

LIBRO DE INSTRUCCIONES PORTUARIAS

Autoridad Portuaria de Vigo

- Aprobado en el Consejo de Administración de fecha 26-03-04
- B.O.P. Nº 72 de 16 de abril de 2004
- 1ª modificación Consejo de 25 de febrero de 2005
- 2ª modificación Consejo de 25 de abril de 2008
- 3ª modificación Consejo de 26 de noviembre de 2010
- B.O.P. 14 de diciembre de 2010
- 4ª modificación Consejo de 27 de abril de 2015
- B.O.P. Nº 86 de 8 de mayo de 2015
- 5ª modificación Consejo de 25 de septiembre de 2015
- B.O.P. Nº 196 de 9 de octubre de 2015
- 6ª modificación Consejo de 29 de abril de 2016
- B.O.P. Nº 88 de 9 de mayo de 2016
- 7ª modificación Consejo de 28 de octubre de 2016
- B.O.P. Nº 215 de 10 de noviembre
- 8ª modificación Consejo de 25 de noviembre de 2016
- B.O.P. Nº 233 de 7 de diciembre
- 9ª modificación Consejo de 30 de junio de 2017
- B.O.P. Nº 130
- 10ª modificación Consejo de 23 de febrero de 2018
- B.O.P. Nº 49 de 9 de marzo
- 11ª modificación Consejo de 23 de marzo de 2018
- B.O.P. Nº 69 de 10 de abril
- 12ª modificación Consejo de 25 de mayo de 2018
- B.O.P. Nº 115 de 15 de junio
- 13ª modificación Consejo de 29 de junio de 2018
- B.O.P. Nº 130 de 6 de julio
- 14ª modificación Consejo de 27 de julio de 2018
- B.O.P. Nº 165 de 28 de agosto
- 15ª modificación Consejo de 30 de noviembre de 2018
- B.O.P. Nº 238 de 12 de diciembre
- 16ª modificación Consejo de 26 de abril de 2019
- B.O.P. Nº 88 de 9 de mayo



Puertos del Estado



INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

[Escribir texto]

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El artículo 295, "Reglamento de servicio y policía", 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 de la Marina Mercante, establece:

1. *"El organismo Público Puertos del Estado elaborará, con audiencia de las Autoridades Portuarias e informes de la Dirección General de la Marina Mercante y del Ministerio del Interior, el Reglamento de Explotación y Policía de la los puertos, e incluirá como Anexo un modelo de Ordenanzas Portuarias.*
2. *El modelo de Ordenanzas recogerá las normas del Reglamento de aplicación general a todos los puertos, los puntos o materias que podrán ser regulados por la correspondiente Autoridad Portuaria, conforme a los criterios o principios que en él se concreten y aquéllos otros de libre regulación por las mismas...*
3. *Las Autoridades Portuarias, con informe vinculante de la Capitanía Marítima en los aspectos de competencia de la Dirección General de la Marina Mercante elaborarán y aprobarán las Ordenanzas del puerto correspondiente.*
4. *Tanto el Reglamento de Explotación y Policía como las Ordenanzas de cada Puerto deberán publicarse, una vez aprobadas, en el Boletín Oficial del Estado."*

Por otro lado, el artículo 306, "Infracciones leves" del mismo cuerpo legal, establece, que son infracciones leves:

- a) *"El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en relación con las operaciones marítimas en el ámbito del puerto.*
- b) *El incumplimiento de las ordenanzas establecidas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en lo que se refiere a operaciones de estiba y desestiba, carga y descarga, almacenamiento, entrega y recepción y cualesquiera otras relaciones con la mercancía.*
- c) *El incumplimiento de las ordenanzas o instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria en el ámbito de sus competencias sobre la ordenación de los tráficos y modos de transporte terrestre o marítimo.*
- d) *El incumplimiento de la normativa o de las instrucciones que en materia de seguridad marítima o de contaminación se dicten por los órganos competentes".*

Asimismo, el artículo 307, "Infracciones graves", establece son infracciones graves:

d) *"El incumplimiento de las normas, ordenanzas e instrucciones sobre la manipulación y almacenamiento en tierra de mercancías peligrosas o la ocultación de éstas o de su condición".*

Como se puede observar la normativa que regula la actividad portuaria, contempla la elaboración de un Reglamento de Explotación y Policía del Puerto y de unas Ordenanzas Generales para todas las Autoridades Portuarias y "otras Ordenanzas de libre regulación por cada una de las Autoridades Portuarias", que deberán adaptarse a los modelos que apruebe Puertos Del Estado.

Es por ello, que mientras no se elabore por Puertos del Estado, el Reglamento de Explotación y Policía del Puerto y los modelos de Ordenanzas Generales, para que después cada organismo elabore las propias Ordenanzas de cada Autoridad Portuaria, se considera conveniente la redacción de una serie de "Instrucciones", para regularizar y ordenar una serie de servicios y actividades que se desarrollan en la zona de servicio del puerto que no se encuentran reguladas en el actual y obsoleto Reglamento de Servicios, Policía y régimen del Puerto y Ría de Vigo, lo que impide poder realizar un control sobre las mismas y al mismo tiempo dificulta el poder sancionar su incumplimiento como infracción.

Con las presentes "Instrucciones", redactadas por la Autoridad Portuaria de Vigo, se tratan de conseguir los objetivos antes descritos mediante la cobertura legal a las referencias que, a las citadas "Instrucciones", se describen en el artículo 306 y siguientes, del Título IV del Real Decreto Legislativo de 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, que regula el régimen sancionador.

Todas las Instrucciones que se enumeran a continuación constituyen un instrumento de ordenación de los servicios y actividades que se desarrollan en la zona de servicio del Puerto, y que después de su elaboración y aprobación por el Consejo de Administración, se procedió a la publicación de las mismas en el Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra.

Una vez que Puertos del Estado aprueba el Reglamento de Explotación y Policía de Puertos y los modelos de Ordenanzas Generales, estas "Instrucciones", se adaptarán a los modelos y se transformarán en las Ordenanzas de la Autoridad Portuaria de Vigo, previa ratificación por el Consejo de Administración y una vez publicadas en el Boletín Oficial del Estado.

Vigo, septiembre de 2019

EL SECRETARIO GENERAL. - José Ramón Costas Alonso

ÍNDICE

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD

- I.S. 01:** INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS EN BUQUES. - **Pag. 6**
- I.S. 02:** INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE CIRCULACIÓN POR LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE VIGO (CIRCULACIÓN Y PIEZAS ESPECIALES). - **Pag. 12**
- I.S. 03:** INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD PARA LA ADMISIÓN, MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (MERCANCÍAS PELIGROSAS). - **Pag. 22**
- I.S. 04:** INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD PARA LA REPARACIÓN DE BUQUES A FLOTE (REPARACIÓN DE BUQUES). - **Pag. 40**
- I.S. 05:** INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD PARA LA ACTUACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO AL OBJETO DEL CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA QUE AFECTE A LA ADMISIÓN, MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, AL IGUAL QUE LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD Y CONTRA INCENDIOS, EN EL ÁMBITO DE LAS CONCESIONES Y AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS (MM.PP. Y PROTECCIÓN CONTRA INCIENDIOS EN CONCESIONES). - **Pag. 60**
- I.S. 06:** INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD PARA LA ACTUACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO AL OBJETO DEL CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 24 DE LA LEY 31/1995 EN LO RELATIVO A LAS OBLIGACIONES DE COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES, EN EL ÁMBITO DE LAS CONCESIONES Y AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS (PREVENCIÓN DE RIEGOS LABORALES. CONCESIONES). - **Pag. 66**
- I.S. 07:** INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD RELATIVA A LA ESTANCIA DE BUQUES EN PUERTO (ESTANCIA DE BUQUE). - **Pag. 72**
-

I.S. 08: INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD RELATIVA A LAS OPERACIONES PESQUERAS (OPERACIONES PESQUERAS). - Pag. 78

INSTRUCCIONES DE MEDIO AMBIENTE

I. M-A. 01: INSTRUCCIÓN MEDIOAMBIENTAL PARA EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE (SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES). - Pag. 96

I. M-A. 02: INSTRUCCIÓN MEDIOAMBIENTAL PARA EL SUMINISTRO DE ACEITE (SUMINISTRO DE ACEITE). - Pag. 114

I. M-A. 03: INSTRUCCIÓN MEDIOAMBIENTAL PARA LA CONSTRUCCIÓN, REPARACIÓN, DESGUACE Y RECICLAJE DE BUQUES EN GRADA Y A FLOTE (DESGUACE DE BUQUES). - Pag. 123

I. M-A. 04: INSTRUCCIÓN MEDIOAMBIENTAL PARA EL SERVICIO MARPOL DE BUQUE A TIERRA EN EL ÁMBITO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO (MARPOL). - Pag. 131

INSTRUCCIONES DE EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

I. EX-MP. 01: INSTRUCCIÓN DE ORDENACIÓN DE LOS USOS Y ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN LAS INSTALACIONES PESQUERAS. - Pag. 144

I. EX-MP. 02: INSTRUCCIÓN PARA LA UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE LA ZONA CENTRAL DEL PUERTO EN CONTACTO CON LA CIUDAD. - Pag. 158

I. EX-MP. 03: INSTRUCCIÓN PARA LA UTILIZACIÓN DE LOS ATRAQUES DEL TRÁFICO DE RÍA (CAPITANÍA MARÍTIMA DE VIGO). - Pag. 163

I. EX-MP. 04: INSTRUCCIÓN PARA LA MEJORA DE LA ORDENACIÓN Y REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN LA RÍA DE VIGO. - Pag. 166

I. EX-MP. 05: INSTRUCCIÓN PARA LA AUTORIZACIÓN DE SERVICIOS Y ACCIONES PUBLICITARIAS DESTINADAS A PASAJEROS DE BUQUES DE CRUCERO DEL PUERTO DE VIGO. - Pag. 170

- I. EX-MP. 06: INSTRUCCIÓN PARA LA REGULACIÓN Y CONTROL DE CAMIONES EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO. - Pag. 173**
- I. EX-MP. 07: INSTRUCCIÓN PARA LA REGULACIÓN DEL DEPÓSITO DE MERCANCÍAS DE FUERA DE LA U.E. EN ZONAS PÚBLICAS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO. - Pag. 178**
- I. EXMP. 08: INSTRUCCIÓN PARA ESTABLECER LOS PROCEDIMIENTOS DE ORDENACIÓN, COORDINACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO DEL PUERTO Y RÍA DE VIGO. - Pag.**
- I.EXMP.09: INSTRUCCIÓN PARA EL RECONOCIMIENTO Y APLICACIÓN DE GARANTÍAS DE ATRAQUE EN LOS MUELLES DE GUIXAR (TERMINAL DE CONTENEDORES)**
- I.EXMP.10: INSTRUCCIÓN COMPLEMENTARIA RELATIVA AL FONDEO DE BUQUES EN EL PUERTO**

I.S. 01

INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS EN BUQUES

1. OBJETO Y ALCANCE

2. PRESCRIPCIONES

- 2.1. Licencia
- 2.2. Comienzo de las operaciones
- 2.3. Coordinador de las operaciones
- 2.4. Acción preventiva y medidas de protección
- 2.5. Aviso de accidentes
- 2.6. Ocupación de superficie
- 2.7. Superficie de depósito de mercancías
- 2.8. Consideraciones medioambientales
- 2.9. Control de accesos
- 2.10. Estacionamiento de vehículos

- Aprobado en el Consejo de Administración de fecha 26 de marzo de 2004
- Publicado en el B.O.P. Nº 72 en fecha 16 de abril de 2004
- 1ª modificación aprobada en Consejo de 25 de febrero de 2005
- 2ª modificación Consejo de 25 de abril de 2008
- 3ª modificación Consejo de 26 de noviembre de 2010
- B.O.P. 14 de diciembre de 2010
- 4ª modificación Consejo de 27 de abril de 2015
- B.O.P. Nº 86 de 08 de mayo de 2015

- 5ª modificación Consejo de 30 de junio de 2017
- B.O.P. Nº 130 de 07 de julio de 2017

1. OBJETO Y ALCANCE

- 1.1** Establecer las responsabilidades en materia de coordinación de actividades empresariales en base al artículo 65 "Planes de Emergencia y Seguridad" del Real Decreto Legislativo 2/2011, durante las operaciones manipulación de mercancías en espacios no otorgados en concesión o autorización.
- 1.2** Establecer los procedimientos y condiciones generales antes, durante y después de las operaciones de carga, descarga y movimiento de mercancía general con el objeto de evitar daños a las personas, mercancías e instalaciones, así como al medio ambiente, en el Puerto de Vigo.

2. PRESCRIPCIONES

2.1 Licencia

Para poder realizar operaciones de de manipulación de mercancía en régimen de carga general, en la zona de servicio del Puerto de Vigo, se deberá disponer de la correspondiente licencia otorgada por la Autoridad Portuaria de Vigo, de conformidad con lo establecido en el artículo 109 del Real Decreto Legislativo 2/2011.

2.2 Comienzo de las operaciones

Las operaciones no podrán iniciarse hasta que el Capitán, Armador o Consignatario del buque, disponga de la autorización expedida por la Autoridad Portuaria.

Antes del inicio de las operaciones, las empresas con licencia para la prestación del servicio portuario de manipulación y ~~transporte~~ de mercancías (empresas estibadoras) deberán:

Haber realizado la evaluación de riesgos y la planificación de su actividad preventiva.

Haber cumplido sus obligaciones en materia de información y formación respecto de los trabajadores que vayan a realizar las operaciones.

La División de Seguridad y Protección facilitará a las empresas estibadoras titulares de la licencia, de la definición de riesgos derivados de la infraestructura, instalaciones o actividad portuaria, existentes en la zona donde se realizarán las operaciones, así como de la documentación del Plan de Autoprotección del Puerto aplicable.

También con periodicidad anual, la Autoridad Portuaria requerirá de la empresa estibadora el medio de coordinación de actividades escogido, así como la identificación de la persona designada como coordinador en el caso de que sea éste el medio de coordinación escogido.

2.3 Coordinación de las Operaciones

En caso de existir empresas concurrentes en el mismo centro de trabajo, con trabajadores en la zona común de operaciones, la Empresa Estibadora, escogerá un medio de coordinación, a fin de establecer, previamente al comienzo de las operaciones, los medios necesarios en cuanto a la protección y prevención de riesgos laborales y la información sobre los mismos a los trabajadores, de acuerdo con el artículo 24 de la Ley 31/1995 de 8 de Noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y Real Decreto 171/2004, de 30 de Enero, que lo desarrolla.

2.4 Acción preventiva y medidas de protección

La Empresa Estibadora tendrá permanentemente a disposición de la Autoridad Laboral, la documentación correspondiente a la evaluación de riesgos y planificación de la acción preventiva, medidas de protección y prevención a adoptar, y en su caso, material de prevención que deberá utilizarse durante las operaciones, todo ello en conformidad con los artículos 16, 17 y 18 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

2.5 Aviso de accidentes

Siempre que se produzca un accidente o incidente, que afecte a la seguridad o salud laboral de los operarios de la empresa estibadora, o de otras empresas, sean o no ajenos al trabajo a realizar, están obligadas a ponerlo en conocimiento de la Autoridad Portuaria, sin perjuicio de la comunicación que se realice a la Autoridad Laboral sobre el suceso.

En caso de situación de emergencia, independientemente de haber alertado a los servicios de urgencia se deberá de notificar al **Centro de Control de Emergencias del Puerto de Vigo**, teléfono 900 100 802

C.C.E.
900 100 802

Todo ello, sin perjuicio de la inmediata adopción por su parte de las precauciones y medidas de emergencia que procedan.

2.6 Ocupación de superficie

La Empresa Estibadora está obligada al vallado y señalización de la superficie necesaria para la realización de las operaciones, así como a la limpieza y orden de la misma antes, durante y después de la realización de los trabajos.

Esta superficie será la necesaria para efectuar las operaciones de carga y descarga con seguridad y nunca menos que la comprendida entre el noray de proa, donde se encuentre el buque, y el castillo de popa, y una distancia desde el cantil del muelle suficiente para la operación.

En el caso de buque roll on – roll off, con rampa a popa, la superficie necesaria para efectuar las operaciones de carga y descarga con seguridad, como mínimo, se limitará a 30 m. por la popa de la rampa y a 60 m. por la proa de la rampa y, en profundidad, una distancia desde el cantil del muelle suficiente para la operación.

2.7 Superficie de depósito de mercancías

La Empresa Estibadora está obligada al vallado y señalización de la superficie autorizada por la División de Operaciones Portuarias, teniendo especial cuidado de dejar expedita una vía de circulación para el servicio del buque.

Una vez finalizadas las operaciones de carga / descarga, la superficie ocupada, deberá quedar en perfectas condiciones de limpieza y libre de obstáculos.

2.8 Consideraciones medioambientales

La Empresa Estibadora queda obligada a una correcta gestión medioambiental, debiendo utilizar contenedores para almacenar el material desechable (residuos asimilables a urbanos) una vez finalizadas las operaciones. Estos contenedores deberán ser tratados por un gestor autorizado, de conformidad con la legislación vigente. Deberán retirar todos los residuos (flejes, tacos, etc.) de la zona de operaciones, estando terminantemente prohibido tirar cualquier residuo al mar.

2.9 Control de accesos

Los accesos tanto rodados como peatonales relacionados con la escala del buque (inspectores, visitas, empresas de servicios) que no estén ya registrados en el sistema de control de accesos del Puerto de Vigo, deberán ser notificados mediante el mecanismo establecido para ello.

2.10 Estacionamiento de vehículos

Los vehículos del personal de servicio al buque (estibadores, inspectores, consignatario...) deberán estacionarse en la zona específica habilitada al efecto por el consignatario, dejando despejada la zona de operaciones.

I.S. 02

INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE CIRCULACIÓN POR LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE VIGO

1. OBJETO Y ALCANCE

2. NORMAS DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR

2.1 Normas específicas de circulación para vehículos turismo y motocicletas por la zona de servicio del puerto

2.2 Normas específicas de circulación para vehículos de mercancías por la zona de servicio del puerto

2.3 Normas específicas de circulación, para máquinas de carga/descarga y movimiento de mercancías, por la zona de servicio del puerto

2.4 Normas específicas de circulación para el transporte de piezas especiales por la zona de servicio del puerto

3. NORMAS DE CIRCULACIÓN PARA VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL

4. NORMAS DE CIRCULACIÓN DEL FERROCARRIL EN EL RECINTO PORTUARIO

- Aprobado en el Consejo de Administración de fecha 26-03-04
- Publicado en el B.O.P. Nº 72 en fecha 16 de abril de 2004
- 1ª modificación aprobada en Consejo de 25 de febrero de 2005
- 2ª modificación Consejo 30 de abril 2010
- B.O.P. 21 de mayo de 2010

1. OBJETO Y ALCANCE

El presente documento tiene por objeto definir y establecer las normas de seguridad que deberán aplicarse por parte de todos los usuarios del Puerto de Vigo en la circulación por el recinto portuario.

2. NORMAS DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR

Todos los vehículos a motor que circulen por la zona de servicio portuario deberán cumplir con las prescripciones vigentes sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial atribuibles, y en particular las siguientes:

Estricta observancia de las órdenes recibidas de los agentes de la Autoridad Portuaria (Servicio de Vigilancia. Policía Portuaria).

Estricta observancia de la señalización horizontal y vertical existente referida a pasos de peatones, pasos a nivel, intersecciones y glorietas, preferencias, límites de velocidad, paradas y estacionamientos.

Las prescripciones del uso de alumbrado de los vehículos son aplicables sin excepción en toda la zona de servicio del puerto.

No se podrá circular por muelles, así como parar o estacionar, a menos de 5 m de su borde o cantil.

2.1. Normas específicas de circulación para vehículos turismo y motocicletas por la zona de servicio del puerto

Solamente podrán circular por los viales de servicio autorizados.

En ningún caso podrán circular por las zonas de carga / descarga y depósito de mercancías, cuando se estén efectuando operaciones.

No se podrá circular, bajo ninguna circunstancia, a más de 30 km/hora.

El estacionamiento quedará limitado exclusivamente a las zonas autorizadas y señalizadas a estos efectos.

Las paradas deberán realizarse sin entorpecer la normal circulación, y nunca en zona de operaciones o en los accesos a la misma.

Todo vehículo averiado deberá retirarse antes de 24 horas. Si existiese una imposibilidad manifiesta de hacerlo, su conductor deberá comunicarlo a los Agentes de la Autoridad Portuaria, quienes les indicarán la zona adecuada para su permanencia.

No está permitido realizar el lavado, limpieza, mantenimiento o reparación del vehículo en la zona de servicio del puerto.

Serán responsables solidarios el propietario y el conductor del vehículo por el incumplimiento de las presentes normas y por los daños y perjuicios que puedan producir a las instalaciones portuarias o a terceros.

2.2. Normas específicas de circulación para vehículos de mercancías por la zona de servicio del puerto

El conductor deberá estar en posesión de los correspondientes permisos de conducir, dependiendo de la mercancía que transporten.

Deberán circular en posesión de la documentación vigente del vehículo, dependiendo de la mercancía que transporten, y del comprobante de pago del impuesto de circulación.

Deberán circular en posesión de las Pólizas de seguro vigentes, correspondientes al tracto motor, semirremolque y mercancías, y de los comprobantes de pago de las mismas.

Solamente podrán circular por los viales de servicio autorizados. Cuando por necesidades del servicio a prestar deban circular por zonas de depósito de mercancías, terminales o zonas de operaciones de carga/descarga, deberán hacerlo con la máxima precaución y por las vías dispuestas al efecto.

Durante las operaciones de carga/descarga del vehículo, el conductor deberá permanecer en todo momento en el mismo.

No se podrá circular, en ninguna circunstancia, a más de 30 km/hora por los viales de servicio, ni a más de 20 km/hora por las terminales, zonas de depósito de mercancías o zonas de operaciones de carga/descarga.

La mercancía para transportar deberá encontrarse bien estibada y sujeta, sin que afecte a la estabilidad del vehículo, ni pueda desprenderse de la plataforma.

No se podrá circular, en ninguna circunstancia, con la plataforma levantada, muy especialmente tras la descarga de la mercancía, y cuando quede en ella algún resto o residuo de la misma.

Cuando transporten mercancías sólidas a granel, deberán ir perfectamente entoldados, evitando la emisión del producto al exterior.

Los camiones transportadores de pescado deberán llevar los desagües de la caja totalmente cerrados, para evitar que se produzcan vertidos de líquidos durante su circulación por la zona portuaria.

El estacionamiento quedará limitado exclusivamente a las zonas autorizadas y señalizadas a estos efectos.

Las paradas deberán realizarse en lugar adecuado, sin entorpecer la normal circulación.

Todo vehículo averiado deberá retirarse antes de 24 horas. Si existiese una imposibilidad manifiesta de hacerlo, su conductor deberá comunicarlo a los Agentes de la Autoridad Portuaria, quien le indicará la zona adecuada para su permanencia, debiéndose señalar convenientemente.

No está permitido realizar el lavado, limpieza o mantenimiento del vehículo en el recinto portuario, así como efectuar reparaciones, con excepción de las estrictamente necesarias para retirar el vehículo.

Serán responsables solidarios el propietario y el conductor del vehículo por el incumplimiento de las presentes normas y por los daños y perjuicios que puedan producir a las instalaciones portuarias o a terceros.

1.1. Normas específicas de circulación, para máquinas de carga/ descarga y movimiento de mercancías, por la zona de servicio del puerto

Deberán cumplir con las prescripciones vigentes de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial que le sean de aplicación, y en particular las siguientes:

- ✓ Matrícula.
- ✓ Permiso de Circulación.
- ✓ Certificado de I.T.V.

Deberán llevar las señales acústicas y luminosas reglamentarias, así como una luz destellante de señalización visible en todo el horizonte e indicador luminoso y acústico de marcha atrás.

El conductor deberá circular en posesión del correspondiente certificado de capacitación.

Deberán circular en posesión de la documentación vigente del vehículo

Deberá circular en posesión de la correspondiente póliza de seguro y del comprobante de pago de la misma.

Nunca deben ser usadas para el transporte de personas, con excepción de las acondicionadas para llevar un acompañante.

No se podrá circular, en ninguna circunstancia, a más de 20 km/hora por los viales de servicio. En las operaciones de movimiento de cargas deberán circular a la velocidad adecuada para no producir accidentes ni daños a las personas o mercancías.

Deben seguirse de forma estricta las prescripciones de circulación asignadas a estos vehículos, y de forma especial las referentes a rampas y pendientes, reducción de velocidad en giros, frenadas bruscas, prohibición de adelantar y distancias de seguridad con otros vehículos, precauciones a tomar con el firme húmedo o resbaladizo, etc.

Las carretillas que no transporten carga nunca deben circular con las horquillas levantadas. Cuando lo hagan transportando carga, el conductor deberá guardar rigurosamente la relación dada por el fabricante entre carga máxima y altura.

Durante todo el tiempo de funcionamiento llevarán la lámpara de destellos encendida para advertir de su presencia. Igualmente, para anunciar ésta en puntos conflictivos o intersecciones con poca visibilidad, utilizarán un avisador acústico, cuya potencia debe ser adecuada al nivel sonoro de las instalaciones anexas.

Cuando el conductor abandone la carretilla sin vigilancia, debe parar el motor, activar los frenos, bloquear los mandos y dejar la horquilla inclinada hacia delante y a ras de suelo.

Queda totalmente prohibida la circulación transportando carga por los viales generales de circulación.

2.4. Normas específicas de circulación para el transporte de piezas especiales por la zona de servicio del puerto

El transporte de cargas que inevitablemente rebasen los límites señalados en el Reglamento General de Vehículos y Reglamento General de Circulación deberá

realizarse mediante autorizaciones especiales. Para poder circular por el recinto del Puerto de Vigo, los Vehículos de Transporte Especial deberán tener una Autorización Especial Previa del Departamento de Explotación Comercial y siempre sujeta a la operativa portuaria, solicitada con al menos 48 h de antelación en la Comisaría de la Autoridad Portuaria.

En dicha autorización, se indicará expresamente que se deberá consultar, previamente al inicio de la circulación del transporte por la zona de servicio del Puerto de Vigo, al Jefe de Servicio de la Policía Portuaria, quien en último termino autorizará definitivamente la circulación del transporte por la zona de servicio del Puerto de Vigo, teniendo en cuenta las condiciones particulares de explotación portuaria en ese momento.

La empresa transportista deberá adoptar todas las medidas de seguridad necesarias, siendo el único responsable de los daños a terceros y/o instalaciones portuarias.

Los vehículos que transporten cargas especiales deberán circular lo más cerca posible del borde derecho de la calzada, manteniendo una separación, de al menos 50 m., con el/los vehículos/s piloto/s reglamentarios.

Las detenciones y estacionamientos se efectuarán fuera de los viales. En caso de que se realicen por la noche, quedarán perfectamente señalizados, tanto el vehículo como su carga de acuerdo con la legislación vigente.

3. NORMAS DE CIRCULACIÓN PARA VEHÍCULOS DE TRACCIÓN ANIMAL

Está totalmente prohibida la circulación de estos vehículos por el recinto portuario. En caso de ser imperiosamente necesario, deberán obtener una autorización especial del Departamento de Explotación Comercial.

4. NORMAS DE CIRCULACIÓN DEL FERROCARRIL EN EL RECINTO PORTUARIO

Serán de aplicación las normas de circulación de RENFE, y en particular las siguientes:

La Autoridad Portuaria de Vigo deberá realizar una limpieza y revisión periódicas del estado de las vías.

La circulación de trenes y/o locomotoras en el recinto portuario deberá ser comunicada al Departamento de Explotación Comercial con 24 horas de antelación, quien autorizará o no la entrada de los mismos.

El ferrocarril sólo será manejado por los operarios de RENFE, los cuales sólo obedecerán las señales del Capataz de maniobra, a no ser que la señal sea de peligro, caso en que no importa su origen.

La señal acústica de las locomotoras deberá ser accionada antes de iniciar la marcha, así como en cualquier intersección dentro del recinto portuario.

Su velocidad de marcha será a paso de persona.

En todos sus desplazamientos por el Puerto deberán ir precedidas por una persona que circule a pie con su correspondiente señal manual y total visibilidad del maquinista; dicha persona comprobará el buen estado de la vía. Las intersecciones deberán estar cubiertas por personal de RENFE con la correspondiente señal manual.

Cuando los convoyes sean empujados por la cola, deben tomarse las medidas especiales necesarias para controlar, en todo momento, que la vía se encuentra despejada, disponiendo al menos una persona en cabeza, que deberá estar comunicada por radio con el maquinista de la locomotora que empuje el convoy.

Queda totalmente prohibido el remolque o empuje de vagones con cualquier otra máquina que no sea una locomotora correctamente enganchada a los mismos.

En operaciones de carga y descarga, los encargados de RENFE de supervisar las cargas deberán comprobar que las mercancías se encuentran perfectamente estibadas, así como de que los elementos de cierre y trincaje se encuentran en buen estado y debidamente accionados.

No se efectuarán maniobras por lanzamiento.

No se permite subir ni bajar de máquinas ni vagones en marcha, así como tampoco montar sobre sus topes.

No se permite atravesar las vías por delante del convoy en movimiento o pasar entre topes.

El movimiento de entrada y salida de locomotoras y vagones en el muelle o terminal donde se manipulen mercancías peligrosas estará controlado por el operador de la terminal que corresponda.

El operador del muelle estará presente en todo momento durante las operaciones de transbordo de mercancías.

Las locomotoras serán las adecuadas para este tipo de transporte.

Durante la estancia de vagones estacionados sin locomotora dentro del recinto portuario, queda totalmente prohibida la manipulación de los sistemas de frenado de los mismos.

Los operarios de RENFE y de la empresa estibadora adoptarán todas las medidas de seguridad necesarias y de prevención de riesgos laborales previstas en la legislación vigente.

I.S. 03

INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD PARA LA ADMISIÓN, MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

1. OBJETO Y ALCANCE

2. PRESCRIPCIONES GENERALES

➤ ANEXO DE MATERIAS REGLAMENTARIAS (EXPLOSIVOS)

- Aprobado en el Consejo de Administración de fecha 26-03-04
B.O.P. N^o 72 de 16 de abril de 2004
- 1^a modificación aprobada en Consejo de 25 de febrero de 2005
- 2^a modificación Consejo 31 de marzo de 2006
B.O.P. N^o 77 de 21 de abril de 2006
- 3^a modificación Consejo de 25 de abril de 2008
- 4^a modificación Consejo de 25 de noviembre de 2011 – B.O.P. 14-12-11 N^o 238
- 5^a modificación Consejo de 28 de junio de 2013
B.O.P. 18-07-2013 N^o 137
- 6^a modificación Consejo de 25 de septiembre de 2015
B.O.P. 09-10-2015 N^o 196
- 7^a modificación Consejo de 30 de junio de 2017
B.O.P. N^o 130 de 7 de julio de 2017
- 8^a modificación Consejo de 28 de julio de 2017
B.O.P. N^o 168 de 1 de septiembre de 2017

1. OBJETO Y ALCANCE

- 1.1 Establecer unas directrices básicas para la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en el Puerto de Vigo, con el objeto de evitar daños a las personas, mercancías e instalaciones, así como al Medio Ambiente.
- 1.2 Establecer los procedimientos operativos y condiciones generales para la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en el Puerto de Vigo, sin perjuicio del cumplimiento de la Legislación vigente.

2. PRESCRIPCIONES GENERALES

REAL DECRETO 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (y revisiones posteriores).

En virtud del **artículo 4**, el operador, agente o capitán de un buque con destino al Puerto de Vigo, al menos con 24 horas de antelación a la llegada al puerto o en el momento en el que el buque abandone el puerto anterior, si la travesía es inferior a 24 horas, o bien en cuanto dicha información esté disponible, si el puerto de escala no se conoce o ha cambiado durante la travesía, deberá notificar la información que a continuación se relaciona a la Autoridad Portuaria de Vigo:

- a) Identificación del buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI de identificación o número MMSI).
- b) Puerto de origen y de destino.
- c) Día y hora probable de llegada a las Islas Cíes y día y hora probable de salida del Puerto.
- d) Número total de personas a bordo.
- e) Copia del certificado de gestión de la seguridad (IGS).

En virtud del **artículo 12**, no podrá presentarse para el transporte por vía marítima o cargarse a bordo de un buque en el Puerto de Vigo, cualquiera que sea su tamaño, ninguna mercancía peligrosa o contaminante sin la entrega previa a la empresa naviera, al agente o al capitán de una declaración, que no puede considerarse sustitutiva de la documentación que se debe presentar de conformidad con el código IMDG cuando éste sea de aplicación, que incluya los datos que se relacionan a continuación:

- a) Denominación técnica correcta de las mercancías peligrosas o contaminantes.
- b) Número de la Naciones Unidas, precedidos de las letras UN.

- c) Categorías de riesgos según la OMI, siguiendo la nomenclatura de los Códigos IMDG, CIQ y CIG.
- d) Clase del buque necesario, en su caso, para las cargas CNI, tal como se definen en la regla 14.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS.
- e) Cantidades de dichas mercancías.
- f) Número de identificación cuando se transporten en unidades de transporte de carga que no sean cisternas.
- g) Dirección en la que pueda obtenerse información detallada sobre la carga.
- h) Cualquier otra información detallada y relevante, especialmente a efectos de las decisiones que hubieren de adoptarse en casos de emergencia.

En virtud del **artículo 13**:

1. El operador, la empresa naviera, el agente o el capitán de un buque, cualquiera que sea su tamaño, que transporte mercancías peligrosas o contaminantes y abandone el Puerto de Vigo notificará a la Capitanía Marítima del Puerto, a más tardar en el momento de la salida, todos los datos que a continuación se relacionan:

A) Información general

- Nombre, distintivo de llamada, número OMI o MMSI, del buque.
- Puerto de origen y de destino, con especificación de quiénes sean el expedidor y receptor concreto de la carga.
- Hora probable de salida de la zona de atraque y/o fondeadero y día probable de llegada al puerto de destino.
- Número total de personas a bordo.
- Sociedad de clasificación, con expresión de la fecha de su entrada en dicha sociedad.

B) Información relativa a la carga

- Denominación técnica correcta de las mercancías peligrosas o contaminantes.
- Número de la Naciones Unidas, precedidos de las letras UN.
- Categorías de riesgos según la OMI, siguiendo la nomenclatura de los Códigos IMDG, CIQ y CIG.
- En su caso clase del buque tal como la defina el código CNI, tal como se define en la regla 14.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS.
- Cantidades de dichas mercancías.
- Localización de las mercancías a bordo.

- Número de identificación cuando se transporten en unidades de transporte de carga que no sean cisternas.
 - Procedimientos de emergencia previstos en la hoja de seguridad de la mercancía.
 - Dirección en la que pueda obtenerse información detallada sobre la carga.
 - Confirmación de que se encuentra a bordo una lista o un manifiesto o un plan apropiado de carga que dé detalles de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas y de su situación en el buque.
 - Cualquier otra información detallada y relevante, especialmente a efectos de las decisiones que hubieren de adoptarse en casos de emergencia.
- 2.** El operador, la empresa naviera, el agente o el capitán de un buque, cualquiera que sea su tamaño, que transporte mercancías peligrosas o contaminantes con origen en un puerto situado fuera de la Unión Europea y con destino al puerto de Vigo o que tenga que fondear en la Ría de Vigo, deberá notificar a la Capitanía Marítima del Puerto de Vigo 48 horas antes de entrar en aguas jurisdiccionales españolas, todos los datos que a continuación se relacionan:
- A) Información general:**
- Nombre, distintivo de llamada, número OMI o MMSI, del buque.
 - Puerto de origen y de destino, con especificación de quiénes sean el expedidor y receptor concreto de la carga.
 - Día probable de llegada a las Islas Cíes.
 - Número total de personas a bordo.
 - Sociedad de clasificación, con expresión de la fecha de su entrada en dicha sociedad.
- B) Información relativa a la carga**
- Denominación técnica correcta de las mercancías peligrosas o contaminantes.
 - Número de la Naciones Unidas, precedidos de las letras UN.
 - Categorías de riesgos según la OMI, siguiendo la nomenclatura de los Códigos IMDG, CIQ y CIG
 - En su caso clase del buque tal como la defina el código CNI, tal como se define en la regla 14.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS.
 - Cantidades de dichas mercancías.
 - Localización de las mercancías a bordo.
 - Número de identificación cuando se transporten en unidades de transporte de carga que no sean cisternas.

- Procedimientos de emergencia previstos en la hoja de seguridad de la mercancía.
- Dirección en la que pueda obtenerse información detallada sobre la carga.
- Confirmación de que se encuentra a bordo una lista o un manifiesto o un plan apropiado de carga que dé detalles de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas y de su situación en el buque.
- Cualquier otra información detallada y relevante, especialmente a efectos de las decisiones que hubieren de adoptarse en casos de emergencia.

REAL DECRETO 145/1989, de 20 de enero, por lo que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas

En virtud de Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas, el cargador o consignatario presentará con cuarenta y ocho horas de antelación, como mínimo, de la llegada a puerto de las mismas, la solicitud de admisión de mercancías peligrosas con la información necesaria.

Dicha presentación se realizará ante la Autoridad Portuaria de Vigo cumplimentando los datos requeridos en la aplicación electrónica establecida por la Autoridad Portuaria.

La solicitud irá acompañada de los siguientes documentos en soporte electrónico:

- Declaración o nota de mercancías peligrosas emitida por el expedidor.
- Plantilla electrónica con los datos del Anexo I del RD 210/2004.
- En el caso de abonos a base de Nitrato Amónico el Certificado de Ensayos de detonabilidad realizado por laboratorio acreditado, conforme a la Orden Ministerial PRE/988/2004.

Si procede por el tipo de equipamiento utilizado:

- Certificado de arrumazón
- En caso de cisternas fabricadas en España o de propietarios y matrícula española que realicen **viajes internacionales marítimos cortos Certificado del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio** acreditando que la cisterna o tanque cumple con las prescripciones del código IMDG; en **viajes internacionales marítimos largos** también serán válidos certificados del **American Bureau of Shipping o del Germanischer Lloyds**.
- En el resto de los casos, Certificado vigente, firmado y sellado por la autoridad extranjera competente o Entidad autorizada por ella que haga

referencia a los datos técnicos de la cisterna, con N° de aprobación, materiales de construcción, sustancias que puede transportar y datos de pruebas de la misma.

→ Certificación o declaración de que el vehículo cumple las normas del ADR o RID.

Se consideran mercancías peligrosas las definidas en el artículo 3º apartado 3.24 del mencionado Reglamento.

Mediante el formato electrónico, se consideran presentadas las solicitudes, además de ante la Autoridad Portuaria, ante la Capitanía Marítima y ante el operador de muelle.

Todo bulto que contenga mercancías peligrosas deberá llevar inscrito en lugar visible de su exterior, el nombre técnico correcto de la sustancia de que se trate, así como las etiquetas reglamentarias.

Las unidades de transporte deberán llevar los rótulos y placas reglamentarios.

La manipulación, permanencia o almacenamiento de mercancías peligrosas en la zona de servicio del Puerto de Vigo, estará sujeta a los términos especificados en el **Real Decreto 145/1989**, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los puertos, **Real Decreto 230/1998**, de 16 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de explosivos, **Real Decreto 563/2010** por el que se aprueba el Reglamento de artículos pirotécnicos y cartuchería, **Ley 31/1995**, de 8 de Noviembre, de Prevención de Riesgos laborales y legislación que la reglamenta, así como en **Real Decreto 656/2017, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Almacenamiento e Productos Químicos y sus Instrucciones Técnicas Complementarias MIE APQ 0 a 10.**

Para la circulación de vehículos que transporten mercancías peligrosas por los viales de servicio del Puerto, se deberá cumplir con lo estipulado en el **Real Decreto 230/1998**, de 16 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de explosivos, **Real Decreto 563/2010** por el que se aprueba el Reglamento de artículos pirotécnicos y cartuchería, **Real Decreto 97/2014**, de 14 de febrero, por el que por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, **Ley 16/1987**, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Instrucción de seguridad de circulación por la zona de servicio del Puerto de Vigo IS-02.

REAL DECRETO 130/2017, DE 24 DE FEBRERO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE EXPLOSIVOS.

Artículo 163. Regulación.

1. El transporte marítimo de las materias reglamentadas se atenderá, con carácter general, a lo establecido en Convenios y Códigos Internacionales en vigor, en el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, aprobado por Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, en el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, y en las demás disposiciones vigentes que le sean de aplicación.
2. El transporte fluvial y en embalses de las materias reglamentadas se atenderá, con carácter general, a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y en las demás disposiciones vigentes que le sean de aplicación.
3. Asimismo, le será de aplicación lo dispuesto en las ITC número 1 y número 20, así como con carácter supletorio la normativa de Seguridad Privada.

Artículo 164. Competencias en transporte marítimo.

La competencia de las materias reguladas por este capítulo corresponderá a los siguientes Departamentos:

1. Al Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de la Guardia Civil, en cuanto al régimen vigilancia en las operaciones de carga, descarga y medidas de seguridad durante su estancia en puertos, tanto en tierra como a bordo del buque.
2. Al Ministerio de Fomento, en aquellos aspectos que le estén expresamente atribuidos, y específicamente en la regulación de la admisión, manipulación y estancia en la zona de servicio de los puertos.
3. Al Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital, respecto a los envases y embalajes autorizados y a la clasificación y compatibilidad de los explosivos.

Artículo 165. Vigilancia.

1. Las autoridades competentes controlarán el transporte marítimo de las materias reglamentadas dentro de la zona de su jurisdicción. Corresponderá a dichas autoridades otorgar las autorizaciones que se requieran para efectuar dicha actividad.
2. La vigilancia del transporte se atenderá a lo dispuesto en la ITC número 1, así como con carácter supletorio la normativa de Seguridad Privada.

Artículo 166. **Custodia.**

1. La autoridad competente ejercerá la supervisión de la custodia de las citadas materias y de las actividades con ellas relacionadas, en tanto se encuentren en el recinto portuario.
2. El capitán o patrón quedará responsabilizado de ellas desde el momento en que hubieran sido embarcadas, sin perjuicio de la facultad de la autoridad competente para realizar las inspecciones y adoptar las prevenciones que estime convenientes.

Artículo 167. **Jurisdicción de las aguas.**

1. Toda embarcación que transporte materias reglamentadas habrá de observar dentro de las aguas en que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, las prescripciones señaladas en este capítulo.
2. Las autoridades competentes podrán inspeccionar las citadas embarcaciones, dentro de la zona señalada, y comprobar la observancia de los requisitos reglamentados.

Artículo 168. **Normas generales.**

1. Ninguna embarcación se podrá abarloadar a otra cargada con materias reglamentadas sin autorización previa y escrita del capitán marítimo y la conformidad de ambos capitanes.
2. La autoridad portuaria otorgará prioridad a las actividades y maniobras que hubieran de realizar los citados buques con el objeto de que su estancia en puerto sea lo más reducida posible.
3. En caso de fuerza mayor u otra circunstancia excepcional que impida la salida inmediata del buque, la Intervención de Armas y Explosivos que por demarcación le corresponda, dictará las órdenes correspondientes para reforzar las condiciones de seguridad ciudadana y mantendrá una vigilancia especial, en las proximidades de la embarcación y, en su caso, a bordo.
4. Durante su estancia en puerto, estas embarcaciones deberán permanecer en el lugar que les hubiera sido asignado. Solamente podrán efectuar movimiento cuando hubiesen obtenido el oportuno permiso de la autoridad portuaria.
5. El buque debe disponer a bordo del personal que constituya las guardias de puerto en cubierta y máquina, además del que pueda ser necesario para realizar cualquier maniobra de emergencia, e incluso para maniobrar en cualquier momento. Las guardias en puerto se organizarán siempre de acuerdo con el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar y las resoluciones de la OMI sobre la materia.
6. Asimismo, debe mantenerse el buque, durante su estancia en puerto con explosivos, con las máquinas propulsoras listas para salir del mismo en cualquier

momento. Por ello, no podrán efectuar reparación alguna que pueda impedir o retrasar la salida, salvo autorización expresa del capitán marítimo, previa consulta del operador de muelle o terminal, caso de estar el buque atracado en terminales especializados.

