

PLAN INTERIOR MARÍTIMO

AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

CONTROL DE DESTINATARIOS Y REVISIONES DEL PLAN

LISTADO DE DESTINATARIOS

Nº EJEMPLAR	
01	Autoridad Portuaria de Vigo
02	Capitanía Marítima
03	Xunta de Galicia
04	Puertos del Estado

LISTADO DE REVISIONES

REVISIÓN	FECHA	CAPÍTULO/SECCIÓN	MOTIVO
00	Enero 2005	Íntegro	Aprobación provisional
01	Octubre 2005	Íntegro	Aprobación definitiva
02	Noviembre 2007	Íntegro	Aprobación definitiva
03	Noviembre 2008	Íntegro	Aprobación definitiva
04	Noviembre 2009	Íntegro	Aprobación definitiva
05	Marzo 2012	Íntegro	Aprobación definitiva
06	Septiembre 2015	Íntegro	Aprobación definitiva
07	Noviembre 2019	Íntegro	Aprobación definitiva
08	Septiembre 2023	Íntegro	Aprobación definitiva

ÍNDICE GENERAL

CAPÍTULO 1	Introducción	5
CAPÍTULO 2	Ámbito de aplicación	9
CAPÍTULO 3	Análisis de riesgos y áreas vulnerables	14
CAPÍTULO 4	Circunstancias de activación del Plan	34
CAPÍTULO 5	Composición y funciones de los Órganos de Dirección y Respuesta	47
CAPÍTULO 6	Procedimiento de notificación de incidencias	59
CAPÍTULO 7	Coordinación con otros planes	63
CAPÍTULO 8	Procedimientos de actuación	67
CAPÍTULO 9	Fin de la emergencia	93
CAPÍTULO 10	Inventario de medios disponibles	95
CAPÍTULO 11	Programa de mantenimiento de medios	107
CAPÍTULO 12	Adiestramiento y ejercicios periódicos	110
CAPÍTULO 13	Procedimiento de revisión del plan	113

ANEXOS

ANEXO 1	Definiciones
ANEXO 2	Directorio telefónico
ANEXO 3	Informe POLREP
ANEXO 4	Ejercicios periódicos de simulación de activación del Plan
ANEXO 5	Planes interiores de las concesiones
ANEXO 6	Estudio ambiental del Puerto de Vigo
ANEXO 7	Fichas de recursos
ANEXO 8	Fichas de evolución de vertido
ANEXO 9	Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas
ANEXO 10	Pliego del servicio de lucha contra la contaminación
ANEXO 11	Contrato de servicios entre la Autoridad Portuaria y Sasemar

ÍNDICE

- 1** Antecedentes
- 2** Objeto
- 3** Competencias
- 4** Marco legal
- 5** Entrada en vigor
- 6** Estructura del Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo

1. ANTECEDENTES

El Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990 (Convenio OPRC 90), y su Protocolo sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, conocido por las siglas OPRC-HNS 2000, ratificados por España el 12 de enero de 1994 y el 27 de enero de 2005 respectivamente, y que entraron en vigor en nuestro país el 13 de mayo de 1995 y el 14 de junio de 2007, tienen como objetivo la cooperación internacional y la asistencia mutua en incidentes mayores de contaminación marina, y el desarrollo y mantenimiento en los Estados de la adecuada capacidad de preparación y respuesta frente a emergencias de contaminación marina de todos los niveles, ya sea ésta causada por hidrocarburos o por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNPP en adelante).

El 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, ha constituido la normativa fundamental aplicable a nivel nacional en el ámbito de la contaminación, sin contemplar ni regular aquellos supuestos en que la causa de la contaminación venga dada por otras sustancias distintas de los hidrocarburos.

Mediante el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta (SNR), de aplicación a todos aquellos casos de contaminación marina (accidental o deliberada), cualquiera que sea su origen o naturaleza, que afecte o pueda afectar tanto a las aguas marítimas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción como a las costas españolas. El SNR proporciona el marco normativo para la coordinación integral en el ámbito de la lucha contra la contaminación marítima, tanto para hidrocarburos, como para “sustancias a granel, nocivas y potencialmente peligrosas, distintas a los hidrocarburos”. Dentro de este Sistema Nacional de Respuesta, los planes interiores marítimos son los planes de contingencias por contaminación marina de distintos tipos de instalaciones marítimas, entre las que se incluyen los puertos, y que complementan los primeros estadios de actuación al Plan Marítimo Nacional.

La Orden FOM/1793/2014, de 22 de septiembre, aprueba el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino. Aunque jurídica y técnicamente los planes interiores marítimos no forman parte del contenido del Plan Marítimo Nacional, debe considerarse que, cabe la posibilidad de que la activación de uno o varios de dichos planes implique la activación del Plan Marítimo Nacional, lo que obliga a considerar la integración de estos planes en el contenido y ámbito de actuación del Plan Marítimo Nacional.

2. OBJETO

El objeto de este Plan Interior Marítimo es establecer el instrumento jurídico y técnico por el que se regulan los procedimientos de organización y actuación de la Autoridad Portuaria de Vigo, la disposición de los medios materiales y humanos, y la dirección y seguimiento de las operaciones ante un suceso de contaminación marina accidental, en el ámbito de la zona de servicio del puerto.

Un plan interior 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, la disponibilidad de equipo y personal entrenado y los posibles daños que se produzcan.

El presente documento se completará con lo estipulado en el **Plan de Autoprotección (PAU) del Puerto de Vigo**. El artículo 65.2 Planes de Emergencia y Seguridad, del 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 la Marina Mercante, dice: “De acuerdo con lo previsto en la legislación vigente sobre prevención y control de emergencias, cada Autoridad Portuaria elaborará un Plan de Emergencia Interior para cada puerto que gestiona, el cual, una vez aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable, formará parte de las Ordenanzas Portuarias.”

Una de las principales funciones del PAU será la de coordinar la actuación de las entidades implicadas en una emergencia producida en la Zona de Servicio Portuaria, sin menoscabo de las obligaciones de los titulares de cada establecimiento, centro de trabajo o buque, establecidas en el Artículo 20. Medidas de emergencia, de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, *de prevención de Riesgos Laborales*, y Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, *por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia*.

3. COMPETENCIAS

La Autoridad Portuaria de Vigo es un organismo público con personalidad jurídica y patrimonio propios, que se encarga de la administración, gestión y explotación del Puerto de Vigo. Depende del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, formando parte del conjunto de puertos españoles de interés general. Su normativa específica se concreta en el 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 Ley de Puertos).

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

De acuerdo con el artículo 62.3 (modificado por la Ley 14/2014, *de Navegación Marítima*), “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 la limpieza y control de las contaminaciones que se produzcan”.

4. MARCO LEGAL

- **Decreto 135/2016**, de 6 de octubre, por el que se regula la estructura y organización del Plan Territorial de Contingencias por contaminación marina accidental de la Comunidad Autónoma de Galicia.
- **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.
- **Ley 14/2014**, de 24 de julio, de Navegación Marítima.
- **Real Decreto 1695/2012**, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la Contaminación Marina.
- **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.
- **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. (*Se deroga en la medida y con el alcance establecido en la disposición transitoria única del Real Decreto 1695/2012*).

5. ENTRADA EN VIGOR

El Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo será de aplicación una vez sea aprobado por la Dirección General de la Marina Mercante.

6. ESTRUCTURA DEL PLAN INTERIOR MARÍTIMO

El contenido de este Plan Interior Marítimo se estructura de acuerdo a lo indicado en el artículo 5 del R.D. 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

ÍNDICE

- 1** Introducción
- 2** Ámbito de aplicación

1. INTRODUCCIÓN

El Sistema Nacional de Respuesta (SNR) contempla dos subsistemas de respuesta según el ámbito de actuación sea las aguas marinas o la costa y son definidos en el Artículo 2 del RD 1695/2012.

Sistema Nacional de Respuesta	
Subsistema Marítimo	
Tipo	Ámbito
Plan Marítimo Nacional	Aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
Plan Interior Marítimo	Puertos, terminales marítimas de manipulación de mercancías, plataformas marinas de exploración o explotación de recursos naturales. En el mar, así como cualquier otra instalación marítima situada en zonas donde España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
Subsistema Costero	
Tipo	Ámbito
Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar	Contaminación que pueda afectar a la costa y que requiera la intervención de la Administración General del Estado.
Planes Territoriales de las Comunidades Autónomas de protección de la Ribera del Mar	Contaminación que pueda afectar a la costa de una Comunidad Autónoma.
Planes Locales de Protección de la Ribera del Mar	Contaminación que pueda afectar al ámbito territorial de una entidad local costera.

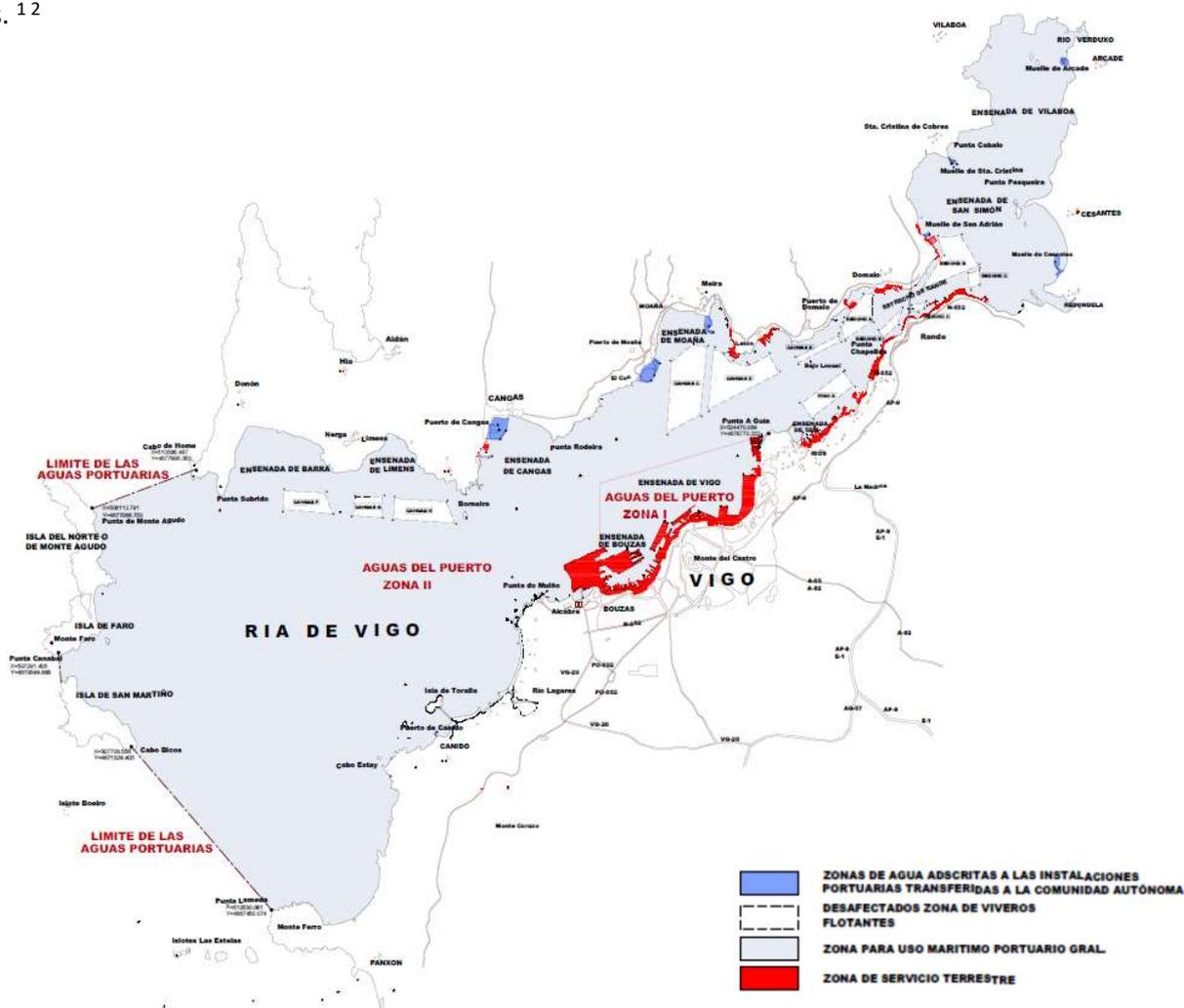
El presente Plan del Puerto de Vigo pertenece al Subsistema marítimo, y a la tipología de Plan Interior Marítimo (PIM).

De igual forma, todas las empresas e instalaciones que desarrollen actividad dentro del ámbito portuario que entrañen riesgos de contaminación marina accidental y se encuentren dentro del ámbito de aplicación del Real Decreto 1695/2012 deberán cumplir con lo exigido en dicho Real Decreto según la actividad que realicen, por lo que deberán proporcionar su correspondiente Plan Interior Marítimo a la Autoridad Portuaria, que será tenido en consideración para la redacción del presente documento. En el *anexo 5* se incluye el listado de empresas con su plan aprobado y una ficha resumen del mismo.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El ámbito de aplicación del presente Plan Interior Marítimo queda definido por las zonas I y II de sus aguas portuarias.^{1 2}



¹ Art. 2.f del Real Decreto 1695/2012. «Ámbito de aplicación de los planes de contingencias»: espacio afectado, o con riesgo de ser afectado, por un suceso de contaminación en el que se ejecutan las actuaciones previstas en los distintos planes. En los puertos, el ámbito de aplicación quedará definido por su zona I o interior de las aguas portuarias en el caso de puertos de interés general, o por la zona interior de sus aguas portuarias, delimitada por sus diques de abrigo o elemento geográfico equivalente, en el caso de puertos autonómicos. En las instalaciones o terminales, el ámbito de aplicación será el espacio de agua que bordee la instalación o terminal y cuya anchura será el doble de la eslora del mayor buque que pueda operar en la misma y en todo caso como mínimo 100 metros de radio, salvo en las plataformas petrolíferas en cuyo caso la anchura será de un radio de una milla.

² Art. Tercero de la Orden FOM/822/2015, de 13 de abril, por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del Puerto de Vigo.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

La delimitación de la zona de aguas queda definida de la siguiente forma:

Zona I, o interior de las aguas portuarias: Es la superficie de agua abrigada comprendida entre la alineación Faro de A Guía-Montefaro (islas Cíes), la prolongación de la primera alineación del dique muelle de Bouzas, y la orilla Sur de la Ría de Vigo.

Zona II, o exterior de las aguas portuarias: Es la comprendida entre las líneas definidas por el cabo de Home y punta Monteagudo, en la isla norte de las islas Cíes, y punta Lameda y cabo Vicos, en la isla de San Martín, y el fondo de la Ría, con la excepción del espacio definido como Zona I, los polígonos de mejilloneras desafectados por Orden ministerial de 15 de julio de 2011 y los espacios de agua transferidos a la Comunidad Autónoma de Galicia.

En las concesiones de la zona II el ámbito de aplicación será el espacio de agua que bordee la instalación y cuya anchura será el doble de la eslora del mayor buque que pueda operar en la misma y en todo caso como mínimo 100 metros de radio (*artículo 2.f del RD 1695/2012*), y se seguirán las mismas actuaciones que se definan para la zona I.

En el resto de la zona II, se aplicará el **principio de precaución** activando siempre un nivel superior, al igual que ocurre en los muelles de zona I de Trasatlánticos, Comercio, Transversal, Terminal Ro-Ro de Bouzas y Guixar que, por tener su frente hacia aguas abiertas de la ría, genera un mayor riesgo ante cualquier contaminación.

Se solicitará la **activación de un plan superior** (Territorial o Nacional), estando el Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo siempre activado e incluido en el mismo, en los siguientes casos y según se establece el artículo 7.2 b) del RD 1695/2012:

- Que los medios disponibles en los planes activados resulten insuficientes para combatir la contaminación.
- Que 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 anteriormente descrita (ejemplo: puertos de la comunidad autónoma, zona de bateas,...).

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

- Que por circunstancias de vulnerabilidad de la zona afectada o amenazada se considere necesario por parte de las autoridades responsables su activación (ejemplo: bateas, playas, parque nacional,...)
- Que 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 Vigo no tiene competencia.

Las concesiones situadas en la zona de servicio de la Autoridad Portuaria de Vigo, que realicen operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario y aquellas instalaciones que manejan en el ámbito marítimo y portuario sustancias a granel, nocivas y potencialmente peligrosas, distintas a los hidrocarburos, deben elaborar sus propios Planes Interiores Marítimos, de acuerdo con la reglamentación vigente.

A su vez, estos planes interiores, serán incluidos en el Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo, de forma que en caso de emergencia toda la información necesaria para combatir una contaminación en el Puerto de Vigo se encuentre en un único conjunto de documentos y exista una coordinación entre planes.

Para la realización de actividades como el suministro de combustible, la descarga de hidrocarburos o la realización de reparaciones o actividades susceptibles de causar contaminación, **en los fondeaderos de Cíes o en el interior de la ría**, será necesario solicitar una autorización en la que se establecerán las medidas para realizar dicha actividad.

ÍNDICE

- 1** Introducción
- 2** Identificación del peligro
- 3** Magnitud
- 4** Peligrosidad
- 5** Vulnerabilidad de las zonas que pueden ser afectadas
- 6** Análisis de riesgos
- 7** Mapas de riesgos

1. INTRODUCCIÓN

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 cuatro factores fundamentales:

- Identificación del peligro
- Magnitud
- Peligrosidad
- Vulnerabilidad de las zonas que puedan ser afectadas

2. IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO

Para su realización se han analizado las incidencias ocurridas en la zona de servicio de la Autoridad Portuaria de Vigo en los últimos 5 años (2017 – 2021). Las tipologías más frecuentes se deben a los siguientes supuestos:

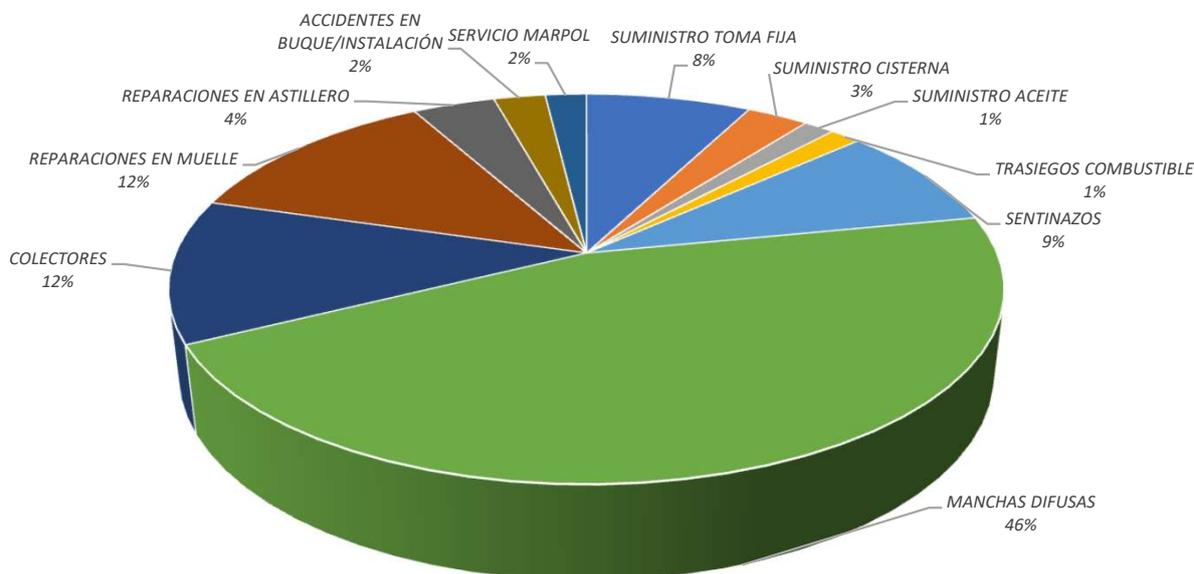
PELIGRO IDENTIFICADO	ACTIVIDAD
Contaminación por hidrocarburos por camión cisterna	Provocada en general por un derrame operativo durante las operaciones de abastecimiento de combustible a buques, bien por un error de la tripulación del buque, bien por un fallo o error en el camión de suministro. Se pueden producir pérdidas en la manguera de combustible y/o válvulas de suministro.
Contaminación por hidrocarburos procedente de instalación fija de suministro	Se puede producir, bien por fallo operativo de sus sistemas de suministro (válvulas, tuberías, mangueras, etc...), bien por pérdida del depósito de almacenamiento. Tomas fijas en muelle Berbés y muelle Orillamar.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

PELIGRO IDENTIFICADO	ACTIVIDAD
Contaminación por hidrocarburo por un accidente marítimo	Generada por una colisión, varada, vuelco, incendio, dentro de una dársena portuaria o muelle exterior.
Contaminación procedente de un achique de sentinas	Producido por el vaciado accidental o intencionado de la sentina del buque, se trata de una mezcla de hidrocarburos compuesta por mezcla de agua sucia, aceite y combustible.
Contaminación por trasiegos / transbordos de combustible	Contaminación producida por las operaciones de trasiego de combustible entre tanques del propio buque o en el transbordo de combustible entre buques.
Contaminación por granalla, procedente de las operaciones de chorreo de buques	Procedente de operaciones de chorreo de casco con granalla de buques en reparación, normalmente mezclada con otros restos de actividad de astilleros: serrín, aceites, etc.
Contaminación por aceite hidráulico	Provocada por el derrame al mar de aceite hidráulico procedente de los diversos equipos hidráulicos que se encuentran a bordo del buque. Este tipo de vertido se puede producir durante la reparación de alguno de estos equipos o por el fallo repentino de alguno de ellos, como por ejemplo, la pérdida de aceite por el sello hidráulico del eje o el sello hidráulico de las palas reversibles.
Contaminación por residuos de pintura	Procedente de operaciones de pintado de casco y obra muerta de un buque.
Contaminación por sustancias químicas	Procedente de un contenedor averiado o de una empresa con concesión en el puerto por avería, fallo o accidente en sus instalaciones.
Contaminación por aguas residuales	Procedente de empresas con concesión en el puerto, se pueden producir por fallos en su red de saneamiento. También es posible que se produzca vertido al mar de aguas residuales a través de los aliviaderos de la red de saneamiento municipal, en mayor medida en puntas de lluvia.
Contaminación por carga y descarga de mercancías peligrosas	Procedente de la carga y descarga de contenedores en el muelle de Guixar y descarga de sosa para la instalación de ubicada en el muelle del Arenal.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

En el histórico de vertidos a la ría del Puerto de Vigo, no se ha registrado ningún episodio con sustancias nocivas o potencialmente peligrosas (SNPP). Según se puede observar en el gráfico, el incidente más frecuente en el análisis de los últimos cinco años, son las manchas difusas que aparecen como consecuencia de la operativa diaria de los buques en puerto (encendido de motores, restos de hidrocarburos en cubierta, etc). A continuación, se registran los incidentes de reparaciones en muelle, vertidos procedentes de la red de saneamiento municipal (que generalmente son producidos en episodios de intensas lluvias), así como aquellos originados durante las operaciones de suministros de combustibles y aceites a buques, tanto desde toma fija como a través de camión cisterna. En menor medida se registran incidentes debidos a la operativa del servicio MARPOL o por accidente de buque o instalación.

Tipología de vertidos (2017-2021)

Además, en el análisis de las incidencias se ha podido observar que la mayoría de los episodios de contaminación han tenido lugar en la zona I, y dentro de ésta en los muelles de Berbés y Bouzas. Los episodios registrados en la zona II son en su mayor parte en las concesiones (astilleros y/o frigoríficos).

3. MAGNITUD

La magnitud de un episodio de contaminación puede verse afectada por diversos factores como pueden ser: la carrera de marea, las condiciones meteorológicas, la configuración de las instalaciones portuarias, o la propia visibilidad de la lámina de agua.

No resulta sencillo determinar con precisión la magnitud de un derrame, sin embargo, es necesario estimarla para poder establecer el tipo de situación de emergencia con el que se correspondería el episodio de contaminación detectado.

Si el vertido es detectado mediante inspección visual o a través de una denuncia de un usuario, la valoración de la magnitud deberá realizarse a partir de:

- La superficie afectada
- La apariencia del vertido, según las siguientes relaciones obtenidas del Convenio de Bonn (Bonn Agreement Oil Appearance Code):

Código	Descripción	Apariencia del Vertido	Espesor	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 significan hidrocarburo más espeso. Es el color real (verdadero) del hidrocarburo que se trate	>200	>2000

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

Tomando como base los datos del Convenio de Bonn, los datos históricos de los que dispone el Puerto de Vigo y en base a lo descrito en el presente PIM, la magnitud del derrame 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	$Q \leq 300$	$S \leq 500$
Media	Nivel 2	$300 < Q < 800$	$500 < S < 2.000$
Grande	Nivel 3	$800 \leq Q$	$2.000 \leq S$
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	$Q \leq 50$	$S \leq 100$
Media	Nivel 2	$50 < Q < 300$	$100 < S < 500$
Grande	Nivel 3	$300 \leq Q$	$500 \leq S$

Del análisis de las incidencias de los últimos 5 años, se ha observado que no se han registrado episodios debidos a SNPP, y la mayor parte de los derrames de hidrocarburos han sido de menos de 300 litros.

4. PELIGROSIDAD

La identificación de peligros de este Plan se determina según el tipo de sustancia que sea la causante del episodio de contaminación, ya sea hidrocarburos o sustancias nocivas potencialmente peligrosas (SNPP).

Aunque no se han detectado episodios con este tipo de sustancias, si se ha procedido a evaluar sus riesgos en los emplazamientos donde sería posible darse un derrame por SNPP.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

Estos serían: el muelle de Guixar, donde se ubica la terminal de contenedores, debido a las operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas; y el muelle de Arenal, debido a la descarga de sosa para la instalación que la empresa Elnosa tiene en esa zona.

Sustancia causante de la contaminación	Descripción	Valor en el análisis de riesgos
SNPP altamente tóxicas	Sustancias que pueden causar la muerte de las personas	10
SNPP de menor toxicidad	Sustancias de menor toxicidad para el hombre pero peligrosas para el medio ambiente	8
Hidrocarburos y sus derivados	Sustancias no tóxicas para el hombre pero peligrosas para el medio ambiente	5

5. VULNERABILIDAD DE LAS ZONAS QUE PUEDEN SER AFECTADAS

El impacto que los vertidos producen en la franja costera está directamente relacionado con la vulnerabilidad de la misma. Es necesario, por tanto, conocer los elementos y/o actividades más susceptibles ante los daños producidos por un episodio de contaminación marina accidental. En este análisis de riesgos se tienen en cuenta el criterio medioambiental y el criterio socioeconómico.

Vulnerabilidad ambiental: se tiene en cuenta la sensibilidad medioambiental de los diferentes hábitats costeros y la existencia de figuras de protección en la zona.

