ACTIVACIÓN DEL PLAN INTERIOR MARÍTIMO	• Si se confirma contaminación marítima.
NIVEL 0	• Si contaminación es de origen conocido y cuenta con PIM o memoria de métodos y se puede solventar la contingencia con sus propios medios. • Responsable de Seguridad y Sostenibilidad hace seguimiento y control y valorar si es necesario incrementar nivel de emergencia. Si medios no son suficientes.
→ **NIVEL 1 EMERGENCIA VERDE**	**CCE** • El Responsable de Seguridad y Sostenibilidad dirige la emergencia. • Realiza llamadas **nivel 1** – **EMERGENCIA VERDE**. • Ver lista de llamadas.
→ **NIVEL 2 EMERGENCIA AZUL**	**CCE** • El Director, asumirá el mando de las operaciones, apoyado por el Comité de Emergencia – **Comité Técnico asesor**, ordenando al personal del C.C.E. la realización de las siguientes llamadas, además de las que corresponden a **nivel 1** – **EMERGENCIA VERDE.** • Realiza llamadas **Nivel 2 EMERGENCIA AZUL** Ver lista de llamadas.

NIVEL 3 - EMERGENCIA ROJA	**CCE** • El Director, asumirá el mando de las operaciones, apoyado por el Comité de Emergencia – **Comité Técnico Asesor**, ordenando al personal del C.C.E. la realización de las siguientes llamadas, además de las que corresponden a **nivel 1** – **EMERGENCIA VERDE** y **Nivel 2 EMERGENCIA AZUL.** • Realiza llamadas **Nivel 3 EMERGENCIA ROJA**, Ver lista de llamadas.
GRUPOS DE ACTUACIÓN	**CCE** • Realiza llamadas a los Grupos de Actuación. • Ver en página siguiente pautas generales de actuación de los distintos grupos. • Ver punto 6.3 composición y funciones de los órganos de dirección y respuesta.

GRUPOS DE ACTUACIÓN

Director De La Emergencia	**Nivel 1** • Informado de la emergencia y delega en el Coordinador de Operaciones. • Activación del PIM, que podrá delegar en el Coordinador de Operaciones. **Nivel 2 y 3** • Activación del PIM • Se dirigirá inmediatamente al CCE. • Según las características de la emergencia solicitará la constitución del Comité Técnico Asesor para que le ayude en la toma de decisiones. • Dirigirá y coordinará las actuaciones, asumiendo el mando único. • Si cree necesario solicitará activar el P.N.M. se pondrá en contacto con Capitanía Marítima de Vigo y la Subdelegación del Gobierno en Pontevedra. • Actuarán bajo sus órdenes el capitán del buque siniestrado, los remolcadores y empresa contratada y los equipos que luchen contra la contaminación marina. • Solicitará de sus jefes de los Grupos de Actuación información sobre las acciones tomadas. • Asignará pautas de actuación a los Grupos de Actuación
Comité Técnico Asesor	**Nivel 2 y 3** • Se dirigirá al CCE y se mantendrá a las órdenes del Director de la emergencia. • Asesorará al Director en todo lo referente a la situación generada siempre que se lo demande.
Gabinete de Relaciones Externas	• Se pondrá inmediatamente a disposición del Director de la Emergencia y solicitará el primer comunicado previsto para los medios de comunicación y cuándo debe facilitarse. • Atenderá a los medios de información y comunicación social, familiares del personal portuario, entidades públicas, compañías de seguros y servicios jurídicos actuando como único interlocutor entre todos ellos y el Director de la Emergencia. • Permanecerá a disposición del Director de la Emergencia mientras éste no indique lo contrario.

Coordinador de Operaciones	**Nivel 1** • Dirigirá las operaciones de la emergencia, aplicando las medidas consensuadas y reportando al Director de la Emergencia. • Activa el PIM **Todos los niveles 1, 2 y 3** • Informará al Director de la Emergencia, a través del CCE, de la situación y expectativas de evolución del siniestro así como de las necesidades en cuanto a apoyo se refiere. • Informa a la capitanía marítima de la activación del PIM • Coordinará las actuaciones de los miembros de su grupo. • Recomendará al Director de la Emergencia la solicitud de ayuda externa y la declaración del final de la emergencia. • Se desplazará al lugar de la emergencia para evaluar la situación del incidente y si existe riesgo de vertido. fuga de producto, contaminación, hundimiento de buque, etc. informará al Director de la Emergencia de las circunstancias de la misma y solicitará tanto la activación de los procedimientos respectivos como la movilización de los medios necesarios. • Recaba toda la información posible con el fin de que se active el plan de emergencia de la concesión o buque, intentando integrar dicho plan en el Plan de Emergencias Interior del puerto • Informará al Director de la Emergencia y al Jefe de Grupo de Operaciones marítimas y/o terrestres, si existen personas afectadas (heridos, caídas al mar, etc,) y si se precisa la asistencia de medios exteriores para proceder a su evacuación y/o rescate. • Realizará actuaciones con objeto de determinar la cantidad, extensión, características, de la fuga o derrame y su origen. • En caso de fuga o derrame de productos contaminantes y si el tipo de producto lo permite, solicitará al Director de la emergencia la activación de medios para la contención y recuperación de la fuga o derrame. • Coordinará la actuación de los medios terrestres y según la tipología de la emergencia y si considera que los medios existentes fuesen insuficientes para tal misión, solicitará al director de la emergencia la movilización de medios adicionales. • Para el control de la emergencia, solicitará al Director de la emergencia la activación de los medios disponibles (Remolcadores, prácticos, medios de salvamento, etc.) y si estos no fuesen suficientes para controlar la situación de alguno de los buques afectados, u observase un peligro inminente, solicitará al Director de la Emergencia la movilización de nuevos medios adicionales informándole de las previsibles consecuencias que podrían derivarse en caso de no ser atendida su petición.