7. Los vehículos que traigan o lleven explosivos a/o desde la zona portuaria habrán de cumplir los requisitos de Guía de Circulación que preceptúa este reglamento y exhibirán las placas y etiquetas que les correspondan.
8. No se permitirá el acceso al muelle o terminal por vía terrestre de ninguna clase de explosivos hasta que el buque que ha de recibirlas esté debidamente atracado y listo para iniciar la carga y se hayan cumplido las disposiciones generales pertinentes, o bien hasta que los vehículos que han de recibirlas se encuentren en el muelle listos para iniciar el transporte.
9. Tanto los buques que hayan cargado explosivos, como los vehículos sobre los que se hayan descargado, saldrán del puerto en el plazo más breve posible, una vez concluya la carga de cada uno. Ambas operaciones habrán de hacerse cumpliendo las instrucciones del capitán marítimo y del director del puerto, respectivamente.

Artículo 169. **Documentación.**

A la entrada en el recinto portuario, el encargado del transporte presentará la guía de circulación y la autorización de embarque de las mercancías ante la autoridad portuaria correspondiente. Esta comunicará la llegada de dichas mercancías al puerto a la autoridad competente, que, previas comprobaciones oportunas, confirmará la autorización, estableciendo, en su caso, las prescripciones adicionales que sean necesarias.

Artículo 170. **Carga y descarga.**

1. Los explosivos deberán ser cargados o descargados directamente de buque a vehículo o viceversa. Los explosivos no se almacenarán ni manipularán sobre los muelles o tinglados, salvo autorización de la autoridad portuaria y con las medidas de seguridad que establezca la Intervención de Armas y Explosivos correspondiente.
2. Durante las operaciones de carga y descarga de explosivos, los vehículos cargados que estén en espera permanecerán a una distancia prudencial del buque en el que se realiza estas operaciones, no inferior a cien metros.

INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA NÚMERO 1 Seguridad ciudadana: Medidas de vigilancia y protección en instalaciones, transportes de explosivos y unidades móviles de fabricación de explosivos

Transportes aéreos y marítimos.

1. Con 48 horas de antelación, toda empresa que pretenda transportar explosivos por el territorio nacional presentará por cualquier medio electrónico, informático o telemático para su aprobación ante la Intervención de Armas y Explosivos de la Comandancia de la Guardia Civil, donde este ubicado el puerto o aeropuerto, un plan de seguridad (documento base y adenda de actualización) según el modelo aprobado por la Intervención Central de Armas y Explosivos y confeccionado por la empresa de seguridad que deba efectuarlo.
2. Excepcionalmente, en los supuestos de imposibilidad de transbordo directo del medio de transporte al buque o aeronave y viceversa, en los puertos y aeropuertos donde se disponga de un lugar habilitado por la Autoridad Portuaria o Aeroportuaria y previo cumplimiento de los trámites preceptivos, existirá un depósito especial para el almacenamiento de explosivos, de los regulados en el capítulo IV del título III, que estará custodiado permanentemente por al menos un vigilante de explosivos. No obstante, dicho vigilante podrá ser sustituido por medidas alternativas de seguridad aprobadas por la Intervención Central de Armas y Explosivos.
3. El transbordo de explosivos se realizará en la zona reservada o lugar habilitado por la autoridad portuaria o aeroportuaria y bajo la custodia de al menos un vigilante de explosivos.
4. En el caso de que los explosivos no se descarguen y permanezcan a bordo, el buque o aeronave será trasladado a la zona reservada o al lugar que designe la autoridad portuaria o aeroportuaria, quedando los explosivos bajo la custodia de al menos un vigilante de explosivos, a bordo si es posible y si no en sus inmediaciones. El número de vigilantes será adecuado a la cantidad de mercancía transportada y características del lugar, circunstancias éstas que serán valoradas por la Intervención de Armas y Explosivos correspondiente.
5. La empresa de seguridad del transporte en su tramo final tendrá los vehículos y, en su caso, el personal de dotación a la espera, treinta minutos antes de la hora prevista de llegada.
6. Si por cualquier razón se producen retrasos en la salida de origen o llegada a destino, la empresa de transporte lo pondrá en conocimiento de la Guardia Civil del lugar de la incidencia.
7. Así mismo le será de aplicación lo dispuesto en la ITC número 20 relativa a «Normas de seguridad para la carga, descarga y estancia en puertos, aeropuertos y aeródromos».

INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA NÚMERO 20 Normas de seguridad para la carga, descarga y estancia en puertos, aeropuertos y aeródromos

1. Objeto y ámbito de aplicación

En desarrollo de los capítulos V y VI del título IX del Reglamento de explosivos, esta ITC establece los requisitos de seguridad que deben cumplirse en los puertos, aeropuertos y aeródromos, en relación con la carga, estacionamiento y descarga de explosivos.

2. Requisitos generales

En el interior de las instalaciones de los puertos, aeropuertos o aeródromos se establecerán zonas de atraque o estacionamiento de los barcos o aviones cargados con materias explosivas.

Los atraques en el Puerto de Vigo para buques cargados con material explosivo, dependiendo de las operaciones a realizar y cantidad de material explosivo transportado, previa autorización, serán los siguientes:

- Muelle de Guixar: el buque deberá atracar estribor al muelle.
- Muelle del Arenal: el buque deberá atracar estribor al muelle.
- Muelle Transversal Este: el buque deberá atracar babor al muelle.

- Muelle Transversal Norte: el buque deberá atracar babor al muelle.

En las instalaciones se reservará una zona señalizada para el estacionamiento de los vehículos cargados con explosivos en espera.

El Puerto de Vigo no es un puerto especializado en tráfico de explosivos por lo que, en un principio, no se considerará una zona preestablecida de estacionamiento de estas mercancías.

Para su carga o descarga, los vehículos se aproximarán al costado del barco o avión, de uno en uno, sin que, fuera de la zona de almacenamiento o estacionamiento, puedan encontrarse juntos dos vehículos cargados con explosivos.

Las paletas o contenedores de explosivo se traspasarán directamente de vehículo a barco o avión, o viceversa, evitando el depósito o apilamiento de los mismos sobre el muelle o pista.

El personal portuario o aeroportuario que realice cualquier operación con materias explosivas deberá estar instruido respecto a las precauciones básicas a adoptar en la manipulación de estos productos. La cantidad neta máxima de explosivo que puede estar presente en una unidad de transporte o almacenamiento no será superior a 25.000 kg.

3. Régimen de distancias

3.1 Estacionamiento de vehículos con explosivo.

Se denominará zona de estacionamiento de vehículos cargados a aquella zona designada por la autoridad portuaria o aeroportuaria donde se estacionan los vehículos temporalmente para efectuar las operaciones de carga o descarga de material explosivo.

Será una zona, claramente señalizada, para el aparcamiento de vehículos cargados, cuya superficie deberá ser función de la carga neta máxima de explosivo por vehículo (Q_0), y del número de estos (n), de forma tal que permita mantener unas distancias mínimas entre vehículos de:

$$d = 0,5 \sqrt[3]{Q_0}$$

Para la ubicación de esta zona de almacenamiento, se deben respetar adicionalmente unas distancias mínimas respecto de:

– El barco/avión a cargar o $3 \cdot \sqrt[3]{Q_1}$ descargar:

– Edificios habitados:

$$20 \cdot \sqrt[3]{Q_1}$$

– Carreteras y ferrocarriles de uso público:

$$15 \cdot \sqrt[3]{Q_1}$$

Siendo $Q_1 = n \cdot Q_0$.

Siendo Q_0 , en kilogramos, la cantidad neta de explosivo por unidad de almacenamiento.

Siendo n , el número de vehículos.

Las operaciones de carga y descarga de explosivo se realizarán siempre en el menor tiempo posible, garantizando la seguridad.

3.2 Separación de unidades de almacenamiento.

No está considerada la existencia excepcional de unidades de almacenamiento dadas las características y tráfico del Puerto de Vigo.

3.3 Distancias al entorno de las unidades de almacenamiento.

Ídem aclaración anterior

3.4 Cantidad máxima de explosivo admisible en puertos o aeropuertos.

La cantidad neta máxima admisible de explosivos que puede estar presente en el puerto QP, vendrá determinada por las distancias mínimas que deben cumplir los vehículos cargados, zonas de estacionamiento y unidades de almacenamiento, existentes en tales emplazamientos, según lo establecido en los apartados a 3.1, 3.2 y 3.3 de la presente ITC-20. A modo de guía se ha desarrollado la tabla de la página siguiente con los cálculos en los muelles autorizados y noráis concretos mostrados.

3.5 Cantidades máximas admisibles sobre barco/avión.

Las cantidades máximas de explosivo sobre barco Q_B se calcularán individualmente para cada caso concreto, considerando: cantidad máxima de explosivo admisible en puerto, lugar exacto del ataque, posición del cargamento en el barco, método de embalaje y manipulación.

IMPORTANTE

Las características de las solicitudes de admisión terrestres o marítimas de explosivos deberán ser comunicadas con 48 horas de antelación a la División de Seguridad y Protección con objeto evaluar las cantidades máximas admitidas, así como los posibles requerimientos adicionales para la operación.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

Cantidades máximas de explosivos admisibles en el Puerto de Vigo.

ATRAQUE	DISTANCIA EDIFICIOS (METROS)	CANTIDADES MÁXIMAS ADMISIBLES EN PUERTO KG. NEQ*			CANTIDADES MÁXIMAS ADMISIBLES SOBRE BUQUE EN CUBIERTA KG. NEQ			CANTIDADES MÁXIMAS ADMISIBLES SOBRE BUQUE EN LA BODEGA POR ENCIMA DE LA LÍNEA DE FLOTACIÓN KG. NEQ			CANTIDADES MÁXIMAS ADMISIBLES SOBRE BUQUE EN LA BODEGA POR DEBAJO DE LA LÍNEA DE FLOTACIÓN KG. NEQ			ZONA DE ESTACIONAMIENTO VEHÍCULOS CARGADOS	
		EN CONTENEDOR	EN UNIDADES DE CARGA, TIPO PALETAS	EN CAJAS Y BULTOS SUELTOS	EN CONTENEDOR	EN UNIDADES DE CARGA, TIPO PALETAS	EN CAJAS Y BULTOS SUELTOS	EN CONTENEDOR	EN UNIDADES DE CARGA, TIPO PALETAS	EN CAJAS Y BULTOS SUELTOS	EN CONTENEDOR	EN UNIDADES DE CARGA, TIPO PALETAS	EN CAJAS Y BULTOS SUELTOS	A BUQUE A DES/CARGAR (MIN 100)	ENTRE VEHÍCULOS
MUELLE DE GUIXAR (NORAY Nº28)	440	42.592	21.296	10.648	85.184	42.592	21.296	212.960	106.480	53.240	66	11			
MUELLE DE GUIXAR (NORAY Nº 15)	380	27.436	13.718	6.859	54.872	27.436	13.718	137.180	68.590	34.295	57	10			
MUELLE DEL ARENAL (NORAY Nº6)	355	22.369	11.185	5.592	44.739	22.369	11.185	111.847	55.924	27.962	53	9			
MUELLE TRANSVERSAL ESTE (NORAY Nº4)	445	44.061	22.030	11.015	88.121	44.061	22.030	220.303	110.151	55.076	67	11			

I.S. 04

INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD PARA LA REPARACIÓN DE BUQUES A FLOTE

1. OBJETO Y ALCANCE

2. ALTA EN EL CENSO DE EMPRESAS DE REPARACIÓN DE BUQUES A FLOTE

3. CLASIFICACIÓN DE LAS REPARACIONES DE BUQUES A FLOTE

- OPERACIONES TIPO A: GRANDES OBRAS (Transformación, reforma o gran reparación)
- OPERACIONES TIPO B: REPARACIONES
- OPERACIONES TIPO C: MANTENIMIENTO

4. PROCEDIMIENTOS PARA LA SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE REPARACIONES A FLOTE

- OPERACIONES TIPO A: GRANDES OBRAS (Transformación, reforma o gran reparación)
- OPERACIONES TIPO B: REPARACIONES
- OPERACIONES TIPO C: MANTENIMIENTO
- SOLICITUD DE SUPERFICIE
- OPERACIONES CON CONVELLAN ACTIVIDADES DE LIJADO, PINTADO Y GRANALLADO, O CUALQUIER OTRA OPERACIÓN QUE SEA SUSCEPTIBLE DE GENERAR UN RIESGO AMBIENTAL

5. INFORMACIÓN SOBRE COMPATIBILIDAD DE TRABAJOS Y NECESIDADES DE COORDINACIÓN

6. OTRAS NORMAS GENERALES

➤ ANEXOS

- Aprobado en el Consejo de Administración de fecha 26-03-04
- Publicado en el B.O.P. Nº 72 en fecha 16 de abril de 2004
- AMPLIADAS EN CONSEJO de 26 de noviembre de 2004
- B.O.P. Nº 26 de 24 de enero de 2005
- 1ª modificación aprobada en Consejo de 25 de febrero de 2005
- 2ª modificación Consejo de 31 de marzo de 2006
- B.O.P. Nº 77 de 21 de abril de 2006
- 3ª modificación Consejo de 25 de abril de 2008

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACION MARITIMO-PORTUARIA

1.- OBJETO Y ALCANCE

Sin perjuicio de las competencias de las distintas Administraciones Públicas, el presente documento tiene por objeto definir y establecer las normas a aplicar para la realización de trabajos de reparación de buques a flote, en la zona de servicio del puerto de Vigo.

El cumplimiento de las presentes Instrucciones no eximirá al solicitante de la obtención de cualquier otra autorización o licencia que legalmente proceda para la realización de los trabajos de reparación a flote.

La validez de cada autorización relacionada con el ámbito de aplicación de esta Instrucción será exclusivamente para el trabajo o reparación autorizada.

2.- ALTA EN EL CENSO DE EMPRESAS DE REPARACIÓN DE BUQUES A FLOTE

Todas las empresas que pretendan realizar trabajos de reparaciones a flote en el Puerto de Vigo deberán estar censadas en el Censo de Empresas Reparadoras de buques a Flote de la Autoridad Portuaria, para lo cual deberán presentar en el Registro la siguiente documentación cuyos modelos que se facilitarán en la Secretaría General o en la página web.

1. Instancia de solicitud.
2. Solicitud de la empresa para permitir el acceso de sus trabajadores responsabilizándose de los mismos ante la Autoridad Portuaria.
3. Solicitud de la empresa para el acceso y utilización de maquinaria y vehículos.
4. Compromiso por parte de la empresa de notificar cualquier modificación que afecte a su situación tanto jurídica como laboral.
5. Datos de domiciliación bancaria.
6. Fotocopia de la escritura de constitución de la empresa debidamente registrada, y los Estatutos.
7. Fotocopia del poder de representación.
8. Fotocopia del DNI/CIF/NIF.
9. Fotocopia de Alta de Impuesto de Actividades Económicas (IAE), o Declaración Censal.
10. Una fotografía tamaño carné (por cada persona que solicite carné)
11. Certificado de encontrarse al corriente en las obligaciones Tributarias y de la Seguridad Social.
12. Ddeclaración jurada donde manifieste conocer y cumplir las "Instrucciones Provisionales de Seguridad" de la Autoridad Portuaria de Vigo, y en concreto las relacionadas directamente con la actividad a desarrollar por el solicitante.

13. Fotocopia de Póliza de Responsabilidad Civil, que no sea inferior a 300.000 Euros.
14. Fotocopia del TC2.
15. Declaración de cumplimiento de la legislación medioambiental y laboral.

3.- CLASIFICACIÓN DE LAS REPARACIONES DE BUQUES A FLOTE

• OPERACIONES TIPO A: GRANDES OBRAS (Transformación, reforma o gran reparación)

De acuerdo con el Real Decreto 1837/2000 de 10 de noviembre, por el que se aprueba el reglamento de inspección y certificación de buques civiles, se entenderá "... cualquier transformación, reforma o cualquier otra modificación realizada en un buque que tenga o pueda tener influencia significativa sobre cualquier aspecto de la seguridad marítima o de la prevención de la contaminación del medio ambiente marino. También se entenderán aquellas reparaciones que se realicen a un buque o a uno de sus elementos como consecuencia de una avería, accidente, defectos detectados, funcionamientos defectuosos o simplemente como consecuencia de prácticas periódicas de reparación y que tengan o puedan tener influencia significativa sobre cualquier aspecto de la seguridad del buque, así como sobre la prevención de la contaminación del medio ambiente marino. En este sentido se entenderá dentro de este concepto toda modificación que:

- *Altere las dimensiones o características principales del buque como la eslora, la manga, el puntal, su arqueo, etc.*
- *Altere la capacidad del buque para el transporte de pasajeros o su capacidad para el transporte de carga.*
- *Prolongue apreciablemente la duración en servicio del buque.*
- *Tenga influencia sobre la resistencia estructural del buque, sobre su estabilidad –bien el estado intacto o después de avería-, o sobre su compartimentado.*
- *Suponga un cambio del tipo de buque o de su grupo y/o clase.*
- *Afecte a las características principales de su maquinaria propulsora, o que*
- *Altere las características del buque hasta tal punto que con las nuevas pasaría a quedar sujeto a otras disposiciones o requisitos."*

• OPERACIONES TIPO B: REPARACIONES

De acuerdo con el Real Decreto 1837/2000 se entenderá como “... *cualquier reparación que se realice a un buque o a uno de sus elementos como consecuencia de una avería, accidente, defectos detectados, funcionamientos defectuosos o simplemente prácticas periódicas de mantenimiento, y que no tengan ni puedan tener influencia significativa sobre cualquier aspecto de la marítima del buque, así como sobre la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.*”

Dentro de este tipo de operaciones, se realizan una serie de actividades que en algunos casos son incompatibles o presentan mayores riesgos y, en función de las mismas, se pueden diferenciar tres subtipos:

▪ B1: REPARACIONES CON INCREMENTO DE RIESGO

Quando se realicen, simultánea o sucesivamente, en una misma zona del buque o en su área de influencia, al menos dos de las operaciones indicadas como RIESGO en el cuadro siguiente:

CUADRO DE COMPATIBILIDADES				
	SOLDADURA, OXICORTE, TRABAJOS EN CALIENTE	PINTURA, REVESTIMIENTOS, AISLAMIENTOS	MANIPULACIÓN DE COMBUSTIBLE	ATMÓSFERAS EXPLOSIVAS (TANQUES DE COMBUSTIBLE)
SOLDADURA, OXICORTE, TRABAJOS EN CALIENTE	COMPATIBLES	RIESGO	RIESGO	RIESGO
PINTURA, REVESTIMIENTOS, AISLAMIENTOS	RIESGO	COMPATIBLES	COMPATIBLES	COMPATIBLES
MANIPULACIÓN DE COMBUSTIBLE	RIESGO	COMPATIBLES	COMPATIBLES	COMPATIBLES
ATMÓSFERAS EXPLOSIVAS (TANQUES DE COMBUSTIBLE)	RIESGO	COMPATIBLES	COMPATIBLES	COMPATIBLES

O cuando se realicen trabajos que por su naturaleza generen riesgos adicionales, como:

- Trabajos en altura
- Operaciones en espacios confinados
- Exposición a agentes tóxicos peligrosos
- Trabajos de inmersión bajo el agua

▪ **B2: REPARACIONES SIN INCREMENTO DE RIESGO**

Cuando no se produzcan situaciones de RIESGO en las operaciones, según el cuadro anterior. Se tratará principalmente de reparaciones mecánicas como:

- Cambio/sustitución de piezas en maquinas, motores y aparatos, aunque conlleven pequeñas soldaduras de estaño o fuentes moderadas de calor.
- Cambio/sustitución de aparatos e instalaciones eléctricas, inclusive si existe soldadura de estaño o fuentes moderadas de calor.
- Cambio/sustitución de tuberías no incluidas en los circuitos de aceite o combustible, aunque se utilicen fuentes moderadas de calor.

NOTA: No se consideran *fuentes moderadas de calor* procesos de soldadura, oxicorte o cualquier otro que produzca incremento de riesgo, y que por tanto clasifique la reparación como tipo B-1.

▪ **B3: REPARACIONES DE EQUIPOS RADIOELÉCTRICOS**

Trabajos de instalación y desmontaje de equipos radioeléctricos a bordo de los buques

• **OPERACIONES TIPO C: MANTENIMIENTO**

En este capítulo se incluyen prácticas habituales de mantenimiento que no ofrecen riesgo, como:

- Reposición de gases no inflamables, inertes, tales como "freón".
- Engrases de todo tipo de maquinaria.
- Sustitución de elementos, piezas, etc. no contemplados en los apartados anteriores.
- Carpintería, siempre que no se utilicen grandes cantidades de barnices, pinturas, pegamentos, etc. y/o se realicen en el exterior.

4.- PROCEDIMIENTOS PARA LA SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE REPARACIONES A FLOTE

- **OPERACIONES TIPO A: GRANDES OBRAS (Transformación, reforma o gran reparación)**

Se seguirá el siguiente procedimiento:

1. Solicitud de autorización de obras ante Capitanía Marítima mediante el formulario del **Anexo I** (*SOLICITUD DE REALIZACIÓN DE TRABAJOS A BORDO*), a la que se adjuntará:
 - Informes de los talleres participantes en los que se detallarán las obras a realizar en los buques según **Anexo III-a** (*INFORME DE TALLER PARA AUTORIZACIÓN DE OBRAS*), firmados por los talleres y el armador, consignatario o representante, junto con su hoja ESQUEMA RESUMEN DE OPERACIONES A REALIZAR EN EL BUQUE según **Anexo III-b**.
 - Proyecto visado y designación de director de obra si procede.
 - Relación de las medidas preventivas necesarias (Plan de reparación): designación de Coordinador, recursos preventivos, intercambio de documentación, etc.
2. Capitanía Marítima autorizará si procede la ejecución de las obras.
3. Se remitirá a la Autoridad Portuaria el informe emitido por la Capitanía Marítima autorizando la ejecución de las obras, al que se adjuntará copia del **Anexo I**.

Este tipo de obras se realizarán en el **MUELLE DE REPARACIONES DE BOUZAS** a no ser que, por motivos de explotación, la Autoridad Portuaria autorice su ejecución en otro muelle.

• **OPERACIONES TIPO B: REPARACIONES**

▪ **OPERACIONES TIPO B1: REPARACIONES CON INCREMENTO DE RIESGO**

Se seguirá el siguiente procedimiento:

1. Solicitud de autorización de obras ante Capitanía Marítima mediante el formulario del **Anexo I** (*SOLICITUD DE REALIZACIÓN DE TRABAJOS A BORDO*), a la que se adjuntará:

- Informes de los talleres participantes en los que se detallarán las obras a realizar en los buques según **Anexo III-a (INFORME DE TALLER PARA AUTORIZACIÓN DE OBRAS)**, firmados por los talleres y el armador, consignatario o representante, junto con su hoja ESQUEMA RESUMEN DE OPERACIONES A REALIZAR EN EL BUQUE según **Anexo III-b**.
- Relación de las medidas preventivas necesarias (Plan de reparación): designación de Coordinador, recursos preventivos, intercambio de documentación, etc.

2. Capitanía Marítima autorizará si procede la ejecución de las obras.

3. Se remitirá a la Autoridad Portuaria el informe emitido por la Capitanía Marítima autorizando la ejecución de las obras, al que se adjuntará copia del **Anexo I**.

Este tipo de obras se realizarán en el **MUELLE DE REPARACIONES DE BOUZAS** a no ser que, por motivos de explotación, la Autoridad Portuaria autorice su ejecución en otro muelle.

▪ **OPERACIONES TIPO B2: REPARACIONES SIN INCREMENTO DE RIESGO**

Se seguirá el siguiente procedimiento:

1. Comunicación de obras ante Capitanía Marítima mediante el formulario del **Anexo II (NOTIFICACIÓN DE REALIZACIÓN DE TRABAJOS A BORDO)**.
2. Se remitirá a la Autoridad Portuaria copia, con verificación de entrada, de la comunicación realizada a la Capitanía Marítima sobre la ejecución de las obras según modelo anterior de **Anexo II**

Este tipo de obras se podrán realizar en cualquier muelle del Puerto de Vigo a excepción de los designados para la toma de combustible.

▪ **OPERACIONES TIPO B3: REPARACION DE EQUIPOS RADIOELÉCTRICOS**

Se realizará la solicitud de autorización de obras ante Capitanía Marítima, formulada por los talleres participantes y con el visto bueno del armador, de acuerdo con los formularios oficiales de los que se adjunta muestra en el **Anexo IV** (instalación) y **Anexo V** (desmontaje).

• **OPERACIONES TIPO C: MANTENIMIENTO**

Para las prácticas habituales de mantenimiento que no contengan actividades encuadradas en ninguno de los grupos anteriores no será necesario solicitar autorización.

Este tipo de obras se podrán realizar en cualquier muelle del Puerto de Vigo a excepción de los designados para la toma de combustible.

• **SOLICITUD DE SUPERFICIE**

En el caso de que se solicite ocupación de superficie en el muelle, el Departamento de Explotación Portuaria entregará, junto con la autorización correspondiente, informe en el que se exigirá que la zona de muelle ocupada quede vallada, señalizada y en buen estado de orden y limpieza durante la realización del trabajo, así como la Evaluación de Riesgos de la Superficie Portuaria y la documentación aplicable del Plan de Emergencia Interior. La División de Seguridad y Protección se encargará de la entrega de estos dos documentos al Departamento de Explotación Portuaria y de su posterior actualización.

• **OPERACIONES QUE CONLLEVAN ACTIVIDADES DE LIJADO, PINTADO Y GRANALLADO, O CUALQUIER OTRA OPERACIÓN QUE SEA SUSCEPTIBLE DE GENERAR UN RIESGO AMBIENTAL**

- Todas estas operaciones deben cumplir lo establecido en las "IMP 11. Instrucciones Medioambientales Provisionales para la Construcción y Reparación de Buques tanto en grada como a flote"

PROCEDIMIENTOS PARA LA REALIZACIÓN DE REPARACIONES A FLOTE DE BUQUES

Tipo de operación	A		B			C	
	Grandes Obras	Reparaciones	B1	B2	B3	Mantenimiento	
			Con incremento de riesgo	Sin incremento de riesgo	Equipos radioeléctricos		
Documentos que presentar en Capitanía Marítima:							
<i>SOLICITUD DE REALIZACIÓN DE TRABAJOS A BORDO (Anexo I)</i>	X		X				
<i>INFORME DE TALLER PARA AUTORIZACIÓN DE OBRAS (Anexo III-a)</i> <i>Hoja ESQUEMA RESUMEN DE OPERACIONES A REALIZAR EN EL BUQUE (Anexo III-b)</i>	X		X				
Proyecto visado y designación Director de Obra	X						
Relación de medidas preventivas							
Coordinador de seguridad	X		X				
Recursos preventivos							
Intercambio de documentación							
Otros							
<i>NOTIFICACIÓN DE REALIZACIÓN DE TRABAJOS A BORDO (Anexo II)</i>				X			
Solicitud de autorización de instalación o desmontaje de equipos radioeléctricos formulada por los talleres y con el visto bueno del armador (Anexos IV y V)					X		
Necesidad de autorización de Capitanía Marítima (informe)	X		X				
Documentación que presentar en la Autoridad Portuaria:							
<i>SOLICITUD DE REALIZACIÓN DE TRABAJOS A BORDO (Anexo I)</i> con remisión del informe emitido por Capitanía Marítima	X		X				
Remisión, con verificación de entrada, de <i>NOTIFICACIÓN DE REALIZACIÓN DE TRABAJOS A BORDO (Anexo II)</i> realizada a Capitanía Marítima				X			
Muelle	Muelle de Reparaciones de Bouzas, salvo indicaciones de Explotación Portuaria	Muelle de Reparaciones de Bouzas, salvo indicaciones de Explotación Portuaria	Cualquiera, salvo los designados a toma de combustible	Cualquiera, salvo los designados a toma de combustible	Cualquiera, salvo los designados a toma de combustible	Cualquiera, salvo los designados a toma de combustible	



Puertos del Estado

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA



Si es necesaria ocupación de superficie	Se actuará de acuerdo con lo estipulado en el punto SOLICITUD DE SUPERFICIE de las Normas de reparación de buques a flote
--	---

5.- INFORMACIÓN SOBRE COMPATIBILIDAD DE TRABAJOS Y NECESIDADES DE COORDINACIÓN

En caso de concurrir varias empresas durante la realización de los trabajos, el empresario principal y contratante de los servicios citados, deberá establecer, previamente al comienzo de las mismas, los medios de coordinación que sean necesarios en cuanto a la protección y prevención de riesgos laborales y la información sobre los mismos a los trabajadores.

El Real Decreto 171/2004, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, en su artículo 11, hace una relación no exhaustiva de medios de coordinación:

- a) El intercambio de información y de comunicaciones entre las empresas.
- b) La celebración de reuniones periódicas entre las empresas con las que habitualmente realizan los trabajos a bordo de los buques.
- c) Reuniones conjuntas de los comités de seguridad y salud de las empresas concurrentes o, en su defecto, de los empresarios que carezcan de dichos comités con los delegados de prevención.
- d) La impartición de instrucciones.
- e) El establecimiento conjunto de medidas específicas de prevención de los riesgos existentes en el centro de trabajo que puedan afectar a los trabajadores de las empresas concurrentes o de procedimientos o protocolos de actuación.
- f) La presencia en el centro de trabajo de los recursos preventivos de las empresas concurrentes.
- g) La designación de una o más personas encargadas de la coordinación de las actividades preventivas.

Además, ***indica la designación de una o más personas encargadas de la coordinación de las actividades preventivas (apartado g)) cuando se cumplan al menos dos de las siguientes condiciones:***

- a) Si en el centro de trabajo se realizan, por una de las empresas concurrentes, actividades o procesos reglamentariamente considerados como peligrosos o con riesgos especiales, que puedan afectar a la seguridad y salud de los trabajadores de las demás empresas presentes.
- b) Si existe una especial dificultad para controlar las interacciones de las diferentes actividades desarrolladas en el centro de trabajo que puedan generar riesgos calificados como graves o muy graves.

- c) Si existe una especial dificultad para evitar que se desarrollen en el centro de trabajo, sucesiva o simultáneamente, actividades incompatibles entre sí desde la perspectiva de la seguridad y salud de los trabajadores.
- d) Si existe una especial complejidad para la coordinación de las actividades preventivas como consecuencia del número de empresas y trabajadores concurrentes, del tipo de actividades desarrolladas y de las características del centro de trabajo.

La persona encargada de la coordinación de actividades preventivas debe reunir las condiciones especificadas en la legislación vigente (Ley 31/1995, RD 39/1997).

6.- OTRAS NORMAS GENERALES

La superficie terrestre necesaria para los trabajos de reparación a flote deberá estar vallada, no permitiéndose el acceso a la misma a personas no relacionadas con los mismos.

No se realizará ningún trabajo de reparación con fuentes de ignición o calor, durante el abastecimiento o trasiego de combustibles.

Las botellas o bombonas que contengan gases a presión deberán permanecer a bordo del buque.

ANEXOS:

- I** Modelo ***SOLICITUD DE REALIZACIÓN DE TRABAJOS A BORDO***

- II** Modelo ***NOTIFICACIÓN DE REALIZACIÓN DE TRABAJOS A BORDO***

- III-a** Modelos ***INFORME DE TALLER PARA AUTORIZACIÓN DE OBRAS;***
- III-b** Hoja **ESQUEMA RESUMEN DE OPERACIONES A REALIZAR EN EL BUQUE**

- IV** Muestra modelo de solicitud ante Capitanía Marítima de instalación de equipos radioeléctricos.

- V** Muestra modelo de solicitud ante Capitanía Marítima de desmontaje de equipos radioeléctricos

**A LA CAPITANÍA MARÍTIMA DE VIGO:
SOLICITUD DE REALIZACIÓN DE TRABAJOS A BORDO**

Anexo I

Solicitante			
Empresa:		CIF	
Domicilio		Teléfono	
Buque		Matrícula	
Atracado en		Tipo	
Persona de contacto:		Tfno. EMERGENCIAS:	
Posibles riesgos medioambiente <input type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/> NO	Declaración de residuos en buque (Indicar cantidad)	Sentina	
		Tanque lodos	
Observaciones:		Aguas sucias	
		Sólidos	
		Otros	

Trabajos que realizar		
Empresa contratada	Operaciones	Zona trabajo

Clasificación de las operaciones <i>(marcar con una x)</i>	
A	<p>Grandes obras: transformación, reforma o gran reparación:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Alteración de las dimensiones o características del buque (eslora, manga, puntal, arqueado, ...) ○ Alteración de la capacidad del buque para el transporte de pasajeros o de carga ○ Prolongación apreciable de la duración de servicio del buque ○ Modificaciones sobre la resistencia estructural del buque, sobre su estabilidad o sobre su compartimentado ○ Modificaciones sobre el tipo de buque, o sobre su grupo y/o clase ○ Modificaciones sobre las características principales de su maquinaria propulsora ○ Modificaciones sobre las características del buque que conlleve otras disposiciones o requisitos
B1	<p>Reparaciones con incremento de riesgo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Reparaciones con trabajo en caliente realizados sucesiva ó simultáneamente en la misma zona o área de influencia con pintura, revestimientos, manipulación de combustible, atmósferas explosivas. ○ Trabajos en altura ○ Operaciones en espacios confinados ○ Exposición a agentes tóxicos peligrosos ○ Trabajos de inmersión bajo el agua

Medios de coordinación <i>(marcar con una x)</i>	Si	No
Intercambio de información y comunicaciones entre las empresas concurrentes		
Reuniones Periódicas de seguridad		
Impartición de instrucciones		
Establecimiento conjunto de medidas específicas de prevención de riesgos		
Presencia de Recursos Preventivos de las empresas concurrentes		
Designación de persona encargada de la coordinación	X	
Nombre y apellidos de la/s persona/s encargada/s de coordinación: (OBLIGATORIO)		

Documentación que se adjunta		
MEMORIA DE CONTINGENCIAS	<input type="checkbox"/> SÍ	<input type="checkbox"/> NO

**A LA CAPITANÍA MARÍTIMA DE VIGO:
NOTIFICACIÓN DE REALIZACIÓN DE TRABAJOS A BORDO**

Anexo II

Solicitante			
Empresa:		CIF	
Domicilio		Teléfono	
Buque		Matrícula	Tipo
Atracado en			
Persona de contacto:	Tfno. EMERGENCIAS:		
Posibles riesgos medioambiente <input type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/> NO	Declaración de residuos en buque (Indicar cantidad)	Sentina	
		Tanque lodos	
Observaciones:		Aguas sucias	
		Sólidos	
		Otros	

Clasificación de las operaciones	
B2	Reparaciones sin incremento de riesgo: <ul style="list-style-type: none"> ○ Sin trabajos en caliente realizados sucesiva ó simultáneamente, en la misma zona o área de influencia, trabajos con pintura, revestimientos, manipulación de combustible, atmósferas explosivas. ○ Sustitución o reparación de piezas en maquinas, motores y aparatos, aunque conlleven pequeñas soldaduras o fuentes moderadas de calor ○ Sustitución o reparación de aparatos e instalaciones eléctricas, inclusive si existe soldadura de estaño o fuentes moderadas de calor. ○ Sustitución o reparación de tuberías, aunque se utilicen fuentes moderadas de calor Se entenderá por fuente moderada de calor ...

Trabajos que realizar		
Empresa contratada	Operaciones	Zona trabajo

Medios de coordinación (marcar con una x)	Si	No
Intercambio de información y comunicaciones entre las empresas concurrentes		
Reuniones Periódicas de seguridad		
Impartición de instrucciones		
Establecimiento conjunto de medidas específicas de prevención de riesgos		
Presencia de Recursos Preventivos de las empresas concurrentes		
Designación de persona encargada de la coordinación		
Nombre y apellidos de la/s persona/s encargada/s de coordinación:		

Documentación que se adjunta		
MEMORIA DE CONTINGENCIAS	<input type="checkbox"/> SÍ	<input type="checkbox"/> NO

En Vigo, a de de 200.

Anexo III-a**Membrete taller****INFORME DE TALLER PARA AUTORIZACIÓN DE OBRAS**

D....., con D.N.I..... en su condición de representante de la empresa....., tiene contratado con la empresa..... armadora del buquela realización de los siguientes trabajos:

Trabajos que realizar	Zona trabajo

Asimismo, declara:

1. Que la citada empresa esta en posesión de la siguiente documentación:

Póliza del seguro de responsabilidad civil.
Póliza del seguro de accidentes.
Evaluación de riesgos laborales de la empresa.
Listado de trabajadores
Acreditación de la formación recibida por los trabajadores.
Reconocimientos médicos actualizados.

2. Que la empresa, está legalmente constituida y al corriente en los pagos a la Seguridad Social y a los trabajadores, y que cumple con la Ley 31/95, de Prevención de Riesgos Laborales.
3. Que nombrará un responsable de prevención en obra en la persona de, que se encargará de velar por la seguridad en los trabajos realizados, el correcto uso de los equipos utilizados y la entrega y recogida de Equipos de Protección Individual a los trabajadores.
4. Que para los trabajos arriba indicados los medios de coordinación implantados son:

Medios de coordinación (marcar con una x)	Si	No
Intercambio de información y comunicaciones entre las empresas concurrentes		
Reuniones periódicas de seguridad		
Impartición de instrucciones		
Establecimiento conjunto de medidas específicas de prevención de riesgos		
Presencia de Recursos Preventivos de las empresas concurrentes		
Designación de persona encargada de la coordinación:		

Por todo lo cual solicita la autorización para la realización de las citadas obras.

El representante legal de taller

Recibí por la empresa armadora,

Fdo.....

Fdo.....

ESQUEMA RESUMEN DE OPERACIONES A REALIZAR EN EL BUQUE

Operaciones	Zona del buque afectada										Taller que realiza la operación	
	Cubierta	Parque Pesca	Sala de Maquinas	Habitación	Bodega	Doble Fondo	Casco	Otros				
Soldadura												
Calderería												
Carpintería												
Electrónica de Puente												
Instalación eléctrica												
Instalación hidráulica												
Instalación frigorífica												
Mecánica naval												
Chorroreado												
Pintura												
Aislamientos												
Otros:												

CONDICIONES ESPECIALES

	SI	NO
¿Se realizarán trabajos en altura?		
¿Se realizarán trabajos en espacios confinados?		
¿Hay riesgo de atmósferas explosivas?		
¿Se realizarán trabajos con exposición a agentes tóxicos?		
¿Se realizarán actividades en inmersión bajo el agua?		
¿Se ocupará espacio portuario para la realización de las actividades?		
Otros:		



SUBSECRETARÍA
DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

CAPITANÍA MARÍTIMA DE:

.....
(Nombre del buque) (Distintiva)

.....
(Puerto y matrícula) (Clase) (T.R.B. o G.T.)

D.
(Nombre y domicilio del solicitante)

....., en representación de

.....
(Nombre y domicilio del armador)

Ruega se autorice, para el buque indicado, la instalación de los siguientes equipos radioeléctricos, que tendrá lugar en el Puerto de

(Firma del solicitante)

Tipo equipo	Marca/Modelo	N.º serie	N.º Aprob./hom	Obser.(1)

De conformidad con lo dispuesto en la O.M. de 10.08.1957, se AUTORIZA/DENIEGA (2) la instalación de los equipos radioeléctricos que se indican.

- (1) Espacio reservado para la Inspección.
(2) Táchese lo que no proceda.

En a de de

EL INSPECTOR
(Firma y sello de la Inspección)

V.º B.º
CAPITÁN MARÍTIMO

ILM. SR. DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE



INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

CAPITANÍA MARÍTIMA DE:

.....
(Nombre del buque) (Distintiva)

.....
(Puerto y matrícula) (Clase) (T.R.B. o G.T.)

D.
(Nombre y domicilio del solicitante)

....., en representación de

.....
(Nombre y domicilio del armador)

Ruega se autorice el desmontaje, en el buque indicado, de los siguientes equipos radioeléctricos, que tendrá lugar en el Puerto de por los siguientes motivos

.....
(Firma del solicitante)

Tipo equipo	Marca/Modelo	Nº serie	Nº Aprob./hom	Obsr.(1)

De conformidad con lo dispuesto en la O.M. de 10.08.1957, se AUTORIZA/DENIEGA (2) el desmontaje de los equipos radioeléctricos que se indican.

(1) Espacio reservado para la Inspección.
(2) Táchese lo que no proceda.

En a de de

EL INSPECTOR
(Firma y sello de la Inspección)

Vº Bº
CAPITÁN MARÍTIMO



Puertos del Estado

Puerto de Vigo

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA



I.S. 05

INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD PARA LA ACTUACIÓN POR PARTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO AL OBJETO DEL CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA QUE AFECTE A LA ADMISIÓN, MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, AL IGUAL QUE LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD Y CONTRA INCENDIOS, EN EL ÁMBITO DE LAS CONCESIONES Y AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS

1. OBJETO

2. FUNDAMENTACIÓN

3. INSTRUCCIONES PROVISIONALES DE ACTUACIÓN

- Aprobado en el Consejo de Administración de fecha 30 de julio de 2004
- Publicado en el B.O.P. Nº 162 en fecha 23 de agosto de 2004
- 1ª modificación aprobada en Consejo de 25 de febrero de 2005



Puertos del Estado

Puerto de Vigo

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA



1.- OBJETO:

Sin perjuicio de las competencias de las distintas Administraciones Públicas, el presente documento tiene por objeto definir y establecer el plan de actuación a seguir por la Autoridad Portuaria de Vigo a fin de dar cumplimiento, en el ámbito de las concesiones y autorizaciones administrativas, a lo dispuesto en el artículo 132.1, y Disposición final segunda de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, en lo relativo al control del cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que los sistemas de seguridad y contra incendios.

2.- FUNDAMENTACIÓN:

El artículo 132.1 de Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, entre otras disposiciones, establece que la Autoridad Portuaria de Vigo controlará el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que la normativa que afecte a los sistemas de seguridad, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros Órganos de las Administraciones Públicas, y de las responsabilidades que correspondan a los usuarios y concesionarios del Puerto.

La Disposición final segunda de la referida Ley 48/2003, modifica en parte el artículo 37 de la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, incluyendo dentro de las funciones de la Autoridad Portuaria de Vigo en su apartado 1. j) controlar los sistemas contra incendios, sin perjuicio de las competencias de otros Órganos de las Administraciones Públicas, y específicamente de las sancionadoras por infracción de la normativa laboral.

Por otra parte, a través de la Ley 31/95, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, y de la Ley 54/2003, de 12 de diciembre, de Reforma del marco normativo de la prevención de riesgos laborales, se ha tratado de conseguir la integración de la prevención de riesgos laborales en todos los niveles de la empresa, fomentando una auténtica cultura de la prevención mediante la adecuación de la norma a las nuevas formas de organización del trabajo.



A tales efectos la norma viene a establecer los principios generales relativos a la prevención de riesgos y protección de la seguridad y de la salud, fomentando la participación equilibrada y la formación de los trabajadores. Para el cumplimiento de dichos fines se regulan las actuaciones a desarrollar por las Administraciones públicas, los empresarios, los trabajadores y sus respectivas organizaciones representativas.

A tal fin en el artículo 14 se señala el derecho de los trabajadores a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo, siendo ésta una obligación del empresario, estando este obligado a desarrollar una acción permanente de seguimiento de la actividad preventiva, mediante la evaluación de riesgos, la planificación, la información, consulta y participación de los trabajadores, así como la formación de los mismos.