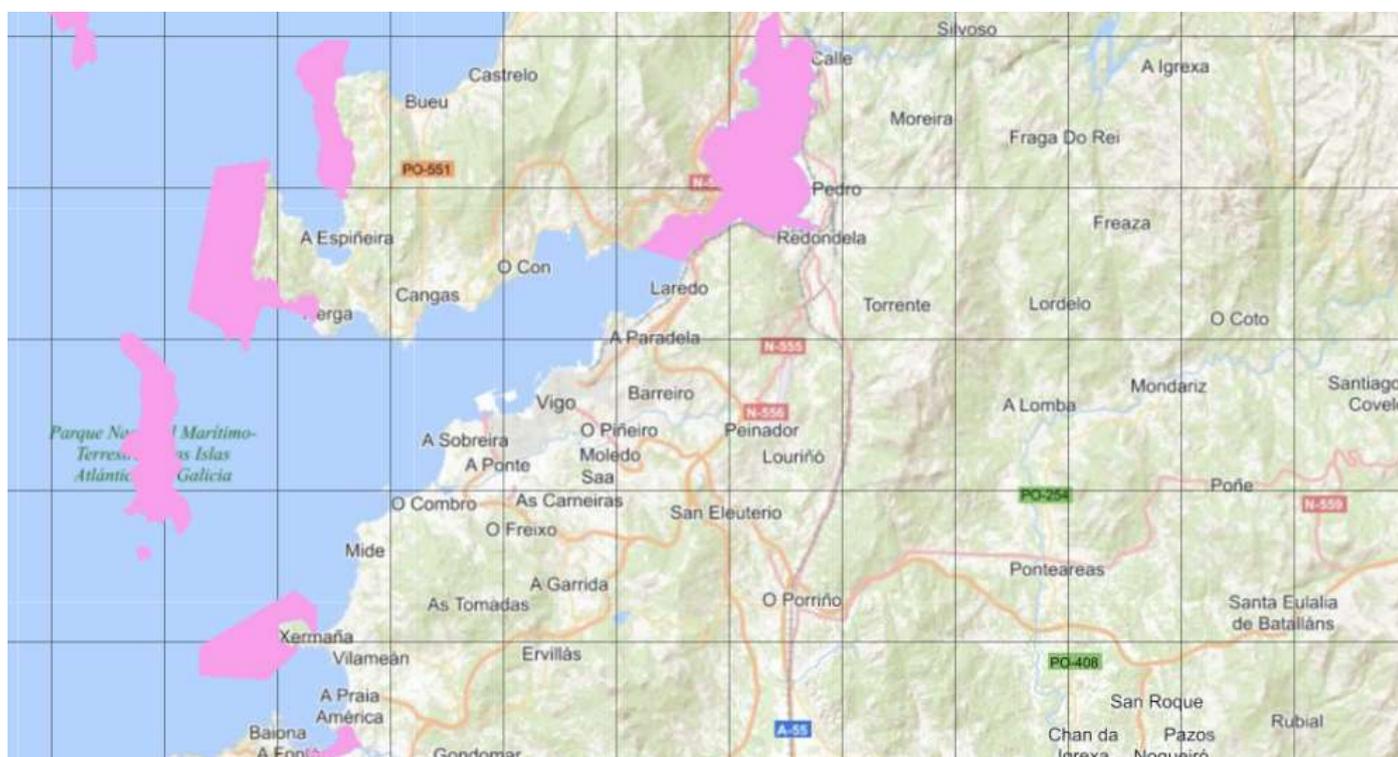
Vulnerabilidad socioeconómica: se tiene en cuenta el criterio demográfico, puesto que la población que habita en la zona costera se ve afectada socialmente ante una contingencia de este tipo; el criterio turístico, por ser éste el motor de muchas de las zonas costeras gallegas; y el criterio de explotación de los recursos pesqueros, marisqueros y de acuicultura, por ser uno de los pilares de la economía costera de Galicia.

Para el análisis de vulnerabilidad de la zona de servicio del Puerto de Vigo se ha empleado el GeoPortal del Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina de Galicia (Plan CAMGAL), que integra información geográfica de distinta naturaleza, fuentes y escalas, y datos tanto espaciales como no espaciales, que pueden ser de utilidad durante la planificación y en la gestión de una contingencia.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

La representación gráfica se refleja en los mapas mostrados a continuación:

- Figuras de protección, en las que destacan el Parque Nacional de las Islas Atlánticas, la Costa da Vela, la Ensenada de San Simón, A Ramallosa y las Islas Estelas.
- Recursos de acuicultura, en los que se muestran los polígonos de bateas de la ría de Vigo.
- Vulnerabilidad socioeconómica, donde destacan los núcleos urbanos como Vigo, Cangas y Moaña, además del Parque Nacional de las Islas Atlánticas.
- Vulnerabilidad ambiental, donde resaltan las zonas más protegidas.
- Vulnerabilidad total, donde se conjugan los dos aspectos anteriores.

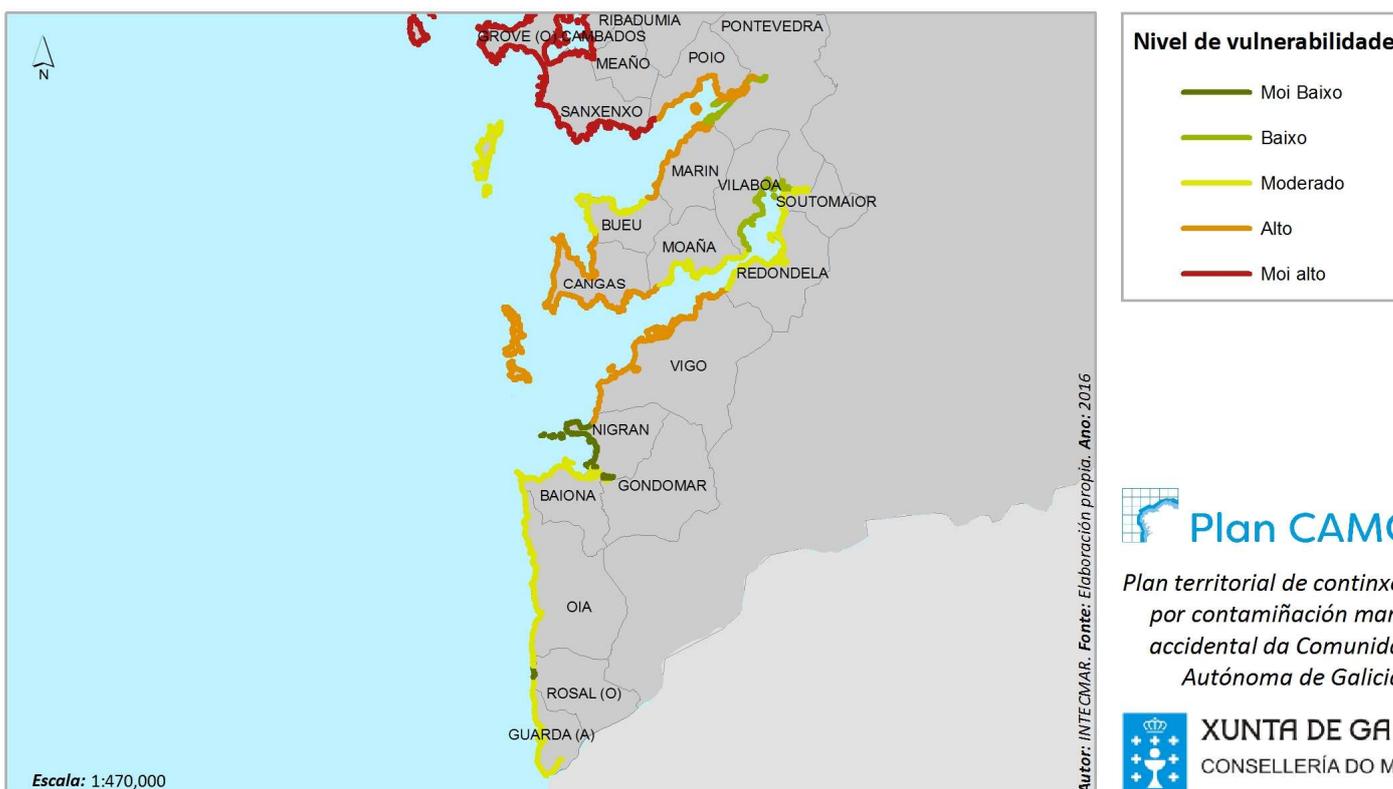
Figuras de protección:

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

Recursos de acuicultura (Polígonos de bateas)

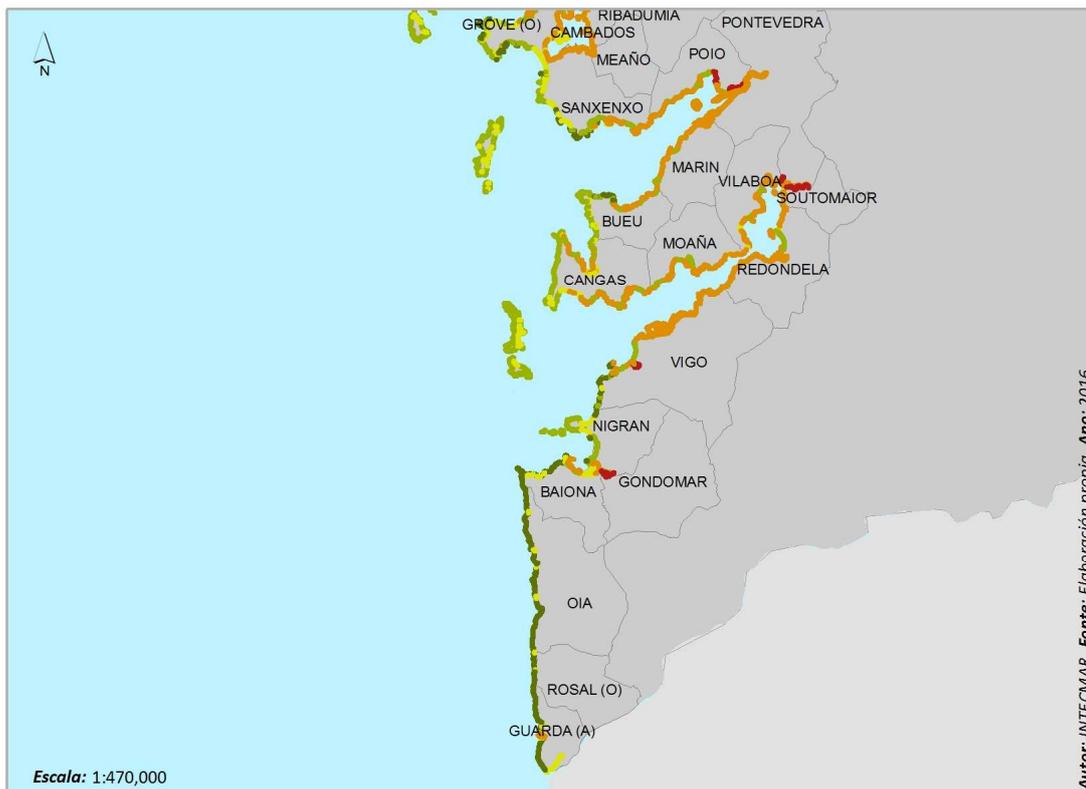


Vulnerabilidad socioeconómica



PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

Vulnerabilidad ambiental




Plan CAMGAL
 Plan territorial de continxencias por contaminación mariña accidental da Comunidade Autónoma de Galicia



XUNTA DE GALICIA
 CONSELLERÍA DO MAR

Autor: INTECMAR. Fonte: Elaboración propia. Ano: 2016

Vulnerabilidad total




Plan CAMGAL
 Plan territorial de continxencias por contaminación mariña accidental da Comunidade Autónoma de Galicia



XUNTA DE GALICIA
 CONSELLERÍA DO MAR

Autor: INTECMAR. Fonte: Elaboración propia. Ano: 2016

6. ANÁLISIS DE RIESGOS

Para establecer unos criterios de valoración en el análisis de riesgos, se ha utilizado como guía el procedimiento de evaluación de aspectos ambientales de la certificación ISO 14001 que posee la Autoridad Portuaria de Vigo.

IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO: número de episodios de contaminación	
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 DEL DERRAME: 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 DEL DERRAME: 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 Y TOXICIDAD DEL DERRAME: hidrocarburos o SNPP	
Tipo de contaminante	Puntuación
SNPP altamente tóxicas para el hombre	10
SNPP de menor toxicidad para el hombre, pero peligrosas para el medio ambiente	8
Hidrocarburos y sus derivados	5
VULNERABILIDAD DE LAS ZONAS QUE PUEDEN SER AFECTADAS	
Grado de vulnerabilidad de la zona	Puntuación
Muy alta	10
Alta	8
Moderada	5
Baja	2
Muy baja	0

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

En base a los anteriores criterios de valoración, se describen las diferentes zonas en función de su grado de riesgo:

CRITERIOS DE VALORACIÓN DEL RIESGO	
Riesgo	Puntuación
ZONA DE ALTO RIESGO	Más de 25 puntos
ZONA DE RIESGO MEDIO	Más de 20 puntos y menos de 25 puntos
ZONA DE RIESGO BAJO	20 puntos o menos

Para elaboración de los mapas de riesgo de las distintas zonas del área de servicio de la Autoridad Portuaria de Vigo, se ha tenido en cuenta todos los criterios descritos anteriormente:

Identificación del peligro: se han analizado las incidencias ocurridas en la zona de servicio del Puerto de Vigo en los últimos 5 años (2017-2021). En estos años no se ha registrado ningún episodio con sustancias nocivas potencialmente tóxicas, por lo que la identificación del peligro en estos casos se ha considerado 0.

Magnitud del derrame: la mayor parte de las incidencias registradas se tratan de derrames de hidrocarburos de menos de 300 litros.

Peligrosidad y toxicidad del derrame: los emplazamientos donde sería posible darse un derrame por SNPP son el muelle de Guixar y el muelle de Arenal. Por ello, se realiza en estas dos zonas, el análisis de riesgos considerando los dos tipos de contaminantes descritos en los criterios de valoración.

Vulnerabilidad de las zonas que pueden ser afectadas: se tiene en cuenta lo descrito en el mapa de vulnerabilidad total extraído del Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina de Galicia (Plan CAMGAL), donde considera un grado de vulnerabilidad alto en la línea de costa perteneciente a la zona de servicio del Puerto de Vigo, y un grado de vulnerabilidad moderado en las Islas Cíes.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

Análisis de las incidencias debidas a hidrocarburos y sus derivados ZONA I

ZONA I				BOUZAS		
Litros	Identificación del peligro	Magnitud	Peligrosidad y Toxicidad	Vulnerabilidad	Total	Riesgo
$Q \leq 300$	10	2	5	8	25	Riesgo Medio
$300 < Q < 800$	2	5	5	8	20	Riesgo Bajo
$800 \leq Q$	0	10	5	8	23	Riesgo Medio

ZONA I				ORILLAMAR		
Litros	Identificación del peligro	Magnitud	Peligrosidad y Toxicidad	Vulnerabilidad	Total	Riesgo
$Q \leq 300$	10	2	5	8	25	Riesgo Medio
$300 < Q < 800$	0	5	5	8	18	Riesgo Bajo
$800 \leq Q$	2	10	5	8	25	Riesgo Medio

ZONA I				PUERTO PESQUERO		
Litros	Identificación del peligro	Magnitud	Peligrosidad y Toxicidad	Vulnerabilidad	Total	Riesgo
$Q \leq 300$	10	2	5	8	25	Riesgo Medio
$300 < Q < 800$	0	5	5	8	18	Riesgo Bajo
$800 \leq Q$	0	10	5	8	23	Riesgo Medio

ZONA I				TRASATLANTICOS		
Litros	Identificación del peligro	Magnitud	Peligrosidad y Toxicidad	Vulnerabilidad	Total	Riesgo
$Q \leq 300$	5	2	5	8	20	Riesgo Bajo
$300 < Q < 800$	0	5	5	8	18	Riesgo Bajo
$800 \leq Q$	0	10	5	8	23	Riesgo Medio

ZONA I				COMERCIO		
Litros	Identificación del peligro	Magnitud	Peligrosidad y Toxicidad	Vulnerabilidad	Total	Riesgo
$Q \leq 300$	2	2	5	8	17	Riesgo Bajo
$300 < Q < 800$	0	5	5	8	18	Riesgo Bajo
$800 \leq Q$	0	10	5	8	23	Riesgo Medio

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

ZONA I				ARENAL		
Litros	Identificación del peligro	Magnitud	Peligrosidad y Toxicidad	Vulnerabilidad	Total	Riesgo
$Q \leq 300$	2	2	5	8	17	Riesgo Bajo
$300 < Q < 800$	0	5	5	8	18	Riesgo Bajo
$800 \leq Q$	0	10	5	8	23	Riesgo Medio

ZONA I				GUIXAR		
Litros	Identificación del peligro	Magnitud	Peligrosidad y Toxicidad	Vulnerabilidad	Total	Riesgo
$Q \leq 300$	2	2	5	8	17	Riesgo Bajo
$300 < Q < 800$	0	5	5	8	18	Riesgo Bajo
$800 \leq Q$	0	10	5	8	23	Riesgo Medio

Análisis de las incidencias debidas a hidrocarburos y sus derivados ZONA II

ZONA II				RIOS - TEIS		
Litros	Identificación del peligro	Magnitud	Peligrosidad y Toxicidad	Vulnerabilidad	Total	Riesgo
$Q \leq 300$	10	2	5	8	25	Riesgo Medio
$300 < Q < 800$	0	5	5	8	18	Riesgo Bajo
$800 \leq Q$	0	10	5	8	23	Riesgo Medio

ZONA II				CHAPELA		
Litros	Identificación del peligro	Magnitud	Peligrosidad y Toxicidad	Vulnerabilidad	Total	Riesgo
$Q \leq 300$	5	2	5	8	20	Riesgo Bajo
$300 < Q < 800$	0	5	5	8	18	Riesgo Bajo
$800 \leq Q$	0	10	5	8	23	Riesgo Medio

ZONA II				RANDE		
Litros	Identificación del peligro	Magnitud	Peligrosidad y Toxicidad	Vulnerabilidad	Total	Riesgo
$Q \leq 300$	2	2	5	8	17	Riesgo Bajo
$300 < Q < 800$	0	5	5	8	18	Riesgo Bajo
$800 \leq Q$	2	10	5	8	25	Riesgo Medio

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

ZONA II				SAMIL		
Litros	Identificación del peligro	Magnitud	Peligrosidad y Toxicidad	Vulnerabilidad	Total	Riesgo
$Q \leq 300$	0	2	5	8	15	Riesgo Bajo
$300 < Q < 800$	2	5	5	8	20	Riesgo Bajo
$800 \leq Q$	0	10	5	8	23	Riesgo Medio

ZONA II				MOAÑA		
Litros	Identificación del peligro	Magnitud	Peligrosidad y Toxicidad	Vulnerabilidad	Total	Riesgo
$Q \leq 300$	2	2	5	8	17	Riesgo Bajo
$300 < Q < 800$	0	5	5	8	18	Riesgo Bajo
$800 \leq Q$	0	10	5	8	23	Riesgo Medio

ZONA II				CANGAS		
Litros	Identificación del peligro	Magnitud	Peligrosidad y Toxicidad	Vulnerabilidad	Total	Riesgo
$Q \leq 300$	2	2	5	8	17	Riesgo Bajo
$300 < Q < 800$	0	5	5	8	18	Riesgo Bajo
$800 \leq Q$	0	10	5	8	23	Riesgo Medio

ZONA II				CIES		
Litros	Identificación del peligro	Magnitud	Peligrosidad y Toxicidad	Vulnerabilidad	Total	Riesgo
$Q \leq 300$	2	2	5	5	14	Riesgo Bajo
$300 < Q < 800$	0	5	5	5	15	Riesgo Bajo
$800 \leq Q$	0	10	5	5	20	Riesgo Bajo

Análisis de las incidencias debidas a SNPP de menor toxicidad para el hombre, pero peligrosas para el medio ambiente

ZONA I				ARENAL - GUIXAR		
Litros	Identificación del peligro	Magnitud	Peligrosidad y Toxicidad	Vulnerabilidad	Total	Riesgo
$Q \leq 50$	0	2	8	8	18	Riesgo Bajo
$50 < Q < 300$	0	5	8	8	21	Riesgo Medio
$300 \leq Q$	0	10	8	8	26	Riesgo Alto

Análisis de las incidencias debidas a SNPP altamente tóxicas para el hombre

ZONA I				ARENAL - GUIXAR		
Litros	Identificación del peligro	Magnitud	Peligrosidad y Toxicidad	Vulnerabilidad	Total	Riesgo
$Q \leq 50$	0	2	10	8	20	Riesgo Bajo
$50 < Q < 300$	0	5	10	8	23	Riesgo Medio
$300 \leq Q$	0	10	10	8	28	Riesgo Alto

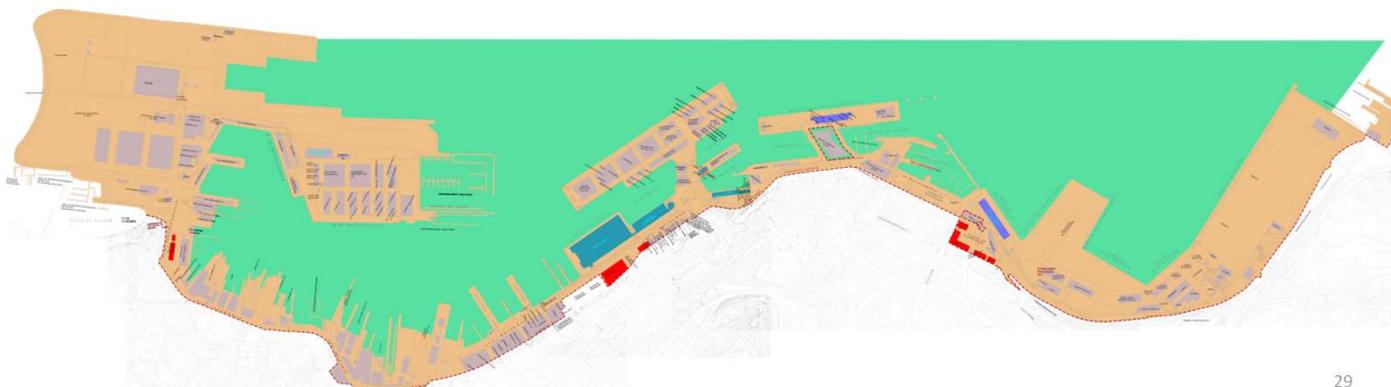
7. MAPAS DE RIESGOS

Como resultado del análisis de riesgos descrito en el punto anterior se elaboran los mapas de riesgos.

ZONA I. Hidrocarburos y sus derivados (volumen de derrame de menos de 300 litros)



ZONA I. Hidrocarburos y sus derivados (volumen de derrame de entre 300 y 800 litros)

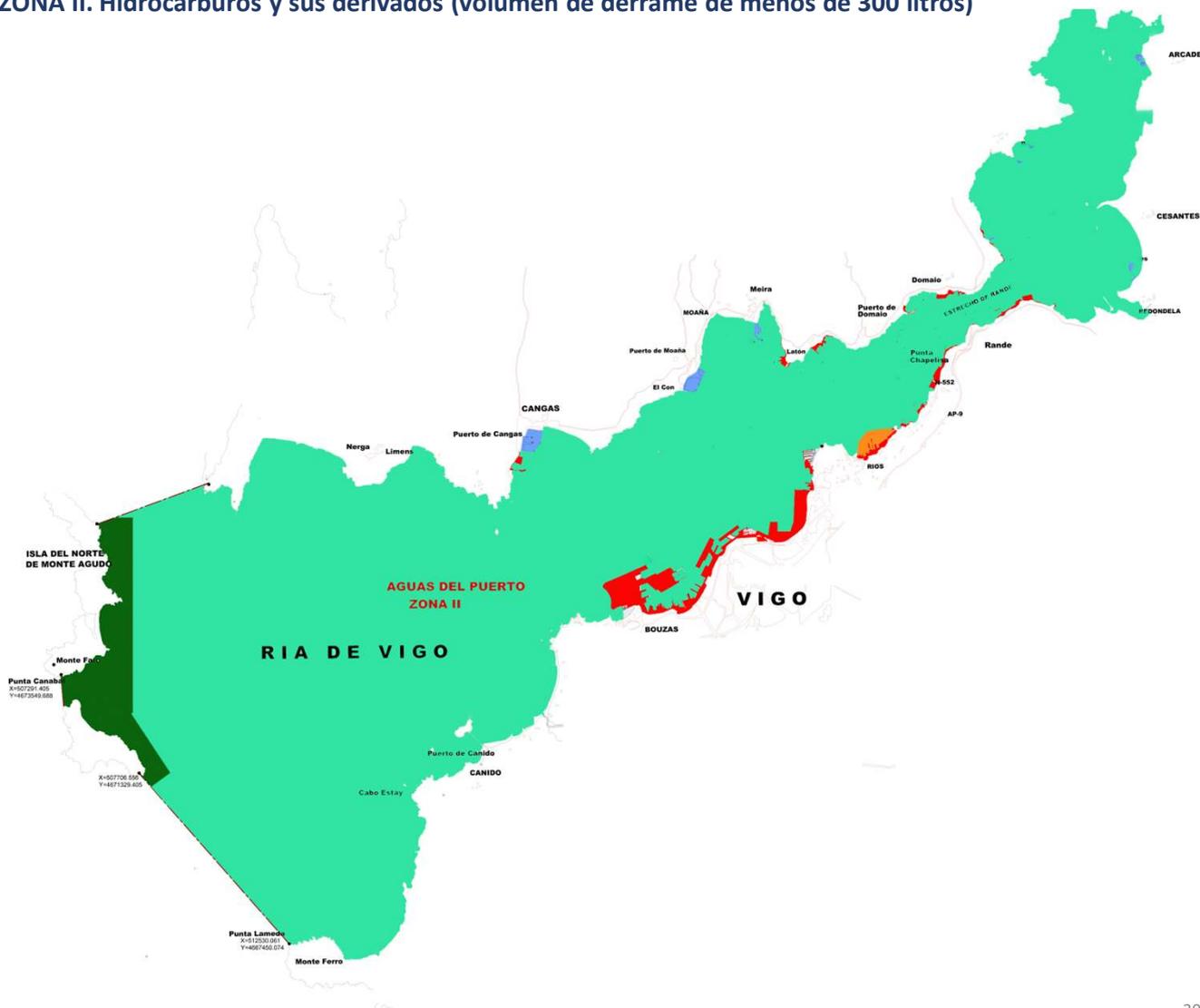


PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

ZONA I. Hidrocarburos y sus derivados (volumen de derrame de más de 800 litros)