Operador del Centro de Control de emergencias o administrativo	**En todos los niveles 1, 2 y 3**
	• Recoge la mayor información del suceso y posiciona cámaras. Avisa a la policía portuaria para que acuda a la zona más próxima y confirme suceso.
	• Llamar al Jefe de Seguridad y Sostenibilidad: 986 83 80 43 ó 669 81 17 75. En su ausencia al Jefe de Explotación y Operaciones Portuarias.
	• Siguiendo indicaciones del Coordinador de Operaciones (Responsable de Seguridad y Sostenibilidad) ó Director realizara las llamadas que correspondan:
	  ○ Realiza llamadas **nivel 1** – **EMERGENCIA VERDE**.
	  ○ Realiza llamadas **Nivel 2 EMERGENCIA AZUL.**
	  ○ Realiza llamadas **Nivel 3 EMERGENCIA ROJA.**
	• Realiza llamadas a los Grupos de Actuación y las notificaciones.

Grupo De Lucha Marítimo	**En todos los niveles 1, 2 y 3** • Desde el mar se movilizarán los medios marítimos tales cómo embarcaciones de la empresa contratada, remolcadores, buques de salvamento, lanchas de limpieza, prácticos, etc...,bajo el mando del Jefe del Grupo de Operaciones Marítimas. • Realizará con los medios disponibles las actuaciones señaladas por el Jefe del Grupo de Operaciones Marítimas como: Tendido de barreas de contención, montaje y colocación de equipos de succión - skimmer, uso de barreras tipo Blockbuster o semejante y otras relacionadas con la lucha contra la contaminación. • Para la actuación se tendrán en cuenta los criterios de actuación. Ver punto 6.6. • En caso de ser requerido se desplazará también al lugar del accidente para prestar los primeros auxilios y evacuación de los posibles heridos y en caso de abandono del buque ayudarán en la evacuación de la tripulación.

Grupo De Lucha Terrestre	**En todos los niveles 1, 2 y 3** • Abandonará su puesto habitual de trabajo tan pronto pueda dejarlo en una situación segura. • Se equipará adecuadamente con los medios que estén previstos y que tendrá a su alcance, salvo los afectados por la emergencia. • Una vez equipados, se dirigirán al punto donde se ha producido la emergencia y se pondrá a las órdenes del Jefe de Grupo de Operaciones Terrestre (técnico AP o jefe de equipo). • En horario nocturno y fin de semana el nº de efectivos en la peor de las situaciones es de 2 policías portuarios por lo que se activará a la empresa de lucha contra la contaminación y si fuese necesario a los retenes de la AP – una o dos personas más y se dispone de listado de móviles y fijos, con un tiempo de respuesta de aproximadamente 1 hora.
Grupo Sanitario	**En todos los niveles 1, 2 y 3** • Se desplazará al lugar del accidente tras recabar información detallada del CCE. • Solicitará ayuda al Director de Emergencia, a través del CCE, en cuanto a medios para la prestación de primeros auxilios y evacuación de heridos. • Informar al Director de Emergencia, del número de personas afectadas, pronóstico y destino de los heridos evacuados. • Determinará la gravedad de las lesiones. • Prestará una primera ayuda el personal afectado. • A la llegada de los medios exteriores **061**, les informará de la situación de los heridos y les prestará ayuda en caso de ser requerida.
Grupo De Apoyo Logístico	**En todos los niveles 1, 2 y 3** • Colocar los equipos y materiales que pudieran verse afectados en situación segura. • Una vez llegado el grupo de lucha al lugar del accidente, este se hará cargo de las operaciones, poniendo a su disposición todo el personal y medios necesarios. • Facilitar el acceso al lugar de la emergencia a los grupos de lucha terrestre y empresa contratada para la lucha contra la contaminación y otras como: Bomberos, Ambulancia 061, etc.. • Evacuar al personal de la zona afectada y acordonarla. • Instalar cinta reflectante y si es de noche, focos intermitentes • Alejar del área de intervención a toda persona no esencial, así como a las personas sin protección adecuada. • Si es precisa la evacuación de la zona, garantiza que esta se pueda realizar de forma fluida y rápida.
Grupo De Seguridad	**En todos los niveles 1, 2 y 3** • Se dirigirán al punto que se le indique. • Se pondrá a disposición y actuarán siguiendo las indicaciones del Jefe de su Grupo. • Controlar el acceso al interior del recinto portuario de cualquier persona o vehículo que no intervenga en las maniobras de la Emergencia, no permitiendo la entrada, a excepción del personal de reconocida entidad (Policía, bomberos, ambulancias, etc.) o que cuente con permiso expreso del Director de la Emergencia. • De acuerdo con las indicaciones del Jefe del Equipo coordinarán la evacuación segura del personal, así como los vehículos comerciales que se encuentren en el recinto portuario. • Alejar del área de intervención a toda persona no esencial, así como a las personas sin protección adecuada. • Prestarán soporte al Grupo de Lucha cuando éste lo requiera y sea posible. • Indicará y facilitará el acceso a los Servicios de Emergencia exteriores.
Capitanía Marítima	**En todos los niveles 1, 2 y 3** • Asesora en lucha contra la contaminación colaborando en las acciones que se lleven a cabo. • Toma de muestras en el agua y buque/s. • Investigación del origen del contaminante/ vertido/ accidente.