De acuerdo con todo lo expuesto la Autoridad Portuaria de Vigo, con el fin de afrontar con el mayor grado de cumplimiento posible lo dispuesto en el artículo 132.1 y en la Disposición final segunda de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, en lo relativo al control del cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en el ámbito de concesiones y autorizaciones, al igual que de la normativa que afecte a los sistemas de seguridad y contra incendios en concesiones y autorizaciones, ha diseñado las siguientes:

3.- INSTRUCCIONES PROVISIONALES DE ACTUACIÓN:

1. En el caso de concesiones y autorizaciones administrativas con título en vigor la Autoridad Portuaria requerirá, con una periodicidad anual, a sus titulares a fin de que faciliten un documento donde se haga constar que en la evaluación de riesgos laborales y planificación de la actividad preventiva de ese centro de trabajo se tienen en cuenta los riesgos derivados de la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que de la normativa que afecte a los sistemas de seguridad y contra incendios.
2. Los titulares de cada concesión y/o autorización, deberán contestar en un plazo máximo de diez (10) días hábiles contados a partir de recibir la notificación.

Al objeto de que por parte de la Autoridad Portuaria se pueda tener la mayor garantía del cumplimiento, la comunicación a que se hace referencia en el punto anterior, además de la firma del representante legal de la empresa deberá incluir la conformidad de alguna de las siguientes personas:



- Responsable de prevención o seguridad de la empresa, si es personal de la propia empresa indicando el cargo y funciones que ostenta, y si se trata de una entidad ajena a la misma con la firma de su representante legal.
 - Persona o entidad debidamente autorizada por la Autoridad Laboral para desarrollar la actividad de auditoria del Sistema de Prevención.
 - Comité de seguridad y salud laboral, o delegado de prevención, según corresponda.
3. Siempre que, en el intervalo de tiempo existente entre dos requerimientos de información realizados por la Autoridad Portuaria, se produzca, por cualquier causa, un cambio en las circunstancias comunicadas inicialmente a la Autoridad Portuaria por el titular de la concesión y/o autorización, éste deberá informar de la nueva situación en los mismos términos señalados anteriormente.
4. En el caso de otorgamiento de nuevas concesiones y/o autorizaciones, se incluirá dentro de las condiciones en las cuales se realice dicho otorgamiento, una condición que recoja las obligaciones derivadas del punto primero.
5. En el caso de incumplimiento de las obligaciones anteriormente señaladas, la Autoridad Portuaria de Vigo notificará esta situación a la Administración Laboral competente a los efectos oportunos, sin perjuicio del inicio por parte de la Autoridad Portuaria de Vigo de las acciones a que pudiese dar lugar.
6. En el interior del recinto de las concesiones y autorizaciones, queda prohibido el almacenamiento o depósito de mercancías peligrosas que no tengan relación directa con el objeto de la concesión.



Puertos del Estado

Puerto de Vigo

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

I.S. 06

INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD PARA LA ACTUACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO AL OBJETO DE CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DEL ARTÍCULO 24 DE LA LEY 31/1995 EN LO RELATIVO A LAS OBLIGACIONES DE COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES, EN EL ÁMBITO DE LAS CONCESIONES Y AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS

1. OBJETO**2. FUNDAMENTACIÓN****3. INSTRUCCIONES PROVISIONALES DE ACTUACIÓN**

- Aprobado en el Consejo de Administración de fecha 28 de mayo de 2004
- Publicado en el B.O.P. Nº 110 en fecha 10 de junio de 2004
- 1ª modificación aprobada en Consejo de 25 de febrero de 2005



Puertos del Estado

Puerto de Vigo

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

1.- OBJETO:

Sin perjuicio de las competencias de las distintas Administraciones Públicas, el presente documento tiene por objeto definir y establecer el plan de actuación a seguir por la Autoridad Portuaria de Vigo a fin de dar cumplimiento, en el ámbito de las concesiones y autorizaciones administrativas, a lo dispuesto en el artículo 132 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, en lo relativo al control del cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

2.- FUNDAMENTACIÓN:

El artículo 24 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales ha sido desarrollado mediante Real Decreto 171/2004, de 30 de enero (B.O.E. Nº 27 de 31/01/04), en el cual se establecen las normas mínimas para la protección de la seguridad y salud de los trabajadores en los supuestos de coordinación de actividades empresariales.

En dicho Real Decreto, artículo 2, se define como:

- Empresario titular del centro de trabajo: la persona que tiene la capacidad de poner a disposición y gestionar el centro de trabajo.
- Empresario principal: el empresario que contrata o subcontrata con otros la realización de obras o servicios correspondientes a la propia actividad de aquél y que se desarrollan en su propio centro de trabajo.

Atendiendo a estas definiciones en la persona, física o jurídica, titular de una concesión o autorización administrativa concurre siempre la condición de empresario titular, pudiendo también concurrir la condición de empresario principal.

A lo largo del articulado del citado Real Decreto 171/2004, se van estableciendo las medidas que se deberán tomar tanto por parte del empresario titular, como por parte del empresario principal, a fin de asegurar que todos los trabajadores conocen y son conscientes de los riesgos que se pueden encontrar en el centro de trabajo donde realizan su actividad, y que consecuentemente se toman las medidas oportunas al objeto de evitar posibles accidentes.

En ese sentido, en el artículo 11 del R.D. 171/2004 se relacionan, sin perjuicio de cualesquiera otros, posibles medios de coordinación a adoptar por las empresas concurrentes en un mismo centro de trabajo:

- a) El intercambio de información y de comunicación entre las empresas concurrentes.
- b) La celebración de reuniones periódicas entre las empresas concurrentes.
- c) Las reuniones conjuntas de los comités de seguridad y salud de las empresas concurrentes, o en su defecto, de los empresarios que carezcan de dichos comités con los delegados de prevención.
- d) La impartición de instrucciones.
- e) El establecimiento conjunto de medidas específicas de prevención de los riesgos existentes en el centro de trabajo que puedan afectar a los trabajadores de las empresas concurrentes o de procedimientos o protocolos de actuación.
- f) La presencia en el centro de trabajo de los recursos preventivos de las empresas concurrentes.
- g) La designación de una o más personas encargadas de la coordinación de las actividades preventivas.

Finalmente cabe señalar que, corresponde al empresario titular del centro de trabajo la iniciativa para el establecimiento de los medios de coordinación, siendo, de todos ellos, el medio preferente el establecido en el punto g) "designación de una o más personas encargadas de la coordinación de las actividades preventivas", siempre que concurren dos o más de las siguientes condiciones:

- Cuando en el centro de trabajo se realicen por una de las empresas concurrentes, actividades o procesos reglamentariamente considerados como peligrosos o con riesgos especiales, que puedan afectar a la seguridad y salud de los trabajadores de las demás empresas presentes.
- Cuando exista una especial dificultad para controlar las interacciones de las diferentes actividades desarrolladas en el centro de trabajo que puedan generar riesgos calificados como graves o muy graves.
- Cuando exista una especial dificultad para evitar que se desarrollen en el centro de trabajo, sucesiva o simultáneamente, actividades incompatibles entre sí desde la perspectiva de la seguridad y la salud de los trabajadores.
- Cuando existe una especial complejidad para la coordinación de las actividades preventivas como consecuencia del número de empresas y trabajadores concurrentes, del tipo de actividades desarrolladas y de las características del centro de trabajo.

De acuerdo con todo lo expuesto la Autoridad Portuaria de Vigo, con el fin de garantizar el cumplimiento de lo establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales, ha diseñado las siguientes:

3.- INSTRUCCIONES PROVISIONALES DE ACTUACIÓN:

- 1.** En el caso de concesiones y autorizaciones administrativas con título en vigor, la Autoridad Portuaria requerirá a sus titulares, con periodicidad anual, a fin de que faciliten cuál o cuáles de los distintos medios de coordinación previstos legalmente es el que se ha adoptado en su centro de trabajo.
- 2.** Los titulares de concesiones y/o autorizaciones, deberán contestar en un plazo máximo de diez (10) días hábiles contados a partir de recibir la notificación, señalando el medio adoptado en su centro de trabajo, con una declaración expresa en la cual se indicará que dicha modalidad se está aplicando de forma efectiva, regular, y constante.
- 3.** En el caso de haber sido adoptado como medio de coordinación la designación de una o más personas encargadas de la coordinación de las actividades preventivas, el titular deberá comunicar a la Autoridad Portuaria, por escrito y dentro del plazo establecido el nombre y D.N.I de la persona o personas designadas como coordinador de seguridad, con la firma del interesado conforme acepta dicho nombramiento.
- 4.** Al objeto de que por parte de la Autoridad Portuaria se pueda tener la mayor garantía del cumplimiento, la comunicación a que se hace referencia en el primer párrafo del punto anterior, además de la firma del representante legal de la empresa deberá incluir la conformidad de alguno de las siguientes personas:
 - Responsable de prevención o seguridad de la empresa, si es personal de la propia empresa indicando el cargo y funciones que ostenta, y si se trata de una entidad ajena a la misma con la firma de su representante legal.
 - Persona o entidad debidamente autorizada por la Autoridad Laboral para desarrollar la actividad de auditoria del Sistema de Prevención.
 - Comité de seguridad y salud laboral, o delegado de prevención, según corresponda.



5. Siempre que, en el intervalo de tiempo existente entre dos requerimientos de información realizados por la Autoridad Portuaria, se produzca, por cualquier causa, un cambio en las circunstancias comunicadas inicialmente a la Autoridad Portuaria por el titular de la concesión y/o autorización, éste deberá informar de la nueva situación en los mismos términos señalados anteriormente.
6. En el caso de otorgamiento de nuevas concesiones que requieran la ejecución de obras con anterioridad al inicio de la actividad, antes del comienzo de las mismas y mientras perduren éstas, el titular de la concesión como promotor de dichas obras designará un coordinador en materia de seguridad y salud, de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 1627/97, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad en las obras de construcción. Una vez concluidas éstas, y tras realizarse, en su caso, el acta de reconocimiento final, se seguirá el mismo procedimiento establecido en los puntos anteriores.
7. En el caso de incumplimiento de las obligaciones anteriormente señaladas, la Autoridad Portuaria de Vigo notificará esta situación a la Administración Laboral competente a los efectos oportunos, sin perjuicio del inicio por parte de la Autoridad Portuaria de Vigo de las acciones a que pudiese dar lugar.

I.S. 07**INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD RELATIVA A LA ESTANCIA DE BUQUES EN PUERTO****1. OBJETO Y ALCANCE****2. PRESCRIPCIONES**

- 2.1 Comienzo de las actividades**
- 2.2 Coordinación de las actividades**
- 2.3 Control de accesos**
- 2.4 Estacionamiento de vehículos**
- 2.5 Comunicación de incidentes**

- Aprobado en el Consejo de Administración de fecha de 25 de febrero de 2005

1ª modificación Consejo de 26 de mayo de 2006 B.O.P. Nº 117 de 20 de junio de 2006

2ª modificación Consejo de 26 de noviembre de 2010
B.O.P. 14 de diciembre de 2010

3ª modificación Consejo de 27 de abril de 2015
B.O.P. Nº 86 de 8 de mayo de 2015



1. OBJETO Y ALCANCE

- 1.1** Establecer las responsabilidades en materia de coordinación de actividades empresariales en base al artículo 65 “Planes de Emergencia y Seguridad” del Real Decreto Legislativo 2/2011, durante las maniobras de atraque, desatraque, fondeo del buque, avituallamiento y, en general, cualquier otra actividad que tenga lugar durante la estancia del buque en puerto.

- 1.2** Establecer los procedimientos y condiciones generales antes, durante y después de las operaciones anteriormente citadas con el objeto de evitar daños a las personas, mercancías e instalaciones, así como al medio ambiente, en el Puerto de Vigo.

2. PRESCRIPCIONES

2.1 Comienzo de las actividades

Previamente al inicio de las actividades arriba mencionadas, el Consignatario (o en su defecto, el Capitán o el Armador) deberá disponer de la correspondiente autorización expedida por el Área de Explotación Portuaria y Seguridad de esta Autoridad Portuaria.

Para la obtención de dicha autorización, el Consignatario deberá haber cumplido lo prescrito en el apartado “2.2. Coordinación de Actividades”.

Será obligación del Consignatario del buque informar al Capitán o Armador de la existencia de las presentes Instrucciones Provisionales de Seguridad y de la obligatoriedad de su cumplimiento en aplicación de la legislación española en materia de Prevención de Riesgos Laborales.

La autorización de atraque y/o fondeo, así como cualesquiera otras relacionadas con ellas, no eximirán al Consignatario del buque de la obtención de cualquier otro permiso o licencia procedente para la realización de las operaciones (p. e. permiso de las Autoridades Competentes para el desembarco de polizones, etc.).

La validez de cada autorización relacionada con el ámbito de aplicación de la presente Instrucción será exclusivamente para la operación o servicio autorizado.

2.2 Coordinación de las Actividades

Dado que durante la realización de las actividades incluidas en el objeto de la presente Instrucción se produce una concurrencia de trabajadores de distintas empresas para el transcurso de las mismas (tripulación del buque, prácticos, personal del servicio de remolque, amarradores, etc.), el Consignatario, deberá previamente al comienzo de las mismas:

- Establecer los medios de coordinación que sean necesarios en cuanto a la protección y prevención de riesgos laborales y la información sobre los mismos a los trabajadores, de acuerdo con el artículo 24 de la Ley 31/1995 de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, que lo desarrolla (en función de lo establecido a este respecto en sus artículos 4, 9, y 11 al 14 del mismo).
- Entregar, con periodicidad anual, copia de la documentación recibida de la Autoridad Portuaria a las empresas afectadas por el ámbito de la presente instrucción (amarradores, prácticos, remolque, abastecedores,).

- Entregar al Capitán o Armador del buque copia de la información facilitada por la Autoridad Portuaria, para que sea tenida en cuenta en las evaluaciones de riesgos, planificación de la actividad preventiva y comunicación de instrucciones a los trabajadores.
- Conservar la documentación que acredite el cumplimiento de los puntos anteriores, la cual quedará a disposición de la Autoridad Portuaria y de la Administración competente.

Al objeto de facilitar la implementación de estas labores de coordinación, la Autoridad Portuaria de Vigo entregará anualmente a las diferentes empresas consignatarias del buque, la documentación relativa a los riesgos específicos de las actividades a desarrollar por los distintos agentes que intervienen en el lugar solicitado para las operaciones, derivados de la infraestructura, instalaciones o actividad portuaria, así como sobre las medidas referidas a la prevención de tales riesgos, y la documentación del Plan de Emergencia Interior aplicable a dichas operaciones. Asimismo, les comunicará cualquier cambio en dicha documentación.

También con periodicidad anual, la Autoridad Portuaria requerirá del Consignatario el medio de coordinación de actividades escogido, así como la identificación de la persona designada como coordinador en el caso de que sea éste el medio de coordinación escogido.

En el caso de incumplimiento de las obligaciones anteriormente señaladas, la Autoridad Portuaria de Vigo notificará esta situación a la Administración Laboral competente, a los efectos oportunos.

2.3 Control de accesos

Los accesos tanto rodados como peatonales relacionados con la escala del buque (inspectores, visitas, empresas de servicios) que no estén ya registrados en el sistema de control de accesos del Puerto de Vigo, deberán ser notificados mediante el mecanismo establecido para ello.

2.4 Estacionamiento de vehículos

Con objeto de despejar la zona de operaciones, el consignatario designará una zona para el estacionamiento de los vehículos del personal de servicio al buque (estibadores, inspectores, consignatario...).

2.5 Comunicación de incidentes

En caso de situación de emergencia, independientemente de haber alertado a los servicios de urgencia se deberá de notificar al Centro de Control de Emergencias del Puerto de Vigo 986 44 22 55

C.C.E.

986 44 22 55



Puertos del Estado

Puerto de Vigo

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA



I.S. 08

INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD RELATIVA A LAS OPERACIONES PESQUERAS

1. OBJETO Y ALCANCE

2. PRESCRIPCIONES

3. NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES

4. PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

- **ANEXO I: INFORME DEL CAPITÁN O ARMADOR**
- **ANEXO II: MODELO PANEL INFORMATIVO**
- **ANEXO III: MEDIDAS ADICIONALES**

- Aprobado en el Consejo de Administración de fecha 26 de mayo de 2006
- Publicado en el B.O.P. Nº 117 de fecha 20 de junio de 2006



Puertos del Estado

Puerto de Vigo

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

1. OBJETO Y ALCANCE

1.1. Sin perjuicio de las competencias de las distintas Administraciones Públicas, ni de los requerimientos de otras Instrucciones Provisionales de Seguridad de esta Autoridad Portuaria, el presente documento tiene por objeto establecer los procedimientos a seguir por la Autoridad Portuaria de Vigo a fin de dar cumplimiento, en el ámbito de las operaciones pesqueras, a lo dispuesto en el artículo 132 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, en lo relativo al control del cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en los casos de maniobras de atraque, desatraque y avituallamiento del barco o buque, descarga y manipulación de productos, y su posterior subasta y distribución, así como cualquier otra actividad que tenga lugar en las instalaciones portuarias de uso común hasta la salida de los productos de las mismas.

1.2. Establecer unas directrices básicas, en el ámbito de las competencias de la Autoridad Portuaria de Vigo, durante las operaciones pesqueras definidas en el punto anterior, con el objeto de que exista una adecuada coordinación en materia de prevención de riesgos laborales durante el desarrollo de las mismas, que contribuya a evitar daños a las personas, mercancías e instalaciones, en el Puerto de Vigo.

2. PRESCRIPCIONES

2.1. Operaciones de Carga y Descarga, y Estancia del Buque en Muelle

Comienzo de las operaciones

Las operaciones no podrán iniciarse hasta que el Armador del barco o buque o su representante (Patrón, Capitán, o Consignatario-Vendedor), disponga de la autorización de la Autoridad Portuaria.

Para la obtención de dicha autorización, el Armador o su representante deberá haber cumplido lo prescrito en el siguiente apartado "Coordinación de Actividades".

La autorización de atraque y/o fondeo, así como cualesquiera otras relacionadas con ellas, no eximirán al Armador del barco o buque o su representante de la obtención de cualquier otro permiso o licencia procedente para la realización de las operaciones (p. e. permiso de las Autoridades Competentes para el desembarco de polizones, permisos correspondientes de la Conselleria de Pesca, Ministerio de Medio Ambiente, etc.).

Coordinación de Actividades

Si durante la realización de las actividades incluidas en el objeto de la presente Instrucción se produce una concurrencia de trabajadores de distintas empresas (tripulación del barco o buque, personal del Consignatario-Vendedor, personal de Cotrasvi, etc.), el Armador del barco o buque o su representante deberá establecer, previamente al comienzo de las mismas, los medios de coordinación que sean necesarios en cuanto a la protección y prevención de riesgos laborales y la información sobre los mismos a los trabajadores, de acuerdo con el artículo 24 de la Ley 31/1995 de 8 de Noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y Real Decreto 171/2004, de 30 de Enero, que lo desarrolla (en función de lo establecido a este respecto en sus artículos 4, 9, y 11 al 14 del mismo).

Además, cuando el barco o buque permanezca atracado sin actividad de carga / descarga, puede producirse concurrencia de trabajadores de distintas empresas (tripulación del barco o buque, personal de talleres o empresas de avituallamiento, etc.), siendo también en este caso el Armador del barco o buque o su representante el responsable de la coordinación de actividades de acuerdo con la legislación antes mencionada.

Al objeto de facilitar estas labores de coordinación, la Autoridad Portuaria de Vigo entregará anualmente a los diferentes Armadores o a sus representantes la documentación relativa a los riesgos específicos de las actividades a desarrollar por los distintos agentes que intervienen en el lugar solicitado para las operaciones, derivados de la infraestructura, instalaciones o actividad portuaria, así como sobre las medidas referidas a la prevención de tales riesgos, y la documentación del Plan de Emergencia Interior aplicable a dichas operaciones. La entrega se realizará con acuse de recibo. Asimismo, se comunicará cualquier cambio en dicha documentación. Esta información facilitada por la Autoridad Portuaria deberá ser tenida en cuenta

en las evaluaciones de riesgos, planificación de la actividad preventiva y comunicación de instrucciones a los trabajadores.

Con periodicidad anual, la Autoridad Portuaria requerirá a los Armadores información escrita que incluya lo siguiente:

- Medio de coordinación de actividades adoptado para los trabajos de descarga según lo establecido en el artículo 11 y siguientes del RD 171/2004 sobre coordinación de actividades empresariales; si el medio de coordinación escogido es el nombramiento de un coordinador, se debe adjuntar la aceptación del nombramiento por parte de dicho coordinador, especificando su nombre y DNI.
- Declaración expresa en la cual se indicará que dichos medios se aplicarán de forma efectiva, regular, y constante, firmada por el representante y por el responsable de seguridad de la empresa armadora, según formato incluido en el **Anexo I**, o similar.

Los Armadores deberán contestar en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles contados a partir de recibir la notificación.

Además, será responsabilidad de los Armadores lo siguiente:

- Informar a todo el personal que acceda a bordo de los riesgos existentes, o en su defecto colocar al pie de la pasarela de acceso al barco o buque un cartel informativo de los riesgos existentes a bordo, como información para quien quiera acceder, según formato incluido en el **Anexo II**, ó similar.
- Conservar durante un plazo de cuatro años la documentación que acredite el cumplimiento de los puntos anteriores a disposición de la Autoridad Portuaria y de la Autoridad Laboral competente.

Siempre que, en el intervalo de tiempo existente entre dos requerimientos de información realizados por la Autoridad Portuaria, se produzca, por cualquier causa, un cambio en las circunstancias comunicadas inicialmente a la misma por el Armador del barco o buque o su representante, éste deberá informar de la nueva situación en los mismos términos señalados anteriormente.

En el caso de incumplimiento de las obligaciones anteriormente señaladas, la Autoridad Portuaria de Vigo, sin perjuicio de otras medidas, notificará esta situación a la Administración Laboral competente a los efectos oportunos.

2.2. OPERACIONES EN SALA DE SUBASTAS

Los Consignatarios-Vendedores, en el desarrollo de las operaciones de manipulación y subasta, ejercerán las funciones de empresario principal en la zona que ocupen en la sala de subastas, ya que no existe en tal zona interacción con otras empresas.

La Autoridad Portuaria, como empresario titular de la sala de subastas, informará mediante paneles a todos los usuarios de los riesgos existentes en la sala, así como de los caminos de evacuación y otras medidas a adoptar en caso de emergencia.

3. NOTIFICACIÓN DE INCIDENTES

La empresa titular de una actividad que dé lugar a un accidente o incidente que afecte a la seguridad o salud laboral de los trabajadores deberá notificarlo al Servicio de Policía Portuaria.

Todo ello sin perjuicio de la inmediata adopción por su parte de las precauciones y medidas de emergencia que procedan.

4. PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

Las empresas y personal implicados quedan obligadas a una correcta gestión medioambiental, debiendo utilizar el contenedor adecuado para almacenar el material desechable (residuos asimilables a urbanos, residuos orgánicos, plásticos, poliespán, etc.) una vez finalizadas las operaciones.

Queda terminantemente prohibido el depósito de residuos en el suelo, o su vertido a la lámina de agua.



ANEXO I

INFORME DEL CAPITÁN O ARMADOR



Puertos del Estado

Puerto de Vigo

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA



Puertos del Estado

Puerto de Vigo

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

ANEXO II

MODELO PANEL INFORMATIVO



Puertos del Estado


Puerto de Vigo

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

ATENCIÓN



NO ACCEDA A BORDO SI:

No fue informado de los riesgos que corre

No posee los equipos de protección individual necesarios o no conoce su funcionamiento

RECUERDE:

Tiene la obligación de conocer las normas de seguridad a seguir en los trabajos que vaya a realizar a bordo

Si encuentra algún riesgo no advertido, informe inmediatamente

Trabaje siempre con seguridad

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

ANEXO III

MEDIDAS ADICIONALES

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

MEDIDAS ADICIONALES DE SEGURIDAD

- El pescado fresco deberá ser descargado únicamente en los muelles habilitados para este fin. Cualquier otro producto de la pesca, los pertrechos, redes y vituallas deberán ser embarcados, desembarcados o manipulados en los lugares que la Autoridad Portuaria fije.
- Se tendrá especial cuidado con abandonar los ganchos de arrastre de las cajas de pescado en el suelo.
- Se limpiarán los restos de pescado o de cualquier otra naturaleza que puedan provocar caídas antes de proceder a la descarga. Asimismo, se limpiarán los que puedan producirse por la actividad de descarga de pescado. Los residuos orgánicos se depositarán en los contenedores dispuestos por la Autoridad Portuaria de Vigo para ese fin.
- Se recomienda el empleo de calzado con suela antideslizante.
- Todo el personal que entre en contacto con el pescado empleará guantes de protección tanto por seguridad propia como por exigencias de la normativa de manipulación de alimentos.
- Las cajas de pescado se transportarán por medios mecánicos o manuales, pero nunca se arrastrarán por el suelo.
- Tanto las carretillas elevadoras como los maquinillos deben tener el correspondiente seguro de responsabilidad civil, además de los certificados de la inspección técnica y estar censados por la Autoridad Portuaria.
- Este vehículo sólo debe ser conducido por personal capacitado y autorizado, y nunca debe ser usado para el transporte de personas.
- Las normas del Código General de Circulación le son de entera aplicación, especialmente en áreas en las que pueden encontrarse con otros vehículos y/o personas. **No se SUPERARÁ LA VELOCIDAD DE CIRCULACIÓN DE 10 KM/H.**

- Deben seguirse de forma estricta las prescripciones circulatorias asignadas a estos vehículos, y de forma especial las referentes a rampas y pendientes, reducción de velocidad en giros, frenadas bruscas, prohibición de adelantar y distancias de seguridad con otros vehículos, precauciones a tomar con el firme húmedo o resbaladizo, etc.
- Las carretillas que no transporten carga nunca deben circular con las horquillas levantadas. Cuando lo hagan transportando carga, el conductor deberá guardar rigurosamente la relación dada por el fabricante entre carga máxima y altura.
- Durante todo el tiempo de funcionamiento llevarán una lámpara de destellos en la parte superior para advertir de su presencia. Igualmente, para anunciar ésta en puntos conflictivos o intersecciones con poca visibilidad, utilizarán un avisador acústico, cuya potencia debe ser adecuada al nivel sonoro de las instalaciones anexas.
- Cuando el conductor abandone la carretilla sin vigilancia, debe parar el motor, activar los frenos, bloquear los mandos y dejar la horquilla inclinada hacia delante y a ras de suelo.

I.M.A-01

INSTRUCCIONES MEDIOAMBIENTALES PARA EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES A BUQUES

- 1. OBJETO Y ALCANCE**
- 2. RIESGOS**
- 3. REQUISITOS PREVIOS**
- 4. INSTRUCCIONES OPERATIVAS**
- 5. NORMAS GENERALES**
- 6. ZONAS Y RESTRICCIONES AL SUMINISTRO**
- 7. ANEXOS:**

ANEXO I: SOLICITUD/COMUNICACIÓN DE SUMINISTRO

ANEXO II: DOCUMENTO DE CONFORMIDAD

ANEXO III: ZONAS DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES

- Aprobado en el Consejo de Administración de fecha 26-03-04
- Publicado en el B.O.P. nº 72 de fecha 16 de abril de 2004
- 1ª modificación aprobada en Consejo de 25 de febrero de 2005
- 2ª modificación aprobada en Consejo de 29 de mayo de 2015
- Publicado en el B.O.P. nº 112 en fecha 15 de junio de 2015

1. Objeto y Alcance

La presente instrucción, que tiene en cuenta el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, *"por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina"*, tiene por objeto definir y establecer las normas que deberán aplicarse durante las operaciones de suministro de combustible desde una instalación fija o desde un camión cisterna en el ámbito de la Autoridad Portuaria de Vigo.

2. Riesgos

- 2.1 Incendios.
- 2.2 Explosiones.
- 2.3 Contaminación.

3. Requisitos previos

3.1 La empresa suministradora de combustible, debe estar autorizada y censada en esta Autoridad Portuaria. La documentación para presentar por la empresa para ser censada será la siguiente:

- Solicitud por escrito dirigido a la Autoridad Portuaria de Vigo.
- Escrito manifestando la empresa transportista con la cual tiene contratado el servicio de transporte para efectuar el suministro.
- Escrito responsabilizándose de todos los daños y perjuicios que puedan ocasionar a personas o cosas, tanto de la Autoridad Portuaria como de terceros, por motivos del suministro o accidente del vehículo que realiza el suministro, eximiendo a la Autoridad Portuaria de cualquier tipo de responsabilidad que pueda dimanar del mismo.
- Solicitud de alta en el censo de la empresa transportista, dirigida a esta Autoridad portuaria, acompañando la siguiente documentación compulsada:
 - ◆ Copia de la póliza de seguro de responsabilidad civil suficiente de los vehículos que vayan a efectuar los servicios, cabezas tractoras y semirremolques cisterna.
 - ◆ Copia de la póliza de responsabilidad civil empresarial.
 - ◆ Certificados de homologación de las cisternas.
 - ◆ Inspección técnica de los vehículos y las cisternas.
 - ◆ Certificado de autorización para vehículos que transporten mercancías peligrosas.

- ◆ Relación de matriculas de las cabezas tractoras, cisternas y vehículos que prestarán normalmente el servicio.

3.2 Tanto la empresa suministradora como la empresa transportista que deseen efectuar el suministro, deberán disponer de un Plan Interior Marítimo aprobado, de acuerdo con lo especificado en el Real Decreto 1695/2012.

4. Instrucciones operativas.

4.1 SOLICITUD DEL SUMINISTRO (ANEXO I)

La solicitud para el suministro de combustible a través de camión cisterna deberá efectuarse por escrito, con al menos 24 horas de antelación a la operación, y debe ir dirigida a la División de Medio Ambiente. La solicitud podrá efectuarse por FAX al número 986.22.23.02, o a través del correo electrónico medioambiente@apvigo.es, entre las 8,00 y las 14,00 horas en días laborables. En la solicitud debe ir incluida la cantidad a suministrar, el buque al que se va a efectuar el suministro, las matriculas de los vehículos, el lugar y hora del suministro y el nombre y número de contacto del responsable del suministro, que se hará responsable de velar por el cumplimiento de todas las directrices fijadas en el documento de conformidad, así como de activar el plan interior marítimo en caso necesario.

Los suministros de combustible a través de instalación fija no precisan autorización de esta Autoridad Portuaria de Vigo, pero si deben comunicarse previamente empleando el modelo que se incluye en el **anexo I** de estas instrucciones. En la comunicación se incluirá el nombre del buque al que se va a efectuar el suministro, la cantidad a suministrar, el lugar y hora del suministro y el nombre y número de contacto del responsable del suministro.

4.2 DOCUMENTO DE CONFORMIDAD (ANEXO II)

Antes de comenzar la operación hay que identificar por escrito mediante el documento de conformidad a los responsables de suministro tanto en tierra (suministrador) como en el buque (capitán, jefe de máquinas, inspector, etc...). Ambos examinarán y darán su conformidad conjuntamente en cuanto a la verificación de los parámetros especificados en el documento, entre los que se encuentran las siguientes normas específicas:

- El buque se encuentra en el lugar asignado (amarrado al muelle) y no abarloado a ningún otro buque.

-
- En los suspiros de los depósitos de combustible se colocarán unas bolsas de plástico, o bandejas de retención, para evitar que cualquier posible rebose de combustible se vierta al mar.
 - Los imbornales han de estar taponados con el fin de evitar cualquier derrame al mar, excepto en el caso de lluvias fuertes que han de estar abiertos con predisposición a cerrarlos en caso de vertido.
 - Debajo de la conexión habrá una bandeja de goteo con capacidad suficiente para contener un derrame.
 - El suministrador debe disponer, en el punto de conexión, de material absorbente, (barreras absorbentes, mantas absorbentes), en cantidad suficiente para hacer frente a un vertido de dos minutos al máximo régimen de presión en el bombeo.
 - Los sistemas contra incendios del buque (esto incluye un extintor cercano a la conexión de suministro) han de estar preparados para cualquier eventualidad.
 - Las válvulas han de estar alineadas, es decir todas las llaves de paso que permiten el llenado de otros tanques de combustible han de estar cerradas, con el fin de llenar únicamente el tanque previsto.
 - Ambos firmantes del documento de conformidad conocen el plan secuencial de llenado del buque.
 - Los elementos de comunicación entre todo el personal que interviene en la operación funcionan adecuadamente.
 - Ambas partes deben acordar los siguientes puntos.
 - A) Régimen máximo de bombeo, de todas formas, siempre se comenzará y finalizará el bombeo al régimen mínimo.
 - B) Presión de suministro.
 - C) El procedimiento de parada de emergencia será establecido previamente al inicio del suministro de combustible.
 - Los responsables de suministro, tanto el de tierra como el del buque, verificarán, además:
 - A) Está prohibida la utilización de mangueras que no dispongan de bridas ciegas u otros dispositivos que permitan su taponamiento eficaz.
 - B) Durante la operación las mangueras no podrán quedar mordidas ni pisadas por ningún objeto, tendrán una longitud suficiente para seguir la corrida del buque. Además de esto, se vigilará su correcto estado periódicamente con el fin de detectar cualquier avería o rotura de las mismas.

5. Normas generales

- **El buque debe tener enarbolada la bandera "B" del Código Internacional de Señales, o la luz roja equivalente, si es de noche.**
- **El perímetro de suministro, tanto si se trata de instalación fija como si se trata de cisternas, ha de estar señalizado y delimitado con vallas y/o conos (2x2 metros), estando prohibido fumar, así como el acceso de personas ajenas a la operación.**
- **En la zona de operación y en un área de seguridad de 10 metros queda prohibido fumar, producir focos de ignición o realizar cualquier operación que pueda producir llama o calor.**
- **Si se está realizando suministro desde una toma fija de tierra, no se permitirá suministro simultáneamente desde camión cisterna, debiendo éste permanecer en espera a una distancia mínima de seguridad de 50 metros de la zona de operaciones.**
- **Nunca podrán permanecer más de tres cisternas dentro de la zona de suministro, entendiéndose como zona de suministro a la totalidad de la dársena o muelle en donde se ésta realizando la operación; únicamente descargará una, mientras las otras dos permanecerán en espera a una distancia mínima de seguridad de 50 metros de la zona de operación.**
- **El conjunto máximo de camiones cisterna que podrán operar simultáneamente en el ámbito portuario es de 10 suministrando, y 20 en espera.**
- **El conductor del camión cisterna dispondrá de una copia de la autorización de suministro.**
- **Se prohíbe el suministro de combustible mientras se realiza carga o descarga de mercancía u operaciones de avituallamiento con ayuda de medios mecánicos, que puedan provocar la caída de objetos y/o la escora del buque, lo que afectaría a la operación de suministro.**
- **En caso de que una cisterna carezca de sistema de bombeo autónomo, está prohibido utilizar el sistema de bombeo de otra cisterna para efectuar la operación.**
- **En las inmediaciones de la conexión debe haber un extintor, además de estar preparado el sistema Contra Incendios del buque para actuar rápidamente ante cualquier eventualidad.**
- **Los suministros que se realicen a través de camión cisterna deben realizarse con la presencia in situ, de una unidad móvil propia o subcontratada a una empresa de lucha contra la contaminación, que**

debe llevar como mínimo dos sacos de barreras absorbentes (24 metros) y 200 mantas absorbentes, además de personal capacitado que haya realizado el curso básico de lucha contra la contaminación, que será el que comprobará que está firmado el documento de conformidad y el que velará por el cumplimiento de las normas durante el suministro. En caso de coincidir más de un suministro en la misma zona (Bouzas, Orillamar, Puerto Pesquero, Trasatlánticos o Comercial) se podrán coordinar los medios entre ambos suministros.

- Solo se podrán suministrar gasolinas o naftas excepcionalmente, y con una autorización expresa de la Autoridad Portuaria.
- Para el suministro de combustibles pesados (fuel) es necesario disponer a pie de muelle y lista para su despliegue una barrera de contención para cercar el buque al que se va a realizar el suministro, en caso de vertido.
- En ningún caso se suministrará combustible a un buque escorado o con condiciones de estabilidad, flotabilidad o francobordo comprometidas.
- Cuando finalice el suministro, el camión cisterna abandonará la zona de servicio del puerto.
- El suministrador, responsable de suministro en tierra, presentará al responsable del buque las obligaciones en cuanto al suministro del buque. Si se detectase cualquier incumplimiento (escora del buque, no disponer de bolsas o sistema de retención en los suspiros, no firmar el documento de conformidad, etc.), el suministrador debe negarse a realizar la operación de suministro.
- El suministrador debe llevar un registro de todas las operaciones realizadas en el que se incluirán volúmenes suministrados, nombre del operario, lugar del suministro, hora aproximada y nombre de la embarcación.
- El suministro de combustible a **buques abarloados** precisa de una autorización de carácter excepcional por parte de esta Autoridad Portuaria de Vigo.
- En caso de derrame el suministrador y el buque, previa comunicación a esta Autoridad Portuaria, pondrán a disposición de los organismos competentes, material de lucha contra la contaminación.
- **Los buques de más de 400 GT´s, activarán su propio Plan de Emergencias de acuerdo con el "SOPEP".**
 - El incumplimiento de las presentes instrucciones dará lugar a la paralización de la operación y a la apertura de un expediente sancionador

sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria pueda adoptar aquellas otras medidas que considere oportunas.

6. Zonas y restricciones al suministro (Anexo III)

- Únicamente se podrán realizar suministros de combustible en horario diurno, por norma general entre las 8,00 y las 22,00 horas.
- En caso de mal tiempo, y por motivos de seguridad y prevención de la contaminación, la Autoridad Portuaria podrá denegar la autorización de suministro.

En el Puerto de Vigo, hay varios puntos para el suministro de buques en toma fija: dársena 4 del Puerto Pesquero, pantalán 2 de Orillamar, y muelle de Arenal.

El suministro de combustible a buques a través de camiones cisterna se podrá realizar en las zonas del puerto definidas en el **anexo III**, con las siguientes restricciones:

A) Orillamar: no se podrá suministrar en el pantalán 2 y con restricciones en el pantalán 4 (sólo cisternas inferiores a 15 Tn).

B) Puerto Pesquero: únicamente se permite el suministro a partir de las 14:00 horas en las dársenas 1 y 3. En ningún caso se permite el suministro en la alineación de la dársena 1, correspondiente a la antigua lonja de bajura. Tampoco se permite el suministro desde camión cisterna en toda la dársena 4 y en los alrededores de las Lonja de Altura, Bajura y Grandes Peces, ni en la 2ª alineación del atraque 238 de la dársena 3 del Puerto Pesquero (Bombas de captación de agua salada).

C) Trasatlánticos: únicamente se permite el suministro de combustible en este muelle cuando no se encuentre ningún trasatlántico amarrado en el mismo, o cuando el buque a suministrar sea el propio trasatlántico.

D) Astilleros: se permite el suministro de combustible a buques en construcción y/o reparación, siempre y cuando no se realicen operaciones de soldadura y/o corte, así como todas aquellas que puedan comprometer la estabilidad del buque, de forma simultánea con las operaciones de suministro.

ANEXO I: SOLICITUD / COMUNICACIÓN DE SUMINISTRO

SOLICITUD SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE POR CAMIÓN CISTERNA

De: _____ con Nº Fax notificación:

A: DIVISIÓN DE MEDIO AMBIENTE. FAX: 986 22 23 02 / MAIL: medioambiente@apvigo.es

La empresa suministradora/distribuidora: _____ solicita **AUTORIZACIÓN** para efectuar suministro de combustible, por medio de camión cisterna, a través de la empresa transportista _____, al buque abajo indicado guardando para ello todas las medidas de seguridad vigentes, aceptando disponer de los medios y conocer los requisitos fijados en las **INSTRUCCIONES MEDIOAMBIENTALES PARA EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES** y eximiendo a la Autoridad Portuaria de responsabilidad ante cualquier accidente.

BUQUE: _____ MUELLE: _____ CONSIGNATARIO/ARMADOR: _____

RESPONSABLE DEL SUMINISTRO: _____ TELÉFONO CONTACTO: _____

DIA: _____ HORA: _____ TIPO PRODUCTO: _____ CANTIDAD: _____ Litros

ORIGEN DEL PRODUCTO:

- Instalación Portuaria. (Depósitos muelle Guixar).
 Instalación Portuaria. (Instalaciones Orillamar y Berbés).
 Otras instalaciones. (Externas al Puerto). Valor Producto (*): _____ €.

(*De no consignarse en cada suministro, deberá comunicarse a la A.P. de Vigo, bien vía fax (986268001) o mail estadistica@apvigo.es, con carácter mensual y antes del 7º día del mes posterior, la relación o el total de suministros realizados y su valor.

Observaciones: _____

La presente solicitud implica la aceptación, por parte del suministrador, del abono de las correspondientes Tasas y Tarifas portuarias.

VEHÍCULOS QUE REALIZARÁN EL SUMINISTRO:

Mat. Tractor	Mat. Cisterna	Litros/Kg.

Por la empresa suministradora:

 SE AUTORIZA EL SUMINISTRO

 NO SE AUTORIZA EL SUMINISTRO

Por la Autoridad Portuaria:

Fdo: _____

División de Medioambiente

El usuario manifiesta que, una vez autorizado el servicio, dispone de todas las autorizaciones administrativas, así como de los medios exigibles en materia de Seguridad y prevención de Riesgos. Esta autorización es exclusiva para suministro de combustible y está condicionada a la disponibilidad de atraque.

COMUNICACIÓN SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE POR INSTALACIÓN FIJA

De: _____ con Nº Fax notificación:

A: DIVISIÓN DE MEDIO AMBIENTE. FAX : 986 22 23 02 / MAIL : medioambiente@apvigo.es

La empresa suministradora/distribuidora: _____ comunica la realización de suministro de combustible por medio de instalación fija, a los buque abajo citados, guardando para ello todas las medidas de seguridad vigentes, aceptando disponer de los medios y conocer los requisitos fijados en las instrucciones “IPS-04 / IMA-01 INSTRUCCIONES MEDIOAMBIENTALES PARA EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES” y eximiendo a la Autoridad Portuaria de responsabilidad ante cualquier accidente.

<u>BUQUE</u>	INSTALACIÓN	CONSIG/ARMADOR	DÍA	HORA	PRODUCTO	LITROS/TON

EN VIGO, A DE _____ DE 201

FDO. EL SUMINISTRADOR.

RESPONSABLE DEL SUMINISTRO:

NOMBRE:

Nº DE TELEFONO DE CONTACTO:

El usuario manifiesta, una vez recibida la conformidad del servicio, que para la realización del mismo dispone de todas las autorizaciones administrativas, así como de los medios exigibles en materia de Seguridad y prevención de Riesgos. Esta conformidad es únicamente para el suministro de combustibles y está condicionada a la disponibilidad de atraque.

**ANEXO II: DOCUMENTO DE CONFORMIDAD PARA EL
SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES (ESPAÑOL / INGLES)**

DOCUMENTOS DE CONFORMIDAD PARA EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES, DE LOS RESPONSABLES DE SUMINISTRO EN TIERRA Y DEL RESPONSABLE DEL BUQUE. / DOCUMENT OF FUEL PROVISION AGREEMENT BETWEEN THOSE IN CHARGE OF THE PROVISION BOTH ON SHORE AND ON-BOARD.

El responsable de la toma de combustible a bordo del buque _____ D _____, que ostenta el cargo de _____ y D _____ suministrador, dan su conformidad a los hechos siguientes, en la fecha que figura más abajo. / The person in charge of bunkering on-board _____ Mr _____, and Mr _____ the supplier, both agree to the following facts, on the date stated below.