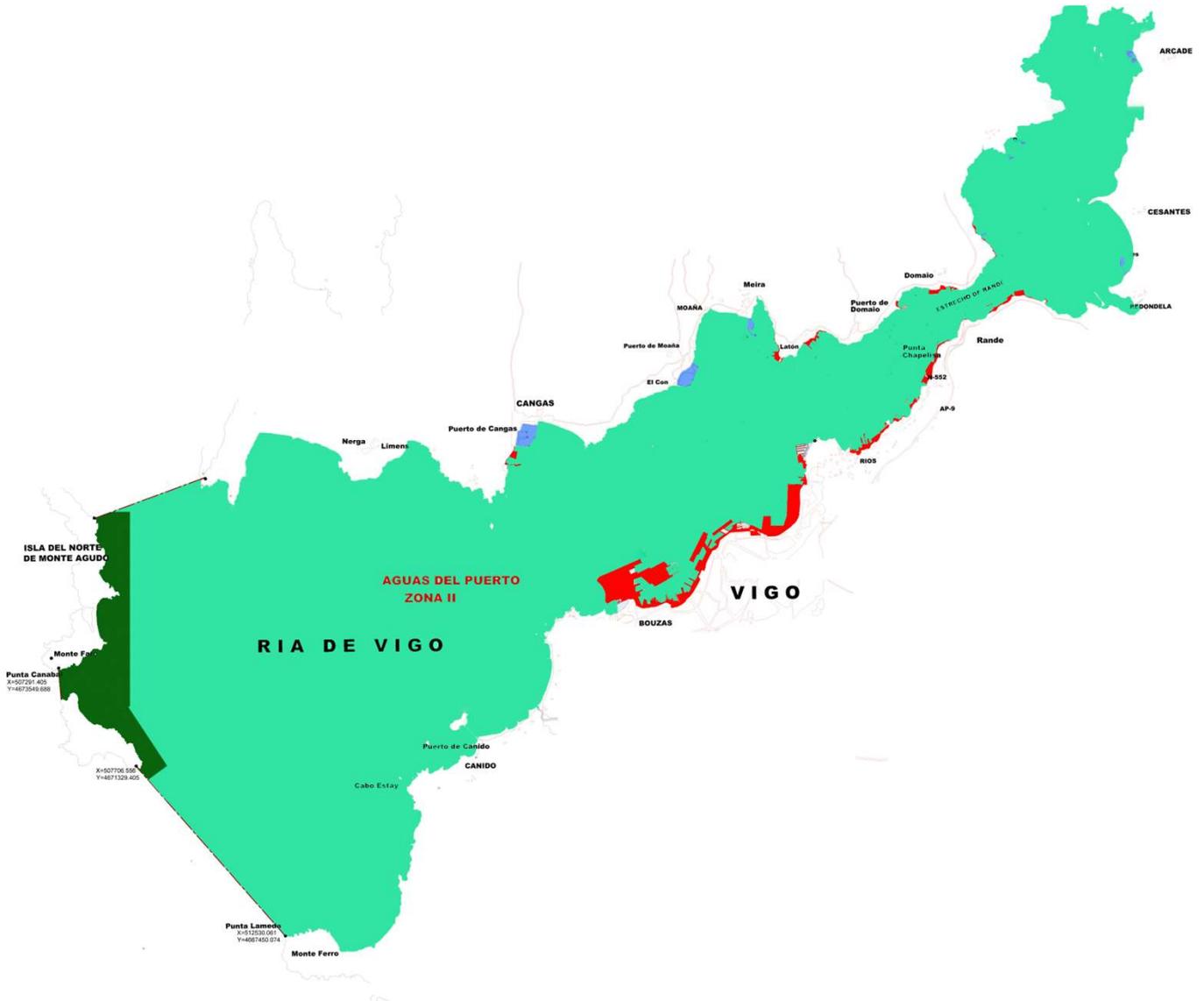


ZONA II. Hidrocarburos y sus derivados (volumen de derrame de menos de 300 litros)



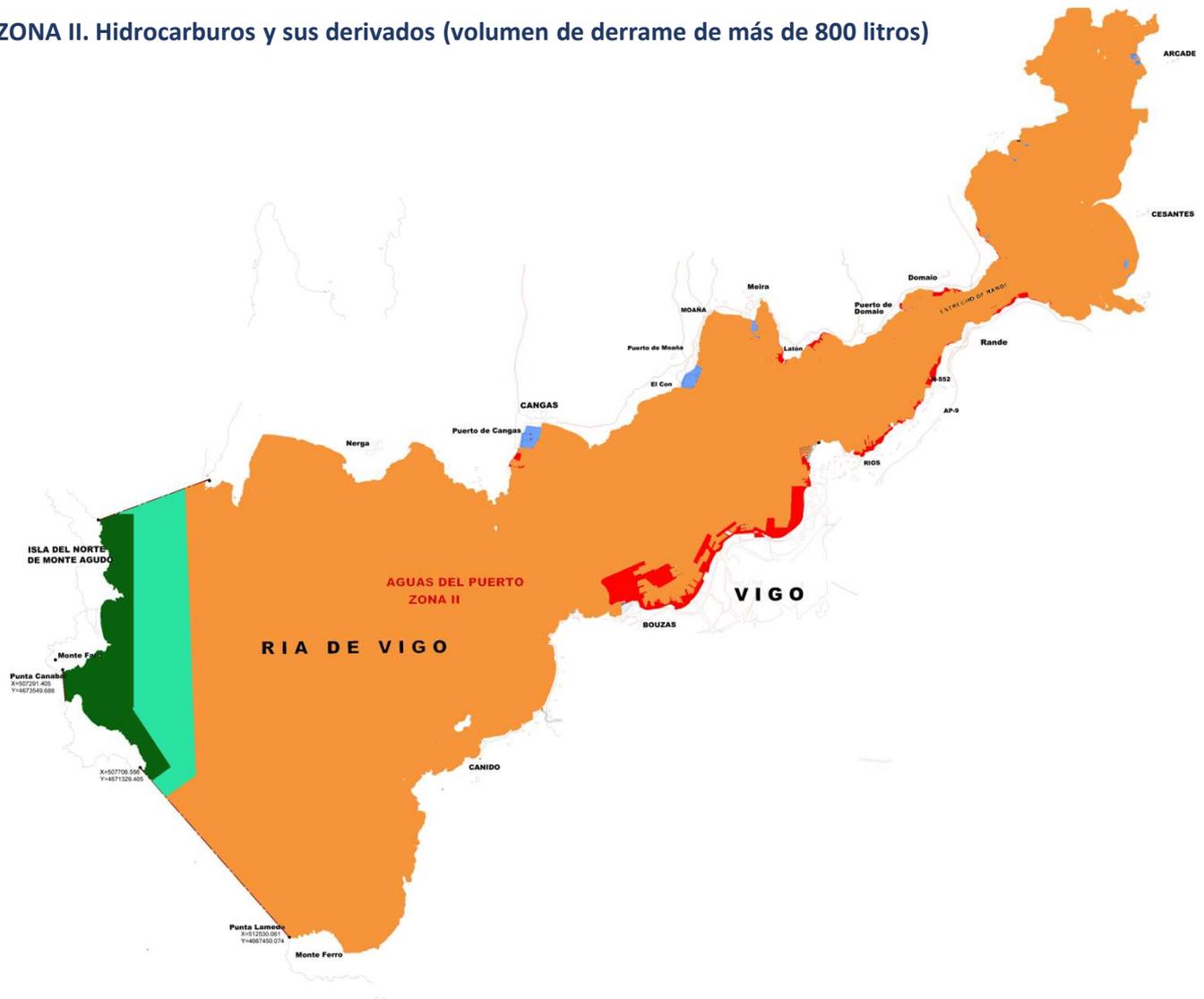
PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

ZONA II. Hidrocarburos y sus derivados (volumen de derrame de entre 300 y 800 litros)

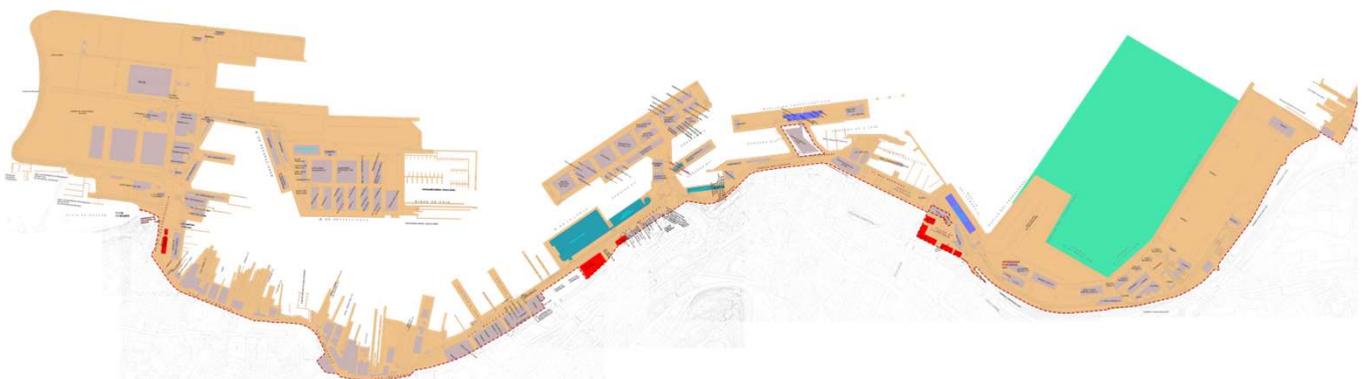


PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

ZONA II. Hidrocarburos y sus derivados (volumen de derrame de más de 800 litros)

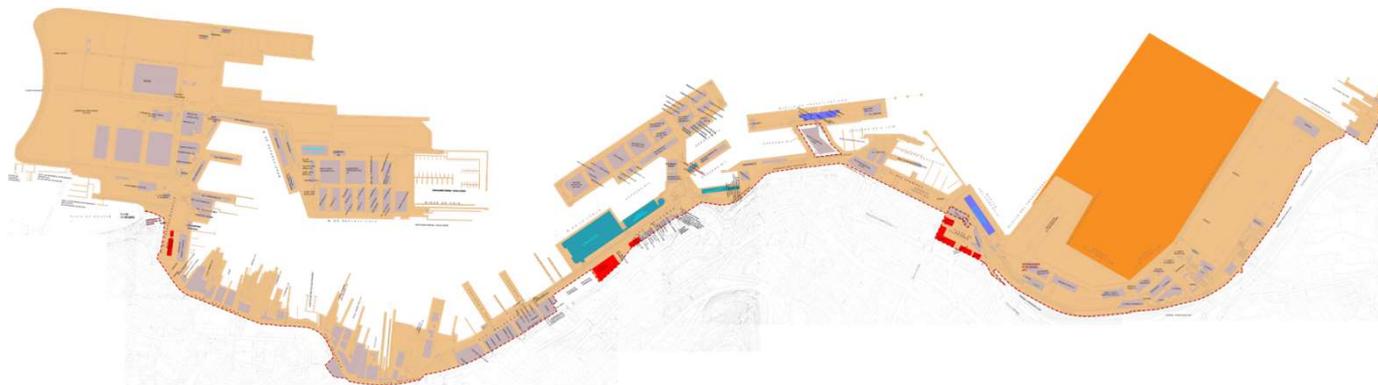


ZONA I. SNPP (volumen de derrame de menos de 50 litros)

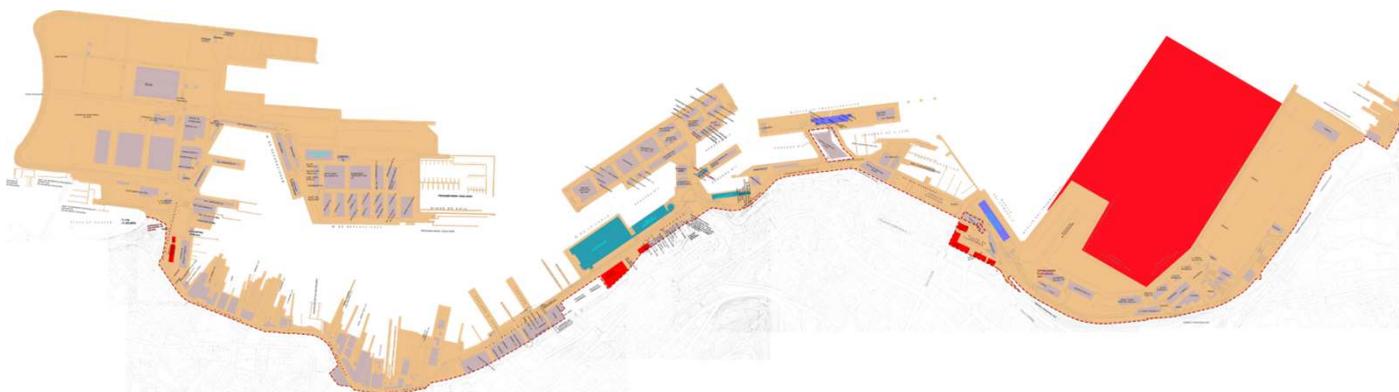


PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

ZONA I. SNPP (volumen de derrame entre 50 y 300 litros)



ZONA I. SNPP (volumen de derrame de más de 300 litros)



ÍNDICE

- 1** Introducción
- 2** Circunstancias de activación
- 3** Detección del episodio contaminante
- 4** Fases de alerta y emergencia
- 5** Niveles de respuesta
- 6** Estrategia y responsabilidad

1. INTRODUCCIÓN

El artículo 7 del R.D. 1695/2012, de 21 de diciembre, *por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina*, recoge las circunstancias que se han de tener en cuenta para la activación de un plan interior:

- Magnitud y peligrosidad del suceso de contaminación, clase y tipo del agente contaminante y lugar de la contaminación.
- Superficie y vulnerabilidad de las áreas potencialmente afectadas, atendiendo a razones económicas, ambientales, de protección de la salud y de la vida humana.
- Medios necesarios.

2. CIRCUNSTANCIAS DE ACTIVACIÓN

Las circunstancias bajo las cuales el Director de la Emergencia procederá a la activación del PIM del Puerto de Vigo se definen a continuación:

. - Activación del PIM del Puerto en **FASE DE ALERTA:**

- cuando se active el plan interior de una instalación portuaria, poniendo a su disposición los medios de lucha contra la contaminación y otros recursos movilizables, cuya reposición o limpieza será por cuenta de la empresa causante de la contaminación, que mantendrá en todo momento la dirección de la emergencia.
- cuando sea solicitado por las autoridades marítimas o la dirección de planes de rango superior.
- cuando se identifique una contaminación del medio marino de poca magnitud cuya causa no esté identificada. En caso de ser identificado el causante, los gastos que se pudiesen ocasionar serán facturados al titular de la actividad causante del vertido y se procederá a la apertura de un expediente sancionador, según lo expuesto en el Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- En cualquier otra circunstancia cuando lo decida el Director de la Emergencia, de forma debidamente justificada y dentro del objeto del Sistema Nacional de Respuesta.

. - Activación del PIM del Puerto en **FASE DE EMERGENCIA**:

- cuando se produzcan situaciones significativas en la zona de servicio del puerto.
- cuando sea solicitado por las autoridades marítimas o la dirección de planes de rango superior.
- cuando se identifique una contaminación del medio marino de magnitud considerable y cuya causa no esté identificada. En caso de ser identificado el causante, los gastos que se pudiesen ocasionar serán facturados al titular de la actividad causante del vertido y se procederá a la apertura de un expediente, según lo expuesto en el Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- En cualquier otra circunstancia cuando lo decida el Director de la Emergencia, de forma debidamente justificada y dentro del objeto del Sistema Nacional de Respuesta.

3. DETECCIÓN DEL EPISODIO CONTAMINANTE

La detección del episodio contaminante puede ocurrir a través de tres vías principales:

- Comunicación directa por parte del propio responsable.
- Denuncia de usuario del puerto o de cualquier ciudadano ajeno.
- Procedimientos rutinarios de inspección visual.

En cualquier caso, la declaración en fase de alerta del Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo, su activación en fase de emergencia y la clasificación de esta fase en las distintas situaciones, se efectuarán según la magnitud y peligrosidad del suceso de contaminación, la vulnerabilidad de las áreas potencialmente afectadas y los criterios fijados para la activación del Plan Interior Marítimo.

Comunicación directa por parte del propio responsable.

Las instalaciones marítimas situadas en la zona I y II del Puerto de Vigo que lleven a cabo actividades comerciales o industriales con riesgo de producir sucesos de contaminación marina por hidrocarburos o productos químicos, tienen la obligación de comunicar al Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria de Vigo (CCE) cualquier episodio de contaminación que tiene lugar como consecuencia de su actividad, y se responsabilizarán de la respuesta ante éste mediante la activación de un Plan Interior Marítimo aprobado por la Capitanía Marítima y aportando medios humanos y materiales propios o de una empresa subcontratada para dichos fines.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

Los buques y gabarras que naveguen o estén atracados o fondeados en la zona I o II del Puerto de Vigo, que como consecuencia de causas accidentales u operativas puedan producir o produzcan sucesos de contaminación marina por hidrocarburos o productos químicos, deberán comunicarlo al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo (CCS) y tomar medidas adecuadas para minimizar la contaminación marina.

Los buques que dispongan de Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP) o Shipboard Marine Pollution Emergency Plan (SMPEP) actuarán de acuerdo con estas prescripciones.

En todo caso, si la contaminación tiene lugar en la zona de servicio de aguas del puerto, el CCS lo comunicará al CCE, que actuará según lo establecido (activación del Plan Interior Marítimo y comunicación a la Capitanía Marítima por si procede activar el Plan Marítimo Nacional).

Denuncia de usuario del puerto o de cualquier ciudadano ajeno.

La recepción de una denuncia en el CCE de la Autoridad Portuaria por la observación de un episodio de contaminación del medio marino implicará su comprobación por parte de la policía portuaria o su traslado al CCS, para que efectúe su verificación. En caso de que la denuncia sea verificada, se actuará según lo establecido en el Plan Interior Marítimo.

Inspección visual rutinaria

La identificación de un vertido contaminante por el CCS, el CCE, la policía portuaria o por la empresa responsable del servicio general de limpieza de las aguas portuarias, dará lugar a la declaración de la fase de alerta del Plan Interior Marítimo.

4. FASES DE ALERTA Y EMERGENCIA

El artículo 7.2 del R.D. 1695/2012, de 21 de diciembre, *por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina*, define las fases de activación del PIM en función de la gravedad del suceso y de los medios materiales y humanos que es preciso movilizar, diferenciándose entre: Fase de Alerta y Fase de Emergencia.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

Fase de Alerta. La fase de alerta de un determinado plan o conjunto de planes del Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina implicará la puesta en disposición de actuar de los medios y recursos movilizables, según el ámbito de competencias del plan o planes de que se trate y en el grado de respuesta que corresponda a las características del posible suceso. Con carácter previo a la declaración de la fase de alerta, el operador de turno del CCE recopilará, siempre que sea posible, la siguiente información:

- Hora del suceso.
- Origen y causa de la contaminación.
- Naturaleza y descripción del agente contaminante.
- Identificación y extensión del área afectada.
- Dirección e intensidad del viento.
- Distancia a la costa.

Fase de Emergencia. Se considerará fase de emergencia cuando, producido un suceso de contaminación marina, la prevención y reducción de los daños derivados o que puedan derivarse del mismo exige la movilización de medios y recursos de uno o más planes de los que integran el Sistema Nacional de Respuesta.

En el caso de que la alerta pueda exigir la movilización de medios y recursos del Plan Interior Marítimo, el Coordinador de Operaciones propondrá al Director de la Emergencia su activación en fase de emergencia, en la **situación 0** del Plan Marítimo Nacional.

Se considerará el grado de respuesta como de Situación 0, los casos de un episodio de contaminación marina de pequeña magnitud y peligrosidad que tenga lugar dentro de las zonas I o II de aguas del Puerto de Vigo y que exija la movilización de los medios y recursos adscritos al presente Plan (niveles 0, 1 y 2).

En esta situación se activará el Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo, lo que conllevará la declaración de la fase de alerta del Plan Marítimo Nacional y del Plan CAMGAL, mediante la comunicación a la Capitanía Marítima, al CCS y al 112 Galicia.

Las **situaciones 1, 2 y 3 de la fase de emergencia**, a las que hace referencia el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina son propias del Plan Marítimo Nacional, en el que se integrará el Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo (nivel 3), correspondiendo la coordinación de las actuaciones al órgano de dirección del Plan Marítimo Nacional.

5. NIVELES DE RESPUESTA

En función del tipo de suceso, diferenciamos los niveles de respuesta en contaminación por hidrocarburos y en contaminación por sustancias nocivas potencialmente peligrosas (SNPP). También tendremos en cuenta la activación del plan en los muelles denominados “de riesgo especial”.

Niveles de respuesta para contaminación por hidrocarburos

De manera únicamente orientativa, y sin perjuicio de las decisiones que en su momento adopte el Director de la Emergencia, se definen dos criterios diferentes: uno basado en la cantidad de contaminante líquido derramado (litros) y otro basado en la lámina del agua afectada (metros cuadrados). Estos dos criterios se aplicarán a los diferentes niveles de respuesta, asociándose a cada uno de ellos un determinado equipo de respuesta en función de la importancia de la contaminación.

Nivel	Cantidad de contaminante líquido derramado (litros)	Tamaño de superficie de mar afectada (m ²)
0	FASE DE ALERTA	FASE DE ALERTA
1	$Q \leq 300$	$S \leq 500$
2	$300 < Q < 800$	$500 < S < 2.000$
3	$800 \leq Q$	$2.000 \leq S$

NIVEL 0

Derrame o contaminación pequeña en cantidad o extensión, que puede ser controlado con los medios dispuestos por la empresa suministradora, transportista, prestadora de servicio MARPOL o empresa situada en la concesión, en su plan interior marítimo, sin intervención de medios externos, no requiriendo la movilización de los medios de la Autoridad Portuaria ni de otros organismos, pero **activado el Plan Interior del Puerto en fase de alerta.**

NIVEL 1

Derrame o contaminación pequeña en cantidad o extensión (vertido durante operaciones de suministro, servicio MARPOL, reparaciones, pequeños sentinazos, etc), que pudiera sobrepasar la capacidad de respuesta de la empresa. De manera orientativa, se incluirán en este nivel los derrames que den lugar a una **contaminación inferior a 300 litros o a una superficie de mar contaminada inferior a 500 metros cuadrados**. **Se activa el Plan Interior de la empresa o concesión**, y si no es posible controlar el vertido con los propios medios, **se activará el PIM del Puerto** y se efectuará la respuesta con los medios contemplados en este Plan.

NIVEL 2

Derrame o contaminación moderada en cantidad o extensión, causada por un accidente marítimo o portuario menor (rotura de válvulas durante un suministro, sentinazos, etc). De manera orientativa, se incluirán en este nivel los derrames que den lugar a una **contaminación entre 300 y 800 litros o a una superficie de mar contaminada entre 500 y 2.000 metros cuadrados**.

En este nivel, se **activa el Plan Interior Marítimo de la Autoridad Portuaria** de Vigo que efectuará su respuesta con los medios contemplados en su Plan así como con los medios de empresas o administraciones con los que se tenga un convenio de colaboración en materia de lucha contra la contaminación. Si la contaminación tiene lugar en una zona vulnerable o con riesgo de afectar a la costa, la Autoridad Portuaria solicitará a las autoridades competentes la activación de un plan superior.

NIVEL 3

Derrames o contaminaciones grandes, causadas por un accidente marítimo o portuario. De manera orientativa, se incluirán en este nivel los derrames que den lugar a una **contaminación superior a 800 litros o superficie de mar contaminada superior a 2.000 metros cuadrados, o en zonas abiertas**. Los medios existentes en puerto necesitarán asistencia de otros servicios, por lo que, en función de la magnitud de la contaminación, **la Autoridad Portuaria solicitará a las autoridades competentes que se active un plan de rango superior**.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

Niveles de respuesta para contaminación por SNPP

En caso de incidentes con SNPP han de seguirse las directrices de actuación definidas en el Plan de Autoprotección (PAU) del Puerto de Vigo.

Cuando se produzca una emergencia como consecuencia de un derrame de SNPP, **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	Cantidad de contaminante líquido derramado (litros)	Tamaño de superficie de mar afectada (m ²)
0	FASE DE ALERTA	FASE DE ALERTA
1	$Q \leq 50$	$S \leq 100$
2	$50 < Q < 300$	$100 < S < 500$
3	$300 \leq Q$	$500 \leq S$

NIVEL 0

Una emergencia se considera **fase 0 o conato** cuando la situación ha sido controlada rápidamente y su escalada ha sido detenida o se ha extinguido en un breve periodo de tiempo, requiriendo una mínima intervención de medios o personal, no existiendo daños significativos en la instalación o a las personas.

NIVEL 1

Una emergencia se considera **fase 1 o verde** cuando la situación es de ámbito local, sin que se prevea una extensión del accidente y puede ser controlada y dominada de forma rápida por el personal y los medios que se encuentren en el buque, en la propia Unidad, o en la zona geográfica del puerto donde se haya originado el accidente, y se prevea que tengan como única consecuencia daños materiales en la instalación accidentada, no existiendo daños de ningún tipo en el exterior de la instalación o de la zona afectada por la emergencia y los posibles heridos son de carácter leve. **Se activará el nivel 1 del Plan Interior Marítimo de la Autoridad Portuaria (contaminación inferior a 50 litros).**

NIVEL 2

Una emergencia se considera que se halla en **fase 2 o azul** cuando afecta a un área extensa de la zona de servicio del puerto, a varias zonas independientes, o sus consecuencias sobrepasan los límites de la Unidad afectada, requiriéndose para ser controlada la actuación coordinada de personal de intervención de otras zonas. También si involucra heridos graves. No obstante, una emergencia que no se extienda fuera de su zona de origen o al exterior del puerto también puede llegar a considerarse emergencia azul, si exige la intervención indispensable de medios de apoyo externos. **Se activará el nivel 2 del Plan Interior Marítimo de la Autoridad Portuaria (contaminación entre 50 y 300 litros).**

NIVEL 3

Se considera que la emergencia es **roja o fase 3** cuando sobrepasa en sus consecuencias el ámbito portuario, o es previsible que pudiera sobrepasar este límite. Asimismo, incluye aquellos accidentes cuya magnitud, a criterio del Director del Plan, haga necesario la actuación de recursos que sobrepasan sus competencias como consecuencia de posibles víctimas, daños materiales graves o alteraciones graves del medio ambiente en zonas extensas en el exterior de la instalación. **Se activará el nivel 3 del Plan Interior Marítimo de la Autoridad Portuaria (contaminación superior a 300 litros).**

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

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 Vigo.
- 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 del Puerto de Vigo se integrará en el plan de mayor rango**, correspondiendo la coordinación de las actuaciones al órgano de dirección del Plan Marítimo Nacional.

Dada la suma importancia de la Ría de Vigo desde el punto de vista 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 los recursos en los momentos iniciales.

Criterio de Anticipación.

Quando 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 permita disponer a tiempo de los recursos que pudieran llegar a ser necesarios.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

Niveles de respuesta en muelles de riesgo especial.

Existen muelles, como el de Trasatlánticos, Comercio, Transversal, Terminal Ro-Ro (Bouzas), y Guixar, que tienen la característica de tener su **frente hacia aguas abiertas de la ría**, lo que genera un mayor riesgo ante cualquier contaminación, ya que con independencia de su magnitud puede convertirse en una contaminación que afecte a la ría. Este riesgo depende en gran medida 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).

Para garantizar una repuesta adecuada y eficaz en los muelles mencionados, **se aplicarán los niveles establecidos en un grado más**, por lo que una contaminación de nivel 0 pasará a ser nivel 1, la de nivel 1 pasará a ser de nivel 2 y una contaminación de nivel 2 pasará a ser de nivel 3.

Una situación parecida, pero de menor riesgo se puede producir en el muelle del Arenal, debido a la mayor posibilidad de contener la contaminación. En este caso serán las condiciones meteorológicas predominantes en el momento de la contaminación las que indicarán la pauta a seguir.

Este criterio será extensible a episodios de contaminación con hidrocarburos pesados (fueles) por su mayor densidad y complejidad a la hora de ejecutar las labores de limpieza, por lo que, en estos casos, siempre se aplicará el criterio de precaución activando un nivel superior.