ACTUACIONES DURANTE LA EMERGENCIA

El Director de la Emergencia o en quien delegue coordinará a través del CCE las

actuaciones de los diferentes Grupos de Actuación, informando a los jefes de cada uno de ellos de la situación en cada momento así como la evolución previsible en el ámbito de su actuación. Así mismo solicitará los medios necesarios para la realización de sus misiones.

Todas las comunicaciones entre los Grupos de Actuación se centralizarán en el CCE con el fin de optimizar los recursos movilizados. Cuando por la evolución de la emergencia el Director decida cambio de Nivel/fase, lo comunicará al CCE y éste procederá según el flujograma decisional.

NIVEL 1 EMERGENCIA VERDE

CARGO	Teléfono Oficina	Teléfono Particular	Teléfono Móvil
Jefe Divisíon Sostenibilidad y Sostenibilidad	986 83 80 43 986 85 52 00	981 57 02 34	669 81 17 75
Director de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra	986 85 52 00 986 85 52 04 986 85 13 41	986 69 10 92	639 89 02 76
Centro de coordinación de salvamento (7/24) que informa a la capitanía marítima	986222230		
Jefe de Distrito Marítimo de Marín. Fuera de horario de oficina contactar desde CCS	986 88 11 76		
Capitán Marítimo de Vigo. Fuera de horario de oficina contactar desde CCS	986 43 28 66 986 43 39 11		
Subdelegación del Gobierno	986 98 90 00 986 98 92 44		
Responsable de la Naviera o Consignataria			
EN SU AUSENCIA SE SEGUIRÁ EL SIGUIENTE ORDEN:			
Jefe de Explotación y Operaciones Portuarias, por ausencia de Jefe de Seguridad y Sostenibilidad y/o Director	986 83 80 43	986 10 49 66	669 81 00 27
Responsable de la policía portuaria, por ausencia del Jefe de Explotación y Operaciones Portuarias	986 83 80 43 986 89 10 10	986 88 20 30	639 09 93 05
Coordinador de Seguridad e Inspección de la Capitanía Marítima, por ausencia DM	986 44 65 96	986 61 38 82	639 98 12 90

NIVEL 2 EMERGENCIA AZUL

El Director del Puerto, a la vista de la información y valoración realizada por el Jefe de la División de Seguridad y Sostenibilidad, activará si procede, el **Nivel 2 Emergencia Azul**, asumirá el mando de las operaciones y ordenará que el personal del C.C.E. efectúe la realización de las siguientes llamadas si son necesarias dependiendo del tipo de emergencia:

CARGO	Teléfono Línea 1	Teléfono Línea 2	Teléfono Móvil/V.H.F.
Comité Asesor:			
- Capitán Marítimo de Vigo	986 43 28 66		629 25 22 37
- Coordinador de Seguridad e Inspección marítima	986 44 65 96	986 44 65 99	639 981 290
- Jefe del CCS Vigo.	986 22 22 30		609 82 55 50
- Jefe del CCS Finisterre.	981 76 75 50	981 76 73 20	676 192 265
- Jefe Desarrollo Portuario	986 85 52 00	986 85 52 04	620 899 694
- Jefe de División de Explotación y OO.PP	986 83 80 43	986 10 49 66	669 810 027
Bomberos de Pontevedra	**080** 986 83 32 93	986 87 20 05 986 83 32 91	608 88 33 51
Ambulancias	**061**		
Policía Nacional	**091**		
Policía Nacional Marín	986 83 95 55		
Policía Nacional Pontevedra	986 86 83 83		
Notificación a la A,P.M.R.P.	986 85 52 00 986 85 52 04	986 85 56 11	CH 12/16
CCS de Vigo	986 22 22 30		CH 10/16
CCS de Finisterre	981 76 75 00	981 76 77 38	CH 11/16
Corporación Prácticos del Puerto y Ría de Marín	986 88 46 43		608 88 17 30 CH 12/16
Amare Marín, S.L.	986 89 00 71		609 87 59 99 CH 12/16 608 88 05 52
Codisoil, S.A.	986 88 46 09		620 83 67 90