1. El buque de folio _____ situado en el muelle _____ se encuentra atracado y bien amarrado, en el atraque nº _____, no encontrándose abarloado. / Boat number _____ located in the dock _____ is well berthed and moored, in berth number _____, not being boarded.
2. Debajo de la conexión está situada una bandeja de goteo con suficiente capacidad para contener el derrame por goteo. / Under the connection it is located a drip tray with enough capacity to contain the dripping spill.
3. En el punto de conexión se dispone de material absorbente (barreras, mantas....), en cantidad suficiente para cubrir cualquier pequeña pérdida que se produjese. / The connection point it is provided with soaking equipment (sand, blankets.....), in sufficient amount to cover any small leak that could take place.
4. Los imbornales están taponados con el objeto de retener a bordo cualquier derrame que pudiera producirse, impidiendo así su vertido a la lámina de agua. /The scuppers are blocked with the goal of retaining on board any leakage that could take place, thus preventing it from spilling onto the water surface.
5. Durante la totalidad de las operaciones de "Toma de combustible" deberán tomarse todas las precauciones para evitar un derrame, pero en caso de producirse de forma accidental, se deberán minimizar sus consecuencias conteniéndolo a bordo y evitando en todo caso que el combustible derramado alcance la superficie del agua. La obligación será en todo caso recoger completamente cualquier vertido, previo aviso a esta Autoridad Portuaria y a Capitanía Marítima. / During the bunkering operations all precautions shall have to be taken to avoid a spill, but in case of accident, their consequences shall be minimise containing it on-board and avoiding in any case that the spilled fuel reaches the surface of the water. The obligation will be in any case to gather any spill, previous warning to this Harbor Authority and Marine Captainship.
6. Está preparado para su utilización inmediata el sistema contra incendios del buque, y está ubicado un extintor en las inmediaciones de la conexión. / The fire

prevention system of the ship is ready for its immediate use, and an extinguisher is located in the surroundings of the connection.

7. Ambas partes conocen el plan secuencial de llenado del buque. / Both parts in charge know the sequential filling plan of the boat.
8. Cuando se esté llenando un tanque, de forma periódica y secuencial se comprobará su estado bien a través de los indicadores de nivel o de la sonda, para estar seguros de que los tanques tienen la capacidad para recibir el resto de combustible previsto. Asimismo y de forma periódica se comprobará a través de los suspiros el desplazamiento del aire y gases producido en el interior de los tanques. / When filling a tank, its progress will be periodically and sequentially verified, through indicator levels or echo sounding, to determine that it is on board and to be sure that the tanks have the capacity to receive the rest of expected fuel. Simultaneously, the displacement of the air and gases produced inside the tanks will be verified through its vent valve system.
9. Antes de topear un tanque se abrirán las válvulas del otro, que secuencialmente le corresponda, estrangulando la válvula del primero para reducir el caudal, controlar su nivel y evitar el rebose. / Before topping off a tank the valves of the other will be opened, to which sequentially corresponds, closing the throttling valve of the first to reduce the stream, control its level and avoid the overflow.
10. Durante el "topeado final" de los tanques se reducirá el régimen de suministro. / During the final topping off of the tanks the provision regime will be reduced.
11. No se cerrarán las válvulas de llenado de los tanques de combustible del buque hasta que se hayan drenado las mangueras. / The filling valves of the fuel tanks of the ship will not be closed until the hoses have been drained.
- 12. Queda prohibido:**
 - ❑ Realizar de forma simultánea cualquier tipo de operación de carga/descarga que pueda producir variaciones en la escora y/o trimado del buque.
 - ❑ Realizar a bordo cualquier tipo de trabajo en caliente, corte, soldadura, etc...
 - ❑ Fumar en cubierta, pudiendo fumar solamente en los lugares interiores habilitados al efecto.

During the bunkering operations it is prohibited:

 - Load or unload any cargo that can cause variations in the trimming of the ship.
 - Do on-board any type of hot work, torch cutting, welding, etc
 - Smoke on the boat, being only able to smoke in the qualified interior spaces enabled to the effect.
13. El responsable de la toma de combustible a bordo declara expresamente que no se está efectuando ni se efectuará durante la operación de suministro, ningún tipo de reparaciones a bordo que exijan la utilización de soldadores, sopletes o herramientas que produzcan llamas o calor. / The person in charge of the fuel bunkering on-board declares specifically that are not taking place or will not take place during the operation of provision, any repairs on-board that demand the use of soldering irons, blowtorch or tools that produce flames or heat.
14. Se ha comprobado el elemento de comunicación entre todo el personal que va a intervenir en la operación de suministro, tanto del buque como del suministrador. /

The element of communication between all the personnel who will take part in the operation of provisioning (boat and supplier) has been verified.

15. En caso de derrame el suministrador y el buque, previa comunicación a esta Autoridad Portuaria, pondrá a disposición de los organismos competentes el material necesario para la lucha contra la contaminación. / In case of spill the supplier and the boat, previous communication to this Harbour Authority, will make available to the competent organisms all the necessary equipment to fight against contamination.

Por ultimo ambas partes acuerdan: / **Finally both in charge decide:**

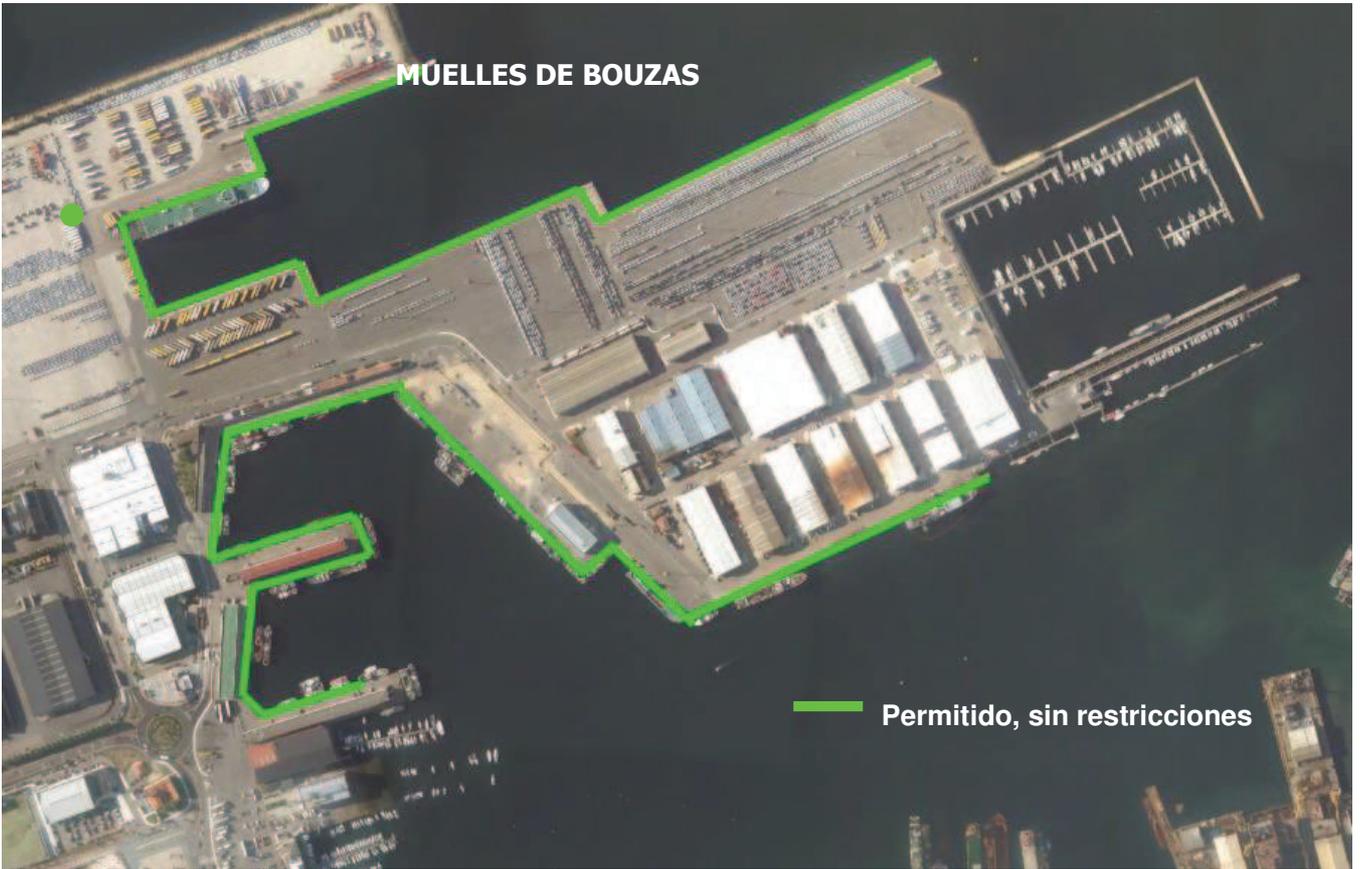
- Antes del inicio del suministro, se establecerá el régimen máximo de bombeo expresado en unidades convencionales, no obstante la operación deberá comenzar y finalizar con el régimen mínimo de bombeo para poder comprobar la alineación correcta del sistema, de modo que pueda interrumpirse rápidamente en caso de existir algún contratiempo. El régimen máximo será de _____. / Before the beginning of the provision, the maximum regime of pumping expressed in conventional units will be settled. However, the operation will have to begin and finalise with the minimum regime of pumping to be able to verify the correct alignment of the system, so that it can be interrupted quickly in the event of any unfortunate accident. The maximum regime will be _____.
- Presión de suministro máxima y media, será de _____ y _____, respectivamente. / Average and maximum pressure of provision, will be _____ and _____ respectively.
- El procedimiento de parada de emergencia establecido. / The established procedure of emergency shutdown.
- El buque tiene enarbolada la bandera "B" del Código Internacional de Señales, o la luz roja equivalente, si es de noche. / The ship has raised the "B" flag of the International code of signals, or the equivalent red light, if it is at night.
- Ambos responsables estiman que se cumplen las condiciones técnicas fijadas para el inicio de la operación, por las instrucciones de suministro. / Both people in charge consider that technical conditions fixed for the beginning of the operation are met, as stated by the provision instructions.

Vigo, _____ de/ of _____ de/ of 201 _____

D/ Mr _____

D/ Mr _____

ANEXO III: ZONAS DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES.



PESQUERO-TRASATLÁNTICOS

- Permitido, sin restricciones
- No permitido en ningún caso
- Permitido, únicamente desde instalación fija
- Permitido, a partir de las 14,00 horas
- Permitido, con restricciones, Trasatlánticos



ARENAL - GUIXAR

- Permitido, sin restricciones



I.M.A-02

INSTRUCCIONES MEDIOAMBIENTALES PARA EL SUMINISTRO DE ACEITES A BUQUES

- 1. OBJETO Y ALCANCE**
- 2. RIESGOS**
- 3. REQUISITOS PREVIOS.**
- 4. INSTRUCCIONES OPERATIVAS.**
- 5. NORMAS GENERALES.**
- 6. ZONAS Y RESTRICCIONES AL SUMINISTRO.**
- 7. ANEXOS:**

ANEXO I: SOLICITUD/COMUNICACIÓN DE SUMINISTRO.

ANEXO II: ZONAS DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES.

- Aprobado en el Consejo de Administración de fecha 28 de mayo de 2004
- Publicado en el B.O.P. en fecha 10 de junio de 2004
- 1ª modificación aprobada en Consejo de febrero de 2005
- 2ª modificación aprobada en Consejo de 29 de mayo de 2015
- Publicado en el B.O.P. nº 112 en fecha 15 de junio de 2015

1. Objeto y Alcance

La presente instrucción, que tiene en cuenta el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, *"por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina"*, tiene por objeto definir y establecer las normas que deberán aplicarse durante las operaciones de suministro de aceites en el ámbito de la Autoridad Portuaria de Vigo.

2. Riesgos

2.1 Incendios.

2.2 Contaminación.

3. Requisitos previos

- **3.1** La empresa suministradora de aceites, debe estar autorizada y censada en esta Autoridad Portuaria. La documentación para presentar por la empresa para ser censada será la siguiente:
 - Solicitud por escrito dirigido a la Autoridad Portuaria de Vigo.
 - Escrito manifestando la empresa transportista con la cual tiene contratado el servicio de transporte para efectuar el suministro.
 - Escrito responsabilizándose de todos los daños y perjuicios que puedan ocasionar a personas o cosas, tanto de la Autoridad Portuaria como de terceros, por motivos del suministro o accidente del vehículo que realiza el suministro, eximiendo a la Autoridad Portuaria de cualquier tipo de responsabilidad que pueda dimanar del mismo.
 - Solicitud de alta en el censo de la empresa transportista, dirigida a esta Autoridad portuaria, acompañando la siguiente documentación compulsada:
 - ◆ Copia de la póliza de seguro de responsabilidad civil suficiente de los vehículos que vayan a efectuar los servicios.
 - ◆ Copia de la póliza de responsabilidad civil empresarial.
 - ◆ Inspección técnica de los vehículos.
 - ◆ Certificado de autorización para vehículos que transporten mercancías peligrosas.
 - ◆ Relación de matrículas de los vehículos que prestarán normalmente el servicio.

3.2 Tanto la empresa suministradora como la empresa transportista que deseen efectuar el suministro, deberán disponer de un Plan Interior Marítimo aprobado, de acuerdo con lo especificado en el Real Decreto 1695/2012.

4. Instrucciones operativas.

4.1 SOLICITUD DEL SUMINISTRO (ANEXO I)

La solicitud para el suministro de aceites deberá efectuarse por escrito, con al menos 24 horas de antelación a la operación, y debe ir dirigida a la División de Medio Ambiente. La solicitud podrá efectuarse por FAX al número 986.22.23.02, o a través del correo electrónico medioambiente@apvigo.es, entre las 8,00 y las 14,00 horas en días laborables. En la solicitud debe ir incluida la cantidad a suministrar, el buque al que se va a efectuar el suministro, las matrículas de los vehículos, el lugar y hora del suministro y el nombre y número de contacto del responsable del suministro, que se hará responsable de velar por el cumplimiento de todas las directrices fijadas en el documento de conformidad, así como de activar el plan interior marítimo en caso necesario.

5. Normas generales

- **El buque debe encontrarse en el lugar asignado (amarrado a muelle) y no abarloado a ningún otro buque.**
- **Debajo de la conexión hecha para el suministro habrá una bandeja de goteo con capacidad suficiente para contener un derrame.**
- El suministrador debe disponer, en el punto de conexión, de material absorbente, (barreras absorbentes, mantas absorbentes), en cantidad suficiente para actuar frente a cualquier vertido accidental.
- Los elementos de comunicación entre todo el personal que interviene en la operación deben funcionar adecuadamente.
- Los responsables de suministro, tanto el de tierra como el del buque, verificarán:
 - C)** Que no se utilizan mangueras que no dispongan de bridas ciegas u otros dispositivos que permitan su taponamiento eficaz.
 - D)** Que durante la operación las mangueras no podrán quedar mordidas ni pisadas por ningún objeto, tendrán una longitud suficiente para seguir la corrida del buque. Además de esto, se vigilará su correcto estado periódicamente con el fin de detectar cualquier avería o rotura de las mismas.

-
- **En ningún caso se suministrará aceite a un buque escorado o con condiciones de estabilidad, flotabilidad o francobordo comprometidas.**
 - **Está terminantemente prohibido el abandono de bidones de aceite en el cantil del muelle, teniendo la empresa suministradora la obligación de retirarlos (Ley 11/1997 de 24 de abril, de envases y residuos de envases).**
 - En caso de derrame, el suministrador y el buque, previa comunicación a esta Autoridad Portuaria, pondrá a disposición de los organismos competentes, material de lucha contra la contaminación.
 - **Los buques de más de 400 GT´s, activarán su propio Plan de Emergencias de acuerdo con el "SOPEP".**
 - **El incumplimiento de las presentes instrucciones dará lugar a la paralización de la operación y a la apertura de un expediente sancionador sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria pueda adoptar aquellas otras medidas que considere oportunas.**

6. Zonas y restricciones al suministro (Anexo II)

- **Únicamente se podrán realizar suministros de combustible en horario diurno, por norma general entre las 8,00 y las 22,00 horas.**
- **En caso de mal tiempo, y por motivos de seguridad y prevención de la contaminación, la Autoridad Portuaria podrá denegar la autorización de suministro.**

El suministro de aceites a buques se podrá realizar en las zonas del puerto definidas en el **anexo III**, con las siguientes restricciones:

- A) Puerto Pesquero:** No se podrá realizar suministro en los muelles de la Lonja de Altura, Bajura y Grandes Peces, ni en la 2ª alineación del atraque 238 de la dársena 3 del Puerto Pesquero (Bombas de captación de agua salada).

ANEXO I: SOLICITUD DE SUMINISTRO

SOLICITUD DE SUMINISTRO DE ACEITES A BUQUES.

De:

Nº Fax:

A: DIVISIÓN DE MEDIO AMBIENTE. FAX: 986 22 23 02 / MAIL: medioambiente@apvigo.es

La empresa solicita autorización para efectuar suministro de aceites, al buque abajo citado, guardando para ello todas las medidas de seguridad vigentes, aceptando los requisitos fijados en las "Instrucciones medioambientales para el suministro de aceites" y eximiendo a la Autoridad Portuaria de responsabilidad ante cualquier accidente.

BUQUE:

MUELLE:

CONSIGNATARIO O ARMADOR:

FECHA:

HORA:

PRODUCTO:

CARTA DE PORTE:

EXPEDIDOR:	TRANSPORTISTA:
CONDUCTOR:	MATRICULA:
RESPONSABLE SEGURIDAD:	TELEFONO:

PRODUCTO	ENVASE	TIPO ACEITE	Nº ENVASES	KILOS

En Vigo, a de de 201

Fdo. El suministrador.

<input type="checkbox"/>	SE AUTORIZA EL SERVICIO	EN VIGO, A DE DE 201
<i>NO SE AUTORIZA EL SERVICIO</i>		
FDO.:		



El usuario manifiesta, una vez autorizado el servicio, que para la realización del mismo dispone de todas las autorizaciones administrativas, así como de los medios exigibles en materia de seguridad y prevención de riesgos. Esta autorización es únicamente de suministro de aceites y está condicionada a la disponibilidad de atraque.

ANEXO II: ZONAS DE SUMINISTRO

INSTRUCCIONES MEDIOAMBIENTALES PARA LA
CONSTRUCCIÓN, REPARACIÓN, DESGUACE Y
RECICLAJE DE BUQUES EN GRADA Y A FLOTE

1. **OBJETO**
2. **ALCANCE**
3. **REQUISITOS PARTICULARES**
4. **INSTRUCCIONES OPERATIVAS**
5. **CONSIDERACIONES AMBIENTALES DURANTE OPERACIONES EN TIERRA**
6. **CONSIDERACIONES AMBIENTALES DURANTE OPERACIONES SOBRE LA LÁMINA DE AGUA**
7. **REQUISITOS EN OPERACIONES DE RECICLAJE DE BUQUES (DESGUACE)**
 - ANEXO I. SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN PARA CHORREO O PINTADO**
 - ANEXO II. NOTIFICACIÓN DE CHORREO O PINTADO**

- Aprobado en Consejo de Administración de fecha 30 de julio de 2010
- Publicado en el B.O.P. nº 157 de fecha 17 de agosto de 2010
- 1^{er} modificado en Consejo de 23-12-11 – B.O.P. nº 7 de enero de 2012
- 2^a modificación en Consejo de 29 de mayo de 2015
- Publicado en el B.O.P. nº 112 en fecha 15 de junio de 2015

1. Objeto

El objeto de esta instrucción es establecer los procedimientos para el cumplimiento de las normas de tipo ambiental que deben cumplir los astilleros y empresas de reparación naval, cuando realizan operaciones de reparación, mantenimiento, construcción, desguace y reciclaje de buques, tanto en grada como a flote, a fin de prevenir la contaminación.

2. Alcance

Esta instrucción es de aplicación a las operaciones de reparación en tierra y lámina de agua que realizan los astilleros, varaderos y empresas de reparación naval que desarrollan su actividad en la zona de servicio del Puerto de Vigo (en adelante Puerto de Vigo).

3. Requisitos Particulares

- 3.1** Las empresas que realicen actividades de construcción, reparación, desguace y reciclaje naval en el Puerto de Vigo deberán disponer de la correspondiente autorización o concesión en vigor, y/o estar registrados en el censo correspondiente de la Autoridad Portuaria de Vigo.
- 3.2** Dichas empresas deberán tener aprobado el Plan Interior Marítimo, según lo establecido en el RD. 1695/2012.
- 3.3** Las empresas incluidas en esta instrucción que subcontraten los servicios de prevención o lucha contra la contaminación, deberán acreditar que las empresas contratadas disponen de una certificación de calidad que garantice la correcta realización de las tareas encomendadas y la cualificación técnica del personal a su servicio.

4. Instrucciones operativas

- 4.1** Las empresas que tengan desarrollado un sistema de gestión ambiental según la norma ISO 14001, acreditarán la inclusión de las operaciones de pintado y chorreo de casco o grandes piezas en dicho sistema de gestión.
- 4.2** Todas las empresas de reparación y/o construcción y astilleros que no incluyan las operaciones de pintado y/o chorreo de cascos o grandes piezas, en su sistema de gestión ambiental deberán solicitar autorización para cualquier operación de pintado y/o chorreo que quieran realizar, a la Autoridad Portuaria de Vigo, a través de correo electrónico (medioambiente@apvigo.es) o mediante fax (986.22.23.02). Las empresas que incluyan estas operaciones en su sistema de gestión ambiental, deberán primero acreditarlo documentalmente, para posteriormente notificar cada operación que se realice.
- 4.3** A la hora de realizar chorreo o pintado de casco o cubierta, las empresas que vayan a realizar las operaciones tendrán en consideración las condiciones meteorológicas previstas, fundamentalmente la velocidad y dirección del viento, a fin de evitar la afección a las personas y al medio ambiente.
- 4.4** En caso de vertido accidental se aplicarán las directrices definidas en el Plan Interior Marítimo, según lo establecido en el RD. 1695/2012.
- 4.5** Durante las operaciones de chorreo y pintado se aplicarán las medidas de protección necesarias, según la zona en donde se realicen (toldeo hermético, etc...).
- 4.6** Todas las operaciones susceptibles de generar impacto acústico deberán cumplir lo establecido en la *Ordenanza Municipal de Protección del Medio contra la Contaminación Acústica Producida por la Emisión de Ruidos y Vibraciones*.
- 4.7** Para la retirada de los residuos MARPOL del buque, deberá solicitarse el servicio de recogida de residuos al prestador autorizado, quien entregará el Recibo de

Residuos MARPOL, firmado y sellado y refrendado por la Capitanía Marítima.

- 4.8** Los residuos que se generen durante la reparación en astillero que no tengan la consideración de residuos MARPOL, deberán gestionarse de acuerdo a sus características entregándolos siempre a gestores autorizados.

5. Consideraciones ambientales durante las operaciones en tierra

- 5.1** Está prohibida la descarga de cualquier tipo de vertido al mar (*Convenio MARPOL 73/78, Ley 8/2001 de protección de la calidad de las aguas de las rías de Galicia y ordenación del servicio público de depuración de las aguas residuales*), debiendo asegurarse de que están cerradas todas las descargas de aguas sucias del buque, permaneciendo selladas durante su estancia en astillero.
- 5.2** En caso de usar los baños y aseos del buque, las aguas sucias se recogerán en tanques y, antes de la salida del buque, deberán entregarse a gestor autorizado.
- 5.3** Sobre el muelle, y en las proximidades del buque, se colocarán los contenedores necesarios para recoger de manera separada, según su categoría, los residuos que se generen.

6. Consideraciones ambientales durante operaciones sobre la lámina de agua.

A) Estancia del buque en muelle

1. Sobre el muelle, y en las proximidades del buque, se colocarán los contenedores necesarios para recoger de manera segregada, según su categoría, los residuos que se generen.
2. Una vez finalizadas las reparaciones, la zona debe quedar totalmente limpia y libre de residuos. En ningún caso está permitido el baldeo al mar de la superficie de trabajo, tanto si se trata del muelle o de la cubierta del buque.

B) Raspado y Lijado

1. A flote, en la obra muerta del casco del buque, únicamente está permitido el raspado, o lijado y pintado de pequeños parches y retoques, así como el nombre y/o matrícula del buque.
2. En la obra viva queda totalmente prohibido el raspado, lijado o pintado a excepción de los elementos de seguridad tales como el Disco Plimson y escalas de calados.

C) Chorreo

1. A flote, únicamente está permitido el chorreo de zonas interiores del buque, como tanques, parques de pesca, etc..., habiendo obtenido previamente la autorización correspondiente de la Autoridad Portuaria de Vigo.
2. Con carácter excepcional, y únicamente en concesiones o autorizaciones, se podrá realizar el chorreo a flote de zonas en cubierta y superestructura, garantizando que no se produce vertido de ninguna sustancia a la lámina de agua y habiendo obtenido previamente autorización de esta Autoridad Portuaria de Vigo. Por esa razón no se realizará el chorreo del casco a flote.

D) Pintado

d.1) En concesiones y autorizaciones:

Se permite el pintado con medios mecánicos y neumáticos tomando las medidas de protección medioambiental suficientes para evitar el vertido al mar de restos de pintura, disolventes, etc..., siempre que se haya obtenido la autorización correspondiente de la Autoridad Portuaria de Vigo.

d.2) En muelle:

Únicamente se podrán realizar pequeños retoques de pintura siempre utilizando medios manuales, nunca mediante medios mecánicos o neumáticos, y tras obtener la autorización correspondiente de la Autoridad Portuaria de Vigo.

Para ambos casos se colocarán contenedores estancos en el muelle para la recogida de los envases vacíos de pintura y disolventes, para su entrega a gestor autorizado.

7. Requisitos en operaciones de reciclaje y desguace de buques.

- 7.1** Las empresas que vayan a proceder a la realización de operaciones de desguace de un buque deben estar autorizadas o censadas por la Autoridad Portuaria para realizar este tipo de actividad, sin perjuicio de las autorizaciones pertinentes de otras Administraciones.
- 7.2** Las empresas que vayan a desarrollar la actividad de reciclaje y desguace de buques, deben disponer de la autorización para la gestión de los residuos peligrosos generados en esa actividad, otorgada por parte de la Secretaría Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental perteneciente a la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, en cumplimiento de la Ley 22/2011, del 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.
- 7.3** Deben remitir a la Autoridad Portuaria la siguiente documentación:
- Informe vinculante y preceptivo de la Capitanía Marítima.
 - Plan de desguace del buque, emitido por la empresa que lo realizará.
 - Certificados de desgasificación emitido por entidad acreditada.
 - Certificados MARPOL.
- 7.4** Durante la operación de desguace, se deberá instalar una barrera anticontaminación cercando la zona de trabajo, además de cumplir con el Plan Interior Marítimo existente en las instalaciones.
- 7.5** Está permitido el desguace a flote de elementos internos del buque, del desferroado interior y de las siguientes partes de la superestructura:
- Palos
 - Pañoles
 - Puente
 - Elementos desmontables.
- 7.5** Queda **prohibido el desguace a flote de partes del casco y cubierta**, debiendo realizar estas operaciones en tierra y tomando en todo momento las medidas necesarias para evitar el vertido a la lámina de agua de cualquier tipo de sustancia.
- 7.6** Los distintos compuestos del buque que se generen deben ser segregados convenientemente para su posterior revalorización o reciclaje a través de empresas o gestores autorizados.

ANEXO I. SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN PARA CHORREO O PINTADO

DE:

Nº FAX:

A: DIVISIÓN DE MEDIO AMBIENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO. FAX: 986 22.23.02

SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN PARA CHORREO O PINTADO

La empresa _____, **SOLICITA AUTORIZACIÓN** para los trabajos en el buque y en las fechas abajo indicadas, comprometiéndose a cumplir todas las medidas de seguridad y prevención de la contaminación vigentes y los requisitos ambientales previstos por la Autoridad Portuaria de Vigo, lo que incluye el toldeo hermético, y recogida y gestión de los residuos generados, siempre con atención a las condiciones meteorológicas.

Buque: _____ Consignatario o Armador: _____

Operación a realizar

CHORREADO*	
El buque se encuentra: A flote <input type="checkbox"/> En varadero <input type="checkbox"/>	El buque se encuentra: A flote <input type="checkbox"/> En varadero <input type="checkbox"/>
Zona de chorreo: _____	Zona de chorreo: _____
Día inicio: _____ Hora inicio: _____	Día inicio: _____ Hora inicio: _____
Día fin: _____ Hora fin: _____	Día fin: _____ Hora fin: _____
PINTADO*	
El buque se encuentra: A flote <input type="checkbox"/> en varadero <input type="checkbox"/>	El buque se encuentra: A flote <input type="checkbox"/> En varadero <input type="checkbox"/>
Zona de pintado: _____	Zona de pintado: _____
Día inicio: _____ Hora inicio: _____	Día inicio: _____ Hora inicio: _____
Día fin: _____ Hora fin: _____	Día fin: _____ Hora fin: _____

*Se adjunta plano o croquis de zona de trabajo del buque

En Vigo, a ____ de ____ de ____
Fdo. (Nombre y cargo)

<input type="checkbox"/> Se autoriza	en Vigo, a	de	de 20
<input type="checkbox"/> No se Autoriza	Fdo.		

El usuario manifiesta, una vez recibida la conformidad, que para la realización de los trabajos dispone de todas las autorizaciones administrativas, así como de los medios exigibles en materia de protección Ambiental, Seguridad y Prevención de Riesgos.

ANEXO II. NOTIFICACIÓN DE CHORREO O PINTADO

DE:

Nº FAX:

A: DIVISIÓN DE MEDIO AMBIENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO. FAX: 986 22.23.02

NOTIFICACIÓN DE CHORREO O PINTADO

La empresa _____, que incluye las operaciones de chorreo y pintado en su sistema de gestión ambiental certificado, **NOTIFICA** las operaciones en el buque y en fechas abajo indicadas, comprometiéndose a cumplir todas las medidas de seguridad y prevención de la contaminación vigentes y los requisitos ambientales previstos por la Autoridad Portuaria de Vigo, lo que incluye el toldeo hermético, y recogida y gestión de los residuos generados, siempre con atención a las condiciones meteorológicas.

Buque: _____ Consignatario o Armador: _____

Operación a realizar

CHORREADO*	
El buque se encuentra: A flote <input type="checkbox"/> En varadero <input type="checkbox"/>	El buque se encuentra: A flote <input type="checkbox"/> En varadero <input type="checkbox"/>
Zona de chorreo: <input type="text"/>	Zona de chorreo: <input type="text"/>
Día inicio: _____ Hora inicio: _____ Día fin: _____ Hora fin: _____	Día inicio: _____ Hora inicio: _____ Día fin: _____ Hora fin: _____
PINTADO*	
El buque se encuentra: A flote <input type="checkbox"/> en varadero <input type="checkbox"/>	El buque se encuentra: A flote <input type="checkbox"/> En varadero <input type="checkbox"/>
Zona de pintado: <input type="text"/>	Zona de pintado: <input type="text"/>
Día inicio: _____ Hora inicio: _____ Día fin: _____ Hora fin: _____	Día inicio: _____ Hora inicio: _____ Día fin: _____ Hora fin: _____

*Se adjunta plano o croquis de zona de trabajo del buque

En Vigo, a ____ de _____ de _____

Fdo. (Nombre y cargo)

I.M.A-04

INSTRUCCIONES MEDIOAMBIENTALES PARA EL SERVICIO MARPOL DE BUQUE A TIERRA

- 1. OBJETO Y ALCANCE**
- 2. REQUISITOS PREVIOS.**
- 3. INSTRUCCIONES OPERATIVAS**
- 4. RÉGIMEN DE PRESTACIÓN: CANTIDADES MÁXIMAS A ENTREGAR CUBIERTAS POR EL PAGO DE LA TARIFA DE RESIDUOS**
- 5. ANEXOS:**
 - ANEXO I: DOCUMENTO DE CONFORMIDAD.**
 - ANEXO II: NOTIFICACIÓN DEL SERVICIO**

- Aprobado en el Consejo de Administración de fecha 31 de marzo de 2006
- Publicado en el B.O.P. nº 77 de fecha 21 de abril de 2006
- 1ª modificación en el Consejo de 29 de mayo de 2015
- Publicado en el B.O.P. nº 112 de 15 de junio de 2015

1. Objeto y Alcance

La presente instrucción, tiene en cuenta el Real Decreto 1381/2002 de 20 de diciembre "sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga", modificado por el Real Decreto 1084/2009, y el Real Decreto 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". Tiene por objeto definir y establecer las directrices que deberán aplicarse durante la realización del servicio MARPOL, en el ámbito de la Autoridad Portuaria de Vigo.

2. Requisitos previos

2.1 La empresa prestadora del servicio MARPOL debe disponer de la correspondiente licencia de la Autoridad Portuaria, según lo establecido en el Pliego de Prescripciones Particulares para la prestación del servicio portuario básico de recepción de desechos generados por buques en el Puerto de Vigo.

2.2 La empresa prestadora del servicio MARPOL debe tener aprobado y actualizado un Plan Interior Marítimo que contemple la realización de simulacros anuales.

2.3 En las prescripciones particulares del servicio se incluirán, entre otras, sin perjuicio de las que se establezcan en la licencia correspondiente, las características y condiciones técnicas que deben cumplir las operaciones e instalaciones de recepción de desechos, las cuales deberán ajustarse a las normas aprobadas por las Administraciones competentes, así como los medios que deba incorporar el prestador del servicio para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de lucha contra la contaminación marina.

2.4 La operativa y funcionamiento del servicio MARPOL, se deberá ajustar a lo establecido en las Prescripciones Particulares para la prestación del servicio y en el Plan de recepción de residuos Marpol del Puerto de Vigo.

3. Instrucciones Operativas

3.1 La **notificación** de la prestación del servicio MARPOL, deberá efectuarse por escrito (**Anexo II**), de 8,00 a 20,00 horas en días laborables y como mínimo una hora antes del comienzo de la operación, y debe ir dirigida a la División de Medio Ambiente. La notificación podrá efectuarse por FAX al numero 986.22.23.02, o correo electrónico, medioambiente@apvigo.es. En dicha solicitud debe constar la cantidad y el tipo de residuos MARPOL a recepcionar, el buque al que se va a efectuar el servicio, los equipos a utilizar y por último el lugar (Muelle / Instalación) y hora del servicio.

3.2 Estas instrucciones se establecen para la realización del servicio MARPOL buque-tierra; en caso de **operaciones buque – buque** (en aquellos casos en el que el buque al que se le va a dar el servicio se encuentre atracado a muelle) la notificación del servicio deberá realizarse con una antelación de 24 horas y se debe disponer de material de lucha contra la contaminación en la embarcación que realice el servicio.

3.3 Para la realización del servicio en buques fondeados, es necesario disponer de un informe favorable de la Capitanía Marítima, donde figurarán las condiciones para la realización del servicio.

3.4 La empresa prestadora del servicio MARPOL enviará mensualmente a la División de Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria de Vigo la relación de datos en cuanto a volúmenes, nº de servicios, buques a los que se les ha prestado el servicio, incidencias, etc..., que le sean requeridos.

3.5 La empresa prestadora del servicio MARPOL y/o el personal del buque que esté realizando operaciones de descarga de residuos MARPOL, tienen la obligación de dar aviso al **Centro de Control de Emergencias del Puerto de Vigo**, de cualquier incidente que se ocasione durante el servicio.

3.6 El incumplimiento de cualquiera de estas disposiciones puede dar lugar a la paralización de las labores de descarga de residuos MARPOL, además de la apertura del correspondiente expediente sancionador.

3.7 Se prohíbe cualquier manipulación de contenedores, y de depósitos de recepción de residuos MARPOL, por personal ajeno a la empresa prestadora del servicio.

3.8 Prestación del servicio MARPOL Anexos I (Residuos oleosos) y IV (Aguas sucias):

➤ La empresa prestadora del servicio MARPOL anexos I y IV colocará, a petición del buque solicitante, depósitos o contenedores para la recepción de los residuos.

➤ Tanto el buque como los dispositivos de recogida deben estar provistos de una conexión universal o similar, cuyas dimensiones se ajusten a las indicadas por el Convenio MARPOL. Además, los contenedores deberán disponer de sistemas seguros que impidan el vaciado de los mismos por personal ajeno al servicio MARPOL.

➤ Antes de comenzar la descarga de residuos se comprobará que las mangueras y conexiones estén en perfecto estado, sin desgastes o mordeduras ni pisadas por ningún objeto, y tendrán una longitud suficiente teniendo en cuenta los posibles movimientos del buque y la dinámica mareal. Se inspeccionarán los contenedores de recepción de residuos MARPOL, para detectar cualquier posible tipo de fuga o lixiviación, y se rellenará el **Documento de Conformidad (Anexo I)**.

➤ Todo el contenido del tanque del buque que se destine al servicio MARPOL será vaciado en un contenedor habilitado a tal efecto, quedando terminantemente prohibido verter a la lámina de agua cualquier porción de volumen de dicho tanque y/o del contenedor MARPOL.

➤ Los contenedores deben disponer de un cubeto de retención, y el conducto de salida debe estar dirigido hacia el interior del cubeto, para que en caso de incidencia el producto quede retenido.

➤ El personal que lleve a cabo la operación de descarga de residuos MARPOL, dispondrá, en la zona donde se realice la descarga, de material de contingencias en cantidad suficiente, para actuar frente a cualquier vertido accidental.

➤ Los elementos de comunicación entre todo el personal que interviene en la operación deben funcionar adecuadamente, no debiendo, en ningún caso, quedar sin vigilancia el punto de conexión al contenedor MARPOL.

3.8 Prestación del servicio MARPOL Anexo V (Basuras sólidas)

➤ La empresa prestadora del servicio MARPOL Anexo V, colocará contenedores a demanda del usuario. En caso de vientos moderados o fuertes que puedan provocar la dispersión de los residuos que contiene el depósito MARPOL, éstos se cubrirán con redcillas o se dispondrán medidas seguras, con el fin de evitar dicha dispersión.

➤ Los buques de arqueo bruto igual o superior a 100 toneladas y los buques autorizados a transportar 12 o más personas, tienen que tener un plan de gestión de basuras en el que se

recomienda mantener la segregación de los residuos en su origen, estableciéndose, de acuerdo a las recomendaciones de OMI, el siguiente código de colores:



PLÁSTICOS



RESTOS DE ALIMENTOS



PAPEL, TPAOS, VIDRIO, METAL, LOZA, BOTELLAS



MATERIALES FLOTANTES DE ESTIBA, REVESTIMIENTO Y EMBALAJE,



RESIDUOS SANITARIOS

El buque depositará las bolsas en el contenedor dispuesto en el muelle. En la planta de tratamiento se hará la segregación de los residuos dispuestos en el contenedor, para mantener la separación inicial del buque.

➤ Si un buque en viaje internacional entrega desechos de cocina que contengan productos de origen animal, se deberán cumplir los requisitos exigidos en el Reglamento (CE) nº 1069/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, *por el que se establecen las normas sanitarias aplicables a los subproductos animales y los productos derivados no destinados al consumo humano*; en el Real Decreto 1429/2003, de 21 de noviembre, *por el que se regulan las condiciones de aplicación de la normativa comunitaria en materia de subproductos de origen animal no destinados al consumo humano*; en el Real Decreto 1481/2001 de 27 de diciembre, *por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero*; y en el Protocolo de Control de residuos de cocina de medios de transporte internacional del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad. **A tal fin, el buque (a través de su representante) deberá informar al prestador del servicio de recogida de desechos sólidos de su intención de entregar dicho tipo de residuos de cocina, que deberán estar completamente segregados del resto de residuos sólidos del buque.**

➤ Si un buque quiere entregar aceites de cocina, deberá informar al prestador del servicio de recogida de desechos sólidos la intención de hacerlo y éste deberá facilitar al buque un contenedor adecuado para tal efecto.

3.9 Punto Verde

➤ La Autoridad Portuaria de Vigo dispone de un servicio denominado "Punto Verde" para la recogida de residuos procedentes de buques de pesca fresca. En estas instalaciones hay contenedores para el depósito de residuos oleosos, filtros, pilas y cebos fluorescentes. Está situado en la dársena 4 del Puerto Pesquero.

➤ Es necesario que cada vez que un buque realice una descarga MARPOL en el Punto Verde, notifique a la empresa prestadora del servicio MARPOL el tipo de residuo que va a depositar (indicando si la entrega de aceites es a granel, en bidón o envase y si entrega algún otro residuo "filtros, pilas, fluorescentes").

➤ No es necesario disponer de material absorbente a pie de conexión para realizar la descarga de residuos MARPOL en las instalaciones del Punto Verde, ya que éste dispone de un tanque de rebose que evita cualquier tipo de derrame, además de disponer de una caseta con material de lucha contra la contaminación.

- La línea de atraque del Punto Verde, es de uso exclusivo para la descarga de residuos MARPOL, además la operación de descarga se realizará en el menor tiempo posible para permitir el acceso a otros buques.
- Esta prohibido el depósito de residuos orgánicos en las instalaciones del Punto Verde, así como de cualquier tipo de residuo que no provenga de buques.
- Se debe colocar cada tipo de desecho en el contenedor que corresponda, para así evitar la mezcla de residuos, y favorecer una posterior valorización.
- El depósito de aceite usado en el Punto Verde se hará vaciando el aceite en los contenedores habilitados a tal efecto. Se recomienda a los armadores y patronos de los buques que realicen este servicio, la reutilización de los bidones, garrafas y latas de aceite, con el fin de impedir la generación de más envases contaminados, que perjudican el medio ambiente y encarecen significativamente el servicio. Dichos envases deberán estar homologados para el almacenamiento de hidrocarburos.
- El depósito de pilas, cebos, filtros, etc, debe hacerse por separado, en bolsas u otros recipientes para evitar que se desperdigen por la zona y se mezclen con restos de hidrocarburos.
- Los envases y bidones que se entreguen deben llevar una etiqueta con los datos del buque que los entregue, la falta de dicho distintivo dará lugar a la apertura de un expediente.

3.10 Prestación del servicio MARPOL Anexo VI

- Está prohibida la emisión deliberada de sustancias que agotan la capa de ozono. Estas emisiones incluyen las que se producen durante el mantenimiento, la revisión, la reparación o el arrumbamiento de sistemas o equipo, excepto la liberación de cantidades mínimas durante la recuperación o el reciclaje de una sustancia que agota la capa de ozono.
- Los astilleros, las instalaciones y empresas de reparación naval o de desguace deberán disponer de instalaciones y medios para la recepción y tratamiento de sustancias que contribuyan a agotar la capa de ozono y los equipos que contienen dichas sustancias cuando éstos se retiren de los buques.

4. Régimen de prestación

4.1 La Autoridad Portuaria cobrarán una tarifa fija a los buques que atraquen, en cada escala en el puerto, hagan o no uso del servicio de recepción de desechos. Dicha tarifa fija, dependiente de las unidades de arqueo bruto (GT) del buque y les dará derecho a descargar por medios de recogida terrestre en la Zona I del puerto, sin coste adicional, durante los siete primeros días de la escala, todos los desechos de los anexos I y V del Convenio Marpol 73/78.

4.2 Si la recogida se realizara por medios marinos o tiene lugar en la Zona II del puerto la tarifa fija será un 25 por ciento superior que la establecida para la recogida en Zona I.

4.3 Por las descargas correspondientes a los desechos de los anexos IV y VI, así como por las realizadas después del séptimo día de la escala, los buques abonarán directamente al prestador del servicio la tarifa que corresponda por los volúmenes recogidos.

4.4 El pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques es obligatoria para todos los buques en cada escala que realicen en el puerto, con la salvedad de las bonificaciones y exenciones.