Nivel	Cantidad de contaminante líquido derramado (litros)	Tamaño de superficie de mar afectada (m ²)
1	$Q \leq 50$	$S \leq 100$
2	$50 < Q < 300$	$100 < S < 500$
3	$300 \leq Q$	$500 \leq S$

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

NIVEL 0	
SE ACTIVA:	SE ACTÚA CON:
Plan Interior Marítimo de la empresa o concesión Plan Interior Marítimo APVIGO en estado de alerta	Medios propios de la concesión



NIVEL 1	Hidrocarburos $Q \leq 300 \text{ l} / S \leq 500 \text{ m}^2$	SNPP $Q \leq 50 \text{ l} / S \leq 100 \text{ m}^2$
SE ACTIVA:	SE ACTÚA CON:	
Plan Interior Marítimo empresa o concesión Plan Interior Marítimo APVIGO	Medios propios de la concesión Medios de APVIGO	



Si los medios son insuficientes: se actúa también con los medios de la empresa de LCC.

NIVEL 2	Hidrocarburos $300 \text{ l} < Q < 800 \text{ l} / 500 \text{ m}^2 < S < 2000 \text{ m}^2$	SNPP $50 \text{ l} < Q < 300 \text{ l} / 100 \text{ m}^2 < S < 500 \text{ m}^2$
SE ACTIVA:	SE ACTÚA CON:	
Plan Interior Marítimo APVIGO	Medios APVIGO Medios de empresa de lucha contra la contaminación Medios de otras administraciones con las que se tenga convenio	



En zonas vulnerables o con afectación a la costa, la APVIGO solicita activación de plan superior.

NIVEL 3	Hidrocarburos $800 \text{ l} \leq Q / 2000 \text{ m}^2 \leq S$	SNPP $300 \text{ l} \leq Q / 500 \text{ m}^2 \leq S$
SE ACTIVA:	SE ACTÚA CON:	
Plan Interior Marítimo APVIGO Solicitud de activación de plan de rango superior	Medios APVIGO Medios de empresa de lucha contra la contaminación Medios de otras administraciones con las que se tenga convenio Medios adscritos a planes de rango superior	

5. ESTRATEGIA Y RESPONSABILIDAD

Estrategia de respuesta: está basada en la contención de la contaminación, de forma que se impida su expansión. Posteriormente, se procederá a la recogida de la misma por una empresa autorizada y a su traslado mediante un gestor autorizado al lugar de depósito o tratamiento que se disponga. Prevalecerá la recogida mecánica con skimmer, frente a la utilización de material absorbente ya que con ello se reduce la contaminación indirecta, lo que implica una reducción de costes y una mayor eficiencia medioambiental. Los costes de la limpieza correrán a cargo del buque o instalación siempre que se identifique, siguiendo la premisa de “quien contamina paga”. En el caso de SNPP, prevalecerá el principio de seguridad a las personas, debiendo estar siempre disponibles los EPI’s, para actuar en cualquier emergencia. Posteriormente, se procederá a actuar en función de la ficha de seguridad del producto y de los protocolos de actuación.

Responsabilidad: está basada en el principio de que “el que contamina es el responsable de recuperar el entorno, devolviéndolo a su estado original y de pagar los costes”. Las instalaciones del ámbito marítimo del puerto, con actividades con riesgo de producir sucesos de contaminación marina por hidrocarburos o productos químicos se responsabilizarán de la respuesta ante un episodio de contaminación originado en la misma, mediante un Plan Interior Marítimo aprobado por la Capitanía Marítima.. Para ello, aportarán medios propios o de una empresa autorizada contratada para dichos fines. No se busca un objetivo recaudatorio, sino que, por el contrario, el fin perseguido se basa en la mejora continua y sostenibilidad del entorno. La Autoridad Portuaria podrá ceder, de ser necesario, medios propios de lucha contra la contaminación, cuya reposición y/o limpieza de los mismos, en el caso de que no sea material de un solo uso, será por cuenta de la empresa causante de la contaminación. En el caso de que el causante de la contaminación no esté identificado, el equipo de respuesta de la Autoridad Portuaria actuará en la limpieza y control de la contaminación y se pondrá a disposición de la Administración competente en el caso de que se active un plan de mayor rango, de acuerdo con los procedimientos establecidos en este Plan.

De forma paralela se procederá a investigar el origen de la contaminación, procediendo, de considerarlo oportuno, a tomar muestras de los buques que se encuentren en las proximidades de la contaminación o de aquellas instalaciones que pudieran ser las causantes de la misma, con objeto de poder efectuar un análisis comparativo de las muestras y así poder identificar al causante de la contaminación. La toma de muestras será notificada por la Autoridad Portuaria al consignatario y/o armador del buque o a la instalación. En caso de resultar identificado el causante de la contaminación, el coste de estos análisis será por cuenta del mismo.

ÍNDICE

- 1** Introducción
- 2** Organigrama
- 3** Fichas de funciones

1. INTRODUCCIÓN

Según lo descrito en el artículo 6 del Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, *por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina*, la estructura de respuesta de un plan de contingencias, cualquiera que sea su rango, se adaptará a los esquemas adoptados por la Organización Marítima Internacional y deberá contar con los siguientes órganos:

- Un **Director de la Emergencia**, 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.
- Un **Comité Técnico Asesor**, formado por expertos cuyos conocimientos en materias científicas, técnicas, jurídicas y económicas pudieran ser relevantes y cuyo cometido es asesorar al Director de la Emergencia.
- Un **Coordinador de Operaciones**, 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.
- Unos **Grupos de Respuesta**, encargados de la respuesta inmediata ante el riesgo, 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.
- Un **Gabinete de Relaciones Públicas**, 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.
- Un **Grupo de Apoyo Logístico**, encargado de atender a las necesidades de los grupos de respuesta.

Esta estructura de respuesta estará limitada en el tiempo, ya que sólo funcionará cuando se active un plan de contingencias, actuando a partir de ese momento y estando vigente tan sólo durante el tiempo que el plan permanezca activado.

2. ORGANIGRAMA

La composición de los órganos de dirección y respuesta depende del nivel de respuesta requerido y del origen de la contaminación.

En el **nivel 1**, el pequeño tamaño de la contaminación permite responder a la misma sin necesidad de activar la estructura de los órganos de dirección y respuesta establecidos en el PIM, de manera que el cargo de Coordinador de operaciones será asumido por el Jefe del Departamento de Sostenibilidad o en quien delegue (Técnicos de Medio Ambiente) y la Dirección de Emergencia será asumida por la Directora o en quien delegue (Jefe de Área de Explotación o Jefe del Departamento de Sostenibilidad).

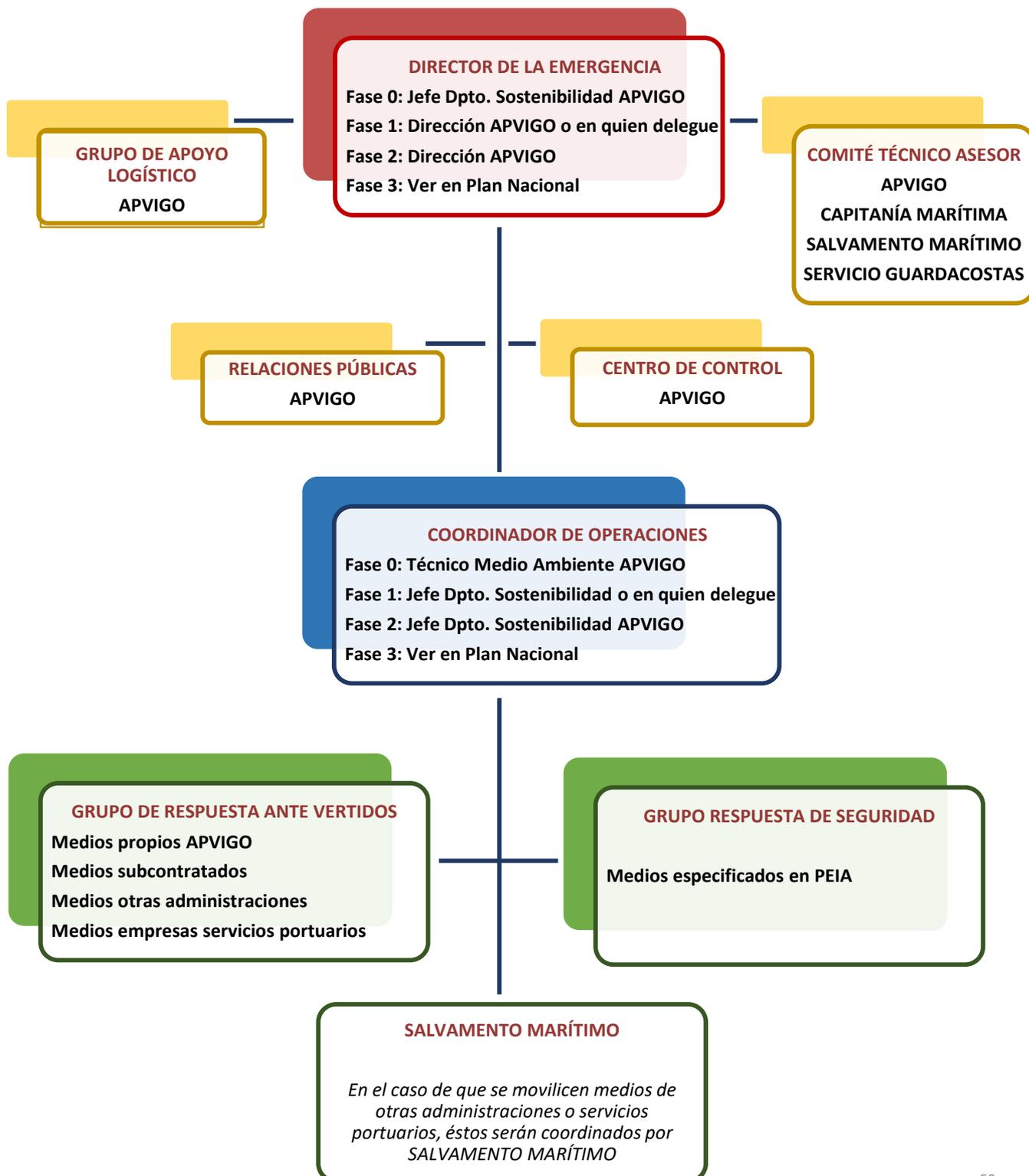
En el **nivel 2**, el tamaño de la contaminación y la probabilidad de su extensión fuera de los límites portuarios recomienda establecer un Sistema Directivo y Operativo de mayor capacidad de respuesta. El cargo de Coordinador de operaciones será asumido por el Jefe del Departamento de Sostenibilidad. En caso de que se movilicen medios marítimos de otras administraciones o medios de empresas que prestan servicios portuarios, éstos serán coordinados por el Jefe del Centro de Coordinación de Salvamento (CCS), siguiendo las directrices del Coordinador de Operaciones y/o del Director de la Emergencia.

En el **nivel 3**, la Dirección de la Autoridad Portuaria propondrá a la autoridad competente (Capitán Marítimo) la activación del Plan Marítimo Nacional, por lo que las actuaciones a llevar a cabo serán las que se indiquen en dicho plan, según el artículo 12.3 de la Orden FOM/1793/2014, de 22 de septiembre, por la que se aprueba el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante contaminación del medio marino, por el cual *“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”*, y el artículo 13.1, por el cual *“En los casos en que se activen planes interiores marítimos junto al Plan Marítimo Nacional, la coordinación de actuaciones corresponderá al órgano de dirección de éste, sin que esto suponga la alteración sustantiva en los esquemas básicos organizativos o de funcionamiento de los planes interiores marítimos”*.

El **Centro de Control de Emergencias** se localizará en todos los casos en el Centro de Control del Puerto. El operador de guardia de este último será responsable de centralizar las comunicaciones de las operaciones de respuesta, todo ello de conformidad con el Plan Interior Marítimo, efectuando un registro de las mismas siguiendo las indicaciones del Jefe de Policía Portuaria y/o del Coordinador de Operaciones.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

El esquema directivo a partir del nivel 2, seguirá el siguiente modelo:



PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

Cuadro resumen: Responsables de la emergencia

NIVEL				RESPONSABLES DE LA EMERGENCIA	
0	1	2	3	Coordinador de operaciones	Director de la Emergencia
X				Técnico de Medio Ambiente	Jefe Departamento Sostenibilidad
	X			Jefe Dpto. Sostenibilidad o persona en quién delegue	Dirección APVIGO o persona en quién delegue
		X		Jefe Dpto. Sostenibilidad	Dirección APVIGO
			X	Ver Plan Marítimo Nacional / Plan Territorial	

En caso de que la emergencia sea por SNPP, el Coordinador de Operaciones en los niveles 1 y 2 será el Jefe de la División de Seguridad de la APV.

En caso de participación de medios marítimos de otras Administraciones o medios de las empresas que prestan servicios portuarios, serán coordinados por el Jefe de Centro de Coordinación de Salvamento (CCS), siguiendo las directrices del Coordinador de Operaciones y/o del Director de la Emergencia.

3. FICHAS DE FUNCIONES

1.- Centro de Control de Emergencias (CCE)			
Designación: Operador de turno			
Ubicación: Plaza de la Estrella			
Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Funciones
X	X	X	Coordinar y registrar las comunicaciones internas durante la contingencia. Ser el centro de atención de llamadas.
X	X	X	Recibir los avisos de vertido. Comunicar al jefe de servicio de la policía portuaria la contingencia y, en su caso, solicitar la presencia de éste en la zona para corroborar la fiabilidad del aviso de emergencia.
X	X	X	En fase de alerta informar al Coordinador de Operaciones
	X	X	En caso de activación del Plan interior (fase de emergencia), activar el protocolo de llamadas del Plan Interior Marítimo.
X	X	X	Recogida de la siguiente información de la instalación marítima o del buque responsable del vertido: Hora del suceso, Origen y causa de la contaminación, Naturaleza y descripción del agente contaminante, Identificación y extensión del área afectada, Dirección e intensidad del viento y Distancia a la costa, y plasmarlo en la ficha de protocolo ambiental.
		X	Transmitir la información al Coordinador de Operaciones según el modelo POLREP.
X	X	X	Solicitar la movilización de los medios necesarios a las empresas o entidades responsables, cuando lo solicite el Director de la Emergencia o el Coordinador de Operaciones.
		X	Realizar las notificaciones externas pertinentes derivadas de la comunicación de la emergencia, la activación del Plan interior marítimo y las relativas a la activación del Plan Marítimo Nacional y del Plan CAMGAL.
X	X	X	Coordinar las comunicaciones durante la emergencia entre el Director de la Emergencia y el Coordinador de operaciones, y registrar todas las incidencias, comunicaciones y flujos de información (fecha, hora, contenido, interlocutores, etc.)
X	X	X	Efectuar las comunicaciones de inicio y fin de la emergencia siguiendo las indicaciones del Director de la Emergencia.
		X	Enviar vía fax los informes sobre contaminación marina POLREP elaborado por el Coordinador de operaciones.
X	X	X	Obtener información meteorológica y del estado de la mar, periódicamente o cuando lo solicite el Director de la Emergencia.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

2.- Dirección de la Emergencia

Designación: Directora de la Autoridad Portuaria de Vigo

Ubicación: CCE o Lugar de la Emergencia

Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Funciones
	X	X	Asumir la dirección de la emergencia por contaminación marina accidental.
	X	X	Activar el Plan interior marítimo en el nivel que corresponda a propuesta del Coordinador de Operaciones y proceder a su desactivación cuando corresponda
		X	Decidir la activación de los integrantes del comité técnico asesor y de los diferentes grupos de respuesta, en función del nivel de la emergencia y de la magnitud y gravedad del episodio de contaminación.
		X	Establecer las líneas generales de actuación en la emergencia, una vez evaluada la situación con la información recibida del Coordinador de Operaciones.
		X	Aprobar la propuesta de acciones de respuesta que le presente el Coordinador de Operaciones y el Comité Técnico Asesor.
		X	Efectuar el seguimiento de las operaciones
	X	X	Mantener contacto permanente con el Coordinador de Operaciones y evaluar la situación de acuerdo con el desarrollo de los acontecimientos
		X	Establecer contacto con otros organismos, instituciones y empresas a fin de recabar de los mismos los medios materiales y humanos necesarios en cada fase de las operaciones y decidir su incorporación.
		X	Solicitar el asesoramiento, en caso de ser necesario, del Comité Técnico Asesor, así como de aquellas personas o entidades que por su conocimiento o relación con la emergencia puedan ser de utilidad.
		X	Disponer las medidas de apoyo a los grupos de respuesta que sean necesarias para facilitar el trabajo de los mismos.
		X	Ordenar el control de accesos y restricciones de paso de la zona.
		X	Decidir, tras recabar la información necesaria, elevar el grado de respuesta y solicitar la activación de un plan de contingencias de ámbito superior; estableciendo relaciones con los órganos de dirección de éstos.
		X	Mantener informados a los representantes de la Administración General del Estado, Autonómica y Local, del desarrollo de las acciones de respuesta y establecer, en su caso, las consignas y comunicaciones a transmitir a los medios de comunicación.
		X	Aprobar los comunicados de prensa si su elaboración fuese necesaria.
		X	Aprobar el "Informe final" de la contaminación.
		X	Establecer el fin de la emergencia.
		X	Ordenar la apertura del correspondiente expediente administrativo sobre el suceso
		X	Ordenar el mantenimiento de retenes de vigilancia, en caso de que sean precisos tras el cierre de la emergencia
	X	X	Formar parte del Comité de revisión del Plan interior

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

3.- Coordinador de Operaciones

Designación: Jefe del Departamento de Sostenibilidad de la Autoridad Portuaria de Vigo

Ubicación: CCE o Lugar de la Emergencia

Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Funciones
X	X		Ser el Director de la Emergencia (nivel 0) o en caso de delegación de funciones de la Directora (APV)
X	X		Establecer las líneas generales de actuación en la emergencia, una vez evaluada la situación con la información recibida del Técnico de Medio Ambiente.
	X	X	Ser el Coordinador de Operaciones
	X	X	Trasladarse al lugar de la contaminación y evaluar las características y magnitud de la misma, informando a su superior jerárquico.
	X	X	Investigar la causa de la contaminación, y si está identificada la empresa causante de la contaminación, exigirle que se haga cargo de la contención y recogida de la contaminación, mediante las acciones de respuesta dispuestas por la misma en un Plan de Respuesta.
	X	X	Comprobar que ha cesado la causa de la contaminación
	X	X	Efectuar el seguimiento y control de las acciones de respuesta llevadas a cabo por la empresa causante de la contaminación
	X	X	De ser necesario, activar el equipo de respuesta de la Autoridad Portuaria, dirigiendo y coordinando todas las operaciones de respuesta.
		X	Proponer las acciones de respuesta a la contaminación y pedir su aprobación a la Dirección de la emergencia.
	X	X	Ordenar la toma de muestras de la contaminación en el mar y si lo considera oportuno, solicitar a Capitanía Marítima su colaboración en la toma de muestras del barco/barcos en las proximidades de la zona de la contaminación, y demás tareas descritas en la tabla denominada "Funciones de Capitanía Marítima".
		X	Solicitar a la Dirección de la emergencia el apoyo de más medios, de considerarlo necesario.
X	X	X	En todo momento mantendrá informado al superior jerárquico, de la evolución de las operaciones de respuesta.
	X	X	Mantener informada a la Dirección de la Emergencia del desarrollo de las acciones de respuesta
X	X	X	Recomendar la activación de un Plan de nivel superior a la Dirección de la Emergencia, si así lo considera.
X	X		Establecerá el fin de las operaciones cuando la zona quede totalmente limpia.
		X	Propondrá a la Dirección de la Emergencia establecer el fin de las operaciones cuando la zona quede totalmente limpia.
	X	X	Elaborará un informe verbal preliminar sobre la contaminación, para conocimiento de los órganos responsables de la Autoridad Portuaria y de la Dirección General de la Marina Mercante y para que pueda servir de base para un comunicado de prensa.
	X		Aprobar el "Informe final" de la contaminación.
		X	Revisar el "Informe final" de la contaminación.
X	X		Establecer el fin de la emergencia.
X	X	X	Colaborar con el Jefe de Seguridad, cuando se trate de una incidencia por vertido de sustancias/ mercancías peligrosas.
X	X	X	Formar parte del Comité de Revisión del Plan interior marítimo

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

4.- Comité Técnico Asesor

Designación: Capitán Marítimo, Jefe de Servicio y Seguridad Marítima, Jefe del Centro de Coordinación de Salvamento, Jefe de Servicio de Busca, Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación, Jefe de Área de Explotación de la APV, y en caso necesario, un Comité Científico (CSIC, Oceanográfico, etc) en función del producto vertido o su ubicación.

Ubicación: CCE o Lugar de la Emergencia, no requiriéndose en todos los casos su desplazamiento al Puerto.

Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Funciones
		X	Asesorar a la Dirección de la emergencia sobre aspectos técnicos y jurídicos concretos de las operaciones de lucha contra la contaminación.
		X	Estudiar el desarrollo de los acontecimientos y recabar los datos sobre el suceso que pueden ayudar a la planificación de las operaciones: previsiones meteorológicas, evolución previsible del derrame, etc.
		X	Obtener información de los análisis de riesgos sobre los posibles efectos del producto contaminante sobre el ecosistema y las poblaciones afectadas a fin de proponer las medidas de protección que se consideren más adecuadas.
		X	Estudiar y proponer las medidas legales que se consideren necesarias para la resolución de controversias y reclamaciones
		X	Recomendar otras acciones de respuesta que se consideren oportunas.
		X	Ejecutar aquellas otras acciones que le solicite la Dirección de la Emergencia.
		X	Activación de medios de apoyo a solicitud de la Dirección de la emergencia.

5.- Grupo de Apoyo

Designación: Gabinete de Prensa de la APV, Personal Administrativo

Ubicación: CCE o Lugar de la Emergencia.

Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Funciones
		X	Centralizar, coordinar y preparar la información general de la contingencia y, de acuerdo con el Director de la Emergencia, facilitarla a los medios de comunicación.
		X	Efectuar el trabajo administrativo que se precise
		X	Efectuar un registro de las comunicaciones y actuaciones de la Dirección de la Emergencia.
		X	Informar sobre la contingencia a los organismos y entidades que lo soliciten
		X	Obtener, centralizar y facilitar toda la información relativa a los posibles afectados
		X	Otras acciones que así considere la Dirección de la Emergencia.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

6.- Gabinete de Relaciones Públicas

Designación: Gabinete de Prensa de la APV

Ubicación: CCE o Lugar de la Emergencia.

Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Funciones
		X	Relación con los medios de comunicación y difusión de comunicados sobre la evolución de la situación.
		X	Centralizar y preparar la información general de la contingencia, y de acuerdo con el Director de la Emergencia, si procede, facilitarla a los medios de comunicación.
		X	Informar sobre la contingencia a los organismos, entidades, afectados y medios de comunicación social que lo soliciten.

7.- Técnico de Medio Ambiente

Ubicación: Lugar de la Emergencia.

Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Funciones
X	X		Asumir el mando del equipo de respuesta.
X	X	X	Acudir al lugar de la incidencia e informar al Coordinador de Operaciones.
	X	X	Comprobar que todos los componentes del equipo de respuesta llevan el adecuado equipo de protección personal.
X	X	X	Transportar el material de 1ª Intervención establecida a la zona de la contaminación.
	X	X	Dirigir el despliegue y utilización del material de 1ª Intervención de acuerdo con las instrucciones recibidas, colaborando en el mismo.
X	X	X	Recoger muestras del vertido, si así se le indica.
X	X	X	Asumir y ordenar la ejecución de las indicaciones del Coordinador de Operaciones, con los medios de la empresa subcontratada de lucha contra la contaminación.

8.- SASEMAR

Designación: Jefe del Centro de Coordinación de Salvamento (CCS)

Ubicación: CCS o Lugar de la Emergencia.

Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Funciones
	X	X	Ser la persona que movilice y que coordina logísticamente los grupos de respuesta marítimos en el caso de que se movilicen medios de otras administraciones o servicios portuarios, siguiendo las directrices del Coordinador de Operaciones y/o Director de la Emergencia.
	X	X	Mantener comunicación constante con el Coordinador de Operaciones.
	X	X	Asesorar a la Dirección de la Emergencia, cuando así se le solicite.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

9.- Capitanía Marítima

Designación: Jefe de Servicio y Seguridad Marítima

Ubicación: Capitanía Marítima o Lugar de la Emergencia.

Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Funciones
X	X	X	Asesorar a la Dirección de la Emergencia en la evaluación de la contaminación, y evaluar la idoneidad de los medios marítimos, de los sistemas y técnicas empleadas y de la efectividad y resultados obtenidos en la lucha contra la contaminación.
X	X	X	Si la procedencia del vertido es de barco, proceder a realizar inspecciones con el fin de buscar la causa de la incidencia, a solicitud del Coordinador de Operaciones.
X	X	X	Colaborar en la realización de la toma de muestras en los barcos, a solicitud del Coordinador de Operaciones.
		X	Activar el Plan de rango superior (Capitán Marítimo)
X	X	X	Todas aquellas que les sean atribuidas por la legislación vigente.

10.- Jefe de Seguridad de la Autoridad Portuaria

Ubicación: CCE o Lugar de la Emergencia

Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Funciones
X	X	X	Ser el Coordinador de Operaciones en el caso de una incidencia con sustancias/mercancías peligrosas, con las funciones que caracterizan a esta figura.
X	X	X	Colaborar con el Jefe Dpto. Sostenibilidad, en incidencias debido a vertidos de hidrocarburos.
X	X	X	Organizar la evacuación de personas para facilitar las operaciones de lucha contra la contaminación.
X	X	X	Activar el PAU en caso de que sea necesario.

11.- Jefe de Policía Portuaria

Ubicación: Lugar de la Emergencia

Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Funciones
X	X	X	Dirigirse a la zona de la contaminación y evaluar el vertido, informando en todo momento al Centro de Control de la Autoridad Portuaria y al Coordinador de Operaciones.
X	X	X	Coordinar el balizamiento y señalización de la zona
X	X	X	Coordinar a los integrantes de la Policía Portuaria, garantizando la dotación de medios humanos.
X	X	X	Cierre del muelle al tráfico a solicitud del Jefe de Intervención.
X	X	X	Control del tráfico de la zona.
X	X	X	Acompañar a las personas autorizadas hasta el lugar de la emergencia, o bien indicarles los lugares a los que se tienen que dirigir.
X	X	X	Evacuar a los posibles accidentados fuera de la zona de riesgo para facilitar el trabajo a los servicios sanitarios.
X	X	X	Mantener, en general, las condiciones de orden y seguridad necesarias para el desarrollo de las operaciones de lucha contra la contaminación

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

12.- Equipo 1 de Respuesta

Ubicación: Lugar de la Emergencia

Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Funciones
	X	X	Dotarse con el adecuado equipo de protección personal
	X	X	Utilizar el material de 1ª intervención de acuerdo con las órdenes recibidas
	X	X	Ejecutar las órdenes que reciba del Coordinador de Operaciones o el Técnico de Medio Ambiente.
	X	X	Al finalizar la situación de emergencia: recoger todo el material utilizado y transportarlo a su lugar de depósito para que posteriormente se proceda a las operaciones de limpieza, mantenimiento y/o reposición que sean necesarias.

13.- Equipo 2 de Respuesta

Ubicación: Lugar de la Emergencia

Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Funciones
		X	Dotarse con el adecuado equipo de protección personal
		X	Utilizar el material de 1ª intervención de acuerdo con las órdenes recibidas
		X	Ejecutar las órdenes que reciba del Coordinador de Operaciones o el Técnico de Medio Ambiente.
		X	Al finalizar la situación de emergencia: recoger todo el material utilizado y transportarlo a su lugar de depósito para que posteriormente se proceda a las operaciones de limpieza, mantenimiento y/o reposición que sean necesarias.
		X	Colaboración y apoyo al equipo 1 de respuesta.