NIVEL 3 EMERGENCIA ROJO

El Director del Puerto, a la vista de la información y valoración realizada por el responsable de sostenibilidad, activará si procede, el **Nivel3 Emergencia Roja**, asumirá el mando de las operaciones, apoyado por el Comité Técnico Asesor y ordenará que el personal del C.C.E. efectúe la realización de algunas de las siguientes llamadas.

CARGO	Teléfono Línea 1	Teléfono Línea 2	Teléfono Móvil /V.H.F.
Subdelegación del Gobierno en Pontevedra.	986 98 90 00	986 98 92 44	
Jefatura Provincial Protección Civil.	986 80 55 00	986 80 54 01	
S.O.S. Galicia.	**112**	981 54 14 00	
Ayuntamiento de Marín.	986 88 20 17 986 88 10 00	986 88 03 00 986 88 03 04	
Ayuntamiento de Pontevedra.	986 83 30 80	986 85 37 82 986 80 43 00	
Ayuntamiento de Bueu.	986 32 00 62	986 32 23 13	
Ayuntamiento de Sanxenxo	986 72 70 72	986 72 00 75	
Ayuntamiento de Cangas.	986 30 30 31	986 30 00 50 986 30 01 62	
Ayuntamiento de O Grove	986 73 33 33	986 73 02 27	
Dirección General de Marina Mercante.	915 97 92 70	915 97 92 69	629 01 57 72
Protección Civil de la Xunta de Galicia.	981 50 60 00	981 54 52 90	902 120 012

6.5 Criterios de Actuación.

En todas las actuaciones se van a aplicar los siguientes criterios:

Prevención de la Salud y Seguridad en el trabajo.- Todas las actuaciones se harán de forma que se priorice la Salud y Seguridad de las personas involucradas en las operaciones.

Respuesta inmediata.- en especial por la proximidad de las instalaciones portuarias de zonas especialmente sensibles a la contaminación: intereses marisqueros, pesqueros y turísticos.

Origen de la fuente contaminante.- Los primeros esfuerzos deben de ir dirigidos a conocer el origen de la fuente contaminante para conocer el contaminante causante de la contaminación para actuar en la lucha contra el mismo.

Contención de la contaminación.- Los primeros esfuerzos junto con el punto anterior – conocer origen, deben de ir dirigidos a contener mediante barreras la contaminación, reduciendo al mínimo la zona contaminada.

En un episodio de contaminación marina, una vez que se ha confirmado y establecido el origen de la misma así como el nivel de respuesta requerido, la competencia en las actuaciones y el plan a activar, como norma general se llevarán a cabo las siguientes actuaciones:

Cese / interrupción del flujo del contaminante.- Esta acción se desarrollará de forma simultánea con las siguientes actuaciones, con objeto de impedir el aumento de la contaminación, y si la situación lo requiere analizando también las posibilidades de confinar el buque en una zona de poco calado o que minimice la extensión del vertido o el control del mismo. Según características del buque se valorará llevarlo al atraque 0 del Nuevo Muelle Comercial de Marín o a muelles de la dársena pesquera.

Evaluación de la Trayectoria del vertido.- Teniendo en cuenta las características del contaminante, sobre la base de las condiciones predominantes de viento y corriente de marea y con el apoyo de las simulaciones de la aplicación html, se determinará la trayectoria más probable del vertido, imprimiéndose el plano correspondiente a

dicha trayectoria en la zona afectada, lo que permitirá evaluar hacia donde puede derivar la contaminación y por tanto determinar las acciones de contención. Se adjunta como anexo información sobre el html, el CD y como acceder al mismo.

Contención.- Si la posible evolución determinada así lo aconseja, se procederá a contener la contaminación con una barrera de aguas portuarias interiores en el caso de las dársenas y con una barrera de aguas exteriores en los muelles abiertos a la ría comenzando su largado por la zona de sotavento y/o sotacorriente, de forma que la contaminación quede concentrada entre la barrera y el muelle. La ubicación más idónea de las barreras se determinará en función de la trayectoria más probable del vertido.

Los muelles como barreras artificiales.- Siempre se tendrá en cuenta la barrera artificial que forman los muelles para contener la contaminación.