4.5 Los buques o embarcaciones de pesca fresca y embarcaciones deportivas y de recreo quedan exentos del pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques, sin perjuicio de que satisfagan directamente al prestador del servicio las cantidades correspondientes a los volúmenes de desechos que realmente entreguen. En este supuesto, la Autoridad Portuaria deberá

subscribir un convenio con las cofradías de pescadores y con los operadores de las instalaciones náutico-deportivas, con el fin de establecer un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque o embarcación, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

**ANEXO I: DOCUMENTO DE CONFORMIDAD
(ESPAÑOL / INGLÉS)**

DOCUMENTOS DE CONFORMIDAD DE LOS RESPONSABLES DEL SERVICIO MARPOL EN TIERRA Y DEL RESPONSABLE DEL BUQUE PARA LA DESCARGA DE RESIDUOS LÍQUIDOS (ANEXOS I Y IV DEL CONVENIO MARPOL 73/78) / DOCUMENT OF AGREEMENT BETWEEN THOSE IN CHARGE OF MARPOL SERVICE ON SHORE AND THOSE IN CHARGE OF LIQUID WASTE DISCHARGE ON-BOARD. (ANNEXES I AND IV MARPOL 73/78)

El responsable del servicio MARPOL en tierra, D. _____ y el responsable del buque, D. _____ dan su conformidad a los hechos que figuran mas abajo. / The person in charge of MARPOL service, Mr _____, and the person in charge on-board Mr _____, both agree to the following facts, on the date bellow.

I. El buque de folio _____ situado en el muelle _____ se encuentra atracado directamente al muelle, en el atraque nº_____/ Boat number_____ located in the dock _____ that is well berthed and moored, in the berth number_____, not being boarded.

II. Durante la totalidad de las operaciones de "Descarga de Residuos MARPOL" deberán tomarse todas las precauciones para evitar un derrame. / During the operations of MARPOL service will have all the precautions to avoid a spill

III. En caso de producirse, se deberán minimizar sus consecuencias evitando en todo caso que el residuo derramado alcance la superficie del agua. Tanto el responsable de la empresa prestadora como el responsable del buque tienen la obligación de recoger completamente dicho vertido, previo aviso a la Autoridad Portuaria y a Capitanía Marítima. / In case of accident, shall minimise its consequences avoiding in any case that the spilled waste reaches the surface of the water. The obligation will be in any case for both parts, to fully collect any spill, previous warning to this Harbor Authority and Marine Captainship.

IV. Antes de retirar las mangueras utilizadas para el vaciado de los tanques de residuos del buque es necesario asegurarse de que estas han sido drenadas y por tanto no contienen ningún resto oleoso./ Before removing the hoses used for emptying the waste tanks of the vessel it is necessary to ensure that these have been drained and therefore contain no oily rest.

V. Las mangueras de vaciado han sido revisadas convenientemente y no están pisadas ni mordidas./ Drain hoses have been checked conveniently and these are not obstructed or torn.

VI .Queda prohibido:

- Realizar de forma simultánea cualquier tipo de operación de carga/descarga que pueda producir variaciones en la escora y/o trimado del buque.
- Verter a la lámina de agua cualquier porción de volumen del tanque del buque que se destine al servicio MARPOL.

During the operations it is prohibited:

- Load or unload any cargo that can cause variations in the trimming of the ship.
- Spill onto the water surface any portion of the tank volume of the vessel that is intended to MARPOL service.

VII. Se ha comprobado el buen funcionamiento de los dispositivos de comunicación entre todo el personal que va a intervenir en la operación de descarga de residuos MARPOL, tanto del buque como del receptor./The proper functioning of the devices of communication between all staff that will intervene in the operation of MARPOL waste discharge has been checked, both the ship as the receptor .

VIII. En caso de derrame, el prestador del servicio MARPOL, previa comunicación a la Autoridad Portuaria, pondrá a disposición de los organismos competentes el material necesario de lucha contra la contaminación. / In case of spill, the person responsible of MARPOL service and the boat, previous communication to this Harbour Authority, will make available to the competent organisms, the necessary equipment to fight against contamination.

Por último ambas partes acuerdan: / Finally both in charge decide:

- **El procedimiento de parada de emergencia establecido. / The established procedure of emergency shutdown.**

- Ambos responsables estiman que se cumplen las condiciones técnicas fijadas por las instrucciones para el servicio MARPOL, para el inicio de la operación. / Both people in charge, consider that the technical conditions set for the start of the operation are fulfilled, as stated by the MARPOL service instructions.

Vigo, _____ de/ of _____ de/ of 201_____

D/ Mr _____

D/ Mr _____

ANEXO II: NOTIFICACIÓN DEL SERVICIO

De: _____

Nº Fax: _____

A: DIVISIÓN DE MEDIO AMBIENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO.

Fax: 986.22.23.02 / EMAIL : medioambiente@apvigo.es

NOTIFICACIÓN DE SERVICIO MARPOL

La empresa _____ prestadora del servicio MARPOL en el Puerto de Vigo, notifica la realización del servicio MARPOL _____ al buque abajo citado cumpliendo, en todo momento, las directrices y aceptando los requisitos definidos en las "**Instrucciones medioambientales para el servicio MARPOL de buque a Tierra**".

BUQUE _____

CONSIGNATARIO / ARMADOR _____

MUELLE _____

DÍA / HORA _____

TIPO	ANEXO MARPOL	VOLUMEN (m³)	EQUIPO NECESARIO

El prestador del servicio manifiesta que para la realización del mismo dispone de todas las autorizaciones administrativas, así como de los medios exigibles en materia de medioambiente, seguridad y prevención de riesgos. Esta notificación es únicamente de prestación del servicio MARPOL y está condicionada a la disponibilidad de atraque.

El prestador del Servicio

Fdo: Don.....



--	--	--



I.EX-MP.01

INSTRUCCIÓN DE ORDENACIÓN DE LOS USOS Y ACTIVIDADES DESARROLLADAS DE LAS INSTALACIONES PESQUERAS

ÍNDICE

CAPÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO II: DEL USO DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS Y LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN

CAPÍTULO III: ACCESO Y CIRCULACIÓN EN LA ZONA DE SERVICIO

CAPÍTULO IV: DE LA EXPLOTACIÓN EN GENERAL DE LAS INSTALACIONES PESQUERAS

CAPÍTULO V: SUMINISTRO DE INFORMACIÓN

CAPÍTULO VI: RÉGIMEN TRIBUTARIO Y TARIFARIO

CAPÍTULO VII: MEDIO AMBIENTE

CAPÍTULO VIII: AVERÍAS, DAÑOS, PERJUICIOS Y RECLAMACIONES

ARTÍCULOS ADICIONALES
ARTÍCULOS TRANSITORIOS
ARTÍCULOS DEROGATORIOS
ARTÍCULOS FINALES

Índice de contenidos

Aprobada en sesión del Consejo de Administración de fecha 25 de mayo de 2018 y publicada

BO

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto.

1. La presente Instrucción tiene por objeto la regulación de todas las operaciones y servicios (ordenación, vigilancia y control) que se realicen dentro del área del Puerto Pesquero (Berbés), cuya delimitación espacial, infraestructuras, e instalaciones existentes se relacionan y definen en el Anexo I adjunto.
2. En los casos en que sea necesario prestar accidentalmente servicios pesqueros, por razones operativas o de fuerza mayor, previamente autorizados, en zonas o instalaciones no incluidas en el área del Puerto Pesquero definida según el Anexo I, éstos quedarán igualmente sometidos a la presente regulación.
3. Los incumplimientos a esta Instrucción tendrán la consideración de infracción administrativa, siendo tratados de conformidad con lo establecido en los artículos 305 y siguientes de la Ley de Puertos.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

1. Están sujetos a esta Instrucción todas las personas o entidades que ocupen o utilicen la zona de servicio anteriormente establecida, o que desarrollen cualquier tipo de actividad en la misma, así como las personas, buques, vehículos, maquinaria, instalaciones, materiales y mercancías que se encuentren, incluso circunstancialmente, en dichas zonas.

Esta Instrucción será de aplicación a las diferentes actividades que se desarrollen en el Puerto Pesquero, tales como:

- Control de acceso, tanto de personas como de vehículos al Puerto Pesquero, determinación de las zonas de aparcamiento, entrada y salida a las diferentes salas de subasta o venta.
- Mantenimiento del orden para el normal desarrollo de la actividad.
- Organización y distribución de atraques para buques pesqueros, y de los andenes para transporte terrestre, tanto en trabajos de descarga como de expedición.
- Asignación de espacios para el depósito de pescado dentro de las diferentes salas.
- Organización de las primeras ventas, segundas ventas y su control.
- Suministro de información, tanto a efectos estadísticos como liquidatorios.
- Control de la actividad.
- Estado y mantenimiento de las instalaciones, muelles y zonas de servicio sea cual sea la relación administrativa que mantengan frente a la APV.



* ONV-CEL 1

1 Con
propuest
a de
modiflca
ción.
www.apvigo.com

www.apvigo.com

- Apoyo en el control y vigilancia del cumplimiento de toda la normativa higiénico-sanitaria vigente, sin perjuicio de las funciones específicas que ostente la administración correspondiente.
- Limpieza y gestión de residuos.
- Cualesquiera otras actividades que desarrollen en el área de operaciones del Puerto Pesquero que hayan sido debidamente autorizadas por la APV.

Artículo 3. Autoridades y Órganos competentes.

1. Corresponden a la APV y sus órganos las competencias y funciones que se establecen en la Ley de Puertos y demás normativa aplicable.
2. Corresponden a la Capitanía Marítima, dentro de la zona de servicio del puerto, las competencias y funciones que se establecen en la Ley de Puertos para esta Administración, así como toda aquella otra normativa que sea de aplicación.
3. Las competencias de la APV y de la Capitanía Marítima se entienden, sin perjuicio ni menoscabo de aquellas otras asignadas a otras administraciones, organismos o entidades públicas, que, de acuerdo con la legislación vigente, deban desarrollar su actividad dentro del ámbito del Puerto Pesquero de acuerdo con su propia normativa.
4. Cuando el ejercicio de las competencias de otras administraciones, u organismos públicos en el ámbito de aplicación de esta Instrucción pudieran alterar la normal ejecución o desarrollo de las actividades y servicios portuarios, dichas entidades deberán poner en conocimiento de la APV, al inicio de las mismas, las actuaciones que se pretenden llevar a cabo, con el fin de que ésta disponga las medidas que estime oportunas para minimizar las perturbaciones en el servicio.

Artículo 4. Dirección, Vigilancia y Policía del Puerto.

Las funciones de Dirección serán ejercidas por quien o quienes las tengan asignadas en el organigrama de la APV, pudiendo ser delegadas aquellas que tengan el carácter de operacional, no las relativas al orden administrativo.

Las funciones de vigilancia y policía corresponderán al Servicio de Policía Portuaria de la APV, cuya misión será prevenir, evitar y denunciar las infracciones a lo dispuesto en esta Instrucción, velar por la seguridad de las instalaciones, obras, materiales y mercancías, cumpliendo y haciendo cumplir las órdenes de servicio que les sean transmitidas por sus superiores, así como controlar los servicios y actividades que se desarrollan en el Puerto Pesquero. Asimismo, podrán requerir la colaboración de las fuerzas y cuerpos de seguridad, al objeto de mantener el orden público y la seguridad de las personas.



www.apvigo.com

3. El Servicio de Policía y demás personal autorizado de la APV podrá acceder a las distintas instalaciones, tanto propias de la APV, como de titularidad particular (otorgadas en concesión o autorización administrativa) situadas dentro de la zona de servicio del puerto pesquero, con el fin de desarrollar las labores de inspección, vigilancia y control que la norma atribuye a las Autoridades Portuarias.

4. El personal de cualquier servicio de vigilancia y seguridad que pueda establecerse por los usuarios del puerto, ocasional o permanentemente, deberá contar con la previa autorización de la APV, debiendo, además de cumplir con sus labores específicas encomendadas, velar por el cumplimiento de la presente Instrucción y demás Ordenanzas dictadas, prestando su cooperación al Servicio de Policía de la APV, y demás agentes de la autoridad, y asegurando la coordinación, siempre bajo la autoridad de la APV.

CAPITULO II

DEL USO DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS Y LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN Artículo

5. Portal Telemático GESPECAVIGO

1. Con objeto de digitalizar las operaciones pesqueras, la APV ha puesto en marcha una plataforma telemática de gestión de las transacciones de pesca fresca "GESPECAVIGO" que está disponible en la dirección <https://pesca.apvigo.es>.
2. Las principales funcionalidades que abarca actualmente y que están planificadas para próximos desarrollos de la herramienta GESPECAVIGO son:
 - Registro de los arribos de operaciones de pesca fresca y estabilizada a bordo que se realizan en el puerto pesquero.
 - Obtención de la declaración oficial de previsión de descarga por arribo.
 - Gestión de documentos de transporte y recogida del pescado estabilizado a bordo asociado a un arribo.
 - Gestión de reserva de zonas de exposición y venta en función de las cantidades declaradas en los arribos.
 - Gestión de sorteos aleatorios sobre arribos declarados y registro de los muestreos realizados por la policía portuaria asociados a dichos sorteos.
 - Presentación telemática por parte de los operadores de las notas de venta de pesca fresca y de la información relativa a la pesca estabilizada a bordo, relacionadas con los arribos registrados.
 - Gestión de las notas de venta por parte del personal administrativo de la APV realizadas por los operadores a partir de los arribos declarados:
 - o Transmisión telemática de las notas de venta para su integración con los sistemas propios de la APV encargados de la gestión estadística y liquidación de las tasas correspondientes.

www.apvigo.com

- o Transmisión telemática de la documentación exigible por las autoridades competentes en materia de operaciones pesqueras en cumplimiento de la normativa vigente en cada momento.
- Gestión de la documentación comercial y la documentación de transporte de la pesca tras la primera venta.

CAPÍTULO III

ACCESO Y CIRCULACIÓN EN LA ZONA DE SERVICIO Artículo 6.

Acceso a la zona de servicio

1. El acceso a los muelles, zonas de operaciones y edificios, tanto si son gestionados directamente por la APV, como si lo son por un tercero en régimen de concesión o autorización, que estén ubicados dentro del Puerto Pesquero quedará restringido, con carácter general, a personas y vehículos que hayan sido previamente autorizados por razón de sus funciones o de los servicios que presten. Corresponde a la APV el

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

establecimiento de las zonas de operaciones, el otorgamiento de las debidas autorizaciones y la determinación del horario de funcionamiento en su caso.

2. La APV podrá establecer zonas de circulación, tanto peatonal como en vehículo, de carácter libre dentro de un horario establecido.
3. Por razones de explotación, la APV podrá establecer restricciones de acceso u horarios limitados, así como zonas de aparcamiento regulado mediante tarifa.

Artículo 7. Circulación de vehículos y zona de estacionamiento

1. La circulación de vehículos en el interior del Puerto Pesquero se ajustará a lo contemplado en la legislación vigente, y, complementariamente con lo previsto en esta Instrucción, y las normas en cada caso establecidas, quedando prohibida, con carácter general, en la zona de cantiles y operaciones, salvo que se trate de maquinaria debidamente autorizada en el censo de la APV.

Los vehículos de transporte de mercancías realizarán sus operaciones con las debidas condiciones de seguridad, debiendo cumplir en todo caso con la legislación aplicable al transporte de mercancías peligrosas, contaminantes, nocivas o molestas, así como a la legislación sanitaria pertinente.

3. La APV podrá realizar controles en la entrada y en la salida del Puerto Pesquero a vehículos que accedan con el objeto de verificar qué tipo de mercancía portan, impidiendo la entrada o salida de aquellos que no presenten la correspondiente

www.apvigo.com

documentación de carácter obligatorio, tanto asociada al vehículo como a la mercancía transportada.

CAPITULO IV

DE LA EXPLOTACIÓN EN GENERAL DE LAS INSTALACIONES PESQUERAS Artículo 8. Del uso de muelles e instalaciones.

1. La explotación de las instalaciones pesqueras está constituida por el conjunto de las operaciones de atraque, descarga de pescado, depósito de éste en los lugares destinados a su exposición, subasta o venta del mismo, entrega a los compradores, suministro de cajas y hielo, transporte, preparación y empaque, carga para la exportación y salida del puerto, suministro de agua, suministro de combustible a buques, pertrechos, efectos víveres, redes, envases, y otras de carácter equivalente.
2. La APV señalará las zonas de los muelles destinados a las distintas operaciones pesqueras, como atraque de buques y descarga de la pesca, según sea de altura o bajura, clase o naturaleza de la embarcación, toma de agua, hielo, pertrechos, víveres, combustible, reparación de averías, estancia, etc., dentro de los cuales se fijarán los atraques de una manera ordenada y ágil para los usuarios.
3. La preferencia en el uso de las instalaciones dentro de cada zona, con arreglo al punto anterior, se determina exclusivamente (salvo casos excepcionales) por la presencia inmediata del buque en el atraque y el camión en el control de accesos que lo solicite. La utilización de los muelles de atraque cesará tan pronto como se haya efectuado la operación que lo haya motivado, trabajando a un ritmo normal, con la

inmediatez que se determine en cada caso, para su utilización por otros buques.

4. Todos los elementos auxiliares empleados en la carga, descarga o transporte de pescado (Carretillas elevadoras, Transpalet, y Carros) que circulen por el recinto portuario, deberán estar debidamente identificados. A tal fin deberán portar, en lugar fácilmente visible, una placa identificativa de color e inscripción conforme a:

a. Carretillas elevadoras: estarán identificadas con una placa de fondo blanco y número negro coincidente con el número censal de la empresa propietaria. Asimismo, se deberá incluir el tipo de combustión de la máquina: E (eléctrica), D (diesel), G (gas). En el caso de que una misma empresa disponga de más de una máquina, dicho número censal incluirá una letra minúscula final, siendo la primera la "a", la segunda la "b", y así sucesivamente hasta la "z". El conductor, igualmente, deberá ir provisto de un chaleco amarillo.

www.apvigo.com

Praza de Estrelas 4, 36201 VIGO - C.I.F. Q-3867002 - D
Teléfono +34 986 288 000 - Fax +34 986 288 001 - E-mail: apvigo@apvigo.es

E	D <u>1253</u>	G <u>1253</u>
1253 E	D	G
1253 a	1253 a	1253 a

b. Traspalet: estarán identificados con una placa de fondo amarillo y número negro coincidente con el número censal de la empresa propietaria. En el caso de que una misma persona censada disponga de más de un traspalet, dicho número censal incluirá una letra minúscula final, siendo la primera la "a", la segunda la "b", y así sucesivamente hasta la "z". Dichos elementos deberán quedar depositados en el local cuya titularidad corresponda al propietario. La persona manipuladora deberá ir provista de un chaleco amarillo.

1253

1253 a

- c. Carros: Dependiendo de su titularidad:

- Los carros de las empresas dedicadas al transporte de cajas de pescado para comercializadores de pescado (cuyos manipuladores son actualmente conocidos como "carrexones"), deberán portar una placa de fondo **Bfi** y un número identificativo del 1 al 50, número máximo de carros de este tipo que permitirá la APV para la correcta circulación de los carros en las salas de exposición. Este número podrá variar cuando la APV lo estime conveniente. La persona que lo transporte deberá ir correctamente uniformado con un chaleco de color rojo con el mismo número en la espalda que el número de la placa del carro. Estos carros una vez finalizada la jornada de trabajo quedarán depositados en el lugar que designe la APV.

3 ONVSL I

... i=55 |



- Los carros de los comercializadores de pescado que disponen de local en el recinto del Puerto Pesquero (Berbés), deberán portar una placa de fondo amarillo y número negro coincidente con el número censal de la empresa propietaria. En el caso de que una misma empresa censada disponga de más de un carro, dicho número censal incluirá una letra minúscula final, siendo la primera la "a", la segunda la "b", y así sucesivamente hasta la "z". La persona que transporte dicho carro estará obligada a portar un chaleco de color amarillo. El depósito de estos carros será en el interior del local de cada propietario.

1253

www.apvigo.com

1253 a

- Los carros de aquellos barcos de bajura que se utilizan para llevar pescado hasta la lonja o mover aparejos, deberán portar una placa de fondo **H** y número negro coincidente con la matrícula/folio de la embarcación. El depósito de estos carros será en el interior de los departamentos de sus propietarios.

- Cualesquiera otros carros de empresas de servicios, que puedan operar en el recinto pesquero deberán portar una placa de fondo y número negro coincidente con el número censal de la empresa propietaria. En el caso de que una misma persona censada disponga de más de un carro, dicho número censal incluirá una letra minúscula final, siendo la primera la "a", la segunda la "b", y así sucesivamente hasta la "z". Dichos elementos deberán quedar depositados en el local cuya titularidad corresponda al propietario. La persona manipuladora deberá ir provista de un chaleco amarillo.

Artículo 9. De la descarga y exposición de la pesca de 1- venta.

Para la descarga, tanto los buques como los vehículos se situarán en sus respectivos lugares asignados, de forma que la descarga de la pesca fresca pueda realizarse sin interrupción y lo más rápidamente posible, con los puntales de a bordo o con los medios mecánicos debidamente autorizados por la APV.

Se establece, con carácter general, como horario para los trabajos de descarga desde las 22:00 horas hasta las 05:00 horas del día siguiente, a excepción de la descarga para la venta del lunes que podrá iniciarse a las 20:00 horas del domingo. Por razones excepcionales o de interés general, este horario podría ser alterado por el tiempo mínimo imprescindible, siempre con la previa autorización expresa de la APV y con las condiciones que en cada excepcionalidad requieran.

Durante las operaciones de descarga, solo estará permitido el acceso a las instalaciones al personal debidamente autorizado, cuya presencia esté justificada en virtud de la actividad que desarrolle.

Antes de empezar la descarga, el armador, el dueño de la mercancía, o en su caso el representante debidamente acreditado ante la APV deberá presentar un arribo o declaración de pesca, en la aplicación informática GESPESCAVIGO, indicando de forma aproximada el peso que va a ser manipulado. Al objeto de poder distribuir de la forma más equitativa posible la superficie de la sala de exposición y venta, se estiman como

1 ONVSL /

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

www.apvigo.com

aceptables, respecto de la nota de venta, variaciones en más o menos de un 10 %. Variaciones superiores, sin la debida justificación aceptada por la APV, serán objeto de incoación de expediente sancionador.

3. La descarga de buques y vehículos será dirigida por el Armador, el propietario de la mercancía, o la persona que les represente correctamente acreditada ante la APV, empleando para ello personal debidamente autorizado en el censo de actividades establecido por la APV, de acuerdo con la normativa vigente en cada momento.
 4. La APV pondrá a disposición de los vendedores una báscula debidamente calibrada para el pesaje de las mercancías. En el caso de que el vendedor u otras empresas aporten sus propios medios de pesaje, éstos serán los responsables de su calibración, verificación y custodia de los registros, conforme establezca la legislación vigente
Por otro lado, aquellos vendedores del cerco que descarguen fuera de las alineaciones más próximas a la Lonja después de la subasta, tendrán la obligación de aportar sus propios medios de pesaje para realizar el muestreo correspondiente, así como de su calibración, verificación y custodia de los registros, conforme establezca la legislación vigente.
 5. La pesca se clasificará por especies, tamaño, calidad y frescura, tal y como establece el Reglamento (CE) Nº 2406/96 DEL CONSEJO de 26 de noviembre de 1996 por el que se establecen normas comunes de comercialización para determinados productos pesqueros.
 6. Para la exposición de los productos de la pesca fresca una vez clasificado se deberá tener en cuenta que:
 - a) No se permitirá la utilización de cajas ni palets de madera en las lonjas.
 - b) El pescado una vez clasificado se expondrá en cajas plásticas sobre palets, con peso uniforme, y debidamente autorizadas por la APV, no permitiéndose cajas incompletas, salvo para el resto final de la especie. Las especies que no puedan introducirse en cajas, o que se subasten por unidad, se deberán depositar sobre palets plásticos. No está permitido almacenar envases vacíos, residuos o utensilios de otra naturaleza en espacios asignados para la exposición y venta de los productos de la pesca.
- c) En la Lonja, se utilizarán cajas plásticas de color blanco debidamente homologadas para pesos de 15, 20, 30, y 40 kilogramos.
- d) Como excepción, para la caja que utiliza la flota de cerco, se admitirá un diseño especial para que pueda adaptarse en el encaje de las bañeras de los barcos, será de color verde y con un peso de 14 Kg. Se llevará a cabo el Plan de Muestreo según el Reglamento del Consejo (EC) nº 1224/2009.

www.apvigo.com

e) Tanto las cajas como los pescados individuales deberán llevar una etiqueta que de forma inequívoca indique al menos lo siguiente (y según la normativa aplicable):

- Peso Neto.
- Denominación comercial y nombre científico.
- Método de producción, zona de captura, subzona o división FAO en la que se ha pescado el producto.
- Arte de pesca.
- Nombre razón social y dirección de la empresa alimentaria.
- Fecha de captura. Fecha de desembarque.
- Puerto de desembarque.
- Marca de identificación.
- Num. de identificación de cada lote

7. Una vez terminados los trabajos de descarga, clasificación, etiquetado y exposición, únicamente se permitirá, siempre a partir de las 04:00 horas, la entrada en la sala de exposición y venta a los Compradores que hayan sido debidamente autorizados por la APV, los cuales deberán llevar en lugar visible el carné que les identifique como tales. Bajo ningún pretexto se podrá tocar el pescado o retirar cajas de pescado antes de haberse efectuado la primera venta que se formalizará en las funcionalidades dispuestas en la aplicación GESPECAVIGO a fin de su control por los correspondientes servicios de explotación del Puerto de Vigo.

MAS

TCOPORTS

Artículo 10. De la primera venta mediante subasta.

1. Concluidos los trabajos de descarga y clasificación de la mercancía, y una vez que todo el pescado se encuentra expuesto, el Servicio de Policía de la APV, de acuerdo con las normas y horarios establecidos por la APV, dará la orden para que puedan iniciarse las operaciones de Venta en Subasta.

Con carácter general la subasta dará inicio a las 04:30 horas, y durará el tiempo que sea necesario para el despacho de toda la mercancía.

El orden de subasta será el acordado por la APV, una vez consultados los agentes económicos implicados (asociaciones de armadores, vendedores y compradores, y demás operadores) en el desarrollo de la subasta. Las condiciones de la subasta se disponen en el Anexo I del presente Reglamento.

2. El método habitual para la venta de los productos de la pesca fresca de primera venta será la subasta, sea cual sea el medio por el que haya llegado (marítimo o terrestre), a excepción de los casos dispuestos en el artículo 13 de la presente Instrucción. La subasta se realizará siempre por el procedimiento denominado "a la baja", pudiéndose desarrollar mediante medios mecánicos, informáticos, o de viva voz. La APV podrá aplicar la subasta informatizada en el caso de que se desarrollen los proyectos tecnológicos correspondientes.

www.apvigo.com

3. La subasta deberá ser realizada por personal dado de alta en el censo de la APV, y a la misma únicamente podrán acceder aquellas personas que también se encuentren debidamente autorizadas en el censo de actividades de la APV. Tal y como se refleja en el Real Decreto 418/2015, estos compradores registrados serán comunicados a la comunidad autónoma para su registro.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

4. El personal designado por la APV podrá intervenir en cualquier momento, tanto en las descargas como en la subasta a los efectos de la comprobación de pesos, especies y precios, resolviendo las incidencias que pudieran presentarse, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7.2 del Decreto 419/1993 por el que se refunde la normativa vigente sobre descarga, primera venta y comercialización de los recursos marinos en fresco.
5. Una vez efectuada la subasta, el que resulte adjudicatario (mejor postor) pasará en ese momento a ser propietario de la mercancía. En caso de que el adjudicatario no presente garantías suficientes ante el vendedor, éste podrá exigir el abono en efectivo de la mercancía, siempre dentro de los límites legales, si no se efectuase dicho abono por el comprador, el vendedor podrá volver a subastar la mercancía.
6. Igualmente, una vez efectuada la subasta el adjudicatario (mejor postor), que en ese momento pasa a ser propietario de la mercancía, podrá retirar la misma, con la aprobación del vendedor o previo abono en efectivo del importe de la operación, no pudiendo en ningún caso el vendedor negarse a hacerle entrega del pescado adquirido por cualquiera otro motivo distinto del expresado en el punto anterior.
7. También se permitirá la retirada y el almacenamiento de los productos por organizaciones de productores pesqueros en aplicación del artículo 30 del Reglamento (UE) n° 1379/2013, del 11 de diciembre.
8. Con relación a la retirada de los productos de la pesca:
 - a) El armador/vendedor comunicará a la APV la retirada de parte de la pesca descargada de una determinada especie para su venta en otras lonjas o instalaciones dedicadas a primera venta. A efectos de garantizar la trazabilidad, se emitirá un **documento de transporte** de la mercancía retirada que se contabilizará con el precio medio obtenido automáticamente por la aplicación GESPECAVIGO de los quince últimos días de subasta de su misma clase y especie.
 - b) Cuando los productos pesqueros que deban cumplimentar una nota de venta estén destinados a ser almacenados para una venta posterior, el vendedor autorizado, a través de GESPECAVIGO, cumplimentará una **declaración de recogida** que estará a disposición de la APV u otras administraciones competentes. De la misma manera, en el caso de aquellos productos pesqueros estabilizados a bordo que necesiten unas condiciones medio ambientales especiales de conservación, y necesiten o estén obligados a retirar la mercancía a un local

www.apvigo.com

acondicionado a esas características situado dentro del puerto pesquero, el armador o vendedor cumplimentará una **declaración de recogida** explícita para la pesca estabilizada a bordo o en tierra, que estará disponible en GESPECAVIGO.

- c) Cuando los productos pesqueros no hayan tenido comprador o el precio de subasta a la baja hubiese llegado a unas cuantías que el armador, o vendedor autorizado considerase insuficientes, éste podrá retirar la mercancía de la lonja, previa autorización de la APV, y almacenarla para una venta posterior, cumplimentando una **declaración de recogida** a través de GESPECAVIGO, estando a disposición de la APV u otras administraciones competentes.

En las notas de venta de los productos pesqueros provenientes de otras lonjas, se deberá hacer constar el código identificativo del documento de transporte. Aquellos que utilicen las modalidades b) o c) anteriores,

deberán hacer constar el código identificativo de la declaración de recogida.

9. A efectos de cumplimiento de la normativa vigente en materia de control de primera venta de los productos pesqueros, será responsabilidad de las empresas vendedoras que, estando debidamente acreditadas ante la APV, realicen operaciones de Subasta en las instalaciones del Puerto Pesquero. Además, será obligación del comprador la retirada de la sala de subasta de los productos adquiridos lo antes posible.

Artículo 11. Sobre determinados aspectos singulares de la subasta.

Q

ENV-RL I

Q

E
MAS

1. En el caso de los buques de bajura (cerco) se efectuará la subasta en una sala cerrada situada en el interior de la Lonja (ver definición en Anexo I).

2. En dicha sala no se descargará todo el pescado que viene a bordo o en camión, solamente una muestra con la información del número de ejemplares que entran por Kg. La venta se realizará generalmente por embarcación completa. Por la singularidad de esta venta (conocida anteriormente como Mesa de Subastas) en el arribo registrado en GESPECAVIGO se han de añadir, como mínimo, los siguientes datos adicionales: hora aproximada de llegada a puerto y especie.

Con posterioridad, y una vez realizada la subasta, los datos a añadir serán: el comprador, el muelle de descarga o el puerto de descarga en su caso.

3. Si a petición del armador o su representante de un buque de cerco, quisiera subastar por cajas en Lonja una partida, debe realizar un arribo específico para esa operación conforme al procedimiento general de subasta en lonja, depositando el pescado en la sala de subasta hasta el comienzo de la misma.

4. Se establecen como horarios de subasta, para barcos que faenen de tarde y tengan previsto salir nuevamente a faenar, desde las 20:00 horas hasta las 02:00 horas. En el

www.apvigo.com

periodo estival (desde el 1 de mayo hasta el 30 de septiembre) este horario será desde las 22h hasta las 02:00h.

Para el resto de las embarcaciones, la subasta empezará a partir de las 04:30 horas.

5. El control de las descargas y la distribución del pescado en la sala de exposición se realizará a través de GESPECAVIGO, en la que podrá parametrizarse todo el proceso que se formaliza a lo largo de una descarga, declaración de pesca, documento de transporte, declaración de recogida, controles aleatorios del Servicio de Policía Portuaria en relación con la descarga y subasta, y envío de la nota de venta. Estos datos se remitirán a la Consellería del Mar, o cualquier otra Administración que lo demande en virtud de sus competencias.



Artículo 12. De los horarios de las lonjas y mercado.

1. Con carácter general se establecen los siguientes horarios.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

- a) Las lonjas y mercado del puerto pesquero prestarán servicio de lunes a sábado, con excepción de aquellas fechas que coincidan en días festivos.
- b) Lonja: Con carácter general se establece su apertura desde las 22:00 horas hasta las 10:00 horas del día siguiente.
- Horario de subasta para el cerco de noche desde las 20:00 horas hasta las 02:00 horas. Desde el 01 de mayo hasta el 30 de septiembre el horario será desde las 22:00 horas hasta las 02:00 horas.
 - Horario de subasta para el cerco de día y el resto de artes, a partir de las 04:30h y hasta que terminen las operaciones.
- c) Lonja de Marisco: Con carácter general, apertura desde las 12:00 horas hasta las 18:00 horas. Se establece como horario de subasta las 15:45 horas.
- d) Sala de Congelado: Con carácter general, apertura desde las 08:00 horas hasta las 14:00 horas. Se establece como horario de subasta aquel que sea solicitado por la empresa vendedora.
- e) Mercado: Con carácter general apertura desde las 02:00 horas hasta las 10:00 horas. Se establece como horario de comercialización y retirada de la pesca a partir de las 05:00 horas.
2. Cuando de forma excepcional por los agentes operadores (armadores, vendedores y exportadores) se solicite autorización para realizar la descarga y venta en jornada festiva, ésta deberá formalizarse por escrito debidamente fundada, y con una antelación mínima de cuatro días a fin de que la APV pueda organizar los diferentes servicios de vigilancia, limpieza, mantenimiento, etc.

www.apvigo.com

Praza da Estrela nº1, 36201VIGO - C.I.F. Q-3667002-0
Teléfono+34 986 268 000 - Fax+34 986 268 001 - E-mail: apvigo@apvigo.es

© DNV-GL /

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

3. As estacionales que requiera un horario distinto a los establecidos, deberá igualmente ser solicitado con una antelación mínima de cuatro días.
4. Una vez que la APV haya autorizado la descarga, venta y subasta en días festivos o en horario diferente al autorizado, lo comunicará a las distintas administraciones que tienen competencia en materia de pesca (Consellería do Mar, Consellería de Sanidade, Secretaría General de Pesca, etc.).

Artículo 13. De otras operaciones de la primera venta.

1. También se podrá realizar la primera venta de los productos de la pesca mediante la fórmula comercial a la que las partes hayan llegado por mutuo acuerdo, realizando un contrato alimentario, y debiendo pasar, previamente a su retirada, la mercancía por la lonja para su pesaje, control de lotes y etiquetado.

Además, todas las ventas deberán quedar debidamente registradas en la herramienta informática GESPECAVIGO (arribo, hora de descarga, peso, precio contratado, etc.), y puestos en conocimiento de los Órganos competentes de la Comunidad Autónoma.

Artículo 14. De las operaciones de segunda venta.

1. Las operaciones de segunda venta se realizarán en el edificio del Mercado (ver planos del Anexo IV) según las condiciones y la operativa definida al efecto en el Anexo II de la presente Instrucción.

Artículo 15. De las operaciones de transporte de mercancías dentro del puerto.

Los vehículos que accedan al recinto portuario para la carga y descarga de pescado a las lonjas o mercado tendrán zonas habilitadas para su aparcamiento, para ello, los edificios destinados a tal fin disponen de un total de 86 bocas de carga y descarga. El 40% de las bocas podrán ser utilizadas, previa autorización, por operadores en general. El resto de las bocas están habilitadas mediante título de autorización a diferentes empresas de transporte con instalaciones en el puerto pesquero.

También podrá utilizarse la explanada de la zona situada en la cabeza Sur de la lonja para la descarga de los vehículos que se reciben con mercancía de los barcos arrastreros del Gran Sol o palangreros de distintos sectores del Atlántico. Esta actividad se realiza, normalmente, de noche.

En el lado del andén, entre el edificio de la lonja y el mercado, las empresas de transporte disponen, en régimen de concesión administrativa, de dos locales no

www.apviggo.com

destinados a consignar para el depósito de pescado subastado o vendido en los edificios de venta durante la madrugada una vez manipulado y empaquetado en los locales de exportación durante las primeras horas de la mañana a la espera de su carga. Estos locales están refrigerados para mantener la temperatura adecuada.

4. Las empresas de transporte deberán estar dadas de alta en el censo de actividades industriales de la APV, haciendo constar toda la maquinaria auxiliar que utilizan para los trabajos diarios. Tienen la obligación de tener registrado y a disposición de la APV y de cualesquiera otras administraciones competentes, todos los movimientos de mercancía que se efectúen en sus instalaciones. Diariamente transmitirán a través de GESPESCAVIGO todos los kilogramos movidos en sus instalaciones y vehículos para que la APV pueda confeccionar una relación de empaque.
5. Durante las operaciones de carga, descarga y maniobra, los vehículos deberán cumplir debidamente las condiciones de seguridad, ajustándose a la legislación vigente y a esta Instrucción, entre otras medidas no se podrá circular a una velocidad superior a los 30 km/hora en el recinto portuario, en los desplazamientos de una operación a otra las puertas de las gabarras deberán estar cerrados, y los termo-king de control de temperatura apagados durante la noche.

Artículo 16. De la utilización de maquinaria auxiliar.

Las carretillas elevadoras circularán en el interior de las salas de subasta exclusivamente para el transporte de productos de la pesca a su interior, así como para la retirada de dichos productos una vez subastados. Una vez concluida la subasta, está prohibida la circulación de elevadoras por el interior de las citadas salas.

2. En cumplimiento del Reglamento 853/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se establecen normas específicas de higiene de los alimentos de origen animal, no tendrán acceso a los locales donde se expongan a la primera venta los productos pesqueros ningún vehículo que emita gases perjudiciales para la calidad de los productos de la pesca. Por ello, solamente podrán circular por los recintos cerrados elevadoras propulsadas por gases licuados (butano, propano) o energía eléctrica, estando obligadas a llevar visible la placa de matrícula que las identifica, cumpliendo los límites de velocidad establecidos.
3. Las carretillas elevadoras deben tener el correspondiente Seguro de Responsabilidad Civil y estar censadas en la APV, llevando en lugar visible la placa identificativa proporcionada por este Organismo. Solo serán conducidas por personal capacitado y autorizado.
4. Está taxativamente prohibido el transporte de otros usuarios o acompañantes, así como el remolque de cualquier tipo de dispositivo.



www.apvigo.com

5. Las carretillas elevadoras, cuando se hallen funcionando, llevarán encendida la señal luminosa y acústica.
6. Circularán en todo caso por los viales y pasillos habilitados a tal fin y sin exceder la velocidad máxima de 10 Km./hora.
7. La bajada de pendientes con carretillas cargadas debe realizarse marcha atrás. Se utilizará ese sentido de la marcha cuando la carga impida la buena visibilidad frontal.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

8. Si no llevan carga deberán circular con las horquillas bajadas. Cuando se abandone la carretilla sin vigilancia se debe parar el motor y activar los frenos, bloquear los mandos y dejar las horquillas inclinadas hacia delante.
9. Deben circular con la carga a 15 cm. del suelo y los montantes inclinados hacia atrás. El sentido de la marcha garantizará en todo caso una buena visibilidad.
10. Las carretillas elevadoras, así como los carros, traspales, maquinaria auxiliar y todos los dispositivos utilizados en las zonas comunes del Puerto Pesquero, deben estar en perfecto estado de mantenimiento y limpieza, adecuadamente pintados y totalmente desprovistos de óxido.
11. Cuando se utilizan traspales de tracción manual, está prohibido que el usuario se sitúe sobre las horquillas, o sobre la carga.
12. Del mismo modo, los carros utilizados para el transporte de pescado por los "carrexones" estarán identificados y quedarán depositados cuando concluyan el trabajo en aquellas zonas autorizadas por la Autoridad Portuaria.

Artículo 17. Del control higiénico-sanitario.

Dentro de las lonjas y el mercado se deben seguir unas normas higiénico-sanitarias adecuadas. Además de lo descrito a lo largo de esta Instrucción, las siguientes prácticas están expresamente prohibidas en las lonjas y mercado del Puerto Pesquero:

- a. *Fumar, vapeo, masticar chicle, escupir y otras conductas impropias,* tanto en las salas de subasta como en el resto de pasillos de las instalaciones cerradas de uso público.
- b. *Ingestión de comida o bebidas.*
- c. *Presencia de animales en las instalaciones, exceptuando aves de cetrería.*
- d. *Arrastre de cajas,* siendo esta prohibición extensiva a la totalidad del recinto portuario.

www.apvigo.com

- e. *Posicionar el pie sobre las cajas de pescado o palets, y, en general, caminar o apoyar los pies sobre los envases que contienen pescado o marisco.*
- f. *Depositar el pescado sobre el pavimento, debiendo aquel permanecer sobre cajas y/o palets para impedir su contacto con el pavimento.*
- g. *Ausencia de hielo.* El pescado debe tener hielo, incluido el que viene de otros puertos y lo haya perdido por fusión durante el transporte.
- h. *Pescado en mal estado.* En colaboración con los servicios veterinarios, no se permitirá la venta de pescado en mal estado.
- i. *Depósito de residuos orgánicos.* Se realizará en los contenedores estancos y cerrados dispuestos para este cometido en las instalaciones pesqueras.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

- j. *Manipulación fuera de zona autorizada:* Los comercializadores titulares de departamentos en el Puerto Pesquero deberán realizar la evisceración o cualquier manipulación de los productos de la pesca en el interior de los citados departamentos o en la sala habilitada para tal fin; en ningún caso estará permitido para ese fin el uso de las salas de subasta, pasillos o explanadas.
2. Los comercializadores minoristas podrán sustituir los envases por otros de su propiedad en el muelle de carga o en la zona de pilones. Se prohíbe la realización de las operaciones descritas anteriormente en viales o explanadas.
 3. En materia de buenas prácticas y con carácter general se exigirá a los usuarios el cumplimiento de todos los requisitos establecidos por la Autoridad Portuaria de Vigo, que figuran en la "guía de buenas prácticas de manipulación de alimentos" y publicadas en la página Web de la Autoridad Portuaria de Vigo www.apvigo.es.
 4. Se prohíbe el lavado de remolques, así como el vaciado de los depósitos de agua de dichos remolques, en el interior del recinto portuario, salvo que se autorice una zona exclusiva para ello.

Artículo 18. A efectos de la manipulación de la pesca subastada y el transporte.

Las personas con la consideración de comercializadores de pescado minorista, una vez finalizada la subasta, procederán a la clasificación de su mercancía, en las zonas designadas a tal fin por la APV (zona de andenes de carga y zona de pilones), para su posterior carga en vehículos debidamente habilitados. Asimismo, los vehículos de pequeño y mediano tonelaje, cuyo destino básico serán las plazas de abasto de la ciudad, dispondrán de una zona destinada para la clasificación de la mercancía y manipulación de la carga, identificando claramente sus propios envases.

Con carácter general esta actividad consiste en el lavado del pescado, cambio de caja para espaciarlo o repartirlo entre dos o más compradores, cubrición del pescado con plásticos de uso doméstico, y rociado con una fina capa de hielo.

www.apvigo.com

2. Las personas con la consideración de comercializadores de pescado al por mayor que disponen de local en el recinto portuario, trasladarán la mercancía adquirida en la lonja o en el mercado a sus respectivos locales, para la clasificación, eviscerado, fileteado, empaquetado, y todas aquellas tareas necesarias para finalizar el proceso. Las cajas una vez listas para su expedición se depositarán en los pasillos limpios de los almacenes, a la espera de que las empresas de transporte recojan la mercancía para llevarla a la consigna, y, una vez allí, agrupar la mercancía por destinos, adaptándolos a la mejor ruta para que la mercancía llegue a su destino lo antes posible.
3. En las naves de la zona exterior o del pabellón de la dársena nº 1, los vehículos de las asociaciones de transporte de ruta podrán tomar posición para la carga de la mercancía cuando sea necesario. Los usuarios del Tinglado General de Empaque deberán transportar, por sus propios medios, la mercancía manipulada a las consignas de las empresas de transporte, dada la dificultad que conlleva circular vehículos pesados de gran porte en esa zona.