14.- Embarcación de Intervención

Ubicación: Lugar de la Emergencia

Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Funciones
X	X	X	Dirigirse a la zona de la contaminación.
X	X	X	Recoger muestras de la misma si así se le indica.
X	X	X	Colaborar en el despliegue y utilización del material de 1ª intervención
X	X	X	Ejecutar las órdenes que reciba del Coordinador de Operaciones.
X	X	X	Actuar en todo momento como embarcación de seguridad durante las operaciones de respuesta.

15.- Embarcación de Apoyo

Ubicación: Lugar de la Emergencia

Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Funciones
		X	Dirigirse a la zona de la contaminación.
		X	Colaborar en el despliegue y utilización del material de 1ª. intervención
		X	Ejecutar las órdenes que reciba del Coordinador de Operaciones.

ÍNDICE

- 1** Procedimiento de notificación
- 2** Destinatarios de la notificación

1. PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN

Una vez activado el Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo en su fase de emergencia, el operador del Centro de Control pasa a ser el operador del Centro de Control de Emergencias (C.C.E.) y es quién se encargará de efectuar las comunicaciones, siguiendo las indicaciones del Director de la Emergencia y del Coordinador de Operaciones.

Se utilizará el teléfono para el informe inicial y posteriormente se enviará a todas las administraciones involucradas el “Informe sobre Contaminación Marina, POLREP” (Anexo 3), elaborado por el Jefe de Servicio de la Policía Portuaria.

Es importante suministrar la siguiente información:

- Hora del suceso.
- Origen y causa de la contaminación.
- Naturaleza y descripción del agente contaminante.
- Identificación y extensión del área afectada.
- Dirección e intensidad del viento.
- Distancia a la costa.
- En su caso, y tras decisión de la Dirección de la Autoridad Portuaria de Vigo, solicitud de activación del Plan Territorial / Plan Marítimo Nacional.

Se ha implantado un software de gestión de emergencias en el Centro de Control que facilita la labor de recogida de información ante una incidencia y su posterior notificación a los grupos de respuesta y otras administraciones.

A continuación, se muestran pantallazos de este software.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

Puerto de Vigo
Registrar llamada
FAE's

Cuestionario general de emergencia

[Inicio](#) > [Cuestionario general de emergencia](#)

CUESTIONARIO
Preguntas a realizar a la persona que da aviso de la emergencia.

Dígame su nombre y apellidos
(I12 recopilar los datos de la persona que avisó al I12)

Indíqueme un número de teléfono de contacto al que le pueda llamar

¿Cuál es la emergencia? ¿Qué es lo que está sucediendo?
Descripción de la emergencia

¿Observa usted algún testigo, persona y/o objeto sospechosos? ¿nos puede facilitar alguna descripción o dato?

¿Pertenece usted alguna empresa?

¿Dónde está usted?

¿Cuál es la ubicación donde se produce la emergencia?

¿Observa usted algún herido?

¿Qué instalaciones están siendo afectadas?

¿Se tienen adoptadas medidas ante la emergencia?

¿Existen medios de emergencia externos colaborando en la emergencia?
¿Cuáles?

¿Necesitan medios externos para contener la emergencia? ¿Cuáles?

¿Existen productos químicos? ¿Cuáles? ¿Cuál es su estado?

CUBRA LOS SIGUIENTES CAMPOS
Rellene los siguientes datos para grabar la emergencia.

Breve descripción de la emergencia
(Usado a modo de título de la emergencia o la largo de la aplicación)

¿Por qué medio recibimos la emergencia?

¿Está confirmada la emergencia?

¿Existe afectación?

Continuar a definición de afectación de la emergencia

Siguiente >>

Puerto de Vigo

Afectación de la emergencia

[Inicio](#) > [Cuestionario](#) > [Afectación de la emergencia](#)

La emergencia se produce en:

Buque Tierra Mar

¿Qué clase de emergencia es?

- Incendio
- Alarma Contra Incendios
- Derrumbes
- Mercancías Peligrosas
- Huelga / Manifestación / Disturbios / Peleas
- Polizones
- Incidencia Medioambiente
- Sólidos Flotantes
- Caída al Mar Personas
- Drones
- Aterrizaje de Aeronaves

- Vía de Agua
- Explosiones
- Fugas de Gas
- Inundación
- atentado
- Robo
- Incidencia Sanitaria
- Accidente de Tráfico / Maquinaria / FFCC
- Caída al Mar Maquinaria / Vehículos
- Alerta Meteorológica
- Accidente Laboral

2. DESTINATARIOS DE LA COMUNICACIÓN

En el cuadro que se muestra a continuación se encuentra las entidades destinatarias de la notificación de la incidencia, según el nivel de activación del PIM, y que están registradas en el software de emergencias.

Destinatarios de la notificación				
Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Destinatarios	Teléfono
X	X	X	Centro Zonal de Coordinación de Salvamento "SASEMAR"	
X	X	X	Capitanía Marítima	
X	X	X	Emergencias 112, solicitud de declaración de fase de alerta del plan CAMGAL	
X	X	X	Sala de Operaciones de la Consellería de Pesca y Asuntos Marítimos	
		X	Subdelegación del Gobierno de Pontevedra	
		X	Dirección General de la Marina Mercante	
		X	Puertos del Estado	
		X	Demarcación de Costas de Galicia	
		X	Aguas de Galicia Coordinadora Demarcación Sur del Plan de Control de Vertidos	
		X	Demarcación de Costas de Galicia	

ÍNDICE

- 1** Introducción
- 2** Subsistema marítimo
- 3** Subsistema costero
- 4** Coordinación entre planes

1. INTRODUCCIÓN

La coordinación del PIM del Puerto de Vigo con otros planes interiores o de ámbito superior se rige por lo establecido en el Sistema Nacional de Respuesta (Artículo 8.1 del RD 1695/2012), que diferencia entre 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

El Sistema Nacional de Respuesta (SNR) contempla dos “subsistemas de respuesta” según el ámbito de actuación, definidos en el Artículo 2 del RD 1695/2012, correspondiendo a cada uno de ellos una tipología de plan de contingencia: Subsistema Marítimo y Subsistema Costero.

2. SUBSISTEMA MARÍTIMO

En el área de influencia del Puerto de Vigo, el subsistema marítimo está compuesto por los planes interiores de las instalaciones marítimas situadas en la zona de servicio del Puerto de Vigo, por el Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo 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 en situación 0 del plan interior de una instalación marítima conlleva la declaración de la fase de alerta del Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo, y tras su comunicación al 112 Galicia, la declaración de fase de alerta del Plan CAMGAL. La activación en situación 1 o superior, conllevará a la activación del Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo y del Plan CAMGAL.

Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo

La declaración de la fase de alerta del Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo no implicará comunicaciones ulteriores. La activación del Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo (en su nivel 1), conllevará, tras la pertinente comunicación desde el CCE del puerto al CCS, la declaración de fase de alerta del Plan Marítimo Nacional y, tras la comunicación al 112 Galicia, la declaración de fase de alerta del Plan CAMGAL.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

La activación del Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo (en su nivel 2), conllevará, tras la pertinente comunicación desde el CCE del puerto al CCS, la declaración de fase de alerta del Plan Marítimo Nacional y, tras la comunicación al 112 Galicia, la declaración de fase de alerta del Plan CAMGAL. Si la contaminación tiene lugar en una zona vulnerable o con riesgo de afectar a la costa, la Autoridad Portuaria solicitará la activación del Plan Marítimo Nacional y del Plan CAMGAL.

La activación del Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo (en su nivel 3), conllevará, la solicitud de la activación del Plan Marítimo Nacional y del Plan CAMGAL.

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 de Vigo 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.

3. SUBSISTEMA COSTERO

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.

Plan CAMGAL

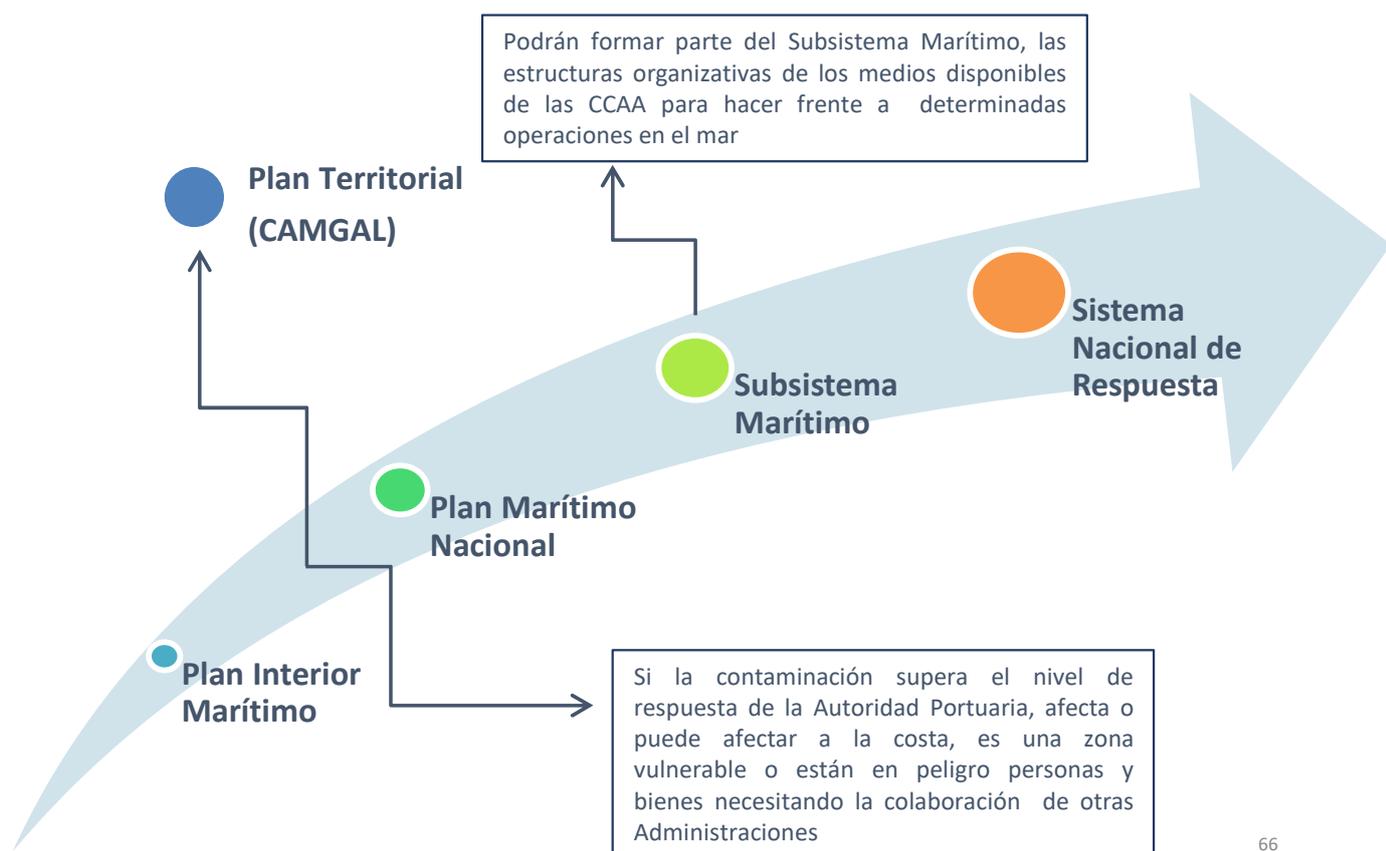
El Plan CAMGAL es un plan diseñado y elaborado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma de Galicia en el que se establecen las normas y procedimientos básicos de actuación, la estructura de organización y el sistema de respuesta frente a un episodio de contaminación marina accidental que se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

Su activación supondrá la declaración de la fase de alerta del Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar.

Planes locales de protección de la ribera del mar

Son los planes ante un suceso de contaminación que afecte o pueda afectar al ámbito territorial de una entidad local costera. Serán activados por las autoridades competente en cada caso, en el grado de respuesta adecuado. La activación de un plan local supondrá la declaración de la fase de alerta del Plan CAMGAL.

4. COORDINACIÓN ENTRE PLANES

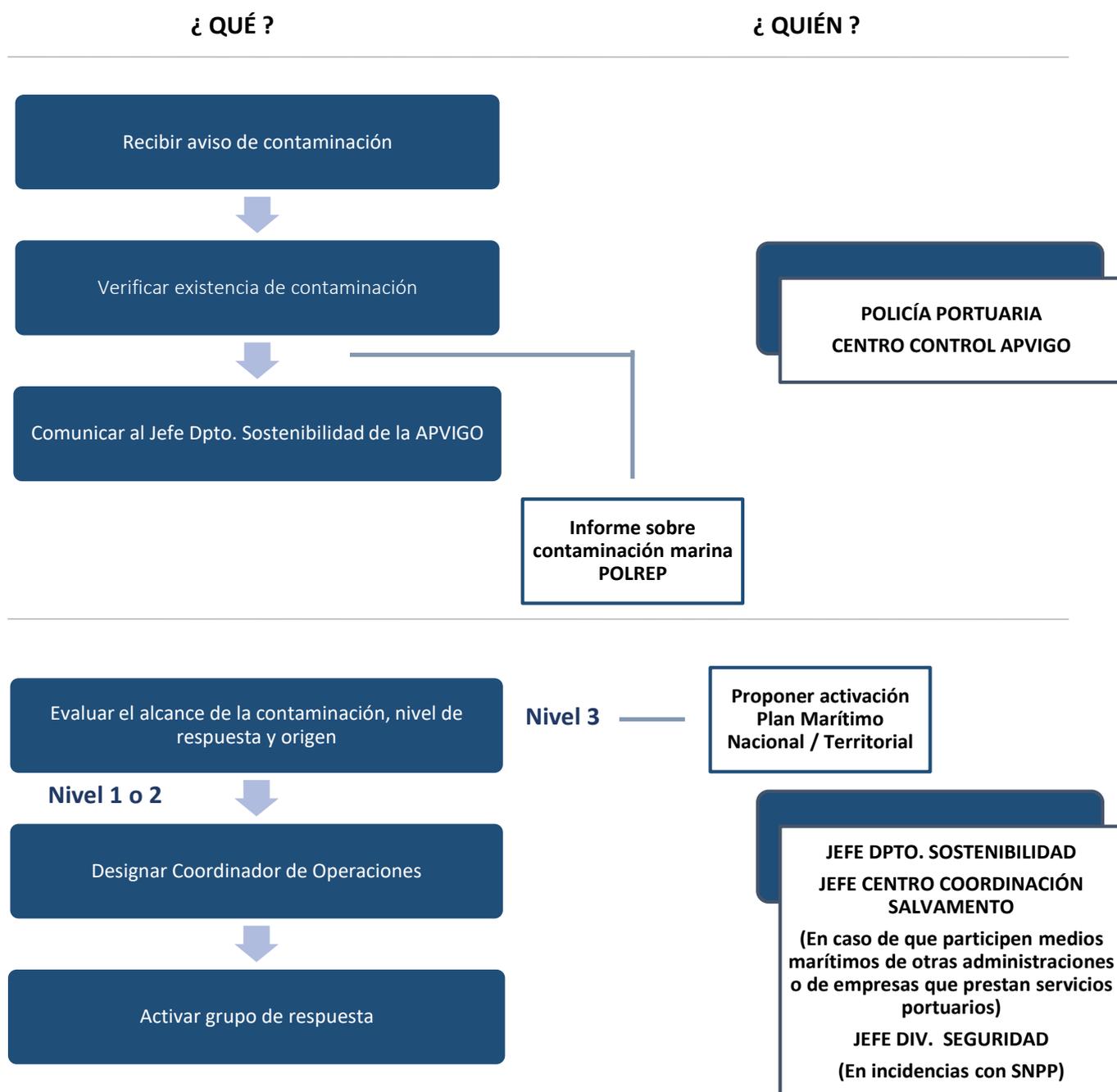


ÍNDICE

- 1** Flujograma de actuación
- 2** Recomendaciones de actuación
- 3** Procedimiento de actuación según el nivel de activación del PIM
- 4** Elaboración del plan operativo
- 5** Protocolos operativos según el tipo de sustancia
- 6** Protocolos operativos según la zona

1. FLUJOGRAMA DE ACTUACIÓN

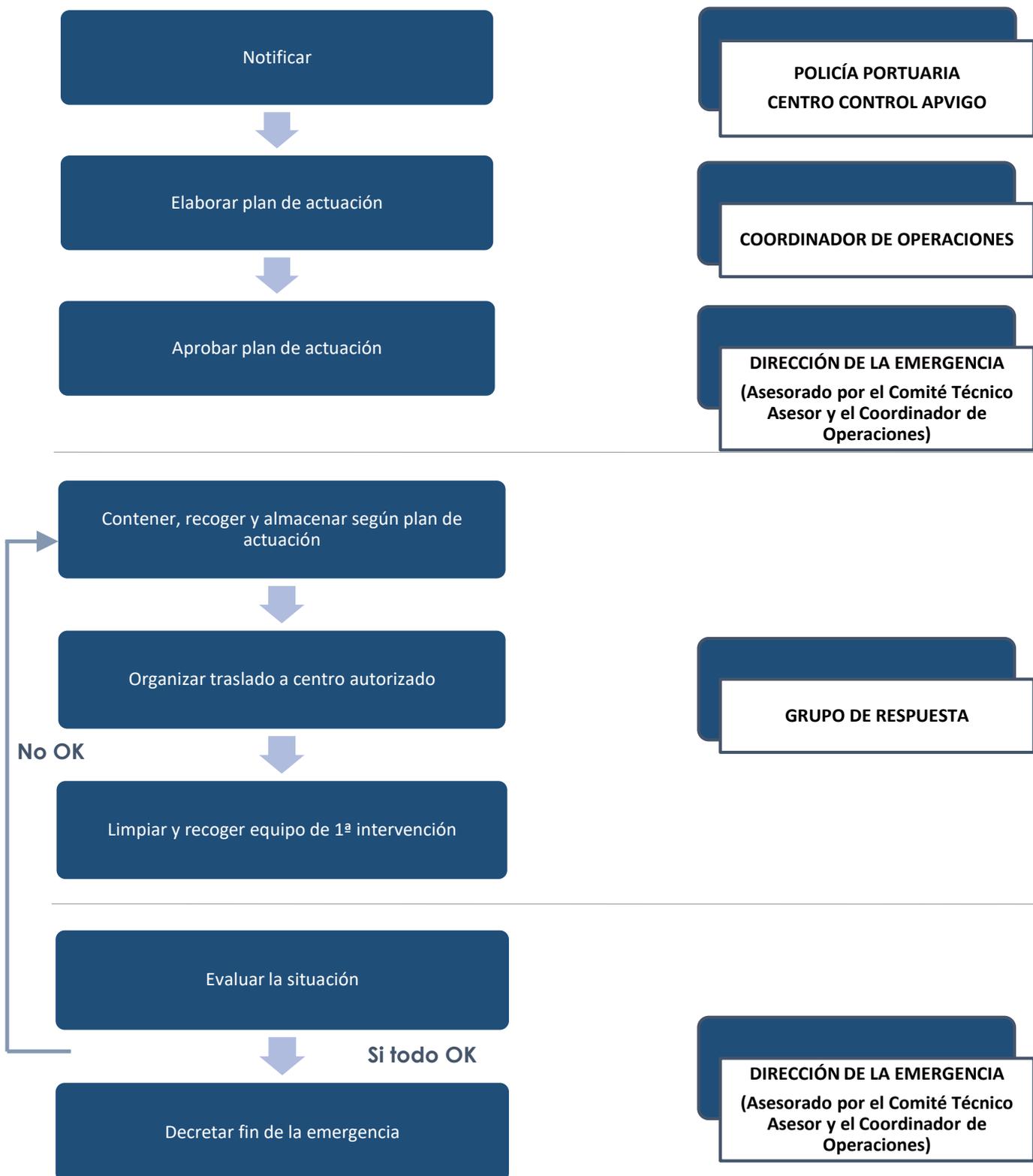
Para garantizar una respuesta rápida, segura y eficaz tras su activación, el Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo ha establecido procedimientos generales de actuación, en los cuales se describe la secuencia de actuación y el responsable de su ejecución. En líneas generales, la activación del Plan Interior se efectuará según el siguiente flujograma:



PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

¿ QUÉ ?

¿ QUIÉN ?



2. RECOMENDACIONES DE ACTUACIÓN

Todas las acciones de respuesta ante una contaminación se harán de forma que se priorice la salud y seguridad de todas las personas involucradas en las operaciones, y se harán de acuerdo con lo establecido en las normas y leyes vigentes.

La proximidad a las instalaciones portuarias de zonas especialmente sensibles a la contaminación (intereses marisqueros, pesqueros y turísticos), recomienda una respuesta inmediata a la contaminación. Los primeros esfuerzos en la respuesta deben de ir dirigidos a contener mediante barreras la contaminación, reduciendo al mínimo la zona contaminada.

En las actuaciones de respuesta se tiene que tener en cuenta:

Trayectoria del vertido: evaluar hacia donde puede derivar la contaminación, apoyándose en las fichas modelizadas y en las condiciones predominantes de viento y corriente de marea.

Contención: contener la contaminación con una barrera de aguas portuarias interiores en las dársenas y 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.

Sellado de la barrera: poner 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 de contra incendios dirigiendo su chorro hacia ese punto con objeto de formar una contra corriente que impida la fuga.

Cese / interrupción del flujo del contaminante: es una acción a desarrollar de forma simultánea con la anterior, con objeto de impedir el aumento de la contaminación.

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.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

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, 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.

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 permanece en la columna de agua, por lo que no se utilizará este procedimiento siempre que sea posible.

Los muelles como barreras artificiales: tener siempre en cuenta la barrera artificial que forman los muelles para contener la contaminación.

3. PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN SEGÚN EL NIVEL DE ACTIVACIÓN

Para conseguir que las operaciones de lucha contra un suceso de contaminación marina se desarrollen con éxito, garantizando una respuesta rápida, segura y eficaz, el PIM del Puerto de Vigo establece los siguientes procedimientos según el nivel de activación:

NIVEL 0

1 Una vez que el Operador de turno del Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria recibe el aviso de la contaminación, informa al Jefe de Servicio de la Policía Portuaria para su verificación y activará el protocolo de llamadas.

2 El Jefe de Servicio de la Policía Portuaria, confirma la existencia de la contaminación e informa al Jefe del Dpto. Sostenibilidad.

3 El Jefe del Dpto. Sostenibilidad da aviso al Técnico de Medio Ambiente que se dirige al lugar de la contaminación y evalúa la situación. Supervisa el desarrollo de las operaciones y el cumplimiento del Plan Marítimo de la Instalación y coordina las acciones de respuesta desempeñadas por la empresa suministradora, transportista, prestadora del servicio MARPOL o concesión en su propio plan interior, proponiendo el nivel de respuesta 0, activando en fase de alerta el PIM del Puerto.

4 El Técnico de Medio Ambiente, informa al Jefe Dpto. Sostenibilidad, que activa el PIM del Puerto en **fase de alerta**.

5 Una vez controlado el vertido, se recoge el material y se trasladan los residuos mediante un gestor autorizado. El Técnico de Medio Ambiente informa al Jefe Dpto. Sostenibilidad, que de considerarlo oportuno establece el fin de la fase de alerta.

NIVEL 1

- 1** Una vez que el Operador de turno del Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria recibe el aviso de la contaminación, informa al Jefe de Servicio de la Policía Portuaria para su verificación y activará el protocolo de llamadas.
- 2** El Jefe de Servicio de la Policía Portuaria, confirma la existencia de la contaminación e informa al Jefe del Dpto. Sostenibilidad.
- 3** El Jefe del Dpto. Sostenibilidad, o en quien delegue, se erige en “**Coordinador de Operaciones**”. El Técnico de Medio Ambiente se dirige al lugar de la contaminación, evalúa la situación e informa a su superior jerárquico, proponiendo el nivel de respuesta 1.
- 4** El Jefe del Dpto. Sostenibilidad informa a la Dirección del Puerto y solicita la activación el PIM del Puerto en el nivel de respuesta 1, ordenando las acciones iniciales de respuesta.
- 5** El operador de turno del Centro de Control del Puerto, de acuerdo con las instrucciones del Coordinador de Operaciones, activa el grupo de respuesta de la Autoridad Portuaria, que se dirige a la zona con el material de lucha contra la contaminación, después de equiparse con sus trajes de protección personal, en función del tipo de vertido. Asimismo, bajo las órdenes del Jefe de Servicio sigue el Plan de Notificación establecido para informar a las distintas administraciones.
- 6** El Coordinador de Operaciones ordena las acciones de contención, recogida y limpieza e informa a su superior jerárquico. El equipo de respuesta efectúa las acciones de contención, cercando el vertido para evitar su expansión y, comienzan las labores de recogida y limpieza de la contaminación. Una vez controlado el vertido, el Técnico de Medio Ambiente procede a las labores de investigación para poder identificar al causante. Si el vertido es de barco a mar se solicita que la Capitanía Marítima asuma las funciones especificadas en el cuadro “Funciones de la Capitanía Marítima”. Posteriormente se procede a organizar el traslado de los residuos, mediante un gestor autorizado, a un centro homologado. Se recoge y limpia el material de 1ª. Intervención y se traslada a su almacén.
- 7** El Coordinador de Operaciones evalúa la situación en la zona y, de considerarlo oportuno, establece el fin de la emergencia y lo comunica a su superior jerárquico.

NIVEL 2

- 1 Una vez que el Operador de turno del Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria recibe el aviso de la contaminación, informa al Jefe de Servicio de la Policía Portuaria para su verificación.
- 2 El Jefe de Servicio de la Policía Portuaria, confirma la existencia de la contaminación e informa al Jefe del Dpto. Sostenibilidad.
- 3 El Jefe del Dpto. Sostenibilidad se dirige a la zona asumiendo la función de **“Coordinador de Operaciones”**, evalúa la situación y propone a la Dirección de la Autoridad Portuaria establecer el nivel de respuesta 2, pasando a ser ésta la **Dirección de la emergencia**.
- 4 La Dirección del Puerto activa el PIM del Puerto en el nivel de respuesta 2 y ordena las acciones iniciales de respuesta.
- 5 Si la contaminación es de Barco a Mar se solicita que la Capitanía Marítima asuma las funciones especificadas en el cuadro de “Funciones de la Capitanía Marítima”. Si la contaminación es de Tierra a Mar, se da aviso a Aguas de Galicia para solicitar su colaboración.
- 6 Una vez establecido el nivel 2, el Coordinador de Operaciones ordena al operador de turno del CCE que active los grupos de respuesta de la APV, y que bajo las órdenes del Jefe de Servicio proceda a ejecutar el protocolo de notificación a las distintas Administraciones y organismos. Los grupos de respuesta se dirigen a la zona con el material de lucha contra la contaminación, ordenados por el Coordinador de Operaciones, después de equiparse con sus trajes de protección personal, en función del tipo de vertido.
- 7 La Dirección de la Emergencia, asesorada por el Comité Técnico Asesor, recopila información, evalúa la situación, controla el desarrollo de las operaciones de limpieza, informa a los organismos interesados y mantiene las comunicaciones necesarias para la correcta coordinación entre organismos. De ser necesario activar otro plan, solicita el apoyo de medios de otras Administraciones. Atiende a los medios de comunicación, redactando los comunicados de prensa que considere oportunos.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

8 El equipo de intervención efectúa las acciones de contención, cercando el vertido para evitar su expansión y una vez hecho, comienzan las labores de recogida y limpieza de la contaminación. Una vez controlado el vertido, el Técnico de Medio Ambiente procede a las labores de investigación para poder identificar al causante, con el apoyo y asesoramiento de Capitanía Marítima. Posteriormente se procede a organizar el traslado de los residuos, mediante un gestor autorizado, a un centro homologado.