Sellado de la barrera.- Se pondrá especial precaución en sellar el punto de unión de la barrera y el muelle, por donde se producirá fuga de la mancha a no ser que contemos con un punto de sellado estanco, equipado con un compensador de mareas. De no existir este sistema puede utilizarse una manguera contraincendios dirigiendo su chorro hacia ese punto con objeto de formar una contra corriente que impida la fuga.

Batir la mancha con embarcaciones.- Se deberá tener en cuenta que dicho procedimiento únicamente hace desaparecer la contaminación de la superficie del agua, pero que esta se diluye en la columna de agua, por lo que se evitará este procedimiento siempre que sea posible y especialmente en las proximidades de polígonos de bateas y zonas de marisqueo.

Recogida de la contaminación.- Una vez establecido el adecuado sistema de contención se procederá a la recogida del contaminante, empleando, siempre que sea posible, el sistema que reduzca la cantidad de agua recogida con el contaminante y/o la producción de otros residuos: material absorbente impregnado de contaminante.

Almacenamiento temporal del contaminante recogido.- El contaminante recogido debe de ser almacenado de forma que no se produzcan fugas de los contenedores.

Traslado a un centro de tratamiento de residuos.- Los residuos recogidos deberán de ser entregados para su transporte a una empresa debidamente autorizada (Gestor autorizado de residuos), que los trasladará a un centro reconocido para el tratamiento de dichos residuos.

Limpieza del material y equipos utilizados.- Una vez finalizada la operación de respuesta, todo el material utilizado deberá ser limpiado y mantenido, de acuerdo con las normas de sus fabricantes. Los residuos de dichas operaciones de limpieza deberán ser tratados como residuos contaminantes y entregados a un centro de tratamiento (Gestor autorizado de residuos).

6.6 Fin de la emergencia.

En las contaminaciones de nivel 1, el Coordinador de operaciones establece el fin de la emergencia. En las contaminaciones de nivel 2 le corresponde al Director establecer el Fin de la Emergencia, una vez recibidos los informes correspondientes y el asesoramiento del Comité Técnico Asesor. En caso de contaminación de nivel 3, el fin de la emergencia le corresponde al Director de la emergencia resultante de la integración del Plan Marítimo Nacional.

Para establecer el fin de una emergencia por suceso de contaminación marina deberán cumplirse en su totalidad una serie de condiciones:

- ✓ Que haya cesado la causa de la contaminación
- ✓ Que la contaminación haya sido recogida del agua.
- ✓ Que la zona portuaria afectada se encuentre en las condiciones de limpieza anteriores a la contaminación.
- ✓ Que todo el material de limpieza se haya recogido.

6.7 Notificación de Fin de la emergencia

Una vez decretado el fin de la emergencia se notificará verbalmente o vía emisora VHF a los participantes en el lugar de la emergencia y según el nivel en el cual se haya activado el PIM, El Director de la Emergencia o en quien delegue, informará a los organismos que fueron notificados la comunicación de fin de emergencia, empleando como medio de comunicación principal el teléfono fijo y el fax, empleando como vía alternativa el teléfono móvil.

Destinatarios de la notificación de Fin de Emergencia, según nivel.

Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Destinatarios	Teléfono	Teléfono (24 horas) Móvil	Fax
X	X	X	X	Autoridad Portuaria.	986 83 80 43	986 89 10 10 669 81 17 75	986 881 324
		X	X	Capitanía Marítima de Vigo	986 44 63 65	629 25 22 37 639 98 12 90	986 43 56 83
X	X	X	X	Distrito Marítimo de Marín	986 881 176	639 55 59 83	986 880 018
X	X	X	X	Centro de Control de Salvamento de Vigo (Marín Trafico)	986 22 22 30		986 22 89 57
X	X	X	X	Sala de Operaciones de la Conselllería do Mar	981 544 070		981 544 031
		X	X	Centro Zonal de Coordinación de Salvamento Finisterre	981 767 738		981 676 740
			X	Emergencias 112	112 900 444 222		981 541 414
			X	Subdelegación del Gobierno de Pontevedra	986 869 762		986 857 0 17
			X	Dirección General de la Marina Mercante	91 597 92 70		91 597 92 87
			X	Puertos del Estado	91 524 55 00		91 524 55 01
				Consejo de Seguridad Nuclear	91 346 06 00	91 346 01 00	91 346 05 88

7. COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN CON OTROS PLANES

Según el Sistema Nacional de Respuesta, la coordinación con otros planes interiores o la integración con el Plan Marítimo Nacional se efectuarán según los siguientes protocolos que, siguiendo el criterio del Sistema Nacional de Respuesta, discriminan la declaración de la fase de alerta de un plan, y la activación de su fase de emergencia.

Fase de alerta	**Declaración** de la fase de alerta del plan
Fase de emergencia	**Activación** del plan

En el área de influencia del Puerto de Marín, el **Subsistema Marítimo** está compuesto por los planes interiores de las instalaciones marítimas situadas en la zona de servicio del Puerto, por el Plan Interior Marítimo del Puerto de Marín y por el Plan Marítimo Nacional.