Artículo 19. Del mantenimiento y limpieza de las instalaciones.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

1. Está prohibido depositar hielo en los pasillos o en otros espacios comunes. A partir de las 18:00 horas no se podrá estacionar en el andén de carga de camiones, así como en las explanadas de estacionamiento limítrofes para facilitar la limpieza de dichos recintos, salvo autorización expresa de la APV.
2. Las puertas de las salas de subastas y las de los pasillos permanecerán cerradas y deberán mantenerse en ese estado, para mantener el recinto en perfectas condiciones sanitarias y evitar la entrada de gaviotas.
Si hubiese puertas bloqueadas por avería, se avisará inmediatamente a la policía portuaria para su notificación a la empresa de mantenimiento, con independencia de la elaboración del parte de servicio pertinente.
3. A las 17:00 horas como máximo, la zona de subasta de grandes peces dentro de la lonja deberá quedar libre de palets para permitir la limpieza del recinto.
En cualquier caso, en la Lonja se establece un plazo máximo de dos horas desde que finalice la subasta para que la sala quede libre de palets y cualquier otro material y utensilios susceptibles de demorar la limpieza de las instalaciones.

E^A

CAPITULO V

SUMINISTRO DE INFORMACIÓN

¿STM Artículo 20. A efectos estadísticos y liquidatorios de la pesca

www.apvigo.com

1. Con objeto de confeccionar la estadística portuaria y de liquidar las tasas correspondientes, así como la remisión de datos a las distintas administraciones y/o instituciones, las empresas vendedoras (que deberán encontrarse debidamente acreditadas) deberán facilitar, al servicio de explotación de la APV designado, la información que les sea solicitada, en el plazo establecido, y siempre mediante la aplicación informática GESPESCAVIGO.
El incumplimiento de esta obligación será causa de apertura de expediente sancionador, que puede dar como resultado, sin perjuicio de la sanción que corresponda, la revocación de la autorización otorgada para el ejercicio de las actividades de empresa vendedora.
2. La NOTA DE VENTA disponible en GESPESCAVIGO será el único archivo válido y obligatorio para la presentación de las operaciones de venta realizadas y sobre el cual se realizará la liquidación de la Tasa de la Pesca Fresca. Cada nota de venta dispondrá de un código identificativo único, y estará relacionada electrónicamente con su arribo correspondiente.
3. En los buques que simultaneen pesca fresca y pesca estabilizada a bordo o en tierra, las notas de venta se realizarán por separado, disponiendo GESPESCAVIGO la funcionalidad necesaria para su confección.
4. Las notas de venta se componen de dos zonas claramente delimitadas, una con los datos identificativos de la operación (cabecera), y otra con la relación de las especies subastadas y sus precios (detalle), con tantas líneas como especies, tamaños, precio y comprador distintos se produzcan durante la subasta.

La zona de cabecera deberá contener como mínimo los siguientes valores:

- a) Fecha de captura.
- b) Zona geográfica pertinente o zona de captura según corresponda.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

- c) Identificación de la unidad de producción (buque pesquero). En el caso de buques pesqueros de eslora igual o superior a 10 metros, deberá indicarse además el código de marea del cuaderno diario de pesca.
- d) El nombre, código del puerto y fecha de desembarque o lugar y fecha de la descarga.
- e) Nombre y apellidos o razón social de la empresa vendedora del buque, así como el número de identificación fiscal. Deberá consignarse en todo caso el nombre del armador o capitán del buque pesquero cuando proceda.
- f) Método de producción.
- g) Lugar y fecha de venta.
 - h) La forma de acceso de la pesca a la lonja, vía marítima o terrestre.
 - i) El Arte de pesca según recoge el anexo III del reglamento (UE) n° 1379/2013 de 11 de diciembre de 2013.
 - j) Referencia al documento de transporte de procedencia/salida, en su caso.
 - k) Referencia a la declaración de recogida, en su caso.

www.apvigo.com

Praza de Estrela n° 1, 36201 VIGO - C.I.F. Q-3667002 - D
Teléfono+34 986 268 000 - Fax+34986268001 - E-mail: apvigo@apvigo.es

l) Se incorporará a la nota de venta, toda aquella información obligatoria contemplada en el artículo 7 del Real Decreto 418/2015 o cualquier otra normativa que sea de aplicación.

En la zona de detalle deberán figurar como mínimo los siguientes datos:

- a) Número de lote.
- b) Denominación comercial, el nombre científico y el código Alfa-3 FAO de cada especie. En el caso de especies sometidas a normas comunes de comercialización, se deberá expresar su calibre y frescura u otra información que se encuentre en vigor.
- c) Las cantidades de cada especie vendida, determinando el peso neto en kilogramos o número de ejemplares por kilogramo según proceda.
- d) El precio expresado en euros (el precio, expresado en euros, que figure en la nota de venta deberá coincidir con el precio de venta que conste en la correspondiente factura, sin incluir impuestos.)
- e) El nombre y CIF/NIF del comprador del lote.
 - f) Modo de presentación, según establece el Anexo I del reglamento (CE) 404/2011, de 8 de abril de 2011 que establece las normas de desarrollo del Reglamento (CE) n° 1224/2009 del Consejo, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común.

En el caso de productos que vayan a ser almacenados por organizaciones de productores pesqueros en aplicación al artículo 30 del Reglamento (UE) n° 1379/2013, del 11 de diciembre, se indicará esta circunstancia y el lugar de almacenamiento. En el caso de productos de la pesca por debajo del tamaño de referencia mínimo o de su estado de conservación, deberán indicar su destino, que no podrá ser el destino humano directo.

Artículo 21. Transmisión de información.


DNVC SL

EMAS

- DMV-KL *

t PORTS

Referida a la descarga y venta:

a) Las empresas vendedoras registrarán mediante la plataforma GESPESCAVIGO, bien manualmente o automáticamente, todos los trámites administrativos relacionados con la descarga y venta de la pesca fresca, así como de la pesca estabilizada a bordo. Con el fin de poder realizar la trazabilidad de toda la operativa, se registrarán las declaraciones de arribo previas a la descarga, los documentos de transporte, retirada y declaración de pesca congelada si procede, y finalmente registrarán las notas de venta asociadas al arribo. La APV utilizará esta información para integrarla telemáticamente en su gestión interna con el fin de obtener las estadísticas y realizar las liquidaciones de las tasas correspondientes.

www.apvigo.com

- b) Los datos recogidos serán transmitidos por la APV a las distintas Administraciones que tengan derecho en el ejercicio de sus competencias, actualmente Consellería do Mar y Secretaría General de Pesca.
- c) La APV u otras administraciones con competencias en las operaciones pesqueras podrán requerir a las empresas vendedoras los documentos originales a los que se haga referencia en las distintas funcionalidades de la plataforma telemática y que no se encuentren disponibles a través de esta.

2. Referida a la manipulación de la pesca subastada y el transporte:

- a) Las empresas de transporte registrarán diariamente mediante la plataforma GESPESCAVIGO, todos los movimientos de mercancías, tanto de los comercializadores de pescado, con o sin local en el Puerto Pesquero (Berbés), como de los distintos operadores que acceden a las instalaciones del puerto pesquero con pescado de otros puertos y que utilizan los camiones de ruta.
- b) La información que están obligados a transmitir será: empresa transportista, matrícula camión, destino, empresa propietaria de la mercancía, y kilogramos netos transportados por cada empresa.
- c) Todos los operadores que intervengan en las operaciones tendrán que estar dados de alta en el censo de actividades de la APV.

Asimismo, los comercializados de pescado al por mayor tendrán que comunicar a través de la aplicación GESPESCAVIGO, los movimientos de exportación de pescado que no realicen a través de las empresas de transporte con dependencias en el Puerto Pesquero, tanto haya sido comprado en las lonjas o mercados del puerto de Vigo, como el que traigan de otros puertos o aquel en el que utilizan las instalaciones para un transbordo.

- d) La APV realizará los desarrollos informáticos necesarios en GESPESCAVIGO para poner en marcha la funcionalidad que permita registrar la información solicitada.

CAPITULO VI

RÉGIMEN TRIBUTARIO Y TARIFARIO

- ¿zz)

Artículo 22. Régimen tributario de los buques y la pesca de primera venta

- 0
- i. La utilización por los buques o embarcaciones pesqueras en actividad, de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias, y su estancia en ellas, así como la utilización por la pesca fresca, la refrigerada y sus productos, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación y venta, accesos y vías de circulación, zonas de estacionamiento y otras instalaciones portuarias, constituyen el hecho imponible de la tasa de la pesca fresca (T4).

te opoms

www.apvigo.com

2. La T4 se devengará según lo dispuesto en la Ley de Puertos, y especialmente en los artículos 218 y siguientes.
3. Aquellos buques que utilicen las instalaciones del Puerto Pesquero para la descarga conjunta de pesca fresca y pesca estabilizada a bordo o en tierra (productos estabilizados mediante congelación, la salazón, el marinado y, cuando proceda, la cocción y la pasteurización), es decir, sin realizar una enmendada de atraque, devengarán por el total de la pesca descargada la correspondiente T4.
4. Los buques que atraquen en el Puerto Pesquero y/o utilicen el servicio de señalización marítima devengarán la correspondiente tasa de ayudas a la navegación definida en la Ley de Puertos, especialmente en los artículos 237 y siguientes. Asimismo, devengarán la tarifa fija de recepción de desechos dispuesta en el artículo 132 de la Ley de Puertos, sin perjuicio de las exenciones reguladas en dicho artículo.

Artículo 23. Concesiones y autorizaciones

1. Las concesiones y autorizaciones de dominio público devengarán las correspondientes tasas y tarifas que se especifiquen en el título habilitante de acuerdo con la normativa vigente.
2. Las autorizaciones de servicios comerciales que se presten también devengarán las tasas y tarifas que se especifique en el Pliego de Condiciones Particulares aprobado y/o en el título habilitante de acuerdo con la normativa vigente.

Artículo 24. Régimen tarifario

1. Los servicios comerciales prestados por la APV devengarán la correspondiente tarifa aprobada por el Consejo de Administración, según lo dispuesto en el artículo 140 de la Ley de Puertos.



CAPITULO VII MEDIO AMBIENTE

Artículo 25. De la política del Puerto.

1. Toda organización que realice algún tipo de actividad en la zona del Puerto Pesquero deberá velar por la conservación del medio ambiente, para lo cual evitará el abandono de residuos, los vertidos, y cualquier tipo de emisiones de gases a la atmosfera que no estén plenamente justificados. Asimismo, se deberán optimizar los recursos energéticos siempre que sea posible. El estado de puesta en marcha de equipos, maquinaria o instalaciones cuando no estén realizando operaciones concretas, será causa de sanción.



DNV-OL

www.apvigo.com

2. Toda organización que genere algún tipo de residuo bien sea éste peligroso, inerte, sólidos urbanos, asimilables, producto destinados a destrucción, etc, deberá proceder a su recogida y depósito en los lugares indicados por la APV, sin perjuicio de la necesidad de su retirada fuera del ámbito del Puerto Pesquero, así como de la asunción de los costes de la retirada y gestión.

3. En caso de derrames, fugas o incidentes medio ambientales, se deberá poner tal situación en conocimiento de la APV de carácter inmediato. El teléfono de emergencias de la APV es 900 100 802.

Artículo 26. Gestión de Residuos

1. En lo referente a la gestión de desechos generados por los buques se estará a lo dispuesto por la Ley de Puertos, especialmente en lo dispuesto en su artículo 132.
2. En lo referente a la gestión de los residuos, tanto los procedentes del pescado, como del resto de actividades, será la APV la que determine cuál ha de ser el tratamiento en cada caso.
3. En relación con la limpieza, retirada y gestión de los residuos, la APV realiza de forma diferenciada la limpieza del Puerto Pesquero a través de los servicios destinados al efecto:
 - Limpieza de las instalaciones comunes, recogida y retirada fuera del recinto pesquero de los residuos sólidos asimilables a urbanos cuyo alcance comprende la prestación del servicio de limpieza y la retirada fuera del recinto portuario de todos los residuos que se produzcan en cualquier punto del recinto e instalaciones que comprenden el Puerto Pesquero de Vigo. Este servicio se realiza de lunes a sábado y siempre que se registre actividad de comercialización en el Berbés.
 - Recogida y Gestión de los Subproductos de la Pesca no destinados al Consumo Humano (SANDACH). Dicho servicio consiste en la retirada diaria de los contenedores específicos de subproductos situados en las ubicaciones debidamente autorizadas por la APV, así como su inmediata sustitución por otros contenedores limpios e higienizados, estando expresamente prohibido proceder al vaciado o trasvase del contenido de los citados recipientes en instalaciones comunes del Puerto Pesquero (cantiles, viales, muelles de carga, etc.).
4. En referencia a la limpieza, queda prohibido arrojar o depositar residuos, como los descritos a continuación, fuera de los contenedores que correspondan en virtud de la naturaleza de los mismos o de los lugares habilitados para ello: residuos sólidos urbanos, residuos orgánicos, cajas de pescado, papel y cartón, plásticos,

www.apvigo.com

poliestireno, cabos y redes, etc., cuidando en todo caso de no tirar residuos al pavimento y de que los contenedores de residuos orgánicos queden debidamente cerrados cada vez que se depositen residuos en su interior.

En todo el recinto pesquero, los contenedores estarán ubicados en las zonas designadas por la APV. Está prohibido mover los contenedores de su ubicación

5. En lo referente a desechos tales como pilas, baterías, aceites, fluorescentes, filtros y cebos, así como los residuos MARPOL, deberán ser de forma obligatoria depositados en el Punto Verde que se establecerá a tal efecto, previa notificación telefónica al Centro de Control del Puerto y tomando las medidas preventivas necesarias para no derramar dichos productos mientras son transportados a su destino.

CAPITULO VIII AVERÍAS, DAÑOS, PERJUICIOS Y RECLAMACIONES

Artículo 27. Normas Generales

1. Todos los usuarios del Puerto Pesquero, en el normal desarrollo de su actividad, tomarán las medidas precisas para no ocasionar daños o perjuicios a la APV o a terceros. Serán de su exclusiva responsabilidad aquellos accidentes que pudieran ocurrir por actuaciones dolosas o negligentes.
2. Cuando los usuarios produzcan daños a las obras, utillaje o instalaciones de la APV o al dominio público, la APV tendrá derecho a resarcirse de los gastos que originen la reparación y el demérito que sufra el bien dañado, así como de los perjuicios ocasionados. En todo caso, el importe de la indemnización por daños y perjuicios se determinará con arreglo a los criterios que fija el artículo 316 de la Ley de Puertos.
3. Los daños ocasionados por los buques o usuarios del puerto pesquero, por conducta dolosa o negligente, con independencia de la reparación procedente, serán sancionados de acuerdo con lo preceptuado en la Ley de Puertos y en sus normas de desarrollo.
4. Todas las mercancías que se encuentren depositadas en la zona de servicio o instalaciones del puerto pesquero se entenderán depositadas por cuenta y riesgo de sus propietarios, no siendo en ningún caso la APV responsable de los daños o pérdidas cualquiera que sea la causa del siniestro.

« DIV-CL »
DIV-CL «



Artículo 28. Daños ocasionados por los buques.

1. Cuando un buque produzca daños a las obras, utillaje o instalaciones de la APV, se procederá, con la mayor urgencia, a valorar el importe de su reparación y se exigirá del

www.apvigo.com

Armador o de su representante (Vendedor), el depósito o garantía del importe de tal valoración provisional.

2. Mientras no se efectúe este depósito o no se constituya en tiempo y forma la garantía indicada, no podrá permitirse la salida del buque causante de los desperfectos.
3. En todo caso la reparación del daño siempre podrá ser realizada por cuenta de quien lo produjo, bajo el control de los técnicos de la APV que vigilarán la correcta reparación de los desperfectos ocasionados.
4. La empresa vendedora del buque, en su calidad de consignatario, responderá en todo caso de los daños ocasionados.

Artículo 29. Daños ocasionados en tierra.

1. Cuando los daños se produzcan en tierra por personas, vehículos, maquinaria o similares, o como consecuencia de defectos en la vigilancia, explotación o conservación de los mismos, la APV procederá a la valoración de los mismos,

comunicando a los responsables directos o subsidiarios el importe de los daños causados, para que realicen el depósito del importe de tal valoración, sin perjuicio de las reclamaciones que procedan.

2. Con carácter general, el causante de los daños de cualquier naturaleza deberá comunicar a la APV de inmediato, por escrito o en su caso de forma fehaciente la incidencia, aportando todos los datos que le sean requeridos.
3. En todo caso, la reparación del daño siempre podrá ser realizada por cuenta de quien lo produjo, bajo el control de los técnicos de la APV que vigilarán la correcta reparación de los desperfectos ocasionados.
4. Terminadas las reparaciones a que se refieren los apartados anteriores, se formulará por los servicios técnicos de la APV informe sobre la reparación llevada a cabo por el propio causante, o la liquidación detallada y justificada, poniéndolo en conocimiento del interesado para que éste abone o retire la diferencia respecto del depósito realizado.
5. Con independencia del abono de los daños y perjuicios ocasionados, o la reparación de los mismos, el causante de éstos deberá abonar las tasas o tarifas devengadas y las sanciones que se hubiesen podido imponer.

Artículo 30. Perjuicios.

www.apvigo.com

Los perjuicios que por acciones u omisiones de cualquier clase se produzcan a bienes o derechos en el ámbito del Puerto Pesquero, serán valorados por la APV, estando obligado el responsable directo o subsidiario al inmediato reintegro de los mismos, sin perjuicio de las acciones que al respecto estime conveniente ejercer en caso de discrepancia con la resolución adoptada.

Artículo 31. Otras responsabilidades.

El abono de los daños producidos, o de los perjuicios ocasionados, es independiente de las sanciones que por incumplimiento de lo dispuesto en esta Instrucción u otras causas se hayan o se pudiesen imponer, al abono de los recargos que procedan, así como de las responsabilidades que se puedan exigir por otras autoridades administrativas, y de las civiles y penales que procedieran, que serán sometidas a las jurisdicciones correspondientes.

Artículo 32. Reclamaciones a la APV.

1. Todo usuario de un servicio prestado por la APV acepta implícitamente con su petición, las condiciones en que éste se presta, su configuración física y su organización operativa. Si así no fuera, debe rechazar la designación o no aceptar el servicio. No se admitirán reclamaciones alegando insuficiencia de muelles, defensas, calados, estado de pavimentos o de alumbrado, alturas de techo, fallos en el utillaje, variaciones o inestabilidad en la frecuencia y el voltaje de la corriente eléctrica, retrasos en aperturas o cierres de recintos, grado de vigilancia, obstaculizaciones producidas por terceros y demás inconvenientes similares. Todo ello sin perjuicio de que la APV pueda adoptar medidas tendentes a la mejora de las condiciones ofrecidas.

2. Si un buque o instalación de un tercero sufriese averías o daños, en su consideración, como consecuencia del incorrecto funcionamiento de instalaciones del puerto, o por acciones u omisiones anómalas del personal de la APV, deberá comunicarlo a la mayor brevedad, por escrito o en su caso de forma fehaciente, y siempre antes de la salida del buque, con el fin de que, sin prejuzgar si existe responsabilidad, puedan ser reconocidas tales averías y tasadas de conformidad con los precios de la localidad y en moneda nacional.

Artículo 33. Daños debidos a fuerza mayor, o derivados de riesgos extraordinarios o catastróficos.

La APV no responderá de los daños o perjuicios que pudieran sufrir los usuarios del puerto pesquero como consecuencia de casos de fuerza mayor o derivados de riesgos extraordinarios o catastróficos.

www.apvigo.com

Praza de Estrela s/n 1,36201VIGO - C.I.F. Q-3667002-D
Teléfono +34 986 268 000 - Fax +34 986 268 001 - E-mail: apvigo@apvigo.es

Artículo 34. Abono de daños y ejecución forzosa.

1. Los responsables de los daños y perjuicios ocasionados a la APV dispondrán de treinta días para la reparación de los mismos o hacer efectivas su liquidación.
2. Transcurrido el plazo voluntario de pago de las liquidaciones por los daños y perjuicios ocasionados, se reclamará su importe por la vía administrativa de apremio, de acuerdo con el artículo 172 de la Ley de Puertos.
3. Así mismo, la APV gozará de los medios de ejecución forzosa recogidos en la Ley de Régimen Jurídico del Sector Público y del Procedimiento Administrativo Común y en la legislación de Costas, para garantizar el cobro de las multas e indemnizaciones y el restablecimiento del orden jurídico vulnerado.

ARTÍCULOS ADICIONALES Primero: Referencias normativas,

En todo caso será de aplicación, dentro de las competencias propias de cada administración, toda aquella normativa que pueda afectar a las actividades que se desarrollan dentro del Puerto Pesquero, y muy especialmente la siguiente;

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 418/2015, de 29 de mayo, por el que se regula la primera venta de los productos pesqueros.

Ley 11/2008, de 3 de diciembre, de Pesca de Galicia

Reglamento (UE) n° 1380/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre la Política Pesquera Común.

Reglamento (UE) n° 1379/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013 por el que se establece la organización común de mercados en el sector de productos de la pesca y la acuicultura.

- Reglamento (CE) n° 178/2002 del Parlamento Europeo que establece los principios y requisitos generales de la legislación alimentaria.

Reglamento (CE) n° 1224/2009 del Consejo de 20 de noviembre de 2009 que establece el régimen de comunitario de control para garantizar el cumplimiento de la política pesquera común.

Praza de Estrela s/n 1,36201VIGO - C.I.F. Q- 3667002 - D
Teléfono +34 986 268 000 - Fax +34 986 268 001 - E-mail: apvigo@apvigo.es



Reglamento de Ejecución (UE) Nº 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011, que establece las normas de desarrollo del Reglamento (CE) 1224/2009 del Consejo de 20 de noviembre de 2009 establece el régimen de comunitario de control para garantizar el cumplimiento de la política pesquera común.

www.apvigo.com

- Ley 12/2013, de 2 de agosto, de medidas para mejorar el funcionamiento de la cadena alimentaria.
- Reglamento (CE) Nº 853/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004, por el que se establecen normas específicas de higiene de los alimentos de origen animal.
- Decreto 419/1993, de 17 de diciembre, por el que se refunde la normativa vigente sobre descarga, primera venta y comercialización de los recursos marinos en fresco, y sus modificaciones.
- Orden del 8 de febrero de 2008 por la que se regula en control de la descarga y del transporte de los productos pesqueros frescos hasta la fase de primera venta y el transporte de moluscos bivalvos, equinodermos, tunicados y gasterópodos marinos vivos.
- Orden del 7 de febrero de 2008 por la que se establece el sistema de transmisión de datos en la fase de primera venta de la pesca fresca.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

Primero: Mientras la APV no haya finalizado la evolución de la plataforma GESPESCAVIGO que abarque todas las funcionalidades expresadas en este documento, transitoriamente, los operadores la utilizarán con las funcionalidades implantadas, aportando las documentaciones que se sean solicitadas para completar los procedimientos descritos en esta Instrucción.

Segundo: Para la adaptación al artículo 10.5.c) sobre los colores y tamaños de las cajas se dará un plazo de 2 años, entendiéndose que se ajusta a la durabilidad de las mismas.

Tercero: En el plazo máximo de un año la APV redactará unos procedimientos que desarrollen algunos de los puntos contenidos en la presente Instrucción.

ARTÍCULOS DEROGATORIOS Primera: Con la aprobación de la presente Instrucción quedan derogadas:

- ó.
- La instrucción I.EX-MP.01 Instrucción para la Regulación de las Operaciones Desarrolladas en el Puerto Pesquero de Vigo, aprobada en sesión de Consejo de Administración del 4 de febrero de 2017 y publicada en el BOP nº 50 de fecha 13 de marzo de 2017.
 - El Reglamento de las Instalaciones y Servicios Pesqueros en el Puerto de Vigo, aprobado por la Comisión Permanente de la Junta de Obras y Servicios del Puerto de Vigo en su sesión del día 10 de mayo de 1949 y por Orden del Ministerio de Obras Públicas de 10 de junio de 1949.

DNV-C



www.apvigo.com

ARTÍCULOS FINALES Primera: La presente Instrucción entrará en vigor el tres de diciembre de 2018.

www.apvigo.com

ANEXO I

DELIMITACIÓN ESPACIAL DEL ÁMBITO, INFRAESTRUCTURAS E INSTALACIONES QUE CONFIGURAN EL PUERTO PESQUERO Y OPERATIVA VINCULADA

El Puerto Pesquero está compuesto por cuatro dársenas, y una serie de explanadas donde se asientan sus tres lonjas, diferentes locales para la manipulación del pescado, departamento para armadores, y una amplia superficie, denominada como "zona de ampliación", donde están ubicadas las distintas empresas cuya actividad está directamente relacionada con la industria del pescado.

1. Dársenas pesqueras:

Dársena n°1: Alineaciones 230, 231, 232 y 233. Se utiliza para la estancia de los buques de cerco y artesanales, dispone de un pantalán flotante en la alineación 233, además de tres rampas, dos en la alineación 231 y una en la alineación 232, con puntos de suministro de agua y energía eléctrica (5 monaguillos) en su perímetro.

En la alineación n°232 únicamente se podrán depositar aparejos para pequeñas reparaciones, siempre que sea autorizado por la Policía portuaria.

Dársena n°2: Alineación 210. Zona de atraque para buques arrastreros y palangreros. En el inicio de la alineación hacia el mareógrafo, se destina una superficie para el depósito de aparejos de buques de cerco. Todos los aparejos abonarán la superficie que ocupen y en todo momento deberán estar identificados.

Dispone de escaleras verticales de gato de peldaño de piedra, defensas y unidades de defensas, puntos de amarre (noráis y argollas) y de puntos de suministro de agua y energía eléctrica (4 monaguillos) en la alineación,

Dársena n°3: Alineaciones 235, 236, 237, 238 y 239. Zona de estancia y avituallamiento para buques palangreros, arrastreros de altura y gran altura. Haciendo esquina entre las alineaciones 238/239 se ubica un pantalán flotante utilizado para la descarga de moluscos de las embarcaciones artesanales, con destino a la subasta en la Lonja de marisco.

Dispone de escaleras verticales de gato, de peldaño de piedra, defensas y unidades de defensas, puntos de amarres (noráis y argollas), y de puntos de suministro de agua y energía eléctrica (11 monaguillos) en su perímetro.

Dársena n°4: Alineaciones 240, 241, 242, 243, 244 y 245. En la alineación 240 se facilita el suministro de hielo y combustible para los buques, siendo la zona donde también se ubica la instalación de un punto verde. La alineación 241 se utiliza para la descarga de pescado congelado y estancia de buques. Las alineaciones 242 y 243, son utilizadas para la descarga de los buques de cerco. En las alineaciones 244 y 245, se operan las descargas de los buques palangreros, y arrastreros altura y litoral.

www.apvigo.com

Praza de Estrelas SL, 36201 VIGO - C.I.F. Q. 3867002 - D

Teléfono +34 986 268 000 - Fax +34 986 268 001 - E-mail: apvigo@apvigo.es

Dispone de escaleras verticales de gato de peldaño de piedra, defensas y unidades de defensas, puntos de amarres (noráis y argollas) y de puntos de suministro de agua y energía eléctrica (16 monaguillos) en su perímetro.

2. Lonjas:

La Lonja (primitiva Lonja de Altura): Se trata de una nave de planta rectangular de una sola altura, con una superficie de 6.032 m², cerrada lateralmente en todo su contorno, situando su fachada marítima a 7,80 m del cantil del muelle, y disponiendo de un gran número de amplias puertas.

Esta lonja está ubicada en la dársena n°4, con línea de atraque en tres alineaciones de 462 m: alineación 243 (atraques 11 y 12), 244 (atraques del 13 al 19) y 245 (atraques del 20 al 22) para la descarga de buques de pesca (vía marítima). En el lado opuesto a la alineación de atraque del mar está el andén de carga y descarga con 46 bocas de muelle, con una longitud de 192 m lineales, que es utilizado por los vehículos que traen pescado procedente de los barcos que descargaron en otros puertos y que vienen a realizar la primera venta en el puerto de Vigo (primera venta de pescado entrado por vía terrestre).

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

Asimismo, la nave dispone de climatización cenital en su techo, servicio de agua salada ozonizada, de agua dulce, puntos de suministro eléctrico, pupitres lavamanos, jaboneras y secadores.

En este local se descarga toda la pesca que accede al puerto vía marítima o terrestre para la primera venta de los buques de altura (bakas de gran-sol, palangreros de altura, boniteros, espaderos), litoral (bakas del día, trasmallos, palangreros) y de bajura (cerqueros y artesanales).

En esta Lonja la distribución de la pesca para la exposición será, por norma general, la siguiente: se iniciará por el extremo Norte de la sala (alineación 243), depositando a ambos lados del pasillo central el pescado procedente de las embarcaciones de bajura (cerqueros, artesanales), a continuación el pescado procedente de la pesca de litoral (palangreros y trasmalleros de costa, bakas del día), y finalmente el pescado de altura (palangreros palometa/pincho, bakas de Gran Sol y palangreros grandes peces), conforme al croquis siguiente:

Grandes Peces	Altura Arrastre Bakas Gran Sol	Palangre Palometa	Litoral Palangre Trasmallos	Bajura Cerco	M
Grandes Peces	Altura Arrastre Bakas Gran Sol	Palangre Pincho	Litoral Arrastre Bakas del día	Bajura Artesanal	

La subasta dará comienzo a las 04:30 h, realizándose, con carácter general, conforme a la cronología siguiente: en primer lugar, la venta de la pesca de bajura artesanal y el

www.apvigo.com

pescado de cerco si ha sido expuesto, bakas del día y el "gallo" de las bakas de arrastre de altura, a continuación, el palangre de altura y litoral y el variado de arrastre de altura, dejando para el final, dada su peculiar lentitud, la subasta del pescado denominado "rape" de Gran Sol.

Una vez concluidas todas las subastas anteriores, se dará comienzo con la subasta de los palangreros de grandes peces, y en todo caso se estima que no antes de las 07:30 horas, pudiendo prolongarse a lo largo de toda la mañana.

La sección del cerco de la mesa de subasta (M, en el croquis), podrá iniciar su subasta a las 04:30 horas, dependiendo de diversos factores: la época del año, si los barcos vienen o no de vuelta de la marea o de las capturas realizadas, pudiendo prolongarse su subasta durante toda la mañana.

En la Lonja, única y exclusivamente se depositará pescado para la subasta de primera venta. Por motivos extraordinarios, la Dirección de la APV podrá autorizar excepcionalmente, en la zona Norte de la sala de exposición, una superficie donde poder realizar la segunda venta, habilitada con los sistemas mecánicos necesarios para una separación física y estanca, con acceso diferenciado de la zona de primera venta.

Grandes Peces	Altura Arrastre Bakas G.S.	Palangre Palometa	Litoral Palangre Trasmallos	Bajura Cerco	2ª venta	M
Grandes Peces	Altura Arrastre Bakas G.S.	Palangre Pincho	Litoral Arrastre Bakas D.	Bajura Artesanal	23 Venta	

Lonja de Marisco: Nave ubicada en la zona de ampliación, de planta rectangular y una sola altura, se destina a la exposición y subasta de moluscos bivalvos en su primera venta. Tiene una superficie

de 583 m² de sala de exposición, dispone de climatización, aseos, suministro de agua dulce y salda, pupitres lavamanos, jaboneras y secadores. También dispone de básculas electrónicas, palets plásticos, y mesas de acero inoxidable para la exposición del producto.

Es en esta sala donde se exponen los moluscos extraídos de los distintos bancos marisqueros, tanto de embarcaciones (a flote) o de marisqueo a pie. La subasta se realiza a la baja por parte de las distintas cofradías y asociaciones que operan en la misma. La lonja está informatizada con paneles donde se reflejan los datos de la subasta y mandos a distancia para parar la puja por el comprador.

Sala de Congelado: Situada en la planta baja del edificio Virgen del Carmen, su destino principal es la subasta del pescado congelado que es descargado en el Berbés, o en los diferentes muelles concesionados existentes a lo largo de la Ría de Vigo. Se trata de una

www.apvigo.com

sala debidamente dotada de equipos informáticos, de 100 m² con asientos para compradores, donde todo el proceso se realiza de forma informatizada y sin exposición de muestra.

3. Mercado (Primitiva Lonja de Grandes Peces y Bajura).

Edificio situado en la dársena n^o 4, en la alineación 242 (atraques del 6 al 10), de planta rectangular (135 m longitud y anchos de 16m y 27 m), dividido en dos mitades longitudinales, una de ellas de una sola altura, y la otra con una primera planta donde se ubican 21 oficinas de empresas comercializadoras de pescado, disponiendo de una segunda planta que dota de servicio de aparcamiento a la instalación. La planta baja se destina a la exposición y venta de pescado de segunda venta con una superficie aprovechable de 2.800 m².

El edificio está cerrado en todo su contorno, disponiendo de cubierta en su totalidad, con amplias puertas para el acceso a la zona de los muelles, y dotada en el viento opuesto de un andén para la carga y descarga por vía terrestre con 40 bocas de muelle a lo largo de 140 m. lineales, para la descarga del pescado procedente de otras lonjas o mercados para su comercialización en segunda venta. Asimismo, hacia el andén de carga dispone de cuatro locales.

La nave dispone de climatización cenital con ventiladores en el techo para movimiento del aire frío. Dispone de agua salada ozonizada, de agua dulce, puntos de suministro eléctrico, aseos, lavamanos jaboneras y secadores.

En el anexo II se pormenoriza detalladamente la organización y distribución del funcionamiento del mercado.

4. Departamentos para exportadores.

Son locales otorgados en concesión administrativa a comercializadores de pescado destinados a la manipulación de pescado, transformación y empaque.

- Departamentos del pabellón de Altura: 74 locales en hileras perpendiculares a la sala de exposición y venta, separadas por pasillos cerrados alternativamente, para dirigir los recorridos "sucios" y "limpios" del pescado. Constan de dos plantas de aproximadamente 100 m² cada planta y en la zona superior del edificio cuatro plazas de parking por local.
- Departamentos del Tinglado General de Empaque: 45 locales en concesión administrativa, entre la dársena n^o1 y n^o3. Los locales constan de dos plantas de 36,5 m² planta.

EMAS

5. Departamentos para armadores

TIOPORTS Locales en concesión administrativa a armadores de buques de pesca, para el depósito de material y pertrechos del buque.

- Departamentos en la dársena nº1: 32 locales de dos plantas de 24m² cada planta.

www.apvigo.com

- Departamentos de la dársena nº 2: 14 locales de dos plantas de 35m² cada planta.

6. Zona de ampliación

Superficie de 75.000 m² ocupada por diecinueve naves en concesión para manipulación de pescado, transformación, frigoríficos, depuradoras, cetáreas, con superficies en planta entre 250 m² y 5.000 m² y una nave destinada a Lonja de Marisco.

7. Locales para empresas de servicios

Aquellos destinados para la fabricación o acopio de mercancía para dar servicio a las empresas que operan en el recinto portuario, empresas de transporte, fábrica de hielo, suministro de combustible, locales para el depósito y fabricación de cajas, para la subasta y para el empaque de la pesca, etc.

8. Mantenimiento de las instalaciones del puerto pesquero.

La APV tiene actualmente externalizado el servicio integral del mantenimiento del puerto pesquero con una prestación de 24 horas al día los 365 días del año. Además, para otras instalaciones específicas contrata puntualmente a empresas especializadas (en frío, ozono, seguridad).

9. Redes de suministros

Las redes de suministro principales son las siguientes:

- **Red Eléctrica.** Consta de dos Centro de Transformación de AT ó BT. (Alta o Baja Tensión) suministrada por Gas Natural Fenosa a través de la correspondiente comercializadora.

Uno de los dos CT está instalado en la mitad del pabellón de altura en el denominado pasillo nº 7 de sucio. Consta de dos máquinas transformadoras de 1000 kVA y de 630 kVA. Su cometido es el suministro a los servicios de alumbrado y fuerza, en las zonas comunes, de la lonja, mercado, y de las salas de frío de ambos locales, generador de ozono, suministro a buques y a todo el alumbrado exterior (vial de Beiramar, desde la entrada al puerto pesquero hasta el espigón nº 3).

Adosado a este centro de transformación, y en un compartimento aislado, está ubicado el grupo electrógeno de 250 KVA, su misión es básicamente, alimentar el alumbrado de la sala de exposición de la lonja y el mercado y otras zonas de interés que se le puedan añadir a su cargo, en el caso de producirse cortes en el suministro eléctrico.

El otro CT está ubicado en el inicio de la zona de ampliación, formado por una máquina de transformación de 400 KVA. Su cometido es alimentar todo el alumbrado de la zona de ampliación, calles principales y secundarias, torretas y las bombas de captación de agua salada (2 de 100 CV cada una), los bombeos

www.apvigo.com de aguas residuales de dicha zona, y los puntos automáticos de suministro a buques (monaguillos).

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

Red de agua dulce. El suministro de agua dulce se abastece con la red municipal Aqualia, la conexión está bajo nivel, entre el pabellón de la dársena N° I y el cierre con la avenida de Beiramar, dentro del recinto portuario. Este suministro se subdivide a su vez, en dos alimentaciones (norte y sur) con dos contadores, válvulas de corte y válvula reguladora de presión. Alineación Norte, alimenta la dársena n° 2, muelle de Trasatlánticos y muelle de comercio. Alineación Sur, abastece al recinto del puerto pesquero, lonja, mercado, tinglado general de empaque, lonja de marisco, empresas de servicios (cajas, frigoríficos, combustible) y la zona de ampliación.

La APV realiza controles periódicos sobre la calidad del agua (presencia de cloro) con analíticas periódicas, ya que el control sanitario de la misma corresponde a la empresa suministradora Aqualia.

Acometida R.C.I.: En las inmediaciones antes citadas de conexión bajo nivel, también se dispone otro enlace a la red de Aqualia, para abastecer la Red de Contraincendios Hidrantes y **B.I.Es** (bocas de incendio equipadas), que dependen de la A.P.V en del puerto pesquero.

Red de agua salada. El agua salada se capta del mar, entre la entrada de la dársena n° 3 y la cabecera norte de la zona de ampliación. Es un sistema de captación por gravedad, que alimenta a un pozo (pozo de captación), desde donde se aspira y bombea a los depósitos de la lonja y mercado por medio de dos bombas de 100 CV (75 kW) cada una. El agua se almacena en los depósitos de 1500m³ cada uno, situados a ambos lados de las salas de exposición en la dársena n° 4, comunicados entre ellos por un bypass, y un sistema de válvulas que permite aislarlos o hacerlos independientes, cuando sea necesario para realizar labores de mantenimiento y limpieza periódica.

Generador de ozono. En el edificio del mercado se dispone de un generador de ozono con una producción máxima de 2000gr. de O₃/hora para higienizar el agua salada. Este gas se va inyectando según demanda y controlado por una sonda Redox. Por medio de un bombeo con dispositivo venturi, se inyecta gas-ozono con agua salada a una cámara de contacto, y de aquí se suministra a la lonja y al mercado.

Red de saneamiento. Está conectado a la red pública de Aqualia/Trainasa, se construyeron varios pozos de AA.RR., para evitar el vertido al mar. Donde se recogen todas las aguas residuales, las cuales a su vez se bombean a la red municipal exterior.

Red de Salvamento. El servicio de mantenimiento colabora en el mantenimiento de las instalaciones de seguridad coordinado por el departamento de sostenibilidad de la APV.

www.apvigo.com

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

- **Otros.** Suministra a los buques agua dulce y energía eléctrica en los puntos donde no está instalado el sistema automático a tal fin, transporta útiles mercancías y varios en todo el recinto pesquero, colabora en el mantenimiento de las básculas de pesaje, cámara de decomiso, redes de comunicación general, viales (señalización tráfico, carcelería, aceras, calzada, cierre, accesos y jardinería) sostenimiento del control de acceso de las puertas, atraques(anillas, argollas, barandillas, noráis, escaleras, defensas) mantenimiento general de los edificios (terrazas, tejados, bocas de carga, red anti gaviotas, alumbrado, climatización, etc.).

01V-VL

A estas instalaciones no podrá acceder ninguna persona ajena a la APV o por ella autorizada, y además deberán ir equipadas con los EPIs correspondientes. Si los usuarios percibieran cualquier daño o avería antes que el personal de la APV, se lo comunicarán a la policía portuaria para que en el menor tiempo posible se pongan en contacto con los responsables de mantenimiento.

www.apvigo.com

ANEXO II

REGULACIÓN DE LA SEGUNDA VENTA

Conforme quedó establecido en el punto segundo del artículo 14 de la presente Instrucción y según lo dispuesto en el Real Decreto 418/2015, de 29 de mayo, por el que se regula la primera venta de los productos pesqueros, y dada las peculiaridades de la comercialización del pescado llegado por diferentes medios procedente de una primera venta anterior al ámbito del Puerto Pesquero para su venta, se hace necesario desarrollar dicho punto al objeto de poder regular esa actividad, generalmente conocida como "segunda venta" y que se desarrollará en el edificio del Mercado, bajo las siguientes condiciones.

1. La ocupación de la superficie en la sala de exposición y venta por el pescado objeto de comercialización se registrará conforme a dos posibles modalidades:
 - a. la concesión asignada a un titular (por tanto, fija y determinada).
 - b. la autorización diaria de ocupación de superficie (por tanto, variable en función del volumen de pescado).

Otros Puertos	Importación Polispan	
AUTORIZACIÓN	CONCESIÓN	
	Otras ventas	
Otros Puertos		Moluscos
	AUTORIZACIÓN	
	Otros puertos Cerco	

La distribución de la pesca depositada en el mercado desde la zona norte a hacia la zona sur será la siguiente: hacia el lado del mar y hasta la mitad de la sala se colocará el pescado de importación, en el local acristalado, situado hacia el andén de carga, se depositarán los moluscos bivalvos, a continuación, la pesca de cerco y entre ésta y la pesca de importación, se colocará el producto para otras ventas. Todos estos vendedores dispondrán de una superficie en la modalidad de concesión. En la otra mitad de la sala se depositará el pescado cuyo arribo resulta menos previsible, por lo que la superficie se otorgará en la modalidad autorización diaria en base al volumen solicitado.

2. En el caso de la modalidad por autorización diaria, se deberá observar:
 - a. Antes de depositar la mercancía, el dueño de la misma, o en su caso el representante debidamente acreditado ante la APV deberá presentar un arribo o

www.apvigo.com

declaración en la aplicación informática GESPESCAVIGO indicando el peso que va a ser manipulado.

- b. Al objeto de poder distribuir de la forma más equitativa posible la superficie del Mercado en la modalidad de autorización diaria, así como para el control estadístico de volúmenes de la superficie en concesión, dicha declaración o arribo no podrá sufrir variaciones superiores, en más o menos, a un 10% del pescado definitivamente depositado.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

3. La pesca, antes de ser depositada en el Mercado, en la modalidad de autorización variable diaria, se clasificará en cajas homologadas por especies, tamaño, calidad y frescura. Para la zona con modalidad en concesión no será preciso su clasificación previa.
4. La descarga e introducción del pescado en el Mercado deberá:
 - a. Ser dirigida por el propietario de la mercancía, o la persona que le represente, correctamente acreditada ante la APV, empleando para ello personal debidamente autorizado en el censo de actividades establecido por la APV, de acuerdo con la normativa vigente en cada momento.
 - b. Para la descarga de los vehículos se situarán en el andén de descarga y en sus respectivos lugares asignados, de forma que la descarga de la pesca pueda realizarse sin interrupción y lo más rápidamente posible. Cuenta con cuarenta bocas de carga para esta operativa.
5. Una vez depositado y clasificado en la zona que proceda, la mercancía (pescado para la venta) llevará una etiqueta que indique claramente²:
 - Peso Neto.
 - Denominación comercial y nombre científico.
 - Método de producción
 - Zona de captura
 - Subzona o división FAO en la que se ha pescado el producto
 - Arte de pesca
 - Óvalo con N.R.S. de la empresa donde se ha realizado la última elaboración, así como el nombre y dirección de la empresa que se hace responsable de las indicaciones del etiquetado³
 - Marca de identificación.
 - Fecha de caducidad
 - Condiciones de conservación (ej: conservar 0°-5°)
 - Código de identificación electrónico (código QR, código de barras o chip)
 - Fecha de envasado (opcional)

País	Bandera	Último Expedidor/ Ovalo NRS	
Zona de Captura			
Denominación Comercial:		FAO	
Denominación Científica:			
Peso Neto	Método de Producción	Presentación o Tratamiento	
Buque	Arte de Pesca	ID Externa	
Código QR	Número de Lote	Lista de Ingredientes	

² El producto de segunda venta cuando contiene más de un ingrediente, o hay un solo ingrediente pero está transformado (ejemplo: gamba cocida), debe incorporar etiquetado nutricional.