9 Cuando las operaciones de limpieza hayan terminado, el Coordinador de Operaciones solicita a la Dirección de la Emergencia, que se establezca el Fin de la Emergencia. La Dirección de la Emergencia establece el Fin de la Emergencia y notifica a todas las Administraciones y organismos interesados, la conclusión de las operaciones de respuesta.

NIVEL 3

1 Una vez que el Operador de turno del Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria recibe el aviso de la contaminación, informa al Jefe de Servicio de la Policía Portuaria para su verificación.

2 El Jefe de Servicio confirma la existencia de la contaminación e informa al Jefe del Dpto. Sostenibilidad.

3 El Jefe del Dpto. Sostenibilidad se dirige a la zona asumiendo la función de “**Coordinador de Operaciones**”, evalúa la situación y propone a la Dirección de la Autoridad Portuaria establecer el nivel de respuesta 3, manteniendo las funciones de Coordinador de Operaciones hasta la activación del Plan Marítimo Nacional, en cuyo momento se integra en el mismo

4 La Dirección de la Autoridad Portuaria, **solicita al Capitán Marítimo la activación del Plan Marítimo Nacional / Plan Territorial.**

5 La Dirección de la Autoridad Portuaria ordena al Operador de Turno del Centro de Control de Emergencias que active los equipos de respuesta portuarios, y que proceda a ejecutar el protocolo de notificación a las distintas Administraciones y Organismos.

6 La Dirección de la Autoridad Portuaria, dirige y coordina las acciones iniciales de respuesta hasta la plena activación del Plan Marítimo Nacional, en cuyo momento se integra en el mismo

7 Una vez activados el Plan Marítimo Nacional / Territorial, el Plan Interior Marítimo portuario pasará a integrarse en el Plan de rango superior y bajo la coordinación de su órgano de Dirección. La utilización de medios movilizados por el Plan Interior Marítimo del Puerto de Vigo se realizará en el marco de actuación del plan de rango superior, siguiendo sus protocolos, correspondiendo la coordinación de las actuaciones al órgano de Dirección de dicho Plan.

4. ELABORACIÓN DEL PLAN OPERATIVO

El Plan Operativo establece la secuencia de actuaciones a ejecutar para hacer frente a un episodio de contaminación marina. los medios a emplear y los responsables de ejecutarlas. Podrá documentarse por escrito en caso de que resulte complejo, y se ocupará de su elaboración el Coordinador de Operaciones, y de su aprobación el Director de la emergencia, introduciendo las modificaciones que considere pertinentes.

Para elaborar el Plan Operativo, el Coordinador de Operaciones previamente tendrá que:

- **Evaluar la situación.** Para poder evaluar la situación del episodio de contaminación y establecer un Plan Operativo eficaz, resulta conveniente que el Coordinador de Operaciones disponga de la siguiente información:
 - Información meteorológica y estado del mar
 - Zonas de protección prioritarias
 - Propiedades del producto
 - Extensión del vertido
 - Causa de la contaminación
 - Inventario de medios

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

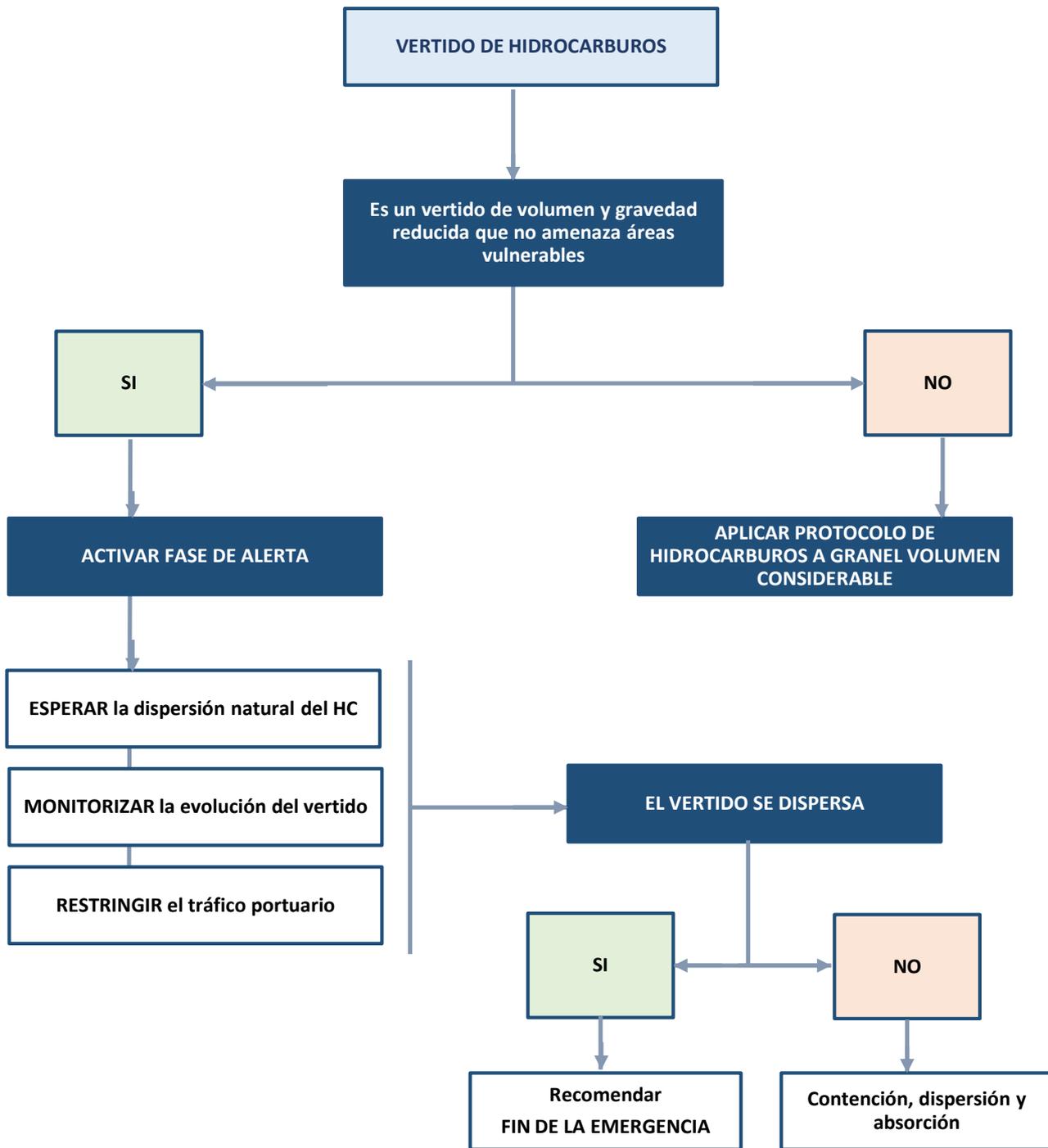
- **Considerar posibles alternativas.** El Coordinador de Operaciones debe evaluar las diferentes técnicas aplicables en función del comportamiento del producto implicado en el episodio de contaminación, que se describen en los protocolos operativos en función de las características (peligrosidad y comportamiento en el medio marino) de los distintos tipos de productos que pueden circular por el Puerto de Vigo.
- **Establecer un orden de prioridades:** el Director de la Emergencia es el responsable de determinar, si lo estima conveniente, un orden de prioridades de actuación que trasladará al Coordinador de Operaciones.

5. PROTOCOLOS OPERATIVOS SEGÚN EL TIPO DE SUSTANCIA

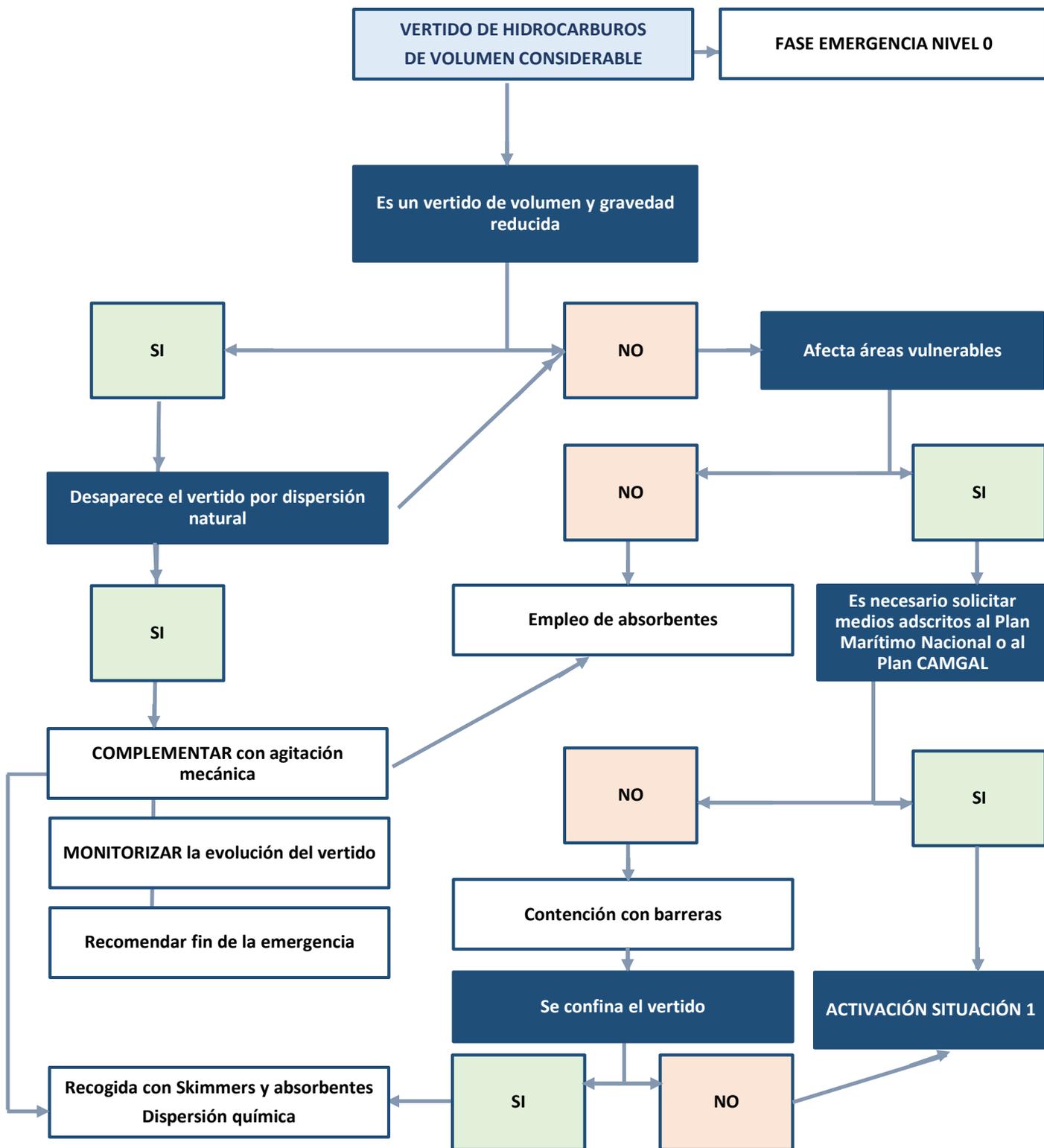
A continuación, se presentan una serie de flujogramas de actuación a consultar para la elaboración del Plan operativo, según la magnitud y peligrosidad del vertido, su posible afección a áreas vulnerables y otros criterios.

- Hidrocarburos a granel
- Hidrocarburos a granel (vertido de volumen considerable)
- Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas que flotan
- Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas que se evaporan
- Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas que se disuelven
- Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas que se hunden
- Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas en bultos

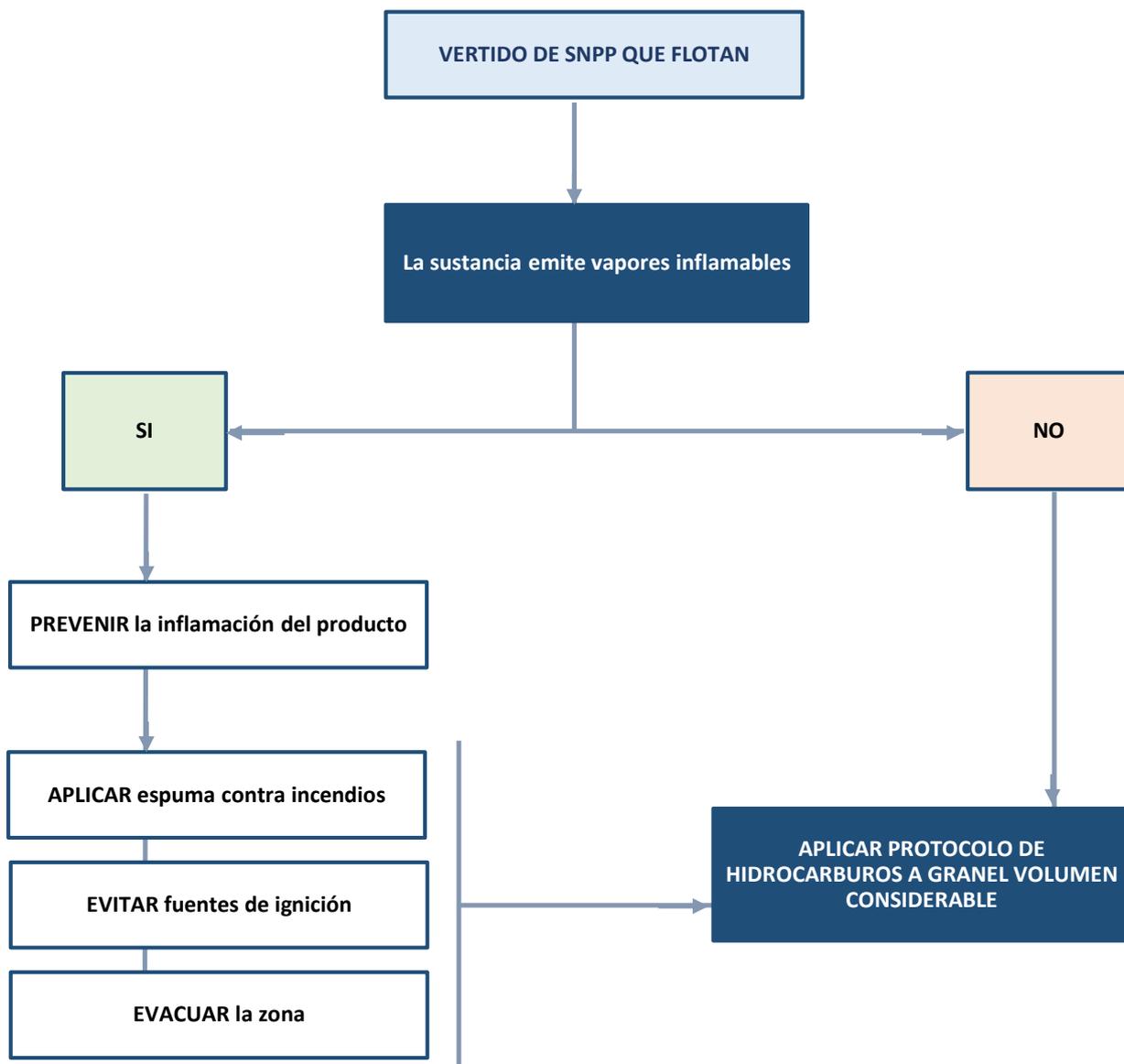
Hidrocarburos a granel



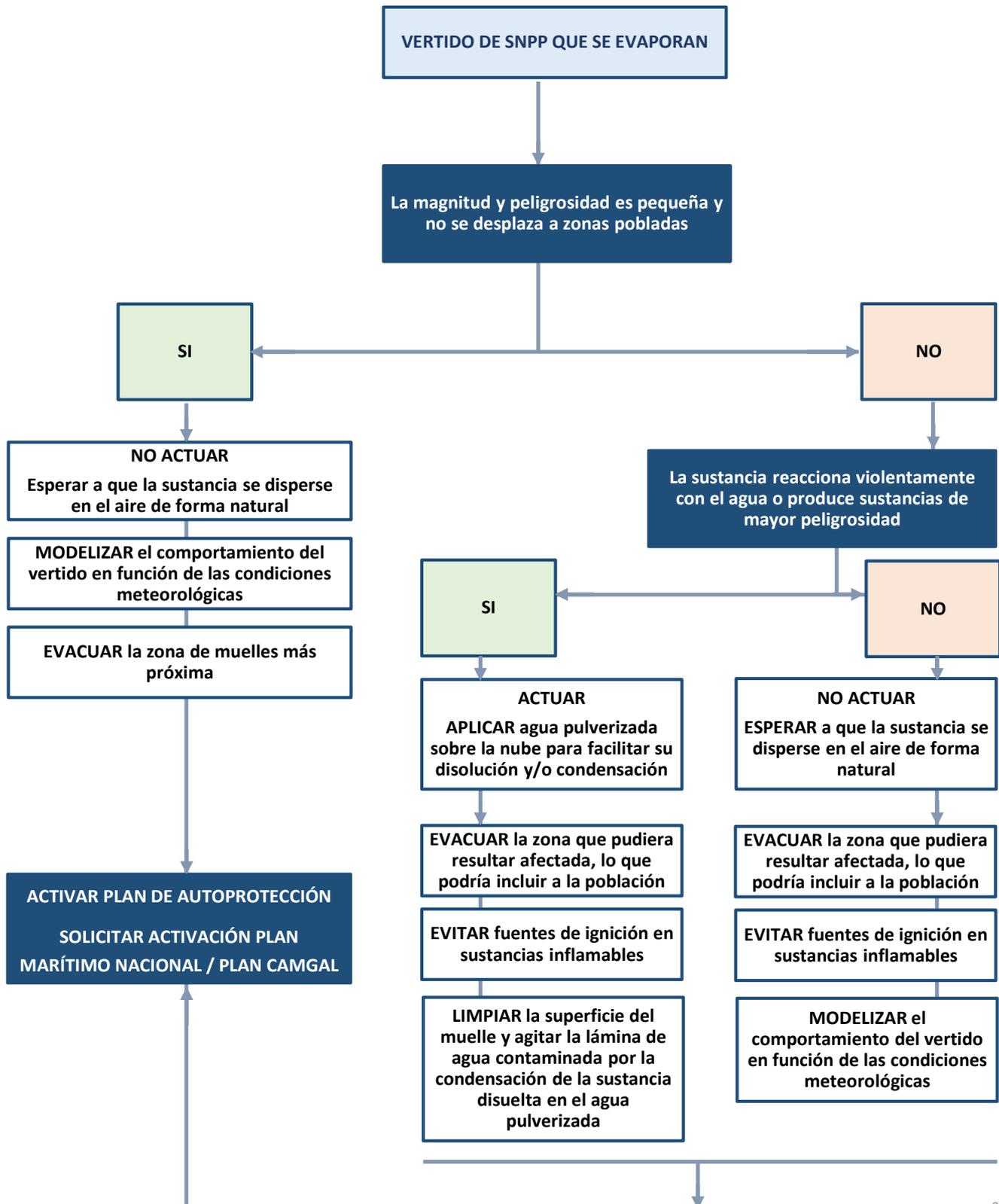
Hidrocarburos a granel (vertido de volumen considerable)



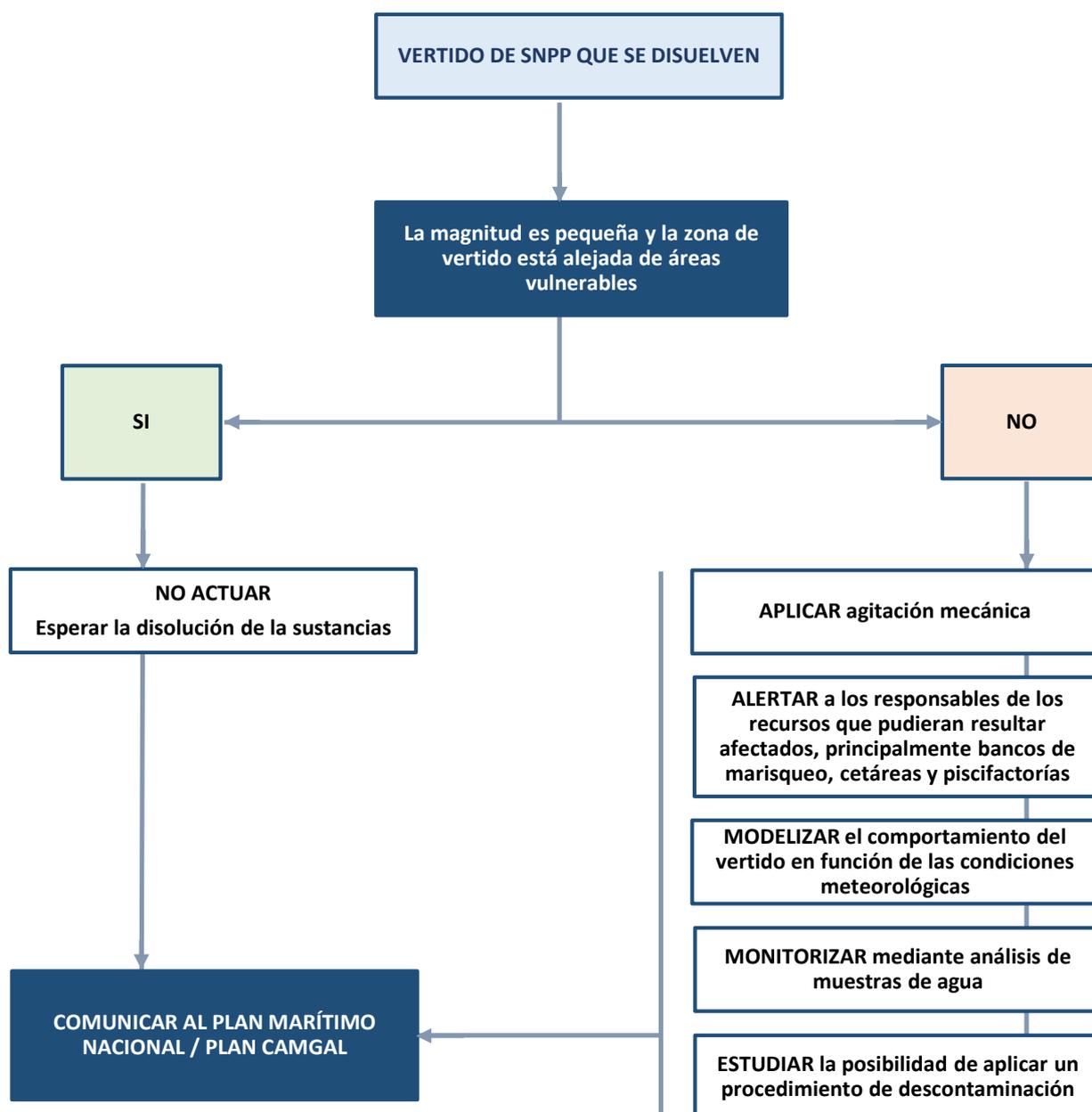
Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas que flotan



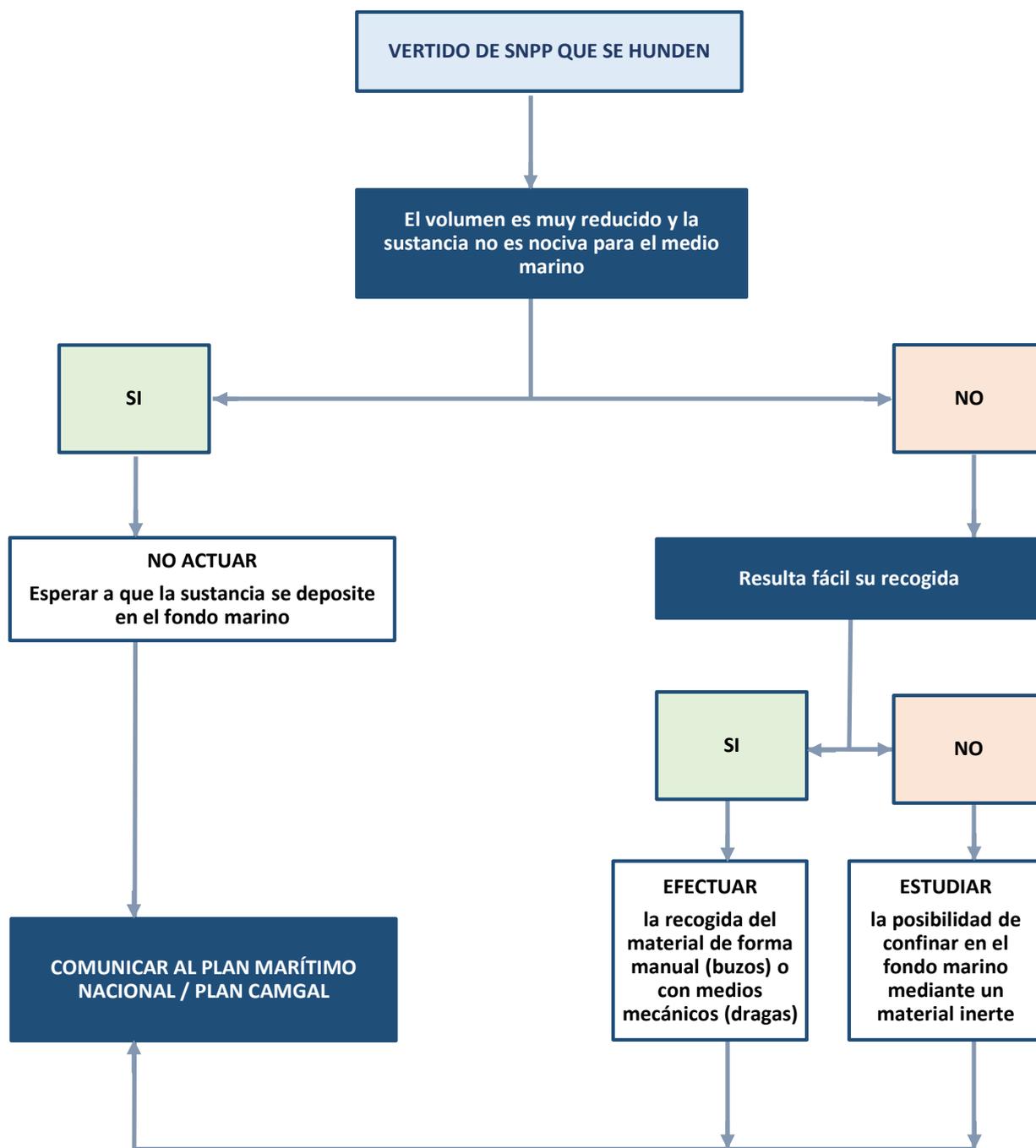
Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas que se evaporan