PLANES INTERIORES DE INSTALACIONES: Los planes interiores de instalaciones marítimas situadas en la zona de servicio del puerto serán activados por la empresa a cargo de los mismos. La activación del plan interior marítimo de una instalación portuaria conllevará la declaración de fase de alerta del Plan Interior Marítimo del Puerto de Marín.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO DEL PUERTO DE MARÍN: La declaración de la fase de alerta del Plan Interior Marítimo del Puerto de Marín no implicará comunicaciones ulteriores. La activación del Plan Interior Marítimo a partir del Nivel 2 conllevará, la declaración de fase de alerta del Plan Marítimo Nacional, comunicación al 112 Galicia si se requiere poner en fase de alerta del Plan CAMGAL y comunicación a las autoridades locales.

PLAN MARÍTIMO NACIONAL: El Plan Marítimo Nacional será activado por la autoridad marítima cuando resulte necesario para la prevención o mitigación de los daños, con la consiguiente movilización de los medios de intervención adscritos al mismo. En caso de solicitud por parte de su órgano de dirección, el director de la Autoridad Portuaria activará el Plan Interior Marítimo, integrándose en el Plan Marítimo Nacional y bajo la coordinación de su órgano de dirección.

La utilización de medios movilizados con anterioridad por el Plan Interior Marítimo del Puerto se realizará en el marco de actuación del Plan Marítimo Nacional, siguiendo sus protocolos, correspondiendo la coordinación de las actuaciones al órgano de dirección del Plan Marítimo Nacional.

En Galicia, el **Subsistema Costero** está compuesto por el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación, el Plan CAMGAL y aquellos planes locales de protección de la ribera del mar contra la contaminación en vigor.

PLAN ESTATAL DE PROTECCIÓN DE LA RIBERA DEL MAR: El Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar es activado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y será declarado en fase de alerta en caso de activación del Plan CAMGAL. Además, la Capitanía Marítima de Vigo deberá comunicar a la Demarcación de Costas de Galicia la activación del Plan interior de cualquier instalación marítima.

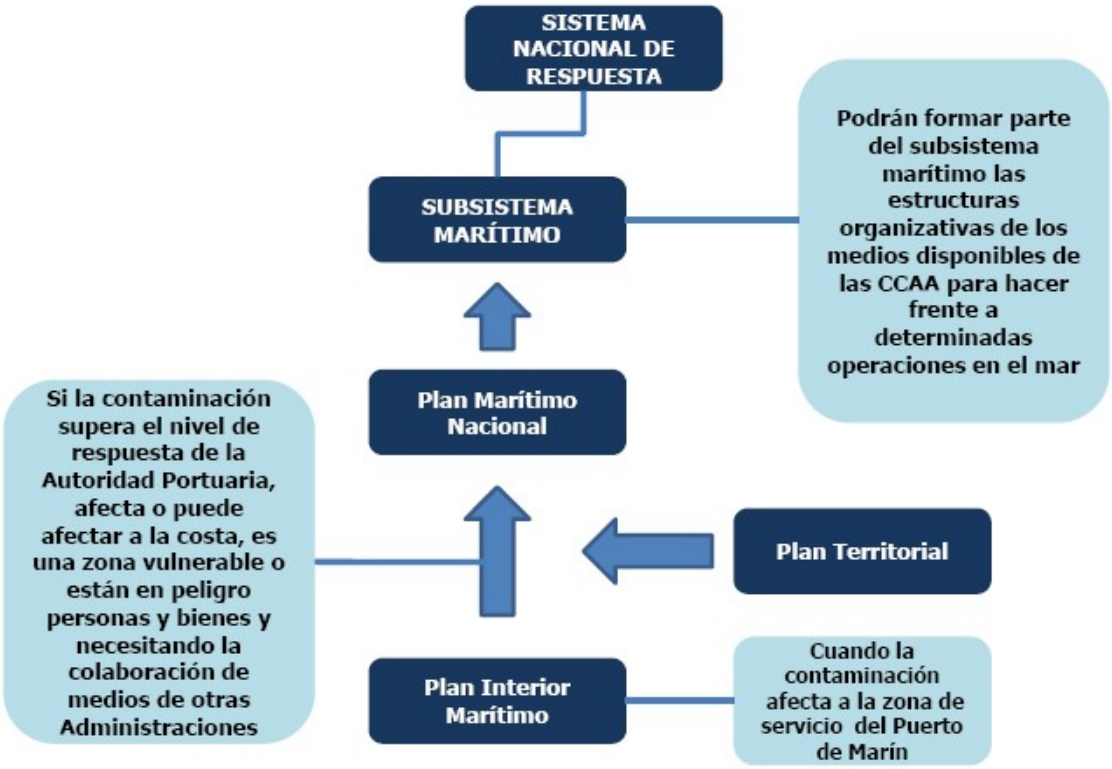
PLANES LOCALES: Los planes interiores marítimos, los planes locales y el plan CAMGAL deberán coordinarse y adaptarse al Plan Marítimo Nacional en los términos del art. 264 del RDL 2/2011.