³ En los productos procedentes de terceros países, debe incorporar la información que figura en este párrafo, pero no es obligatorio el óvalo.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

Condiciones de conserv.	
Información Comercial de la Empresa (Dirección, Razón social, Logotipo....)	Código de Barras

Una vez terminados los trabajos de descarga, clasificación y exposición, únicamente se permitirá la entrada en el Mercado a los Compradores autorizados que deberán llevar en lugar visible el carné que les identifique como tales. Bajo ningún pretexto se podrá tocar el pescado o retirar cajas de pescado antes de la hora establecida por la Dirección de la APV para el inicio de la venta.

Con carácter general, la apertura de la nave será a partir de las 02:00 h para los trabajos de clasificación y exposición, y el inicio de la comercialización y retirada de la pesca será a las 05:00 horas.

ONV-OU
DMVUL^

8. En las instalaciones destinadas a Mercado (2ª venta), donde la superficie se ajuste a la modalidad de autorización diaria se utilizará el mismo formato de caja y los mismos pesos que en la Lonja. En la zona de mercado con la modalidad de concesión podrán utilizarse cajas plásticas igual a las de la zona de autorización diaria y también de poliespán

Queda prohibido realizar la segunda venta en la misma sala donde se haya realizado o se esté realizando la primera venta. Dicho incumplimiento será considerado como falta muy grave al objeto de la incoación del correspondiente expediente sancionador.

10. El sistema de facturación, en ambas modalidades, será calculado mediante la aplicación de las tasas y/o tarifas contempladas en la normativa vigente para las actividades descritas en la presente Instrucción.

www.apvigo.com

ANEXO III

DEFINICIONES A LOS EFECTOS DE ESTA INSTRUCCIÓN

A los efectos de esta Instrucción se entenderá por:

1. **Alineación:** espacio reservado a los atraques de buques en las distintas dársenas.
2. **Arribo:** Comunicación telemática previa, que, con carácter obligatorio, habrán de realizar las empresas vendedoras, o en su caso los representantes de la mercancía, donde se deberá hacer constar, entre otros datos, la procedencia y la previsión de pescado que van a recepcionar en la lonja o mercado.
3. **GESPESCAVIGO:** plataforma telemática de gestión de las transacciones de pesca fresca disponible en la dirección <https://pesca.apvigo.es>
4. **Armador:** persona o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad una embarcación de su propiedad o bajo su posesión, con objeto de asumir su gestión náutica y operativa con el fin de pescar y comercializar sus capturas.

5. **Atraques:** lugar designado para el atraque o amarre de una embarcación, es decir, su inmovilización haciendo uso de cabos, propiciando así el estacionando de la nave. Una embarcación puede atracar de costado (ya sea a babor o a estribor), o de punta (ya sea a proa o a popa).
6. **Cajas y palets:** Elementos imprescindibles para la exposición del pescado, cuyo material, tamaño y color deberán ser autorizados por la APV.
7. **Carrexón:** Titular del carro (identificado con placa roja) dedicado al transporte de cajas de pescado para los comercializadores del mismo.
8. **Censo de actividades industriales de la A.P.** Conjunto de operaciones tendentes a recopilar, resumir, valorar, analizar y aprobar los datos relativos a todas las empresas que operan dentro del recinto portuario, armadores, comercializadores de pescado (compradores, vendedores) y empresas de servicios, para que puedan realizar su cometido.
9. **Comprador de pescado:** persona física o jurídica autorizada para realizar compras en el recinto portuario.

vswww.apvigo.com

10. **Consignatario Vendedor:** es un agente o intermediario independiente que actúa en nombre y por cuenta del propietario de un buque, ya sea naviero o armador, en el puerto, y ejecuta las fases terrestres de recibir la carga, clasificarla, exponerla y subastarla.
11. **Contrato alimentario:** Se considera como aquel acuerdo por el que una de las partes se obliga frente a la otra a la venta de productos alimentarios por un precio cierto, bien se trate de una compraventa o de un suministro de forma continuada. Ley 12/2013, de 2 de agosto, de medidas para mejorar el funcionamiento de la cadena alimentaria.
12. **Dársena:** superficie de lámina de agua del puerto, resguardada artificialmente de las corrientes, para que las embarcaciones puedan descargar o cargar con comodidad. Todas las dársenas del puerto pesquero están dotadas de servicios a buques; agua salada, agua dulce, energía eléctrica (fuerza y alumbrado), puestos fijos de salvamento y extintores. También disponen escaleras verticales tipo gato, de peldaño de piedra, unidades de defensas, y puntos de amarres noráis y argollas.
13. **Empresa de Servicios:** son aquellas empresas que realizan actividades económicas organizadas para la prestación y venta de un servicio de acuerdo con las necesidades del sector pesquero.
14. **Lonja:** Sala donde se reúnen los agentes intervinientes para formalizar las operaciones transaccionales de la mercancía (pescado fresco), y donde únicamente puede efectuarse la exposición y primera venta del pescado por la modalidad de subasta.
15. **Mercado:** es un recinto en el que se venden pescado y sus derivados en régimen de 2ª venta. El recinto del mercado se divide en distintas superficies individuales "puestos" donde se ofrecen los productos procedentes de otros puertos

comunitarios, nacionales, europeos o internacionales con una primera venta anterior. Es en estas instalaciones donde se permite realizar la segunda venta a precio acordado y en algunos casos, muy concretos, en subasta a la baja.

16. **Primera venta:** Es aquella que se realiza por primera vez dentro del territorio de la Unión Europea, y en la cual se acredite documentalmente el precio del producto pesquero. La primera venta está regulada actualmente por el Real Decreto 418/2015, de 29 de mayo, por el que se regula la primera venta de los productos pesqueros, y en la comunidad autónoma de Galicia por el Decreto 419/1993, del 17 de diciembre, por el que se refunde la normativa vigente sobre descarga, primera venta y comercialización de los recursos marinos en fresco.

17. **Segunda venta:** es la transacción comercial que se realiza en un establecimiento autorizado tras la realización de una primera venta anterior. La venta se realiza a precio acordado u otra modalidad (subasta) si el mercado lo estimara oportuno.

www.apvigo.com

18. Subasta o remate es una venta organizada de un producto basado en la competencia directa, y pública, es decir, a aquel comprador (postor) que pague la mayor cantidad de dinero. El bien subastado se adjudica al postor que más dinero haya ofrecido por él. La subasta se realizará a la baja o subasta inversa, modalidad de contratación en la que los compradores participantes pujan por ofrecer el precio más bajo, para que el vendedor acepte su oferta.



www.apvigo.com

**ANEXO IV PLANOS DE
SITUACIÓN**

- i. Plano general situación de instalaciones y dársenas en el Puerto Pesquero.
- ii. Plano general de situación y puntos de suministro de energía eléctrica, servicio de agua salada, dulce, combustible y hielo.
- Mi. Plano general de situación de escaleras verticales de gato y escaleras de peldaño de piedra.
- iv. Plano general de situación de puntos de salvamento y material contra incendios.
- v. Plano general de situación de los puntos de contenedores para recogida de RROO y RRSS, así como punto limpio y contenedores de recogida de aceites.

,o

www.apvigo.com

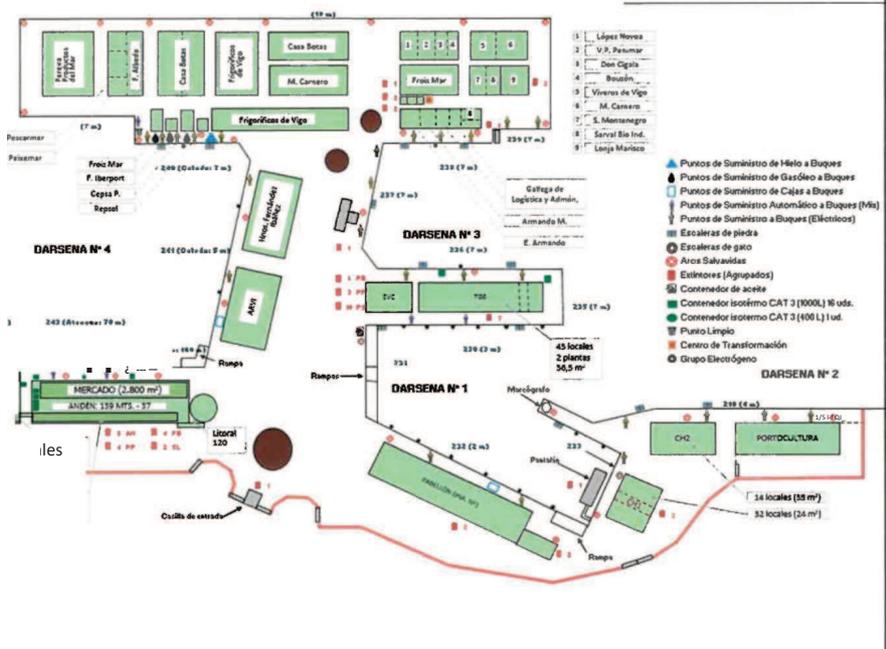
INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA



Puerto de Vigo

PUERTO PESQUERO - PLANO GENERAL

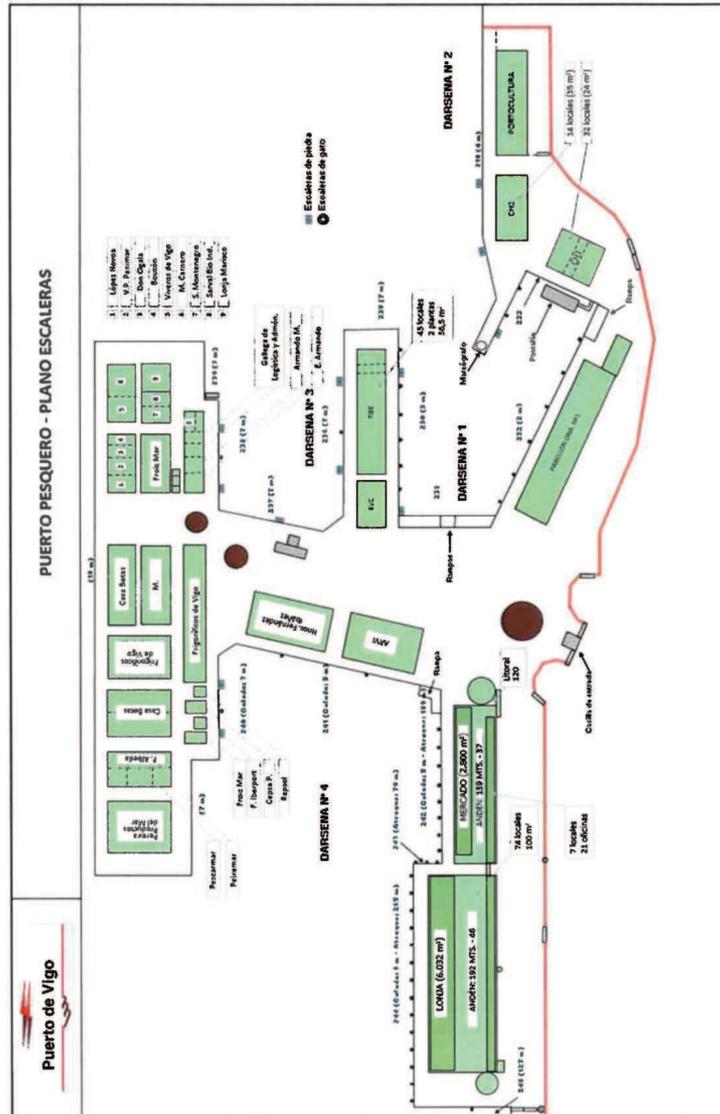
CT * C'Min4'TreMier'oria eH * **e*
 Si a *'ita'(ILIP)
 LOMIAS-03141)
 f
 2 * 1 M
 i m m .4
 S



K5-
 J
 q ^
 ps
 ro
 pē
 CL
 tD
 lE c
 J q
 Q
 5"
 C
 n
 f
 < q.
 0-1
 ru
 eum
 ro
 ■ ac
 f
 DO

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

III. Plano general de situación de escaleras verticales de gato y escaleras de peldaño.



www.apvigo.com

ANEXO V

DIRECTORIO

	TELÉFONO	CORREO ELECTRÓNICO
Autoridad Portuaria de Vigo	986.268.000	apvigo@apvigo.es
Policía Portuaria Centro de Control	986 441128	ccpv@apvigo.es
Teléfono de emergencias APV	900 100 802	
Jefe de Policía 24 horas	669.799.306	
Oficina Administrativa Puerto Pesquero	986.214.235	administracionberbes@apviRO.es

DMV-RL /

www.apvigo.com

ECeORTS

n? -D

- -

4

I. EX-MP.02

INSTRUCCIÓN PARA LA UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE LA ZONA CENTRAL DEL PUERTO EN CONTACTO CON LA CIUDAD

1. OBJETO

2. ALCANCE

3. UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE USO PÚBLICO

- Aprobado en el Consejo de Administración de fecha 25 de marzo de 2011
- Publicado en el B.O.P. nº 68 de 7 de abril de 2011
- Modificado en el Consejo de Administración de fecha 25 de noviembre de 2016
- Publicado en el B.O.P. Nº 233 de 7 de diciembre de 2016

1. OBJETO

Estas Instrucciones tienen por objeto regular la utilización de los espacios abiertos al uso público en la zona centro del Puerto de Vigo, a fin de garantizar el buen estado de conservación y el mejor aprovechamiento ciudadano de dichos espacios.

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El ámbito de aplicación de las presentes Instrucciones son los siguientes espacios de uso público:

- Explanada central del Muelle de Trasatlánticos
- Explanada en la cabeza Este del Muelle de Trasatlánticos
- Paseo perimetral de la dársena de A Laxe
- Zona Oeste del Muelle de Trasatlánticos y entorno de la Dársena 2
- Explanadas ubicadas en el entorno del Real Club Náutico – Plaza del Encuentro
- Jardines de la calle Arenal
- Nueva plaza ciudadana frente al Liceo Marítimo de Bouzas
- Paseo de los Peces
- Zona peatonal en el entorno de las naves del Muelle de Comercio

3. UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE USO PÚBLICO

3.1. A continuación se describen los **usos no permitidos comunes a todos los espacios** enumerados en el punto anterior.

- La venta ambulante
- El consumo de bebidas alcohólicas en las vías y espacios públicos, así como la actividad comúnmente denominada "botellón"
- La venta de bebidas alcohólicas salvo en los locales autorizados para ello. En este caso, los establecimientos situados en la zona portuaria y limítrofes con autorización para la venta de bebidas alcohólicas velarán por que las mismas no sean consumidas fuera de los propios locales o terrazas autorizadas
- El paseo con perros sueltos

- Cualquier actividad, con carácter general, que produzca suciedad o deterioro en la zona

3.2.- Además, la **pesca deportiva está prohibida** en las siguientes zonas:

- Explanada en la cabeza Este del Muelle de Trasatlánticos
- Paseo perimetral de la dársena de A Laxe
- Zona Oeste del Muelle de Trasatlánticos y entorno de la Dársena 2

3.3.- Por otro lado, en el **Paseo de los Peces**, la **pesca deportiva** podrá realizarse desde las instalaciones construidas al efecto

4. EXCEPCIONES

Excepcionalmente, con motivo de especiales eventos o fiestas tradicionales, se podrá autorizar la venta y suministro de bebidas alcohólicas mediante el empleo de barras auxiliares o portátiles.

Además, con carácter excepcional, se estudiará la autorización de acontecimientos que no se ajusten a las presentes normas siempre que se consideren de interés general.

5. RESPONSABILIDADES

Será responsabilidad del infractor la limpieza de los residuos y la suciedad que se genere por las actividades realizadas no autorizadas.

6. RÉGIMEN SANCIONADOR

Constituyen infracciones a esta instrucción el incumplimiento de lo descrito en la misma, siendo aplicable la tipología de infracción leve contemplada en el artículo 306.1.j) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: "*Cualquier otra actuación u omisión que causa daños o menoscabo a los bienes de dominio público portuario, o a su uso o explotación.*" Las infracciones leves serán sancionadas con multas de hasta 60.000 euros.

I. EX-MP.03

INSTRUCCIÓN PARA LA UTILIZACIÓN DE LOS ATRAQUES DEL TRÁFICO DE RÍA (CAPITANÍA MARÍTIMA DE VIGO)

1. OBJETO

2. INSTRUCCIONES

- 2.1 SOLICITUD
- 2.2 INSTRUCCIONES

- Aprobado en el Consejo de Administración de fecha 28 de enero de 2011
- Publicado en el B.O.P. Nº 29 de 11 de febrero de 2011
- MODIFICADAS EN CONSEJO DE FECHA 24 DE FEBRERO DE 2012

1. OBJETO

El objeto de las presentes instrucciones es establecer las normas que deberán seguir las compañías navieras prestadoras del servicio de transporte de viajeros en la ría de Vigo para la correcta utilización de los atraques asignados.

2. INSTRUCCIONES

2.1 Solicitud

La solicitud de atraque deberá ser presentada por escrito ante esta Autoridad Portuaria, como organismo titular de los puestos de atraque, con independencia de las competencias que en materia de transporte tengan otras administraciones.

2.2 Instrucciones

- Los atraques serán otorgados mediante la asignación de los correspondientes horarios, con precisión de minutos. La referencia horaria para la realización de las maniobras será la del reloj del sistema GPS.
- En el caso de operativas que impliquen el atraque, desembarque de pasaje, embarque de pasaje y desatraque, se otorgará la autorización para el horario de salida, implicando dicha autorización el derecho a los 15 minutos anteriores al horario de salida autorizado, para la estancia en el puesto asignado de atraque para la realización de la operativa completa. En los viajes a las Islas Cíes, debido al mayor volumen de pasaje de las operativas, el tiempo autorizado será de 30 minutos.
- Cuando se trate de operativas que solamente impliquen el atraque y desembarque de pasajeros, se autorizará el horario de llegada, que implicará el derecho a estancia en el puesto de atraque durante los 10 minutos siguientes al horario autorizado, para la realización de la operativa de desembarque. En los viajes a las Islas Cíes, debido al mayor volumen de pasaje de las operativas, el tiempo autorizado será de 20 minutos.
- Cuando se trate de operativas que solamente impliquen el embarque de pasajeros y desatraque, se autorizará el horario de salida, que implicará el derecho a estancia en el puesto de atraque durante los 10 minutos anteriores al horario autorizado, para la realización de la operativa de desembarque. En los viajes a las Islas Cíes, debido al mayor volumen de pasaje de las operativas, el tiempo autorizado será de 20 minutos.

- En el caso de las salidas del Puerto de Vigo, los barcos disponen de **UN (1) MINUTO**, contado a partir de la hora exacta asignada, para largar cabos y desatracar, independientemente de que hubiera o no algún tipo de retraso en la llegada del barco. No se permiten ni los retrasos ni los adelantos en los horarios efectivos de la salida sobre la hora asignada, suponiendo ambos casos un incumplimiento de las presentes instrucciones.
- Los retrasos en las llegadas a Puerto para desembarque de pasaje no podrán suponer menoscabo de los derechos de tiempo de atraque de otras compañías, debiendo el barco que sufra el retraso agilizar su maniobra, si es posible dentro de los parámetros de seguridad, o esperar fondeado a la siguiente franja horaria disponible.
- Todo lo anterior se entiende sin perjuicio del cumplimiento de las normas de seguridad en la navegación, y de las instrucciones emitidas a estos efectos por la Capitanía Marítima.
- Los tiempos libres que queden entre operativas de diferentes navieras en el mismo puesto se distribuirán de la siguiente forma:
 - El tiempo libre entre dos operativas de atraque y desembarque, el puesto podrá ser ocupado por el barco que realice la primera de ellas.
 - El tiempo libre entre dos operativas de embarque y desatraque, el puesto podrá ser ocupado por el barco que realice la segunda de ellas.
 - El tiempo libre entre una maniobra de atraque y desembarque y otra de embarque y desatraque será repartido al 50 % entre los dos barcos.
- El resto de tiempos libres, incluido el tiempo de pernocta, será asignado por la Autoridad Portuaria de forma específica.

I. EX-MP.04

**INSTRUCCIÓN PARA LA MEJORA DE LA
ORDENACIÓN Y REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD
DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN LA RÍA DE VIGO**

- Aprobado en el Consejo de Administración de fecha 26 de noviembre de 2010
- Publicado en el B.O.P. Nº 20 de 31 de enero de 2011

En la Sesión celebrada en el Consejo de Navegación y Puerto del Puerto de Vigo el pasado día 21 de septiembre de 2010 a propuesta del Capitán Marítimo de Vigo, se dio cuenta de una serie de medidas para mejora de ordenación y regulación del tráfico en la ría de Vigo, acordándose presentarlo al Consejo de Administración para que si lo estima conveniente se proceda a su aprobación.

En la Sesión Ordinaria celebrada por el Consejo de Administración de esta Autoridad Portuaria, el día 26 de noviembre de 2010, de acuerdo con la propuesta del director se acordó aprobar la Mejora de ordenación y regulación de velocidad del tráfico en la ría de Vigo.

Se trata de una serie de medidas para conseguir mayor zona de maniobra de los buques de pasaje en sus maniobras de atraque y desatraque evitando, en la medida de lo posible, las interferencias del tráfico entre las dos dársenas (A Laxe y actual Club Náutico) con esas maniobras, mediante el establecimiento de una ordenanza sobre regulación del tráfico de entrada/salida a dichas dársenas. Estas medidas tienen carácter provisional proponiendo las que a continuación se detallan:

- 1.-Se evitará el atraque en el extremo Este de la parte interior del muelle de Trasatlánticos y extremo Este del muelle Oeste de la dársena del RCNV, en aproximadamente 40 m a partir de la luz verde de la entrada a la misma.
- 2.-La entrada y salida a la dársena se efectuará por los canales señalizados al efecto, prohibiéndose la navegación por debajo de la pasarela que une los duques de alba. Se prohíbe el amarre de embarcaciones menores en su estructura, salvo para trabajos de mantenimiento y servicio de la misma.
- 3.- Dada la configuración de los muelles, y ante la existencia de zonas ciegas tanto para las embarcaciones que entran como las que salen, se dará un resguardo conveniente a las marcas, estableciéndose en una distancia de 60 metros en torno a las mismas por su parte exterior, según plano.
- 4.- En el canal, las embarcaciones se mantendrán lo más cerca posible del extremo que quede por su costado de estribor, siempre que puedan hacerlo sin que ello entrañe peligro. Tendrán preferencia de tránsito las embarcaciones que salgan de la dársena sobre las que entran.
- 5.- Todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar un abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y

condiciones del momento. Se establece una velocidad máxima de tres nudos, o en su defecto la velocidad mínima de gobierno en el interior de la dársena y del canal de entrada. La navegación en la aproximación al canal se realizará a una velocidad máxima de seis nudos. La zona de aproximación se indica en el plano

6.- Se prohíbe la navegación a vela en el canal de entrada a las dársenas. Las embarcaciones cuya única propulsión sea la vela navegarán por esa zona a remolque.

7.- Los buques de pasaje de tráfico de ría, por su necesidad de ocupar durante la maniobra de atraque / desatraque el canal de entrada, tienen prioridad en su maniobra, prohibiéndose la salida y entrada de otras embarcaciones durante sus maniobras, que permanecerán a la espera de forma que no estorben la maniobra de las primeras.

8.- En caso de visibilidad reducida se extremarán las precauciones, y en caso de que ésta se reduzca por debajo de los cien metros, se solicitará del Centro de Control de Tráfico de Vigo información sobre el tráfico existente en ese momento en el canal. Todo ello sin menoscabo del cumplimiento del Reglamento Internacional para prevenir abordajes en el mar.

9.- Dado que la entrada / salida de embarcaciones a la dársena de A Laxe se encuentra supeditada a las ventanas de tiempo que existen entre las maniobras de las embarcaciones de pasaje, éstas extremarán el cumplimiento de sus horarios programados.

10.- Estas normas no sustituyen en ningún momento la prudencia y responsabilidad propia de los propietarios y patronos, que en todo caso deberán adoptar todas las precauciones necesarias y manejar las embarcaciones de manera que se evite cualquier accidente.

11.-A fin de evitar situaciones de riesgo, estarán prohibidos los adelantamientos entre embarcaciones del servicio de tráfico de ría en los 300 metros más cercanos a las bocanas de los muelles de atraque.

El incumplimiento de lo indicado anteriormente podrá ser sancionado de acuerdo con lo previsto en la vigente Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

I. EX-MP.05

INSTRUCCIÓN PARA LA AUTORIZACIÓN DE SERVICIOS Y ACCIONES PUBLICITARIAS DESTINADAS A PASAJEROS DE BUQUES DE CRUCERO DEL PUERTO DE VIGO

1. OBJETO

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

3. AUTORIZACIÓN DE SERVICIOS Y ACCIONES INFORMATIVAS

- Aprobadas en Consejo de fecha 27 de enero de 2012
- B.O.P.
- Modificación en Consejo de fecha 27 de octubre de 2017
- B.O.P. Nº 213 de 7 de noviembre de 2017

1. OBJETO

Estas Instrucciones tienen por objeto regular **los servicios y las acciones comerciales** que tengan como destinatarios a los pasajeros de buques de cruceros en los muelles del Puerto de Vigo, a fin de garantizar la mejor operativa de embarque y desembarque de cruceristas, y evitar aglomeraciones e incomodidades.

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El ámbito de aplicación de las presentes Instrucciones se extiende a los siguientes espacios de uso público:

- Muelle de Trasatlánticos y entorno Terminal de Cruceros "Alberto Durán": Todo el muelle, incluyendo accesos, hasta la calle Cánovas del Castillo.
- Paseo de las Avenidas: todo el entorno de la Estación Marítima de Ría y Puerto Deportivo.
- Zona peatonal del entorno de Naves de Comercio "Tinglado del Puerto".

3. AUTORIZACIÓN DE SERVICIOS Y ACCIONES INFORMATIVAS

La oferta de servicios (excursiones en taxi, coche, autobús, tren, barco o peatonales; alquiler de bicicletas, segways o dispositivos audioguías; etc.) o las acciones informativas (reparto de mapas o folletos publicitarios; oferta de bonos o descuentos comerciales; etc.) a los cruceristas en la zona de aplicación de la presente instrucción, queda restringida a aquellas actividades solicitadas por el buque (a través de su consignatario), y que sean previamente autorizadas por la Autoridad Portuaria.

Asimismo, la Autoridad Portuaria podrá promover la oferta de servicios o acciones informativas que considere de interés para el buen desarrollo del tráfico de pasajeros, pudiendo solicitar a tal efecto informe del buque o naviera a través de su consignatario.

El desarrollo de la actividad debe ajustarse al cumplimiento del Plan de Protección de la Instalación Portuaria del correspondiente muelle, así como al resto de normativa portuaria de aplicación, debiendo estar identificado el personal involucrado, y perfectamente definidos los horarios y características de la actividad.

I. EX-MP.06

INSTRUCCIÓN PARA LA REGULACIÓN Y CONTROL DE CAMIONES EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO

- 1.- OBJETO**
- 2.- ÁMBITO DE APLICACIÓN**
- 3.- DOCUMENTACIÓN**
- 4.- APROBACIÓN DEL REGISTRO**
- 5.- RENOVACIÓN**
- 6.- ADECUACIÓN**

- Aprobadas en Consejo de fecha 26 de septiembre de 2014
- B.O.P. Nº 194 de 8 de octubre de 2014
- Modificación en Consejo de fecha 28 de octubre de 2016
- B.O.P. Nº 215 de 10 de noviembre de 2016

1.- OBJETO

La presente instrucción tiene por objeto el registro de camiones y remolques que realizan transporte de mercancías de tráfico marítimo dentro de la zona de servicio de la Autoridad Portuaria de Vigo.

2.- ÁMBITO DE APLICACIÓN

El ámbito de aplicación de la presente instrucción se extiende a toda la zona de servicio del puerto.

3.- DOCUMENTACIÓN

Toda empresa que realice el transporte de mercancía mencionada en el punto 1 estará incluida en el registro objeto de esta instrucción. Para ello, deberá aportar la siguiente documentación:

- **TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN GENERAL (EXCEPTUANDO CONTENEDORES)**

EMPRESA

1. Datos relativos a la personalidad jurídica de la empresa.
2. Relación de choferes y TC2.
3. Teléfono y persona de contacto 24 horas.
4. Relación detallada de material rodante, bien sea propio o de terceros con acuerdo entre las partes.

DOCUMENTACIÓN UNIDADES DE TRANSPORTE

1. ITV vigente.
2. Tarjeta de transporte.
3. Seguro de circulación obligatorio.
4. Impuesto de rodaje.
5. Ficha técnica.
6. Permiso de circulación.
7. Todo vehículo deberá disponer, en lugar visible, de identificación de la empresa a la cual pertenece.

- **TRANSPORTE DE CONTENEDORES**

1. REGISTRO GENERAL

EMPRESA

1. Datos relativos a la personalidad jurídica de la empresa.
2. Relación de choferes y TC2.
3. Teléfono y persona de contacto 24 horas.
4. Relación detallada de material rodante, bien sea propio o de terceros con acuerdo entre las partes. En el caso de los remolques deberá hacerse constar si se trata de 20 o 40 pies.

DOCUMENTACIÓN DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE

1. ITV vigente.
2. Tarjeta de transporte.
3. Seguro de circulación obligatorio.
4. Impuesto de rodaje.
5. Ficha técnica.
6. Permiso de circulación.
7. Todo vehículo deberá disponer, en lugar visible, de identificación de la empresa a la cual pertenece.

2. REGISTRO DE RETÉN

EMPRESA

1. Datos relativos a la personalidad jurídica de la empresa.
2. Relación de choferes y TC2.
3. Carta de una naviera de contenedores, transitario o concesionario con tráfico regular de contenedores por el Puerto de Vigo que certifique que el transportista realiza operaciones de carga/descarga de mercancías.
4. Teléfono y persona de contacto 24 horas.
5. Relación detallada de material rodante, bien sea propio o de terceros con acuerdo entre las partes. En el caso de los remolques deberá hacerse constar si se trata de 20 o 40 pies.

DOCUMENTACIÓN UNIDADES DE TRANSPORTE

1. ITV vigente.
2. Tarjeta de transporte.
3. Seguro de circulación obligatorio.
4. Impuesto de rodaje.
5. Ficha técnica.
6. Permiso de circulación.
7. Todo vehículo deberá disponer, en lugar visible, de identificación de la empresa a la cual pertenece.

La entrega de la documentación se podrá realizar por los siguientes medios:

- Entrega física: Oficina de Operaciones Portuarias.
- Registro de la Autoridad Portuaria de Vigo.
- Correo electrónico: opportuarias2@apvigo.es

4.- APROBACIÓN DEL REGISTRO

La aprobación de las solicitudes para el alta en el registro se realizará por la Dirección de la Autoridad Portuaria de Vigo, y se comunicarán al solicitante, una vez comprobada la adecuación de la documentación presentada a la presente instrucción.

5.- RENOVACIÓN

Será obligación del solicitante comunicar a esta Autoridad Portuaria las correspondientes actualizaciones de la documentación exigida en el punto 3 de la presente instrucción.

El plazo máximo para el proceso de actualización será de 30 días.

En caso contrario, se procederá a dar de baja a la citada empresa del registro de material rodante de esta Autoridad Portuaria, así como a eliminar aquellos permisos que le fueran concedidos.

6.- ADECUACIÓN

Todas aquellas empresas que ya hubieran sido objeto de control por parte de esta Autoridad Portuaria, deberán adecuarse a la presente instrucción; en caso contrario, se entenderá renuncia expresa.

En caso de cualquier aclaración sobre este aspecto, la Autoridad Portuaria está a disposición del solicitante en el correo electrónico opportuarias2@apvigo.es.





I.EX-MP.08

**INSTRUCCIÓN PARA ESTABLECER LOS
PROCEDIMIENTOS DE ORDENACIÓN,
COORDINACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO
MARÍTIMO DEL PUERTO Y RIA DE VIGO**

- Aprobada en Consejo de Administración de fecha 30 de junio de 2017
- B.O.P. Nº 130 de 7 de julio de 2017
- Revisión en Consejo de Administración de fecha 24 de noviembre de 2017
- B.O.P. Nº 234 de 7 de diciembre de 2017





Salvamento
Marítimo



Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

PROCEDIMIENTOS MARÍTIMO-PORTUARIO

INDICE

Edición: Mayo 2017 Revisión:

INDICE:

PROCEDIMIENTOS DE TRÁFICO MARÍTIMO INS /TOS /NAS

1.- Introducción:

1.1 Objeto y alcance del procedimiento.

1.2 Anexos:

I) Puntos de Recalada/Notificación.

II) Aguas de la zona de servicio del puerto.

III) Acrónimos.

2.- Escala / Buque de entrada.

3.- Buque de salida.

4.- Fondeo.

4.1 Anexos:

I) Criterios de seguridad para autorización de fondeo.

a) Condiciones de seguridad durante el fondeo.

b) Buques a fondear en el fondeadero de Cíes.

II) Criterios de seguridad para obras de mantenimiento y reparaciones en buques fondeados.

III) Condiciones de fondeo en Cíes.

5.- Fondeadero interior/Resto lugares abrigados.

6.- Arribada forzosa.

7.- Prohibiciones, retenciones de buques.

8.- Buques pesqueros faenando en aguas interiores de la Ría.

9.- Cambio de muelle, enmendada, maniobra.

10.- Remolque interior portuario de servicios auxiliares.

11.- Pruebas de mar, pruebas de equipos, compensación aguja...

12.- Eventos (procesiones, regatas, etc.).

13.- Amerizaje de hidroaviones.

14.- Señales y Balizamiento marítimo.

15.- Cierre de puerto / Suspensión de los servicios portuarios.

16.- Tráfico de Ría.

17.- Fenómenos meteorológicos adversos.

18.- Procedimiento NAS:

18.1- NAS a solicitud de buque o embarcación.

18.2- NAS a criterio de VT.

PROCEDIMIENTOS DE COORDINACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS, COMERCIALES, ...

1.- Servicio de practicaje.

2.- Exención de practicaje.

3.- Servicio de remolcadores portuarios.

4.-Servicio de consignación de buques.

5.-Suministro de combustible.

6.-Residuos Marpol.

7.- Barqueo.

8.- Dragados y trabajos portuarios.

9.- Operaciones y trabajos submarinos.

10.- Trabajos a bordo.

11.- Arriado de botes, ejercicios de salvamento.

PROCEDIMIENTO DE ASISTENCIA EN ADMINISTRACION Y GESTIÓN

1.- Asistencia en gestión y administración portuaria relacionada con el tráfico marítimo y operaciones portuarias.

PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIAS Y CONTAMINACIÓN

1.- Coordinación tareas de prevención y actuaciones en situaciones emergencia, salvamento y lucha contra la contaminación.



PROCEDIMIENTO MARÍTIMO-PORTUARIO
INTRODUCCION
Edición: Mayo 2017 Revisión:

1.1 OBJETO Y ALCANCE DEL PROCEDIMIENTO

Este procedimiento de Tráfico Marítimo y Servicios de Información e Instrucciones Generales en la Ría de Vigo es un manual operativo para alcanzar, en la medida de lo posible, la seguridad en el tráfico y tránsito de embarcaciones, de una manera integral, apoyando a las Autoridades Portuaria y Marítima, teniendo en cuenta los agentes usuarios marítimos, facilitando la gestión portuaria y para dar un servicio informativo al sector en aras de la seguridad.

Es un manual de carácter preventivo, ya que caso de sobrevenir una emergencia en aguas de servicio portuario, se activarían tanto los planes establecidos por la Autoridad Portuaria como lo inherentes al Servicio de Salvamento Marítimo, integrados al mismo.

Este procedimiento se aplicará a los buques que estén navegando en las aguas del servicio portuario, zonas I y II del puerto de Vigo. Sin embargo, dado el diseño de ordenación del tráfico por parte de la Autoridad Marítima, que contempla el DST (Dispositivo de Separación de Tráfico) desde el exterior, se aplicará la operativa como todo un conjunto integrado, en lo referente al Servicio de Tráfico Marítimo.

Conforme a la antedicha Ordenación del Tráfico Marítimo, los buques de eslora mayor o igual a 20 metros deberán cumplir con el DST establecido, así como con los procedimientos contenidos en el Aviso a los Navegantes núm. 23 del 5 de junio de 2004, asistidos con la nueva publicación de la carta 416B del Instituto Hidrográfico de la Marina.

Por otra parte, conforme al Convenio entre la Autoridad Portuaria de Vigo y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), de fecha 23 de enero de 2015, dentro del Acuerdo Marco entre OPPE y SASEMAR vigente (de fecha 19 marzo de 2014), se contempla también en este procedimiento la Coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios, comerciales y la asistencia en labores de gestión y administración portuaria relacionadas con el tráfico marítimo y operaciones portuarias, así como la coordinación de los servicios portuarios y las tareas de prevención y actuaciones en situaciones de emergencia, salvamento y lucha contra la contaminación.

1.2 ANEXOS:

I.- PUNTOS DE RECALADA / NOTIFICACION:

Todos los buques de eslora superior a 20 metros que inicien/finalicen su entrada/salida de la ría de Vigo deberán establecer contacto inicial/final con Vigo Trafico a través de los canales 10/16 de VHF en los puntos de recalada/notificación establecidos al efecto y cuyas coordenadas se especifican a continuación (excepto aquellos que procedan de la Ría de Pontevedra, que lo harán desde el punto de notificación / recalada de esa Ría para posteriormente arrumbar a la entrada Norte):

Buques cuya entrada/salida se realice por la boca norte de la ría.

(PNN) 42º 18',50 N 008º 57',70W

Buques cuya entrada/salida se realice por la boca sur de la ría.

(PNS) 42º 08',86 N 008º 57',00W

II.- AGUAS DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE VIGO:

ZONA I. Entre los límites definidos por la prolongación de la primera alineación del dique muelle de Bouzas, la línea Faro de la Guía – Faro de las Islas Cíes y la costa sur de la Ría de Vigo.

ZONA II. Entre las líneas definidas por Cabo Home y Punta Monte Agudo en la Isla Norte de las Islas Cíes y Punta Lameda y Cabo Vicos en la Isla de San Martín de las Cíes hasta el fondo de la Ría, con excepción del espacio definido como Zona I.

III.-ACRÓNIMOS:

CPCS Centro Portuario de Control de Servicios

VT Vigo Tráfico

CM Capitanía Marítima

APV Autoridad Portuaria de Vigo

PV Prácticos de Vigo

PEI Plan de Emergencia Interior

DST Dispositivo de Separación de Tráfico

PNN Punto de Notificación norte

PNS Punto de Notificación Sur

STM Servicio Tráfico Marítimo

SASEMAR Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

Revisado

Nº Nº

**PROCEDIMIENTO
MARÍTIMO-PORTUARIO**

ESCALA / BUQUE ENTRADA

Edición: Mayo de 2017

Revisión:



DEFINICIÓN

- Buque procedente de la mar y con intención de entrar en la Ría de Vigo para operaciones comerciales (Ver NOTAS).

INFORMACIÓN QUE RECABAR

1. Datos de identificación del buque: Nombre, indicativo de llamada, número IMO, bandera, tipo, arqueo en GT, MMSI, consignatario.
2. Autorización de entrada CM y APV.
3. Puerto de procedencia, destino (atraque, fondeo, otro).
4. Número de personas a bordo (tripulantes y pasajeros).
5. Calado máximo en el momento del acceso del buque a puerto.
6. Carga, mercancías peligrosas, clases según código IMO/ONU y cantidad en kilogramos.
7. Cualquier información sobre defectos o deficiencias que puedan afectar a la seguridad y/o maniobrabilidad de conformidad con los Convenios SOLAS y MARPOL.
8. Disponibilidad de cartografía de la Ría de Vigo y del puerto de Vigo.
9. Pesquero: Puerto/caladero de procedencia, número de tripulantes, con pesca o en lastre, muelle al que se dirigen.
10. Buques procedentes de puertos susceptibles de sufrir el embarque de polizones, la confirmación o no, si tiene a bordo polizones y, en su caso, el número de ellos.
11. Otra información específica a requerimiento de la Autoridad Marítima (CM) o la Autoridad Portuaria (APV).

Se solicitará del buque solo los datos no obtenidos a través de las herramientas disponibles (telemáticas u otras) en VIGO TRAFICO (VT).

ACTUACIÓN

BUQUE

1. Todo buque procedente de la mar y con intención de entrar en la Ría de Vigo, contactará con Vigo Tráfico (VT) VHF 16/10, en el punto de notificación norte (PNN) o sur (PNS) según su procedencia, excepto aquellos que procedan de la Ría de Pontevedra, que lo harán desde el punto de notificación / recalada de esa Ría para posteriormente arrumbar a la entrada Norte).
2. Mantendrá escucha permanente en los canales de VHF 16 y 10.
3. Procederá a integrarse en la vía apropiada del Dispositivo de Separación de Tráfico.
4. Seguirá las recomendaciones de VT, en materia de seguridad marítima y cumplirá con las instrucciones emanadas de la CM o la APV.
5. Informará a VT de cualquier situación anómala que observe en su entorno durante la navegación.
6. Informará a VT del nivel de seguridad del buque (PPB – Plan de Protección del buque) siempre que sea distinto a 1.

VIGO TRAFICO (VT):

1. Verificará en la aplicación DUE que el buque tiene la autorización de entrada otorgada por parte de Capitanía Marítima y la Autoridad Portuaria de Vigo, excepto cuando el buque proceda de Arribada Forzosa. En el caso de que no tenga la autorización de ambos estamentos no se le permitirá la entrada, se informará a ambos organismos y se mantendrá en espera de instrucciones.
2. Informará al buque de las incidencias al tráfico marítimo (eventos, operaciones especiales, dragados, regatas, etc.)
3. Proveerá al buque de la información disponible sobre atraque o fondeo.
4. Se indicará que contacte con Prácticos de Vigo (PV) en el canal 14 de VHF, si no lo ha hecho ya previamente.
5. Hará seguimiento RADAR/AIS del buque, desde la entrada del buque en la zona del STM hasta que el práctico embarque, monitorizándolo después y asistiendo al mismo en lo que requiera el servicio de practica, hasta su atraque o fondeo.
6. Registrará hora y lugar de atraque o fondeo.
7. En caso de transportar mercancía IMO clase 7 o haber recibido instrucciones particulares de CM para el buque, se instruirá de acuerdo con las condiciones de seguridad recibidas de la CM para este tipo de mercancía (remolcador de escolta a la entrada y salida) o para el buque en particular.
8. En caso de polizones, se informará a la APV, CM, PV y Policía Nacional (Brigada de Documentación y Extranjería), sin perjuicio de la obligatoria comunicación por parte del agente del buque.
9. Cuando un buque o el Práctico, informe de anomalías, deficiencias o averías a bordo, se procederá a recopilar la máxima información sobre el alcance de la anomalía, deficiencia o avería por medio de los canales 16 y 10 de VHF y se hará llegar esta información a la CM y/o APV por la vía más rápida, esperando para recibir las instrucciones.
10. En el caso de que el buque proceda para fondear en Cíes, en el fondeadero interior o zonas abrigadas, o se trate de una arribada forzosa, VT enlazará con el procedimiento correspondiente.