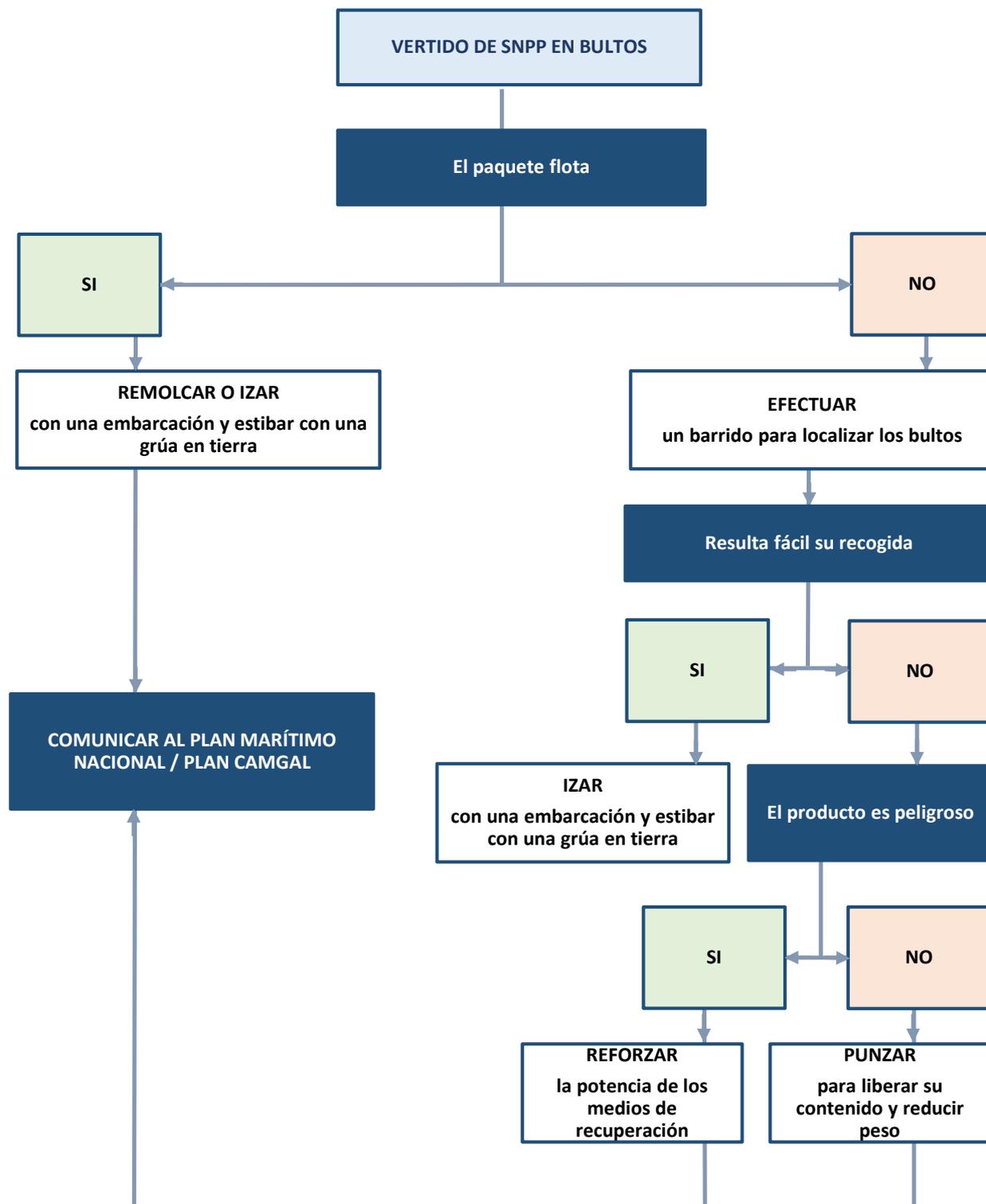
Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas que se disuelven



Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas que se hundan



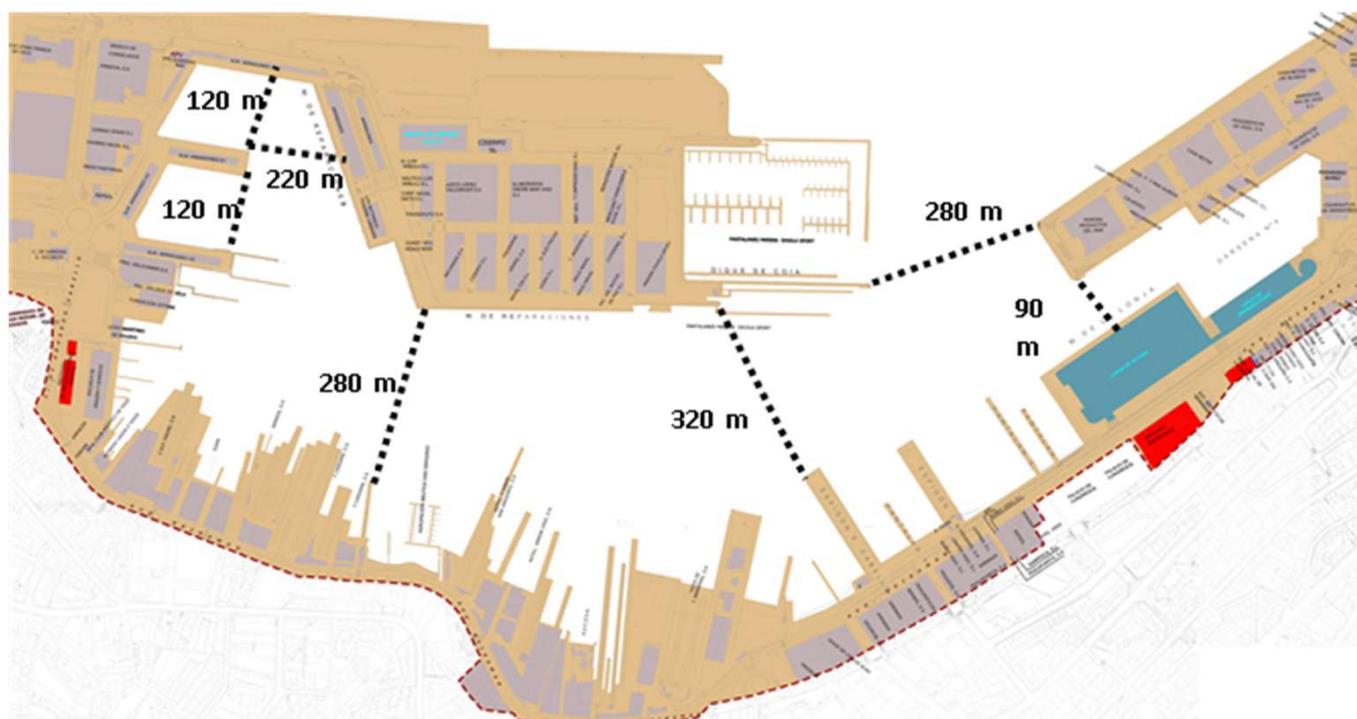
Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas en bultos



6. PROTOCOLOS OPERATIVOS SEGÚN LA ZONA

ZONA I - BOUZAS

Es una bahía artificial semi cerrada de 0,64 Km² de superficie y con una profundidad que oscila entre los 5 m en la parte interna y los 15 m en el estrecho canal de 278 m de anchura, entre el dique de Coia (relleno de Bouzas) y el muelle del puerto pesquero del Berbés, que la conecta con el segmento central de la ría. La geometría de la dársena hace que las corrientes sean débiles en su interior, aumentando su intensidad según nos acercamos al estrecho que la conecta con la ría, donde pueden alcanzarse velocidades de 0,10 m/s (0.2 nudos) durante las fases de llenante o vaciante en periodos de mareas vivas.



El margen Sur está ocupado principalmente por diferentes astilleros de pequeño y medio tamaño, y en su parte Este destaca la existencia de espigones y pantalanés donde atracan principalmente pesqueros, así como la existencia de estaciones de suministro de gas-oil en los espigones Eduardo Cabello y nº 3, y en los pantalanés. En el margen Oeste se encuentran los pantalanés del puerto deportivo del Liceo de Bouzas, instalaciones frigoríficas, así como el CETMAR y el Instituto de Investigaciones Marinas.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

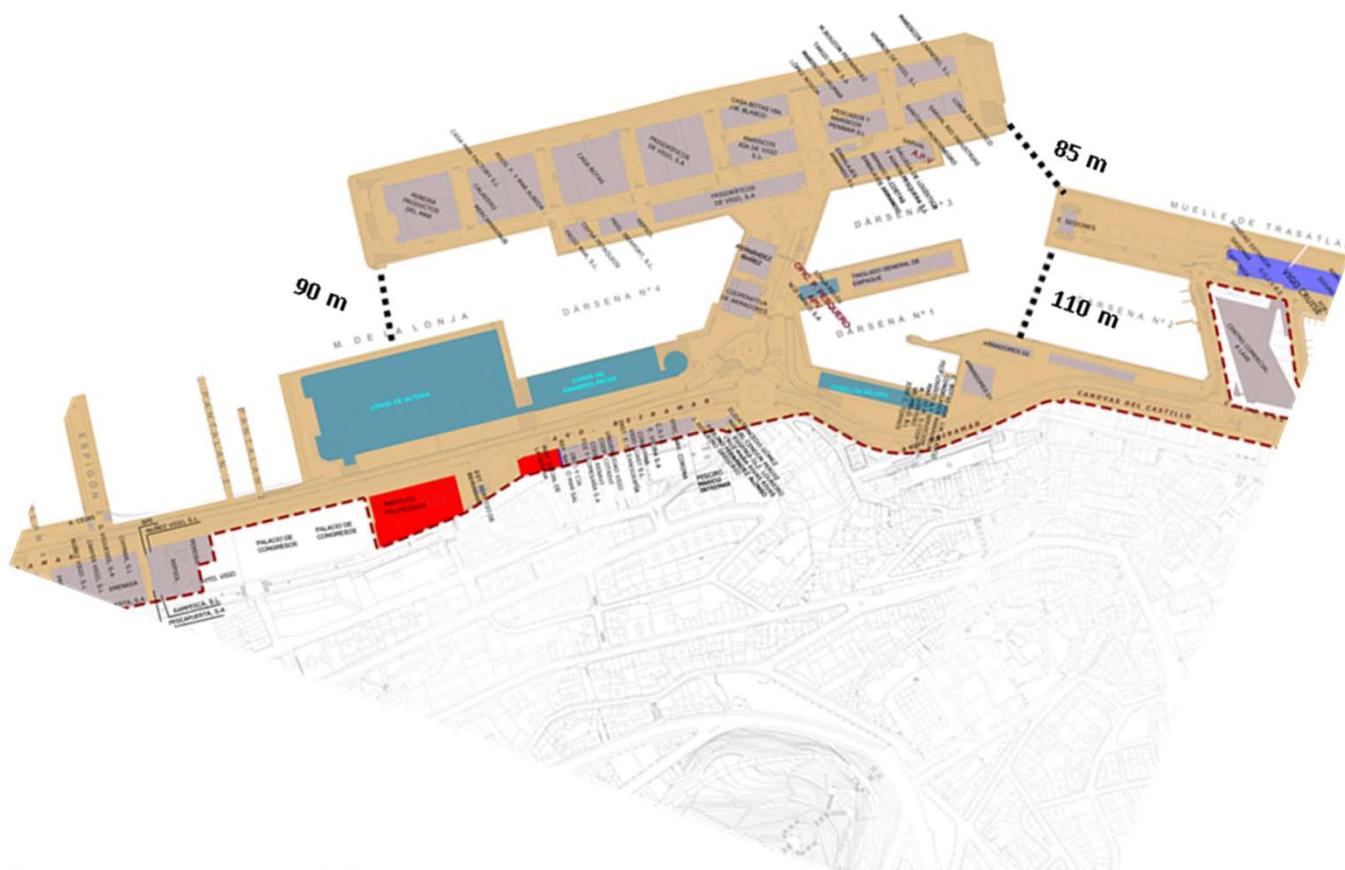
En el margen Este está la dársena 4 del puerto pesquero del Berbés, que conecta con la de Bouzas a través de un canal de 87 m de anchura donde la intensidad máxima de la corriente de marea generada es de 0.2 nudos. En la dársena 4 están la lonja y el mercado y el muelle de descarga de pescado, destacando en su vértice NE la existencia de dos estaciones de suministro de gas-oil. Por último, el margen Norte lo ocupa el muelle de reparaciones de buques de Bouzas con su zona industrial y es zona dedicada principalmente a la reparación de buques pesqueros. La dársena de Bouzas linda por el Norte con la terminal de transbordadores que cuenta con una dársena en la que atracan los RO-RO de transporte de vehículos y carga rodada.

Recomendaciones de actuación:

- **Terminal de transbordadores** - Si la contaminación presenta una deriva hacia el Este colocar una barrera en dirección SW desde el extremo E del muelle. De ser necesario se puede colocar otra formando una Y con la anterior, con su vértice hacia el medio de la dársena y el extremo en el extremo E del muelle Sur de esta dársena.
- **Dársena nº 1 Bouzas** - Cerrar la bocana de la misma con una barrera desde el extremo Oeste del espigón al vértice opuesto del muelle. Si trabaja mucho se puede instalar una barrera en forma de Y con los mismos extremos y su vértice hacia dentro de la dársena.
- **Dársena nº 2 Bouzas** - Cerrar la bocana de la misma con una barrera desde el extremo Oeste del espigón al extremo E del muelle Sur que cierra la dársena.. Si trabaja mucho se puede instalar una barrera en forma de Y con los mismos extremos y su vértice hacia dentro de la dársena.
- **Muelle de Reparaciones** - Colocar una barrera desde el punto del muelle más adecuado situado a sotavento / sotacorriente de la contaminación abierto 45 grados del muelle en dirección a la mancha. En caso de contaminación de Nivel 2 y si la deriva es hacia fuera de la dársena se puede colocar una barrera en forma de Y entre el extremo E del muelle de reparaciones y el extremo W del espigón 3.
- **Espigones / Pantalanes de Orillamar** - Colocar una barrera que cierre la bocana que forman dos muelles adyacentes. Si trabaja mucho se debe de colocar la barrera en forma de Y, con el vértice hacia la dársena.
- **Zona de concentración** - Siempre que las condiciones meteorológicas lo permitan se aconseja concentrar la mancha contra el muelle situado a sotavento / sota-corriente del origen de la misma, rodeándola con una barrera que impida su movimiento. El acceso a la misma se haría desde el muelle.

ZONA I - BERBÉS

El puerto pesquero del Berbés dispone de tres dársenas en su zona Este denominadas: 1, 2 y 3, y en su zona Oeste dispone de la dársena 4 definida en el punto anterior. Las dársenas de levante acceden a la ría por una salida, entre el extremo oeste del muelle de trasatlánticos y el extremo este de la zona industrial del puerto pesquero cuyo frente a la ría está formado por escollera.



Destaca en su extremo NE la existencia de una toma de agua de mar para el servicio del puerto, cuya aspiración habría que proteger con barreras en caso de una contaminación en las proximidades. Las corrientes son débiles en su interior, aumentando su intensidad según nos acercamos a la salida que las conecta con la ría, donde pueden alcanzarse velocidades de 0,08 m/s durante las fases de llenante o vaciante en periodos de mareas vivas.

La dársena 1 se dedica principalmente al atraque de los pesqueros de bajura y las dársenas 2 y 3 a pesqueros de arrastre de litoral y Gran Sol. En el extremo SE de la dársena 2 destaca el atraque de las embarcaciones.

Recomendaciones de actuación:

- **Dársenas nº 1, 2 y 3** - Colocar una barrera en forma de Y cerrando la bocana de la dársena. Si se prevee que la contaminación puede salir de la dársena se debe de colocar otra barrera en forma de Y cerrando la bocana de acceso a todas las dársenas.
- **Dársena nº. 4** - Cerrar la bocana con una barrera formando una Y, con su vértice hacia el interior de la dársena y sus extremos en el punto SO del muelle N de la dársena y un punto a mitad del muelle de la lonja de altura. Si la contaminación está más hacia el interior (Este) de la dársena, se puede colocar una barrera en forma de Y desde los puntos sobresalientes de los muelles de la lonja de altura (extremo NE). De ser necesario se pueden colocar las dos barreras en forma de Y.
- **Zona de concentración** - Siempre que las condiciones meteorológicas lo permitan se aconseja concentrar la mancha contra el muelle situado a sotavento / sotacorriente del origen de la misma, rodeándola con una barrera que impida su movimiento. El acceso a la misma se haría desde el muelle.

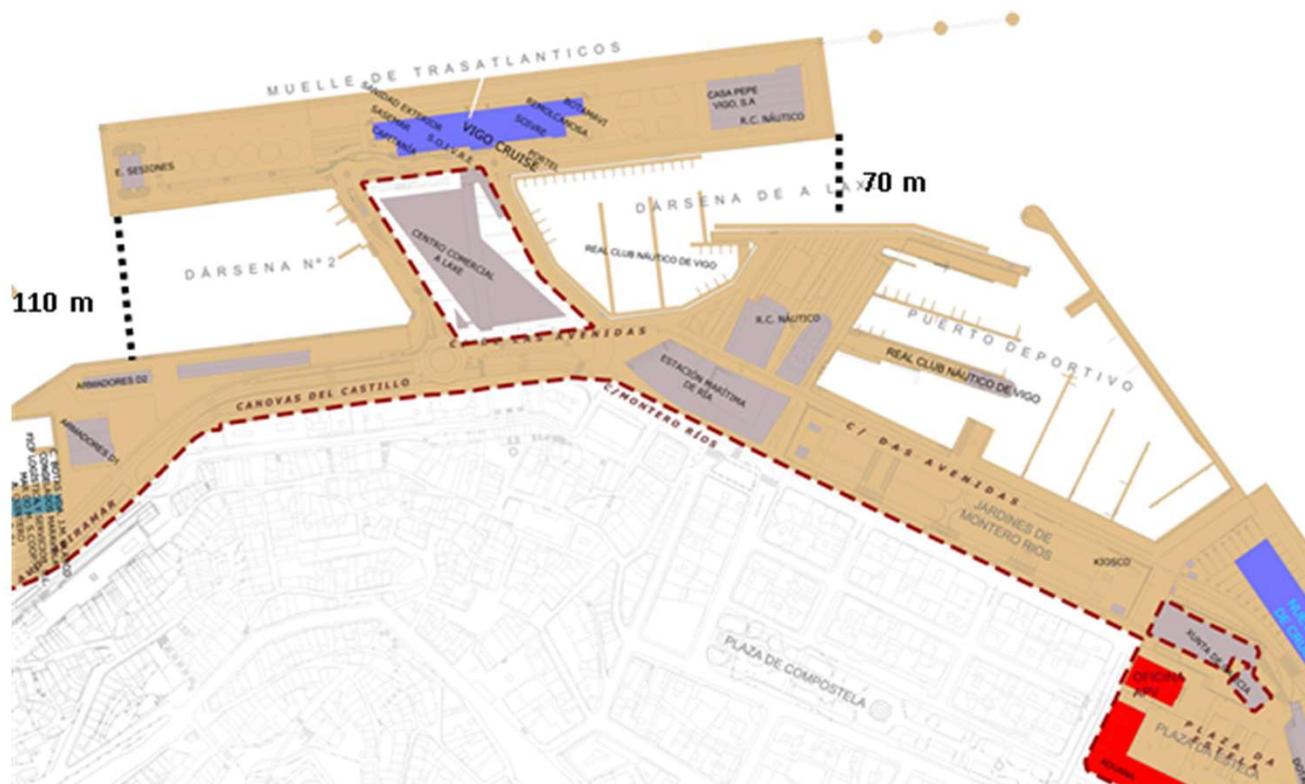
ZONA I - TRASATLÁNTICOS

Se trata de un muelle de 550 m de longitud dedicado principalmente al atraque de barcos de pasajeros, escalas logísticas de mercantes y buques de guerra. Es un muelle que da frente a la ría por lo que un derrame de hidrocarburos al mar en esta instalación conlleva un alto riesgo de evolucionar hacia el segmento central de la ría, obligando a la activación inmediata del Plan Nacional.

Menos problemático sería un derrame en la dársena de A Laxe, donde está la Estación Marítima de Ría. En su margen Norte suelen atracar los barcos de transporte de ría y barcos de tamaño medio en escala logística. Esta dársena comunica con la ría a través de una salida de 70 metros de anchura.

Lindante hacia el Este se encuentra la dársena del puerto deportivo donde en el muelle que forma la parte sur de la salida de la dársena, se encuentra un surtidor de combustible para embarcaciones deportivas.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

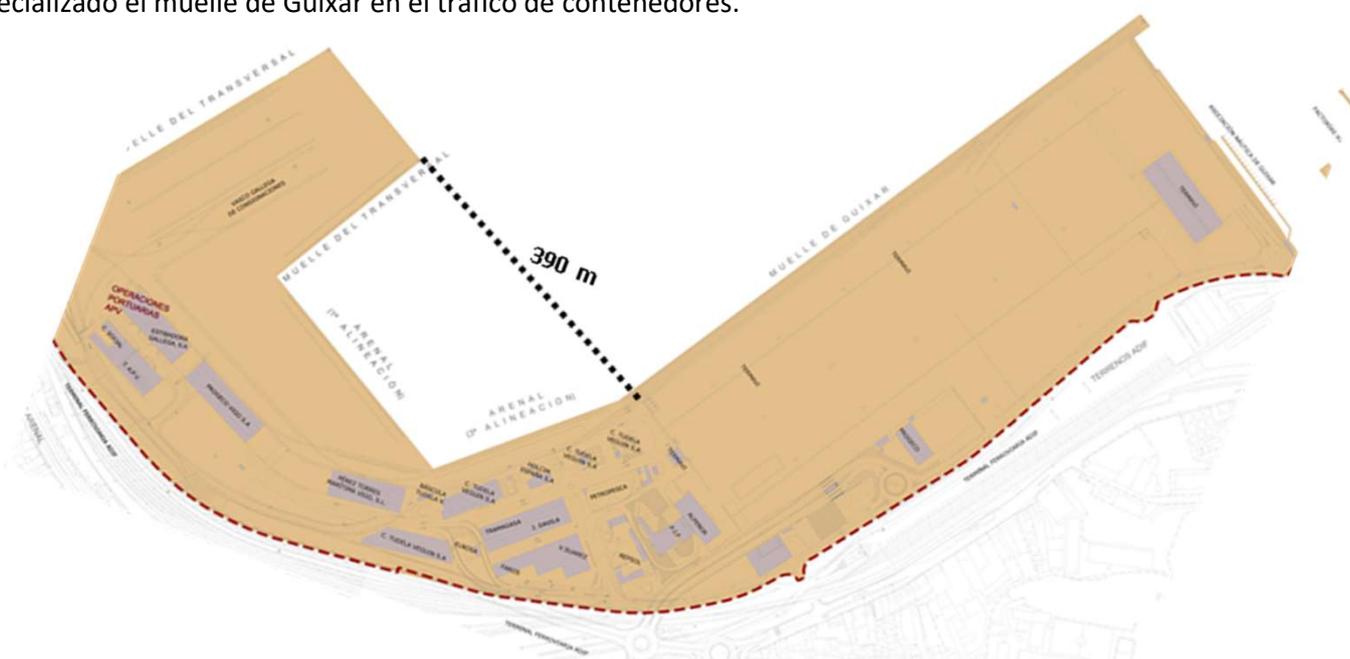
**Recomendaciones de actuación:**

Por su posición dando frente a la ría, presenta el riesgo de que la contaminación se esparza por la ría, por lo que se deberá disminuir el tiempo de respuesta todo lo que sea posible. Ante el riesgo de que la contaminación se disperse por la ría se desplegará una barrera en forma de U remolcada por dos embarcaciones a sotavento / sotacorriente del origen de la mancha.

- **Zona de concentración** - Siempre que las condiciones meteorológicas lo permitan se aconseja concentrar la mancha contra el muelle situado a sotavento / sotacorriente del origen de la misma, rodeándola con una barrera que impida su movimiento. El acceso a la misma se haría desde el muelle.

ZONA I - GUIXAR

Bajo esta denominación se engloba un conjunto de muelles: Comercio, Transversal, Arenal y Guixar, en los que se efectúa la mayor parte del tráfico comercial del puerto: con descargas en el muelle del Comercio, granito y otras cargas a granel en el muelle Transversal, carga general en el muelle del Arenal, estando especializado el muelle de Guixar en el tráfico de contenedores.



Se trata de un conjunto de muelles, con una extensión total de 2280 m de atraque, directamente abiertos al segmento central de la Ría de Vigo, de forma que se trata de una zona de alto riesgo potencial, pues en el caso de un derrame se produciría una rápida dispersión que obligaría a la activación del Plan Nacional y/o el de Ría. Salvo en aquellos casos en los que sopla el viento de componente Norte en cuyo caso existe una alta probabilidad de que la contaminación quede contenida contra el muelle.

Recomendaciones de actuación:

- **Muelle de Comercio** - Aunque su frente da a la ría, la existencia del muelle Transversal favorece la contención de la contaminación si la deriva de la misma tiene componente Sur, Este y Oeste. De ser necesario se puede desplegar una barrera en forma de Y con su vértice hacia la ría y fijada a los extremos del muelle. La ventaja de esta barrera sobre desplegar una sola desde el extremo a sotavento / sotacorriente del origen de la contaminación, es que de cambiar la deriva de la misma ya la tenemos embolsada.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

- **Transversal Oeste** - La existencia del muelle del Comercio favorece la contención de la contaminación con deriva hacia el Sur y la del propio muelle en caso de deriva hacia el Este. En caso de deriva hacia el Oeste, Norte, se puede desplegar una barrera en forma de Y con su vértice hacia la ría y fijada a los extremos del muelle.
- **Transversal Norte** - Su posición dando frente a la ría, presenta el riesgo de que la contaminación se esparza por la ría, por lo que se deberá disminuir el tiempo de respuesta todo lo que sea posible. De ser necesario, se puede desplegar una barrera en forma de Y con su vértice hacia la ría y fijada a los extremos del muelle. Ante el riesgo de que la contaminación se disperse por la ría se desplegará una barrera en forma de U remolcada por dos embarcaciones a sotavento / sotacorriente del origen de la mancha.
- **Transversal Este** - El propio muelle y la existencia del muelle del Arenal hacia el Sur, favorece la contención de la contaminación con deriva hacia el Oeste y el Sur. En caso de deriva hacia el Norte y/o Este se desplegará una barrera en forma de Y con su vértice hacia la dársena y fijada a los extremos del muelle.
- **Muelle de Arenal** - Su posición y orientación, así como la existencia del muelle Transversal hacia el Oeste, hace que las derivas hacia el Sur sean contenidas por el propio muelle y las derivas hacia el Oeste puedan quedar contenidas por el muelle Transversal. En caso de deriva hacia el Norte, se desplegará una barrera en forma de Y, con su vértice hacia la ría y fijada al muelle de forma que embolse la contaminación. En caso de deriva hacia el este, se aprovechará la barrera artificial que forma el propio muelle para contenerla.
- **Muelle de Guixar** - Su posición y orientación hacen que salvo con derivas de componente Este y Sur, existe un alto riesgo de que la contaminación se extienda por la ría, por lo que se deberá disminuir el tiempo de respuesta. A su vez este muelle presenta la característica de que es donde atracan los portacontenedores, por lo que presentan mayor riesgo de derrames operativos / accidentes con mayor cantidad de contaminación y con probabilidad de que sean de fuel oil. En caso de derivas hacia el Norte y Oeste, se deberá desplegar una barrera en forma de Y, con su vértice hacia la ría y fijada al muelle, de forma que embolse a la contaminación. En caso de deriva hacia el Sur, la existencia del muelle del Arena ayudará a utilizar este muelle como barrera artificial
- **Zona de concentración** - Siempre que las condiciones meteorológicas lo permitan se aconseja concentrar la mancha contra el muelle situado a sotavento / sotacorriente del origen de la misma, rodeándola con una barrera que impida su movimiento. El acceso a la misma se haría desde el muelle.