PLAN CAMGAL: El Plan CAMGAL es el plan diseñado y elaborado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma de Galicia en el que se establecen las normas y procedimientos básicos de actuación, la estructura de organización y el sistema de respuesta frente a un episodio de contaminación marina accidental que se produzca o afecte al litoral gallego.

PLANES INTERIORES DE LAS INSTALACIONES MARÍTIMAS: La activación en situación 2 de un Plan interior de una instalación marítima conllevará, la comunicación al 112 Galicia, la declaración de fase de alerta del plan CAMGAL si existe riesgo de afección terrestre fuera de la zona de servicio en tierra del Puerto de Marín.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO DEL PUERTO DE MARÍN: La declaración de la fase de alerta del Plan interior marítimo no implicará comunicaciones ulteriores. La activación en situación 1 del Plan Interior Marítimo conllevará comunicación al 112 Galicia si existe riesgo de que el incidente afecte a zonas en tierra fuera de la zona de servicio de Puerto, para solicitar la declaración de fase de alerta del plan CAMGAL. La activación en situación 2 y 3 del Plan Interior Marítimo conllevará, tras la comunicación al 112 Galicia, la solicitud de activación del plan CAMGAL.

PLAN MARÍTIMO NACIONAL: Se seguirá lo establecido en el artículo 13 de la Orden FOM/1793/2014, de 22 de septiembre, por la que se aprueba el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino.



7.1 La integración de los Centros de coordinación de las Operaciones.

Cuando se active el Plan Interior Marítimo junto al Plan Marítimo Nacional, la coordinación de las actuaciones corresponderá al órgano de dirección de éste, sin que se produzca una alteración en los esquemas organizativos o de funcionamientos del Plan interior. El Plan Interior deberá coordinarse y adaptarse al Plan Marítimo Nacional tal y como recoge el artículo 264 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

El paso de un Plan al siguiente se hará de forma gradual, mediante la incorporación de aquellos representantes de las distintas administraciones que establezca en Plan de Contingencia que entre en vigor, utilizando, a ser posible, las mismas instalaciones.

7.2 Aplicación de los criterios de precaución y anticipación.

Dada la suma importancia de la Ría de Pontevedra desde el punto de vista ambiental, pesquero, marisquero, turístico y recreativo, en la escalada ascendente de los Planes se aplicarán los criterios de Precaución y Anticipación, entendiendo por tales lo siguiente:

Criterio de Precaución. En caso de duda sobre qué nivel aplicar, se pondrá en marcha inicialmente el de mayor nivel de los evaluados, pues siempre es mejor reducir el nivel una vez que se compruebe que los recursos del Plan inferior son suficientes, a que la contaminación pueda extenderse por insuficiencia de recursos en los momentos iníciales.

Criterio de Anticipación. Cuando durante el desarrollo del plan activado, los acontecimientos presenten indicios de que la contaminación pueda extenderse, se elevará el nivel de respuesta en un grado, de forma que se pueda contar a tiempo con los recursos adecuados, de llegar estos a ser necesarios.

7.3 Coordinación entre las administraciones.

La Autoridad responsable de la instalación portuaria, en el caso de que el accidente se produzca en el ámbito portuario, además de las comunicaciones que fija el Plan en accidentes que se requieran medios externos, comunicará el accidente a los teléfonos del Centro de Atención a las Emergencias 112 Galicia, a la Sala de Operaciones del Servicio de Guardacostas de Galicia o al Centro Zonal de Coordinación de Salvamento de Finisterre, todos ellos operativos las 24 horas del día. Estos centros son los encargados de movilizar los recursos necesarios cuando se le solicita. En los casos de contaminación de Nivel 2 y 3, el Centro de Coordinación de Emergencias del puerto mantiene informados a estos centros por medio del teléfono, de la evolución de las operaciones de respuesta por si fuese necesario, la asistencia de más medios de otros organismos.

8. PROGRAMA DE ADIESTRAMIENTO Y EJERCICIOS PERIÓDICOS

8.1 Formación.

El personal de la Autoridad portuaria de Marín recibirá la formación necesaria para la implantación y ejecución del Plan Interior Marítimo, de acuerdo con un programa que incluirá los siguientes cursos:

- Curso Operativo Básico de implantación del Plan Interior Marítimo:
  Participan todos los miembros de la Autoridad Portuaria que tengan que intervenir en el del Plan Interior Marítimo, así como personal de las empresas auxiliares.

- Curso Operativo Avanzado:
  Participan aquellos miembros de la Autoridad Portuaria que ocupen un puesto de gestión en el del Plan Interior Marítimo.

- Charlas de Refuerzo:
  A desarrollar al menos cada 3 años, con un contenido reducido, que se podrán hacer coincidir con ejercicios y simulacros.

8.2 Ejercicios y simulacros periódicos.

La realización de ejercicios y simulacros periódicos tiene la doble función de poner a punto los mecanismos de respuesta en condiciones simuladas y de servir para mejorar el Plan al detectar posibles mejoras a aplicar mientras se pone a prueba el sistema de respuesta. Al comienzo de cada año se hará una programación de los ejercicios a desarrollar en los siguientes doce meses, al menos se programarán tres ejercicios y un simulacro, de manera que cada cuatrimestre se realice al menos un ejercicio o simulacro.

Los ejercicios periódicos a llevar a cabo son los siguientes:

Ejercicio de Aviso.- Prueba los procedimientos de alerta y llamada a los equipos de respuesta. Sirve para probar los sistemas de comunicaciones, comprobar la disponibilidad del personal y evalúa la capacidad para transmitir información de forma rápida y precisa. Se desarrolla al menos uno al año.

Ejercicio de Toma de Decisiones.- Consiste en plantear una emergencia simulada con planteamientos interactivos entre los miembros del Plan de Contingencias, sin movilizar personas ni medios. Se desarrolla en una sala de reuniones alrededor de la mesa y enfocado a los roles y acciones de cada individuo, las interacciones entre los diversos participantes y al desarrollo de las estrategias de información y respuesta a la emergencia simulada. Se desarrolla al menos uno cada 2 años.

Ejercicios de despliegue de equipos.- Consiste en el despliegue de equipos de limpieza como respuesta a una contaminación en un sitio determinado, efectuado de acuerdo con la estrategia establecida en el Plan de contingencias para ese determinado escenario. Afecta a los miembros de los equipos de respuesta. Se desarrolla al menos uno al año, salvo que durante el año se usen los equipos en al menos dos contingencias.

Ejercicio de Gestión de Incidentes.- Su objetivo es la evaluación del Plan Interior Marítimo y adiestrar a todos sus miembros en el desarrollo de sus funciones en el mismo. Consistirá en un escenario de contaminación de Nivel 1, con despliegue de equipos de limpieza que evoluciona a uno de Nivel 2 con necesidad de apoyo de equipos externos, sin llegar a movilizar dichos apoyos externos. Se desarrolla uno cada 12 meses.

9. PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DEL PLAN.

9.1 Condiciones de revisión del plan.

El Plan debe de ser revisado y puesto al día al menos cada tres años o cuando se cumpla alguna de las condiciones siguientes:

- ✓ Cambio en la legislación internacional, nacional o autonómica.
- ✓ Cambio en la estructura de organización de la Autoridad Portuaria.
- ✓ Modificación sustancial de las condiciones y tipo de tráfico soportado por el puerto.
- ✓ Deficiencias o propuestas de mejora de uno o varios de los miembros de la Comisión de revisión y seguimiento de resultados del Plan de Contingencias, derivadas del análisis de ejercicios periódicos, incidentes / accidentes, otros.

9.2 Plazos.

El Plan será revisado al menos cada tres años.

9.3 Comisión de revisión y seguimiento de resultados.

La Comisión estará formada por:

Presidente: Jefe de Seguridad y Sostenibilidad.

Vocales: Representante de Capitanía Marítima.
Representante de la Autoridad Portuaria.

El Jefe de Seguridad y Sostenibilidad o la Capitanía Marítima propondrán a la Autoridad Portuaria los cambios necesarios.

PLANOS

ÍNDICE

1. Zona I y II
2. Muelles y distancias de referencia
3. Muelle y medios de amarre.
4. Instalaciones portuarias
5. Localización de equipos de lucha contra la contaminación.
6. Planta y localización de los locales de almacenamiento del material de L.C.C

ANEXOS

ÍNDICE

I. Lista de teléfonos de interés.

II. Direcciones y teléfonos de recurso de interés pesquero, turístico, ecológico, etc.

III. Formato tipo de informe de comunicación de incidente. POLREP

IV. Inventario de medios materiales y equipos en el puerto.

V. Características del material absorbente

VI. Procedimiento de actuación del PEI de accidente con MMPP.

VII. Procedimiento de actuación del PEI de accidente marítimo

VIII. Comportamiento en el agua de contaminantes presentes en el Puerto

IX. Convenio Salvamento Marítimo

X. Procedimiento de entrada en la Ría de Pontevedra.

XI. Organigrama de la APMRP.

XII. Fichas IMDG de actuación contra derrames.

XIII. Relación de fichas de seguridad de SNPP de la intranet corporativa

XIV. Pliego de prestación del servicio de lucha contra la contaminación

XV. Propuesta técnica de Amare Marín para la prestación del servicio de intervención en materia de contaminación marina accidental

XVI. Instrucción de coordinación con Salvamento Marítimo

XVII. Html de trayectorias de vertidos

XVIII. Informes de la Capitanía Marítima de Vigo y de la Consellería do Mar.

XIX. Resolución de la aprobación del PIM por la DGMM