ZONA II

En las concesiones de la zona II, se seguirán las actuaciones e indicaciones sobre zonas de concentración que estén establecidas en el Plan interior de la concesión, además se seguirán las mismas actuaciones que se definan para la zona I.

En el resto de los casos, al tratarse de zonas totalmente abiertas, en primer lugar, deben consultarse los modelos de dispersión del derrame, que en función de las condiciones meteorológicas y la carrera de marea indicarán el área de dispersión del mismo.

También hay que reseñar que, en la Ría de Vigo, hay Puertos de titularidad Autonómica y gran parte de la costa no pertenece al Puerto de Vigo (Ayuntamientos, Costas, Comunidad Autónoma), y es por ello, que siguiendo un principio de precaución, consideramos imprescindible la comunicación al 112, y la activación del Plan CAMGAL, dentro del Plan Marítimo Nacional.

En los siguientes casos y según se establece el artículo 7.2 b) del RD 1695/2012, se solicitará la activación de un plan superior (Territorial o Nacional), estando el Plan Interior Marítimo siempre activado por un principio de precaución:

- i) Que los medios disponibles en los planes activados resulten insuficientes para combatir la contaminación.
- ii) Que 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), anteriormente descritas (ejemplo, Puertos de la comunidad autónoma, zona de bateas,...)
- iii) Que por las circunstancias de vulnerabilidad de las posibles zonas afectadas o amenazada por principio de precaución (ejemplo, bateas, playas, parque nacional,...)
- iv) Que la contaminación afecte o pueda afectar al tramo de costa correspondiente a varios municipios o a otras administraciones (Ayuntamientos, Puertos de Galicia, Comunidad Autónoma, etc) donde la Autoridad Portuaria de Vigo no tiene competencia.

ÍNDICE

- 1** CIRCUNSTANCIAS EN LAS QUE SE DECLARA EL FIN DE LA EMERGENCIA

1. CIRCUNSTANCIAS EN LAS QUE SE DECLARA FIN DE LA EMERGENCIA

El fin de la emergencia será decretado por el Director de la Emergencia bajo las siguientes circunstancias:

- Que haya cesado la causa de la contaminación.
- Que la contaminación haya sido recogida del agua.
- Que una empresa autorizada se haya hecho cargo de los residuos recogidos para su transporte.
- Que la zona portuaria afectada se encuentre en condiciones de limpieza anteriores a la contaminación.
- Que todo el material de primera intervención se haya recogido.

Contaminaciones de Nivel 0: le corresponde al Jefe del Dpto. Sostenibilidad o al Jefe de Seguridad (si es incidencia con SNPP), establecer el fin de la fase de alerta.

Contaminación de Nivel 1 y 2: le corresponde a la Dirección de la Autoridad Portuaria de Vigo, como Dirección de la Emergencia, establecer el fin de la Emergencia, una vez recibidos los informes correspondientes del Jefe del Dpto. Sostenibilidad y del Jefe de Seguridad (si es una incidencia con SNPP), y con el asesoramiento del Comité Técnico Asesor (Nivel 2).

Contaminaciones de Nivel 3: el fin de la emergencia les corresponde a los órganos de dirección establecidos en el Plan Marítimo Nacional / Territorial.

Una vez finalizada la emergencia, y con objeto de mejorar el sistema, se hará un informe donde se recogerá un análisis de cómo se reaccionó y actuó ante la emergencia. Este informe será útil para corregir potenciales defectos y debilidades y valorar los puntos fuertes.

ÍNDICE

- 1** Introducción
- 2** Medios propios de la Autoridad Portuaria de Vigo
- 3** Medios subcontratados
- 4** Medios de otras administraciones

1. INTRODUCCIÓN

Los medios adscritos a un Plan Interior Marítimo son aquellos medios materiales y humanos susceptibles de ser utilizados en operaciones de lucha contra la contaminación marina, 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 los correspondientes Planes.

La respuesta a una contaminación es responsabilidad del que causa la contaminación. Si está causada por un usuario del puerto, éste activará su “Plan Interior Marítimo”, bajo el control y supervisión inicial de la Autoridad Portuaria.

En todo caso y siguiendo los criterios de “precaución y anticipación”, la Autoridad Portuaria activará los medios de respuesta del nivel 0, que se detallan en la tabla. En el caso de ser necesarios más medios, la Autoridad Portuaria activará su Plan Interior Marítimo, desplegando diferentes medios según el nivel de respuesta, y dado el caso solicitará la cooperación de los equipos de respuesta de empresas y administraciones con los que tenga un acuerdo de colaboración en materia de lucha contra la contaminación.

0

- Un Coordinador de Operaciones - Técnico Medio Ambiente
- Un Jefe de Policía Portuaria

1

- Un Coordinador de Operaciones – Jefe Departamento Sostenibilidad o persona en quien delegue
- Un Jefe de Policía Portuaria
- Un Técnico de Medio Ambiente
- Un equipo de apoyo de una persona: Policía Portuaria
- Una embarcación (propia o subcontratada)
- Equipo 1ª. intervención: material absorbente, bomba de succión, barrera de contención, tanques de almacenamiento, otros (de acuerdo con las órdenes del Coordinador de Operaciones).

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

- 2**
- Los mismos medios del nivel 1.
 - Otro técnico de Medio Ambiente
 - Apoyo de un equipo terrestre de 2 personas: Seguridad, Policía Portuaria.
 - Otra embarcación de apoyo con 2 tripulantes (lancha propia o subcontratada o embarcación de Administración con el que se tenga convenio de colaboración en labores de lucha contra la contaminación)

- 3**
- Ver Plan Marítimo Nacional / Plan Territorial

Los medios a los que se hace referencia en los Niveles 1 y 2 podrán ser:

- **Medios propios** de la Autoridad Portuaria
- **Medios de empresas privadas** contratadas
- **Medios de empresas o administraciones** con las que la Autoridad Portuaria tenga un convenio de colaboración para la lucha contra la contaminación
- **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 “*Y 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 y practica y recepción de desechos MARPOL, los medios que por licencia tienen que tener disponibles para la lucha contra la contaminación, disponibles ante cualquier situación de emergencia medioambiental, lo que aporta mayor eficacia y rapidez de respuesta en un episodio de contaminación.

2. MEDIOS PROPIOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO

Medios humanos

Grupo de respuesta ante vertidos			
Puesto de trabajo	Nº	Horario (Lunes a Viernes)	Disponibilidad
Jefe Dpto. Sostenibilidad	1	7,45-15,15	Total
Responsable de Medio Ambiente	1	7,45-15,15	Total
Técnico Medio Ambiente	2	7,45-15,15	Si
Administrativo Medio Ambiente	1	7,45-15,15	Si
Servicio Marítimo (Señales Marítimas)	2	7,45-15,15	Si
Jefe de Policía Portuaria de turno	1	24 horas / 365 días	Turnos
Policía Portuaria	Según necesidad	24 horas / 365 días	Turnos
Grupo de respuesta de Seguridad			
Puesto de trabajo	Nº	Horario (Lunes a Viernes)	Disponibilidad
Jefe de División de Seguridad	1	7,45-15,15	Total
Responsable de Seguridad	1	7,45-15,15	Total
Técnico Seguridad	2	7,45-15,15	Si
Administrativo Seguridad	1	7,45-15,15	Si
Jefe de Policía Portuaria de turno	1	24 horas / 365 días	Turnos
Policía Portuaria	Según necesidad	24 horas / 365 días	Turnos

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

Medios materiales

VEHÍCULO

Pick-up del Departamento de Sostenibilidad para realizar la inspección diaria y trasladar el material anticontaminación a la zona de emergencia.

**BARRERA DE CONTENCIÓN**

800 metros de barrera (250mm de francobordo x 350mm de calado, en poliéster/PVC 600 g/m², en tramos de 25 metros, conexiones “noruegas”, lastrada con cadena de acero galvanizado de 8 mm, permite una velocidad de remolque de 6 nudos. 4 muertos, 2 compensadores de marea, 4 anclas, 2 cabos de remolque y 2 flotadores de balizamiento.

**SKIMMER**

Skimmer de 20 m³/h para recoger hidrocarburos de la lámina de agua, muy útil para hidrocarburos de densidad media-alta y para grandes volúmenes. Los equipos están compuestos por una “cabeza” de absorción, dotada de discos a los que se adhiere el hidrocarburo, dispone también de un sistema hidráulico y una bomba de aspiración.

**MINI SKIMMER**

Skimmer de 8 m³/h para recoger hidrocarburos de la lámina de agua, muy útil para hidrocarburos de densidad media-alta, fácil y rápido de desplegar. Los equipos están compuestos por una “cabeza” de absorción, dotada de discos a los que se adhiere el hidrocarburo, dispone también de un sistema hidráulico y una bomba de aspiración.



PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

CARROS REMOLQUE

Disponemos de tres carros remolque:

- un carro para el traslado de la barrera, con capacidad para al menos 200 metros de barrera de contención.
- un carro para el traslado del skimmer grande, generador, bomba y mangueras y latiguillos.
- Un carro para el traslado del skimmer pequeño, generador, bomba, mangueras y latiguillos.

**FAST TANK**

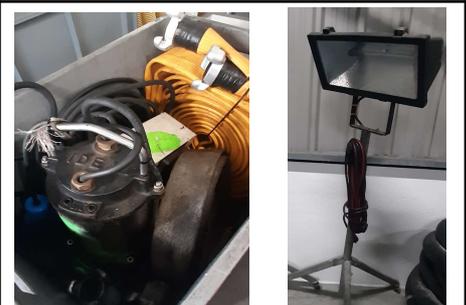
1 Tanque de almacenamiento temporal de PVC con capacidad para 2000 litros, muy útil para una primera respuesta frente a un vertido y mientras no se desplazan a la zona los tanques de almacenamiento de hidrocarburos.

**MATERIAL ABSORBENTE**

- 1.600 mantas absorbentes (41 x 51 cm y capacidad de absorción por hoja de 1,14 Litros).
- 240 metros de barreras absorbentes (13 cm de diámetro x 3 m de largo con una capacidad de absorción de 30 litros).
- 10 sacos Peat Sorb / 10 rollos absorbentes.

**ELECTROBOMBA SUMERGIBLE Y FOCOS**

Electrobomba sumergible de 8 m3 y focos de 1000W.



PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

EMBARCACIÓN

Embarcación de apoyo para la lucha contra la contaminación. Eslora: 12 metros. Potencia máxima: 720 CV


Instalaciones de protección contra incendios en edificios de la Autoridad Portuaria de Vigo

- CT's ESTACIÓN MARÍTIMA
- CT REPARACIONES
- ESTACIÓN MARÍTIMA
- CT's AREAL
- CT EDUARDO CABELLO
- CT VIVEROS
- EDIFICIO DE SESIONES
- CENTRO SOCIAL
- TINGLADO GENERAL DE EMPAQUE
- EDIFICIO VIRXE DO CARME

- PARKING PRAZA DA ESTRELA
- CT's COMERCIO
- SOPORTALES A
- SOPORTALES B
- TALLERES + FAROS + ARCHIVO
- PORTOCULTURA
- TINGLADO DEL PUERTO
- OFICINAS CENTRALES
- CPD OFICINAS CENTRALES

Casetas material seguridad

La Autoridad Portuaria de Vigo dispone de una red de Casetas con Material de Seguridad (CMS) como una parte más de su Sistema de Protección Contra Incendios y otros incidentes. Estas casetas se encuentran identificadas por un número y la zona dónde están ubicadas.

Este material consiste en el indicado en la norma de la organización de seguros CEPREVEN RT2 CHE, material absorbente y otro diverso de apoyo. Para facilitar la rápida identificación del material existe una lista descriptiva en el interior de cada caseta.

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

Las casetas están repartidas de la siguiente forma:

- Guixar: Armario nº 1.
- Arenal: Armarios nº 2, 3
- Trasatlánticos: Armario nº 4
- Berbés: Armarios nº 5, 6 y 7.
- Orillamar: Armario nº 8
- Bouzas: Armarios nº 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17.

Las casetas disponen del siguiente material:

Elemento	Unidades
T. manguera de 45mm.	1
T. manguera de 70mm.	1
Bifurcación de 70/45 mm.	1
Reducción de 70/45 mm.	2
Lanza de 45mm	1
Lanza de 70mm.	1
Llaves de hidrantes	1
Lanza de espuma	3
Dosificador de espuma	1
Monitor portátil	1
Sepiolita	1
Mangueras absorbentes	2
Hacha de bombero	1

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023**Detector Multi Gas**

Se dispone de un detector multi gas (LEL, O₂, H₂S, CO) marca Honeywell BW™ Max XT II, para su utilización en caso necesario (galerías u otros espacios confinados), de acuerdo con los procedimientos vigentes. Su utilización está reservada a personal formado y entrenado para su uso.

Generador Espuma+Espumógeno

En el almacén de seguridad se dispone de un generador de espuma Mini Excel DELTA FIRE y bidones de 25 litros de espuma PLUREX M de alta expansión. Este generador también puede ser utilizado como extractor de humos.

Equipos móviles de bombeo

Se dispone de cuatro bombas de achique y de un remolque para el traslado de las mismas en el almacén de Seguridad de la Nave “El Tinglado”, Oeste en el Muelle Comercial. Las bombas se encuentran numeradas para facilitar su identificación. Estas bombas están ubicadas en el almacén del departamento de Sostenibilidad dentro del carro remolque que sirve para su traslado al lugar dónde deben ser utilizadas.

Primeros auxilios

Se dispone de botiquines de primeros auxilios, cuyo contenido se revisa cada 3 meses, ubicados en:

- Casillas de policía portuaria
- Talleres
- Archivo
- Oficinas centrales
- Faros
- Lonja de altura y edificio Virgen del Carmen.
- También botiquín a bordo de los vehículos de policía portuaria, así como el camión cesta y todos los vehículos de talleres y faros.
- Las embarcaciones de la APVIGO tienen botiquines especiales para embarcaciones de menos de 10 millas que pasan periódicamente revisión en el I.S.M

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

También se dispone de desfibriladores en:

Ubicación	Unidades
Vehículos de policía portuaria	4
Centro social Arenal	1
Punto de control de acceso de Guixar	1
Punto de control de acceso de Bouzas	1
Lonja de altura	1
Mercado	1
Oficinas centrales	1

Equipos de protección

Equipo	Tipo de protección	Unidades y localización
AROS SALVAVIDAS	Protección total	12 (Guixar), 9 (Arenal), 4 (Transversal), 4 (Comercio), 19 (Trasatlánticos), 43 (Berbés), 10 (Orillamar), 15 (Bouzas), 7 (Reparaciones), 18 (TT)
EQUIPOS RESPIRACIÓN AUTÓNOMA	Protección respiratoria	4 (Berbés), 2 (almacén seguridad)
TRAJES DE PROTECCIÓN	Protección del cuerpo	20 (Casetas material seguridad) 9 (almacén seguridad)
GUANTES DE PROTECCIÓN	Protección de manos y brazos	30 (Casetas material seguridad) 2 (almacén seguridad)

3. MEDIOS SUBCONTRATADOS

La Autoridad Portuaria de Vigo ha contratado a 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 Vigo (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 Vigo” (Anexo 10). El adjudicatario pone a disposición de la Autoridad Portuaria los siguientes medios materiales, que tiene almacenados en la zona I de servicio del Puerto:

Medios humanos

- 1 jefe de intervención
- 1 inspector
- 5 operarios

Medios materiales

- Carretel con al menos 400 metros de barrera oceánica y todo lo necesario para su despliegue.
- Al menos 200 metros de barrera de contención portuaria.
- Skimmer de al menos 20m³ y Skimmer de al menos 30m³
- Hidrolimpiadora de alta presión.
- Bomba hidráulica de 30m³/hora.
- Fast-tank
- Barreras, mantas y rollos absorbentes
- Sepiolita para vertidos en tierra.
- Contenedores de 5 m³ y 10 m³.

Embarcaciones y vehículos

- Embarcación para la recogida, tratamiento y almacenaje de contaminantes y para el despliegue de la barrera oceánica en carretel (necesario para usos en zona II).
- Embarcación rápida tipo “zodiac” para el tendido rápido de barrera portuaria.
- Embarcación para succión de hidrocarburos tipo “Pelican”
- Camión grúa
- Camión cisterna
- Vehículo terrestre de apoyo

4. MEDIOS DE OTRAS ADMINISTRACIONES

La Autoridad Portuaria de Vigo procedió, en el año 2022, a la firma de un nuevo contrato de servicios (Anexo 11) con la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). Dicho contrato 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 y la realización de labores de coordinación y actuación en emergencias por contaminación marina.

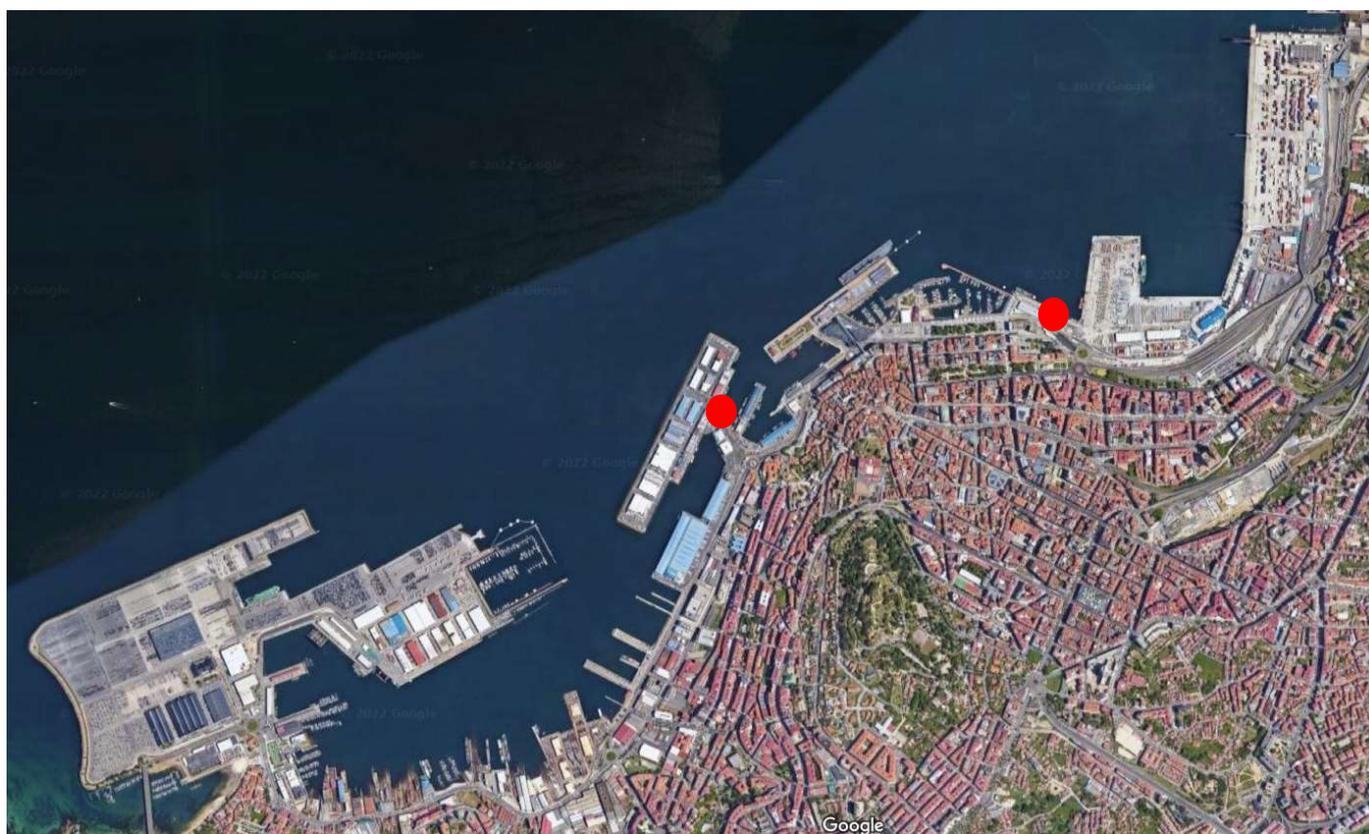
Además, la Autoridad Portuaria de Vigo recoge en los pliegos vigentes de los servicios portuarios de amarre y desamarre, remolque y practicaje y recepción de desechos MARPOL, los medios que por licencia tienen que tener disponibles las empresas licenciatarias para la lucha contra la contaminación, que deben estar disponibles ante cualquier situación de emergencia medioambiental, lo que aporta una mayor eficacia y rapidez de respuesta en un episodio de contaminación.

ÍNDICE

- 1** Almacenamiento
- 2** Mantenimiento

1. ALMACENAMIENTO

El material de lucha contra la contaminación de la Autoridad Portuaria de Vigo se acumula en dos almacenes de la zona de servicio del puerto, uno localizado en el puerto pesquero, y otro en el muelle comercial.



Son almacenes cerrados, secos y bien ventilados. Dispone de una zona en la que se puedan llevar a cabo labores de limpieza, mantenimiento e inspecciones periódicas. Los accesos al material están libres de obstáculos para agilizar, en caso de emergencia, el despliegue de medios materiales.

Las llaves de ambos almacenes son custodiadas por la Policía Portuaria y por los técnicos de sostenibilidad.

2. MANTENIMIENTO

De acuerdo a lo estipulado en el punto 5.2 del Pliego de Prescripciones Técnicas particulares para la contratación de los servicios de Lucha contra la contaminación de la zona de servicio del Puerto de Vigo, el

PLAN INTERIOR MARÍTIMO AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO – 2023

adjudicatario del servicio se hará cargo del mantenimiento y limpieza de los equipos de lucha contra la contaminación propiedad de la Autoridad Portuaria.

El mantenimiento y conservación de los equipos de la Autoridad Portuaria se basará en la prevención y, es por ello que, trimestralmente, se hace una revisión de los equipos por parte de la empresa adjudicataria, con puesta en funcionamiento de la maquinaria y revisión de barreras y material absorbente.

En caso de que los equipos presenten averías o fallos, la empresa adjudicataria presentará un presupuesto para su aprobación, previo a las reparaciones pertinentes, según instrucciones del fabricante.

Las barreras, se desenrollarán regularmente para así evitar que el material se quede adherido y se formen arrugas que conlleven un debilitamiento del mismo.

Tanto los skimmers como sus unidades de potencia deberán estar protegidos frente a cualquier daño mecánico, así como frente a la corrosión provocada por atmósferas húmedas salinas. Las piezas de goma que los componen se degradan al exponerse a la luz del sol durante periodos prolongados de tiempo. Los skimmers se almacenarán con una ventilación apropiada.

Al finalizar cada revisión, la empresa adjudicataria remitirá un informe del estado de los medios. La Autoridad Portuaria (Departamento de Sostenibilidad) llevará un registro de las revisiones que la empresa adjudicataria realice a los equipos de la Autoridad Portuaria.

ÍNDICE

- 1** Introducción
- 2** Programa de formación
- 3** Ejercicios periódicos (simulacros)

1. INTRODUCCIÓN

El conocimiento del PIM del Puerto de Vigo y el cumplimiento de su contenido es obligatorio para todo el personal del Puerto, así como del resto de personal que pudiera encontrarse presente en el Puerto de Vigo con alguna participación en las actividades relacionadas con el objeto del mismo.

Para que el presente Plan sea operativo, resulta fundamental su difusión entre el personal involucrado, quien además deberá ser formado sobre sus funciones, responsabilidades y medios de comunicación y coordinación entre los diferentes órganos que lo componen.

2. PROGRAMA DE FORMACIÓN

Para conseguir que el Plan Interior Marítimo sea operativo en todas las situaciones de emergencia, se procederá a la formación específica de las personas que pueden verse involucradas en una contingencia.

Los miembros del Departamento de Sostenibilidad han sido formados en Prevención y lucha contra la contaminación, en su nivel operativo básico o avanzado, según el puesto de gestión del plan que ocupen. Al menos, una vez al año, acompañan a la empresa adjudicataria del servicio de lucha contra la contaminación, en la revisión de los equipos, en la que se conectan todos los equipos para agilizar la puesta en marcha en caso de que sea necesario.

Además, cada 5 años, se realiza formación interna en la protección del medio ambiente y despliegue de medios para los miembros de la Policía Portuaria. Durante los meses de mayo y junio de 2023, se procedió a una nueva edición de esta formación que comprendía los siguientes puntos:

- Identificación y clasificación de las emergencias. Fases.
- Posibles situaciones de emergencia.
- Organización ante emergencias.
- Medios humanos y materiales.
- Recursos de información (Posidonia, IMOWEB, DUEWEB, Software emergencias).

3. EJERCICIOS PERIÓDICOS

Si durante el año en curso no se han producido episodios de contaminación con despliegue de medios, se llevará a cabo, de forma anual, de al menos un simulacro que pueda comprender alguno de los siguientes ejercicios:

- **Aviso**

Consistirá en una 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.

- **Toma de decisiones**

Consistirá en plantear una emergencia simulada con planteamientos interactivos entre los miembros del Plan Interior Marítimo, 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.

- **Despliegue de equipos**

Consistirá en el despliegue de equipos de 1ª intervención como respuesta a una contaminación en un sitio determinado, efectuado de acuerdo con la estrategia establecida en el Plan Interior para ese determinado escenario. Afecta a los miembros de los equipos de respuesta.

- **Gestión de incidentes**

El objetivo de este ejercicio 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 1ª intervención que evoluciona a uno de Nivel 2 con necesidad de apoyo de equipos externos, sin llegar a movilizar dichos apoyos externos.

En el *anexo 4* pueden consultarse los ejercicios reales o de simulación realizados en la Autoridad Portuaria en los últimos años.

ÍNDICE

- 1** Procedimiento de revisión del Plan

1. PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DEL PLAN

Cada edición vigente del Plan Interior Marítimo puede sufrir modificaciones y actualizaciones de distintos contenidos o datos. El control y registro de estos cambios se registran en el cuadro de la contraportada.

Condiciones:

Las condiciones que se definen para la revisión del plan son las siguientes:

- Cambio en la legislación internacional, nacional y/o autonómica.
- Modificación de las condiciones y tipo de tráfico soportado por el puerto.
- Deficiencias en el Plan, derivadas del análisis de ejercicios periódicos e incidentes.

Plazo de revisión:

Se establece un plazo de revisión cada 3 años.

Comisión:

La comisión encargada de los trabajos de revisión y seguimiento del Plan estará formada por:

- Un Presidente, que estará representado por el Jefe del Departamento de Sostenibilidad.
- Tres vocales, formado por representantes de:
 - APVIGO (Jefe del Área de Explotación).
 - Capitanía Marítima (Jefe de Servicio y Seguridad Marítima)
 - Salvamento Marítimo (Jefe de Centro de Coordinación de Salvamento)

ANEXO 1	Definiciones
ANEXO 2	Directorio telefónico
ANEXO 3	Informe POLREP
ANEXO 4	Ejercicios periódicos de simulación de activación del Plan
ANEXO 5	Planes interiores de las concesiones
ANEXO 6	Estudio ambiental del Puerto de Vigo
ANEXO 7	Fichas de recursos
ANEXO 8	Fichas de evolución de vertido
ANEXO 9	Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas
ANEXO 10	Pliego del servicio de lucha contra la contaminación
ANEXO 11	Encomienda de gestión entre la Autoridad Portuaria y Sasemar