PRACTICOS DE VIGO (PV):

1. Comunicará con VT a su embarque vía VHF 10/14 para intercambiar información relativa al tráfico.
2. Informará de cualquier incidencia tanto del propio buque como del entorno que pudiera afectar a la seguridad marítima.

AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO (APV):

1. Proveerá al servicio de VT datos generales y rutinarios de escalas previstas, así como de aquellos específicos que afecten a una entrada determinada.

NOTAS Y REFERENCIAS:

- En términos generales, se entiende por operaciones comerciales: atraque para operaciones en muelle; fondeo en espera de atraque u órdenes, para el suministro de provisiones, pertrechos o cambios de tripulación; la Arribada Forzosa, ya sea para atracar o fondear, debido al mal tiempo o emergencia a bordo (cumpliendo con los requisitos establecidos en el artículo de la ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima) y cualquier otra operación que exija la entrada del buque al puerto / ría de Vigo y la

utilización de las instalaciones de la Autoridad Portuaria o la lámina de agua bajo su gestión y responsabilidad.

- Todos los buques de eslora **igual o superior a 20 metros** que inicien/finalicen su entrada/salida de la ría de Vigo deberán establecer contacto inicial/final con Vigo Tráfico a través de los canales 10/16 de VHF en los puntos de recalada/notificación establecidos al efecto y cuyas coordenadas se especifican a continuación: (Excepto aquellos que procedan de la Ría de Pontevedra, que lo harán desde el punto de notificación / recalada de esa Ría para posteriormente arrumbar a la entrada Norte).

Buques cuya entrada/salida se realice por la boca norte de la ría.

(PNN) 42º 18',50 N 008º 57',70W

Buques cuya entrada/salida se realice por la boca sur de la ría.

(PNS) 42º 08',86 N 008º 57',00W

Los buques de entrada, necesariamente DEBERÁN PASAR por dicha posición (punto de notificación recalada, intentando respetar ese punto como si fuese una boya virtual, dejándole un resguardo aproximado de 2 cables y respetando la dirección de Entrada o Salida del Dispositivo de Separación de Tráfico) con objeto de que se comiencen las labores de control por parte de Vigo tráfico, e iniciar así los rumbos secuenciales necesarios que permitan abordar la entrada de la Ría, a través de los dispositivos establecidos al efecto, con las suficientes garantías de seguridad.

- **Obligatoriedad de Practicaje:** Buques mayores de GT>500.

. Aviso a los Navegantes grupo Nº 23 del 5 de junio del 2004 y Derrotero de la costa NW de España, desde la Estaca de Bares al río Miño (Nº 2 – Tomo I).

. Instrucciones y condiciones de entrada y criterios de seguridad para autorización de fondeos en la Ría de Vigo (Capitanía Marítima de Vigo).

. Dispositivo de Separación de Tráfico de la Ría de Vigo (Dirección General de la Marina Mercante)

. Estación de Practicaje (Capitanía Marítima de Vigo y APV).

. Instrucciones de Capitanía Marítima de Vigo relativas a MMPP IMO clase 7: remolcador de escolta.

. Instrucciones de Capitanía Marítima de Vigo relativas a MMPP IMO clase 1: Explosivos. . Aquellas Instrucciones específicas dependiendo del criterio de la Capitanía Marítima en materia de seguridad.

PROCEDIMIENTO RELACIONADO:

Procedimiento de control de tráfico marítimo en el puerto de Vigo y ría de Vigo.

ANEXOS:

Revisado	Vº Bº
----------	-------



Salvamento
Marítimo



**PROCEDIMIENTO
MARÍTIMO-PORTUARIO**

BUQUE DE SALIDA

Edición: Mayo de 2017

Revisión:

DEFINICIÓN

- Buque con intención de hacerse a la mar o fondear *una vez finalizadas las operaciones y con intención de desatracar.*

INFORMACIÓN QUE RECABAR

1. Puerto de destino y ETA.
 - 1.1. Pesqueros: Nombre de la embarcación y/o indicativo de llamada, y destino – caladero.
2. Número de personas a bordo (tripulantes y pasajeros).
3. Calado máximo.
4. Carga, mercancías peligrosas, clases según código IMO/ONU y cantidad en kilogramos.
5. Despacho o autorización salida de las Autoridades (Ship's Clearance).
6. Cualquier información sobre deficiencias que pudieran afectar a la seguridad y/o maniobrabilidad de conformidad al convenio SOLAS y MARPOL.

Se solicitará del buque solo los datos no obtenidos a través de las herramientas telemáticas disponibles en VIGO TRAFICO (VT).

ACTUACIÓN

BUQUE

1. Informará directamente a VT por el canal 10 o su agente vía telefónica, y a PV por VHF 14 o a través de su Agente, de la finalización de las operaciones una hora antes de su salida.
- 1.1. Pesquero: Contactará con VT en VHF 16/10, desde el atraque al comenzar la maniobra de salida.
2. Inmediatamente al desembarque del Práctico contactará con VT en canal VHF 10, procederá a integrarse en la vía apropiada del Dispositivo de Separación de Trafico, y mantendrá escucha permanente VHF 16/10.
3. Seguirá las recomendaciones del VT, en materia de seguridad marítima, como eventos en la zona, tráfico general e interior, operaciones especiales, etc.
4. Informará a VT de cualquier situación anómala que observe durante la navegación.
5. Contactará con VT en el punto de reporte correspondiente Norte/Sur, según su destino.
6. Aquellos buques que procedan a la ría de Pontevedra lo harán directamente desde el Dispositivo de Separación de esta ría hasta el de la ría de Pontevedra, sin que sea necesario un nuevo reporte.
7. Los buques que efectúen la salida sin práctico comunicarán su salida al comienzo de la maniobra y el paso por los puntos de reporte Norte/Sur si procediese, en canal 16/10.

VIGO TRAFICO (VT).

1. Recabar datos de viaje, como autorización de salida, destino, carga, pasajeros, etc.
2. Informará del movimiento de tráfico en la ría, así como de cualquier evento u operación especial.
3. Hará seguimiento RADAR / AIS comprobando que el buque utiliza las rutas recomendadas en el DST durante su tránsito por la ría.
4. En caso de fondeo: Razón para el fondeo y tiempo estimado de estancia, notificar

condiciones que cumplir en el fondeadero, confirmación por parte del buque de la no existencia de deficiencias a bordo. En el caso de fondeo en espera de órdenes, el buque deberá de haber solicitado autorización previa por parte de su agente consignatario a las autoridades competentes. Una vez fondeado se enviará fax a las Autoridades y Organismos que sean necesarios.

5. Cuando un buque o el Práctico, informe de anomalías, deficiencias o averías a bordo, se procederá a recopilar la máxima información sobre el alcance de la anomalía, deficiencia o avería por medio de los canales 16 y 10 de VHF y hará llegar esta información a la CM y/o APV por la vía más rápida, esperando para recibir las instrucciones.
6. Por razones de seguridad hacia las embarcaciones menores que se encuentren en el interior de la Ría, VT, tras el reporte de un buque de salida mayor de 500 GT, emitirá información al tráfico notificando nombre del buque y plan de navegación previsto.

PRACTICOS DE VIGO (PV).

1. Comunicará con VT a su embarque vía VHF 10/14 para intercambiar información relativa al tráfico.
2. Comunicará a VT cualquier incidencia de la misma, vía VHF 10 /14 o vía teléfono.
3. Recordará al Capitán del buque la necesidad de contactar con VT en el canal 10 a su desembarque.

AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO (APV).

1. Proveerá cualquier información que disponga para la situación de salida, como autorización de fondeo a órdenes, etc.

NOTAS Y REFERENCIAS

- Ficha de aplicación a todos los buques de eslora igual o superior a 20 metros.
- Obligatoriedad de Practicaje: Buques mayores de 500 GT.
- Instrucciones de la Autoridad Marítima, (Capitanía Marítima o la DGMM) relativas a prohibición de salida, condiciones de seguridad (escortas, etc.).

PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS: PROHIBICIONES Y RETENCIONES A BUQUES, FONDEO, FONDEO INTERIOR / RESTO LUGARES ABRIGADOS.

ANEXOS:

PROCEDIMIENTO MARÍTIMO-PORTUARIO

FONDEO

Edición: Mayo de 2017

Revisión:



Revisado

Vº Bº

DEFINICIÓN

-Buque que solicita entrar en aguas de la Ría de Vigo para fondear por diversas causas como cambio de tripulantes, buque a espera de órdenes, espera de atraque, etc., y al que le han sido otorgadas las autorizaciones de entrada en puerto y en las aguas que España ejerce soberanía por las autoridades portuarias y marítimas respectivamente.

INFORMACIÓN QUE RECABAR

Además de la ya solicitada en el procedimiento de escala / buque de entrada:

1. Hora de fondeo.
2. Estimación de permanencia en el fondeo / previsión de atraque.
3. Hora de ancla arriba y clara.

Se solicitará del buque solo los datos no obtenidos a través de las herramientas telemáticas disponibles en el Centro (VIGO TRAFICO).

ACTUACIÓN

BUQUE:

1. Todo buque procedente de la mar y con intención de entrar en la ría de Vigo, contactará con VT VHF 16/10, en el punto de notificación norte (PNN) o sur(PNS) según su procedencia, excepto aquellos que procedan de la Ría de Pontevedra, que lo harán directamente desde el Dispositivo de Separación de esa ría hasta el de la ría de Vigo en su entrada norte.
2. Mantendrá escucha permanente en los canales de VHF 16 y 10.
3. Procederá a integrarse en la vía apropiada del Dispositivo de Separación de Trafico.
4. Seguirá las recomendaciones de VT, en materia de seguridad marítima: eventos en la zona, tráfico general, operaciones especiales, etc.
5. Informará a VT de cualquier situación anómala que observe durante la navegación.
6. Informará a VT cuando haya fondeado por el canal 10 de VHF (posición de fondeo y grilletes en el agua), así mismo comunicará a VT cuando vire la cadena para proceder a destino.

VIGO TRÁFICO (VT):

1. Recabar datos de viaje.
2. Informar del movimiento de tráfico en su zona y posibles eventos que puedan entorpecer maniobra de fondeo.
3. Seguimiento RADAR / AIS hasta posición de fondeo asignado.
4. Si el buque procede a fondear en Cíes tendrá en cuenta las condiciones de fondeo ahí establecidas (Véase anexos). Autorizada la maniobra, se le indicará la posición, las condiciones de fondeo, observaciones legales sobre seguridad, contaminación, proximidad del Parque Nacional de Cíes, etc. requerida por la CM, y se le indicará que contacte con VT una vez finalizada la maniobra. Se informará del fondeo vía fax a las Autoridades correspondientes.
5. Cuando un buque, informe de anomalías, deficiencias o averías a bordo, se procederá a

recopilar la máxima información sobre el alcance de la anomalía, deficiencia o avería por medio de los canales 16 y 10 de VHF y hará llegar esta información a la CM y/o AP por la vía más rápida, esperando para recibir las instrucciones.

6. Cuando un buque no fondee y salga a su encuentro una embarcación de servicio de asistencia u otra, se le facilitará ambos la posición de encuentro.
7. Procederá como buque de salida una vez que el buque notifique su intención de dejar el fondeadero y hacerse a la mar. En el caso de buque en espera de atraque que reporta su salida de fondeo hacia punto de embarque de práctico, se mantendrá seguimiento RADAR/AIS y se registrará la maniobra de atraque.

PRÁCTICOS DE VIGO (PV):

1. En caso de que se requiera el servicio de Practicaje, éste actuará como en BUQUE DE ENTRADA.

AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO (APV):

2. Proveerá a VT de los datos específicos o consideraciones de interés en esta entrada determinada.

NOTAS Y REFERENCIAS:

Todos los fondos son autorizados por la Autoridad Portuaria de Vigo, que los asigna, si bien la definición de los mismos corresponde a Capitanía Marítima.

La Autoridad Portuaria encomienda la asignación de los mismos a VT, no siendo necesaria dicha autorización específica *adicional a la de entrada*, siempre que se siga el siguiente criterio:

1. Buque a espera de atraque.
2. Buques sin deficiencias.
3. Buques de pasaje para excursiones al Parque Nacional en Cíes en fondeo R
4. Buques a espera de órdenes con DUE presentado.

Caso de tener ya nombrado consignatario, se le deberá recordar al propio barco la obligatoriedad de cumplir con el convenio MARPOL: basuras y residuos líquidos. En caso de no tener nombrado consignatario se le deberá informar al barco para que proceda a su consignación, todo ello vía VT, cumpliendo con los requisitos establecidos en la orden FOM/1498/2014, de 1 de agosto.

Punto de fondeo RODAS (R): $L=42^{\circ}-13,35' N$; $L=008^{\circ}-53,65' W$
(Demora Punta Muxeiro 345° ; Distancia 3 cables.)

Se asignará a buques de pasaje científico-divulgativos en caso de buen tiempo, vientos nortes o de componente sur y oeste, siempre y cuando no lleguen a moderados. Caso de ser del este o con fuerza superior, se dará un fondeo más oriental, recomendándose A1 o A2. Se recomienda 5 grilletes en el agua, al menos.



PROCEDIMIENTO RELACIONADO: Escala /Buque de Entrada, Arribada Forzosa, Fondeadero interior / Resto de lugares abrigados, Barqueo.

ANEXOS:

RESOLUCION DE LA CAPITANIA MARITIMA DE VIGO POR LA QUE SE APRUEBA LA DELIMITACION Y LAS NORMAS PARA UTILIZACION DE LOS FONDEADEROS ESTABLECIDOS EN LA RÍA.

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante atribuye al Ministerio de Fomento las Funciones relativas a la Ordenación General de la navegación, Seguridad Marítima Salvamento Marítimo y Lucha contra la contaminación del medio marino en Zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, funciones que ejerce a través de la Capitanía Marítima, como órgano periférico de la Dirección General de la Marina Mercante

Los condicionantes del tráfico portuario imponen la necesidad de establecer determinadas zonas de fondeo que permitan a los buques esperar atraque, o permanecer en puerto sin ocupar línea de muelle e incluso realizar algunas operaciones, como cambios de tripulaciones, etc., en ellas.

Al mismo tiempo la Ría de Vigo ofrece unas buenas condiciones de abrigo frente condiciones climáticas adversas, por lo que tradicionalmente ha sido utilizada como lugar de refugio por los buques que navegaban por la zona, por lo demás sometida a fuertes temporales en invierno.

En el Consejo de Navegación y Puerto, que se celebró el 14/02/00, se aprobaron dos zonas de fondeo, para los buques de cierto tamaño, dentro de las Aguas Portuarias de Vigo, que se implantaron provisionalmente desde aquella fecha, habiendo mostrado desde entonces su idoneidad.

La experiencia acumulada con ocasión de diferentes peticiones de buques, actuaciones necesarias en casos de incidentes ocurridos, así como normas de seguridad establecidas para determinadas situaciones que se han planteado y que son todas ellas repetibles y otras que se han venido repitiendo sistemáticamente, hacen aconsejable el establecimiento de unas normas generales y aplicables automáticamente sin necesidad de un estudio individualizado de cada caso por parte de la Capitanía Marítima / Autoridad Portuaria, sin perjuicio de que se sigan realizando dichos estudios en los casos que se aparten de los supuestos contemplados o se presenten situaciones excepcionales. La existencia de un Centro de Servicio de Tráfico Marítimo en el puerto, permite la operación del mismo de una forma mucho más ágil, eficaz y controlada, y por consiguiente segura, sin embargo, para un buen aprovechamiento de sus potencialidades deben estar establecidos procedimientos formales, de aplicación fácil y rápida, a poder ser generales, y conocidos por toda la comunidad portuaria y que permitan tomar decisiones predecibles y, a ser posible, inmediatas, respetando los principios básicos de competencias y seguridad.

Por todo ello y teniendo en cuenta las competencias asignadas a la Capitanía Marítima, por el artículo 88 de la Ley 27/92, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre (BBOOEE. de 25-11-92 y 30-12-1997), y después de haber sido aprobadas por unanimidad el 07 de febrero de 2003 por el Consejo de Navegación y Puerto, como órgano consultivo y asistencial, en virtud y a tenor de las funciones y atribuciones que me confieren las disposiciones vigentes resuelvo: Aprobar las "áreas de fondeo establecidos en la Ría de Vigo y normas para su utilización", que a continuación se insertan como Anexo 1 y 2

DISPOSICION FINAL: Estas Instrucciones entraran en vigor al día siguiente al de su publicación por el Instituto Hidrográfico de la Marina.

Vigo, a 08 de Julio de Dos mil tres. - El Capitán Marítimo de Vigo, Juan José Escolar Calzón

- ANEXO 1-

Delimitación de las áreas de Fondeo:

1.1.- Situada en la Zona 2 del Puerto al que denominaremos "FONDEADERO DE CIES" delimitado por las siguientes coordenadas:

*A 42º 13,70 N B 42º 13,70 N C 42º 13,20 N 008º 53,20 W 008º 52,70 W 008º 52,00 W
D 42º 12,20 N E 42º 12,20 N 008º 52,00 W 008º 53,20 W*

y con objeto de facilitar las labores de control en el interior de dicha área de fondeo se establecen los siguientes puntos nominales de fondeo:

*A1 * 42º 13,55 N A2* 42º 13,25 N A3* 42º 12,93 N
008º 53,20 W 008º 53,20 W 008º 53,20 W
A4* 42º 12,62 N A5* 42º 12,32 N A6 42º 13,50 N
008º 53,20 W 008º 53,20 W 008º 52,72 W
A7 42º 13,09 N A8 42º 12,70 N A9* 42º 12,30 N
008º 52,72 W 008º 52,72 W 008º 52,72 W
A10 42º 13,30 N A11 42º 12,90 N A12 42º 12,50 N
008º 52,27 W 008º 52,27 W 008º 52,27 W*

().-Puntos situados en el interior de las aguas del Parque Nacional Islas Atlánticas Utilización restringida y condicionada.*

1.2.- Dentro de la Zona de Practicaje Obligatorio, denominado "FONDEADERO INTERIOR" que ocuparía parte de Zona I y Zona 2 de Servicio del puerto, y que estaría delimitado por las siguientes coordenadas.

*A 42º 15,50 N B 42º 15,75 N C 42º 15,65 N
008º 44,40 W 008º 43,40 W 008º 43,20 W
D 42º 15,25 N E 42º 14,9 N F 42º 15,25 N
008º 43,20 W 008º 44,70 W 008º 44,70 W*

- ANEXO 2-

2.1.- PROCEDIMIENTOS DE ENTRADA. - En caso de que un buque solicitase fondear en la Ría de Vigo, seguirá el procedimiento de entrada general establecido para el puerto, informando a Vigo Trafico de sus intenciones y de las causas que las motivan, especificando en cuál de los fondeaderos existentes, pretende fondear.

El C.C.S. del puerto, en virtud de las circunstancias concurrentes, tanto internas del propio buque, como externas, como condiciones meteorológicas, densidad de barcos en fondeadero etc. tipo de carga autorizará o bien denegará tal petición, de acuerdo con las normas establecidas para cada fondeadero.

Los buques que deban tomar práctico lo harán independientemente de su destino a fondeadero, siempre que entren en zona de practicaje obligatorio.

2.2.- CRITERIOS DE SEGURIDAD PARA AUTORIZACIÓN DE FONDEO

Todos los buques fondeados en la Ría deberán cumplimentar las siguientes condiciones

de seguridad:

A.- Deberán tener el sistema de propulsión, el sistema de gobierno y el molinete de anclas operativos.

B.- Deberán ser capaces de establecer y mantener comunicación radio con el Centro de Control del Puerto y tener medios para determinar con exactitud su posición de forma eficaz.

C.- Deberán tener a bordo su dotación mínima de seguridad, de forma que les permita mantener una guardia de seguridad adecuada.

D.- Deberán tener a bordo suficiente combustible para mantener condiciones de habitabilidad, alumbrado y propulsión en caso necesario.

E.- No presentarán ninguna pérdida de hidrocarburos u otras sustancias contaminantes hacia el exterior del buque.

F.- No presentarán daños estructurales que afecten a zonas estancas del buque que estén o que conduzcan o tengan comunicación con espacios situados por debajo de la flotación.

G.- Deberán disponer de medios de embarque y desembarque de personal eficaces y seguros al costado.

En caso de que no se cumpliera alguna de las condiciones anteriores, se deberá obtener autorización previa explícita de la Capitanía Marítima, por motivos de seguridad marítima, para permitir el fondeo, estableciéndose las medidas o medios complementarios o alternativos precisos, en ese momento, a la vista de las circunstancias particulares del caso.

Asimismo, se deberá obtener dicha autorización previa explícita de la Capitanía Marítima cuando se pretendan fondear buques que traigan a remolque otros buques o artefactos.

2.3.- CONDICIONES DE SEGURIDAD MIENTRAS SE ESTE FONDEADO. -

A.- Durante todo el tiempo que el buque se encuentre fondeado, deberá permanecer en el puente de gobierno, el oficial de guardia, verificando de forma periódica y continua su posición, para detectar con la suficiente antelación cualquier indicio de garreo, asimismo mantendrá escucha permanente en los canales 10 y 16, atento a las instrucciones que pueda transmitir Vigo Tráfico.

En caso de condiciones meteorológicas adversas, con vientos de fuerza seis o superior, el oficial de guardia deberá reportar al Centro de Control su posición y estado del buque cada dos horas.

Asimismo, permanecerá a bordo la dotación mínima suficiente para maniobrar con seguridad.

B.- La máquina, tanto principal como auxiliares esenciales para la propulsión, se encontrará operativa y lista para arrancar en cualquier momento.

C.- El sistema de gobierno estará listo para su uso inmediato, manteniendo siempre la capacidad de gobernar el buque.

D.- La otra ancla permanecerá a la pendura, libre del escobén y lista para fondear en caso necesario.

E.- Queda terminantemente prohibido arrojar a la Ría cualquier tipo de basura, desperdicio o efectuar cualquier tipo de vertido, achique de sentinas, limpieza de bodegas u operación que pueda producir algún tipo de contaminación; debiendo ponerse en contacto con la compañía concesionaria de la recogida de hidrocarburos y basura del puerto de Vigo, de forma que se retiren las basuras sólidas y residuos oleosos cuando sea preciso. A estos efectos, cuando se prevean fondeos de larga duración, se realizará al menos, una descarga semanal de basuras.

F.- Cualquier operación de transvase de la carga entre buques fondeados, o carga o descarga de la misma, requerirá autorización previa.

G.- No se permitirá ninguna operación de transvase de combustible entre buques

fondeados, sin que tengan esta consideración las posibles retiradas de residuos o suministros de combustible, que se deberán hacer por servicios autorizados y cumplimentando las condiciones que se establezcan.

H.- Se cumplirá el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en vigor, en todos sus aspectos, especialmente en cuanto a señalización, tanto diurna como nocturna.

2.4.- CRITERIOS DE SEGURIDAD PARA REALIZACIÓN DE OBRAS DE MANTENIMIENTO Y REPARACIONES EN BUQUES FONDEADOS. -

A.- Como norma general queda taxativamente prohibido a cualquier buque fondeado, realizar cualquier tipo de reparación, desmontaje, operación de mantenimiento etc. sin haber obtenido la correspondiente autorización.

No obstante, lo anterior, se podrán realizar reparaciones y trabajos de mantenimiento en los buques fondeados en puerto, entendiéndose concedida la autorización aludida, debiendo comunicarlo previamente al Centro de Control del puerto, siempre que se cumplan los requerimientos siguientes, en función del tipo de buque, carga transportada y reparación prevista:

a.- Que no se transporten mercancías peligrosas, o restos de estas.

b.- Que no dejen fuera de servicio el motor principal y el sistema de gobierno del buque, directa o indirectamente, a menos que:

i.- Haya previsión durante todo el tiempo que vaya a durar la reparación de vientos de fuerza 4 o menos en la escala Beaufort. ii.- O, si hay previsión de vientos de fuerza cuatro a seis durante las reparaciones, que se contrate la asistencia de un remolcador al costado, de potencia suficiente, ante la eventualidad de garreos.

iii.- Si la previsión es de vientos mayores de fuerza seis, no se podrán realizar ese tipo de reparaciones, a menos que se obtenga autorización expresa al respecto.

iv.- En todo caso las previsiones meteorológicas se irán reconsiderando cada doce horas coincidiendo con las actualizaciones comunicadas por las instituciones encargadas de realizarlas. Si durante la reparación se modificara la previsión a peor o sobrevinieran peores condiciones de las inicialmente previstas se estará a la mayor exigencia, actuando inmediatamente. Si al actualizarse la previsión, esta mejorara, se podrá rebajar el nivel de exigencias cuando se confirme la mejoría con la siguiente actualización.

c.- Que las reparaciones no afecten a las tuberías ni a los tanques de combustible, a menos que:

i.- No se empleen llamas desnudas, soldaduras o se utilicen herramientas que produzcan chispas o calentamientos por encima 40°C .

ii.- O si se emplearan, las tuberías y los tanques objetos de la reparación y sus adyacentes se encuentren desgasificados (Condición Gas Free), o inertizados (Con O₂ menor de 5%).

d.- Que las reparaciones no abran o puedan abrir, directa o indirectamente vías de agua a la zona estanca del buque que se encuentren a menos de un quinto de la manga de la flotación y como mínimo a 500 mm.

e.- Que el mantenimiento no consista en chorreo, o picado del casco o cubiertas y su pintado, salvo discos de francobordo y marcas de calado.

Dicho centro comprobará su cumplimiento, y en caso de detectarse algún incumplimiento, o falta de alguna condición, indicará al buque la imposibilidad de acometer la reparación pretendida, hasta que se solvente, u obtenga autorización expresa:

B.- No obstante, en determinados casos concretos, en que concurran una serie de condiciones favorables y no afecten a la seguridad marítima estas condiciones generales pueden ser modificadas circunstancialmente por la Capitanía Marítima.

C.- Asimismo, los buques que carguen mercancías peligrosas o sus residuos y precisen realizar reparaciones imprescindibles para su seguridad, requerirán el oportuno permiso, siendo fijadas las condiciones precisas de seguridad a contemplar, tanto por la Capitanía Marítima, como por la Autoridad Portuaria, cada una en el ámbito de sus competencias.

2.5.- BUQUES A FONDEAR EN EL FONDEADERO DE CIES. -

Se utilizará el FONDEADERO DE CIES para los buques:

- 1.- Que transporten un cargamento a granel de Mercancías Peligrosas
- 2.- Que independientemente de su cantidad transporten un cargamento parcial de:
 - . - Mercancía Peligrosa de Clase 1 (Explosivos); - Mercancía Peligrosa de Clase 6.2 (Sustancias Infecciosas);
- 3.- Que independientemente de lo especificado en los apartados anteriores, debido a la cantidad, clasificación de las mercancías, características técnicas del buque, influencias meteorológicas, tiempo de espera en fondeadero, etc. lo juzguen conveniente las Autoridades Marítimas y/o Autoridades Portuarias.
- 4.- Resto de buques que así lo soliciten, supeditado a la planificación de operaciones de puerto.
- 5.- No se autorizará el fondeo en los puntos nominales del interior del parque nacional "Islas Atlánticas" (Aparecen marcadas con un (*) en la relación del fondeadero Anexo 1 punto 1.1), más que en los casos excepcionales en que por temporal u otras causas adversas sea necesario ofrecer resguardo a los buques navegando en la zona, y solamente cuando no exista otra posibilidad razonable de ofrecer abrigo en otra posición dentro de las zonas previstas. (Este punto queda condicionado a la inclusión del fondeadero en aguas del parque nacional, en los planes de uso de dichas aguas).

2.6.- BUQUES A FONDEAR EN EL FONDEADERO INTERIOR. -

- 1.- Todos los buques con un cargamento parcial de mercancías peligrosas no incluidos en apartados anteriores.
Quedan exceptuadas de las aplicaciones anteriores, las Mercancías clase 7 (Materiales Radioactivos), que requerirán una autorización especial.
- 2.- Resto de buques que vayan a efectuar operaciones en puerto, o cuando se solicite, aunque no las realicen, todo ello supeditado a la planificación de operaciones del puerto.

2.7.- BUQUES A FONDEAR EN EL RESTO DE LUGARES ABRIGADOS EXISTENTES EN EL PUERTO Y RIA DE VIGO. -

Por razones de seguridad marítima, se podrán autorizar fondeos para los buques y embarcaciones menores de 20 m. de eslora en las pequeñas ensenadas y lugares abrigados existentes en las orillas de la ría de Vigo, y que tradicionalmente se han venido utilizando como lugares de abrigo y fondeo, siempre y cuando no estorben el tránsito de otros buques o embarcaciones hacia puertos, embarcaderos, astilleros y otros lugares de trabajo, o por los canales de navegación y sus accesos.

En este caso se prestará especial atención al sistema de fondeo empleado de forma que se eviten garreos y rotura de las líneas, así como a impedir cualquier tipo de vertidos contaminantes.

2.8.- EXCEPCIONES. -

Independientemente de las zonas de fondeo anteriores, previo informe favorable de la Capitanía Marítima por razones de seguridad marítima, se podrá autorizar el fondeo en otros lugares de la ría, cuando haya razones o causas, excepcionales, que así lo aconsejen.

Revisado

Vº Bº

**PROCEDIMIENTO
MARÍTIMO-PORTUARIO**

**FONDEADERO INTERIOR/RESTO
LUGARES ABRIGADOS**

Edición: Mayo de 2017

Revisión:



ar el fondeadero interior o lugares abrigados de la ría, y que tiene autorización
nte para ello.

CABAR

3 en el procedimiento de escala / buque de entrada:

manencia en el fondeo / previsión de atraque.

ba y clara.

*lo los datos no obtenidos a través de las herramientas telemáticas disponibles
CO).*

de la mar y con intención de entrar en la ría de Vigo, contactará con VT en VHF
tificación norte (PNN) o sur (PNS) según su procedencia. (Excepto aquellos que
ontevedra, que lo harán directamente desde el Dispositivo de Separación de
de la ría de Vigo en su entrada norte).

anente en los canales de VHF 16 y 10.

la vía apropiada del Dispositivo de Separación de Trafico.

ones de VT, en materia de seguridad marítima: eventos en la zona, tráfico
eciales, etc.

er situación anómala que observe durante la navegación.

aya fondeado en el canal 10 de VHF, así mismo informará a VT cuando vire
ceder a destino.

mente al inicio de la maniobra de salida del fondeadero.

de tráfico en su zona.

ue con la hora de fondeo (fondeadero interior), informará al mismo sobre las
observaciones legales sobre seguridad, contaminación, etc. que pueda ser
le indicará que contacte con VT una vez finalizada la maniobra.

torizado el fondeo en lugares abrigados (Bayona, etc.), se le indicará la posición
obre seguridad, contaminación, etc., y se le indicará que contacte con VT una
i. En caso de no existir



**Salvamento
Marítimo**



Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

autorización escrita de la Autoridad Competente, se consultará a la autorización antes de permitir el fondeo.

6. Se informará del fondeo vía fax a las Autoridades correspondientes.

PRACTICOS DE VIGO (PV):

1. Comunicará con VT a su embarque vía VHF 10/14 para intercambiar tráfico.
2. Informará de cualquier incidencia tanto del propio buque como que pueda afectar a la seguridad marítima.
3. Recordará al Capitán del buque la necesidad de contactar con el puerto de desembarque.

AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO (APV):

1. Autorizará el fondeo en el fondeadero interior.

NOTAS Y REFERENCIAS:

Se podrá utilizar/autorizar el FONDEO EN LUGARES ABRIGADOS cuando:

- 1.- Por razones de seguridad marítima, los buques y embarcaciones menores podrán fondear en las pequeñas ensenadas y lugares protegidos de las orillas de la ría de Vigo, y que tradicionalmente se han utilizado como lugares de abrigo y fondeo, siempre y cuando no existan buques o embarcaciones hacia puertos, embarcaderos, zonas de trabajo, o por los canales de navegación y sus accesos.
- 2.-En este caso se prestará especial atención al sistema de fondeo empleando amarres y rotura de las líneas, así como a impedir la entrada de contaminantes.

EXCEPCIONES

- Independientemente de las zonas de fondeos anteriores, y previo informe de las autoridades competentes por razones de seguridad marítima, se podrá autorizar el fondeo en los lugares de abrigo, cuando haya razones o causas excepcionales que así lo justifiquen. Ver "Criterios de seguridad para la utilización de fondeo en Ría de Vigo".

PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS: Escala / buque de entrada, Fondeo

ANEXOS:



	Vº Bº
--	-------



PROCEDIMIENTO MARÍTIMO-POR
ARRIBADA F
Edición: Mayo

DEFINICIÓN

- Buque que solicita entrar en aguas de la Ría de Vigo debido al mal tiempo cumpliendo con los requisitos establecidos en el artículo 9 de la Ley 14/2002 de Navegación Marítima. Éste podrá fondear o atracar dependiendo de las circunstancias que motivado su arribada, con la previa autorización de CM y APV.

INFORMACIÓN QUE RECABAR

1. Datos de identificación del buque: Nombre, indicativo de llamada, tipo, arqueo en GT, MMSI, consignatario.
2. Puerto de procedencia, destino, causa del fondeo.
3. Número de personas a bordo (tripulantes y pasajeros).
4. Calado máximo.
5. Carga, mercancías peligrosas, clases según código IMO/ONU y ca.
6. Cualquier información sobre defectos o deficiencias que puedan afectar a la maniobrabilidad de conformidad con los Convenios SOLAS y MALSA.
7. Disponibilidad de cartografía de la Ría de Vigo y de la zona.
8. Otra información específica a requerimiento de la APV, CM, por parte de los buques (polizones, etc.).

Se solicitará del buque solo los datos no obtenidos a través de las fuentes disponibles en el Centro (VIGO TRAFICO).



nte de la mar y con intención de entrar en la ría de Vigo, contactará con el punto de notificación norte (PNN) o sur (PNS) comunicando las s cuales realiza una arribada forzosa.

ermanente en los canales de VHF 16 y 10.

se en la vía apropiada del Dispositivo de Separación de Trafico.

daciones de VT, en materia de seguridad marítima: eventos en la zona, aciones especiales, etc.

alquier situación anómala que observe durante la navegación.

a VT cuando haya fondeado por el canal 10 de VHF (posición de fondeo y), así mismo comunicará a VT cuando vire la cadena para proceder a

actuará como Buque de Entrada.

que y motivos de la arribada forzosa.

nforme de anomalías, deficiencias o averías a bordo, se procederá a información sobre el alcance de la anomalía, deficiencia o avería por ; 16 y 10 de VHF y hará llegar esta información a la CM y/o AP por la vía lo para recibir las instrucciones. *Como norma general, ningún*

entrar en el mar territorial sin la autorización de CM.

iento de tráfico en su zona y posibles eventos que puedan entorpecer si la realizase.

/ AIS.

a fondear en Cíes, se tendrá en cuenta las condiciones de fondeo ahí anexos: Condiciones de fondeo en Cíes – Ver Procedimiento Fondeo). bra, se le indicará la posición, las condiciones de fondeo, observaciones idad, contaminación, proximidad del Parque Nacional de Cíes, etc. , y se le indicará que contacte con VT una vez finalizada la maniobra. Se o vía fax a las Autoridades correspondientes.

requiera el servicio de Practicaje, éste actuará como en BUQUE DE

VIGO (APV):

los datos específicos o consideraciones de interés en esta entrada



**Salvamento
Marítimo**



Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

NOTAS Y REFERENCIAS:

- En el caso de arribada por mal tiempo en la que se solicite fondeo, criterios establecidos en el procedimiento de fondeo. En el caso de que más allá de 3 días, el buque deberá nombrar agente.

PROCEDIMIENTO RELACIONADO: Fondeo.

ANEXOS:

Revisado

Vº Bº



PROCEDIMIENTO MARÍTIMO-PORTUARIO	
PROHIBICIONES/RETENCIONES	
Edición:	Mayo de 2017
Revisión:	

Prohibida la entrada en aguas de la ría de Vigo, o que estando en puerto tenga alguna razón.

RECABAR

Capitanía Marítima, Subdirección General de La Marina Mercante, Juzgados, etc.

Entrada, si procede de la mar.

Maniobra autorizada de cambio de muelle, comunicará el inicio y final, o en escucha permanente VHF 16/10.

Comunicación de un buque que con orden de “prohibición de entrada” tenga que proceder a Vigo se le instruirá para que permanezca fuera de la ría e informará a su hora para recibir instrucciones. Comunicará al buque las instrucciones recibidas de la

capitanía con orden de prohibición/retención contacta con VT o si se observa su presencia inmediatamente informará a CM y APV, así como a la patrullera del servicio de Guardia Civil.

Se dará V de la prohibición de entrada / salida, así como del levantamiento de esta

IA (APV):

Para cualquier maniobra (cambio de atraque, cambio a astillero/varadero) que por necesidad de actividad del puerto se autorice.

AS:

Se aplicarán las normas aplicables a la realización de actividades de investigación en zonas sometidas a la jurisdicción española.



**Salvamento
Marítimo**



Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

Revisado	Vº Bº
----------	-------

**PROCEDIMIENTO
MARÍTIMO-PORTUARIO**

**BUQUES PESQUEROS FAENANDO EN
AGUAS INTERIORES DE LA RIA**

Edición: Mayo de 2017
Revisión:

DEFINICIÓN

- Buque dedicado a las labores de pesca, ya sea de extracción con aparejo o en granjas, que esté faenando, en navegación, fondeado, parado o atracado, dentro de la ría de Vigo.

INFORMACIÓN QUE RECABAR

1. Datos identificación del buque: nombre, indicativo de llamada, matrícula, eslora, MMSI, puerto de procedencia, caladero, atraque.
2. Nº de personas a bordo.
3. Si el buque va a faenar en la zona de evolución y maniobra, información de la zona exacta y tiempo de permanencia en la misma.
4. Otra información a requerimiento de la Autoridad Marítima (CM) o la Autoridad Portuaria.

Se solicitará del buque solo los datos no obtenidos a través de las herramientas telemáticas disponibles en VIGO TRAFICO (VT).

ACTUACIÓN

BUQUES QUE FAENAN DENTRO DE LA RIA

BUQUE:

1. Mantendrán escucha en todo momento en VHF 10/16.
2. Mantendrán en todo momento el AIS encendido todos los pesqueros obligados a llevarlo (igual o mayor de 15 metros de eslora).
3. No estorbarán el tráfico seguro de buques mercantes a través del DST, de las zonas de evolución y maniobras de atraques-desatraques.

VIGO TRAFICO (VT):

1. Informará de las restricciones y tráficos en caso de que los buques pesqueros vayan a faenar en zonas de fondeo, DST, zonas de evolución y maniobra o rutas recomendadas.
2. Realizará las comunicaciones oportunas para tratar de resolver cualquier incidencia reportada por APV o PV.

PRACTICOS DE VIGO (PV):

1. Informará a Vigo tráfico, puntualmente, de las maniobras del servicio de practica por si hubiera que interactuar con los pesqueros en zonas específicas.

RESTOS DE BUQUES PESQUEROS: se actuará de la misma forma que buques de entrada / salida.

NOTAS Y REFERENCIAS

- Todos los buques pesqueros iguales o mayores de 20 metros de eslora deberán informar a Vigo Tráfico de su entrada y salida de puerto, de acuerdo con los procedimientos de entrada y salida, cumpliendo con el DST establecido y las rutas recomendadas para la ordenación del tráfico marítimo.
- Obligatoriedad de Practicaje: Buques mayores de 500 GT.

PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS: BUQUE DE ENTRADA / BUQUE DE SALIDA

Pr2a da Estrela nº 1, 36201 VIGO - C.I.F. Q - 3667002 - D
Teléfono+34 986 268 000 - Fax+34 986 268 001 - E-mail: apvigo@apvigo.es

ANEXOS

PROCEDIMIENTO MARÍTIMO-PORTUARIO

CAMBIOS DE MUELLE / ENMENDADA/MANIOBRAS
--

Edición:	Mayo de 2017
-----------------	---------------------

Revisión:	
------------------	--

DEFINICIÓN

- Buque igual o mayor de 20 metros de eslora con intención de iniciar una maniobra, enmendada, cambio de muelle o movimiento, dentro de la zona portuaria y generalmente obligue a maniobrar con remolcadores, máquinas propias, y otros medios disponibles.
--

INFORMACIÓN QUE RECABAR

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. Datos identificación del buque: nombre, indicativo de llamada.2. Calado máximo.3. Carga, mercancías peligrosas, clases según código IMO y cantidad en kilogramos.4. Cambio previsto de muelle, enmendada, movimiento, etc.5. Retenciones / prohibiciones, si las hubiese. |
|--|

ACTUACIÓN

BUQUE

1. Los buques iguales o mayores de 20 m de eslora, antes de iniciar cualquier maniobra, enmendada, cambio de muelle o movimiento dentro de la zona portuaria, deberán contactar con VT por medio de los canales VHF 16/10, informando del movimiento previsto, así como de la finalización.
2. Mantendrá escucha permanente VHF 16/10.
3. En caso de ser un buque mayor de 500 GT, contactará con Vigo Prácticos por el canal 14 de VHF para realizar la maniobra determinada e informará al iniciar la misma.

VIGO TRÁFICO (VT):

1. Comprobará si dispone de la pertinente autorización de CM y/o APV. Caso de no tenerla se solicitará a CM y APV instrucción o permiso sobre el caso.
2. Indicará al buque que permanezca en escucha VHF 16/10 y solicitará que reporte de nuevo con VT una vez se encuentre atracado de nuevo.
3. Realizará el seguimiento RADAR/AIS de estos movimientos, informando de las anomalías observadas o incidencias.

PRACTICOS DE VIGO (PV):

1. Comunicará con VT a su embarque vía VHF 10/14 para intercambiar información relativa al tráfico.
2. Informará de cualquier incidencia, tanto del propio buque como del entorno, que pudiera afectar a la seguridad.

AUTORIDAD PORTUARIA (APV):

1. Informará a VT, a través de Operaciones Portuarias/Comisaría, de cualquier maniobra o enmendada de la que tenga conocimiento, con la suficiente antelación.

NOTAS

- Los buques con GT igual o mayor a 500, solicitarán Práctico para realizar la maniobra.

ANEXOS

Revisado

Vº Bº

**PROCEDIMIENTO
MARÍTIMO-PORTUARIO**

**REMOLQUE INTERIOR PORTUARIO DE
SERVICIOS AUXILIARES**

Edición: Mayo de 2017 Revisión:

DEFINICIÓN

- Se considera como tal, la operación por la que un buque (remolcador u otro) transporta mediante su remolque por el mar, a otro buque o artefacto flotante que carece de autopropulsión o que, poseyéndola, no está en condiciones de navegar por sus propios medios, siempre y cuando no esté relacionado con las maniobras de atraque o desatraque.

INFORMACIÓN QUE RECABAR

1. Si el remolque procede de alta mar: procedimiento buque de entrada.
2. Si es un remolque dentro de la ría, autorización de CM.
 - Hora de inicio.
 - Artefacto que remolcar.
 - Características susceptibles de información para la seguridad: longitud del cable.
 - Nº tripulantes remolcador y/o remolcado. - Recorrido y finalización.

Se solicitarán del buque sólo aquellos datos que no se hayan podido obtener a través de las herramientas telemáticas disponibles en VIGO TRÁFICO.

ACTUACIÓN

REMOLCADOR/BUQUE

1. Cuando un remolcador se disponga a realizar un servicio de remolque-traslado entre puntos de la ría, sin práctico a bordo, contactará con VT en el canal 10 de VHF al inicio, informando del servicio a realizar y características del remolque. Al finalizar el servicio, el remolcador reportará a VT, por la misma vía, la finalización del mismo.

VIGO TRAFICO (VT):

1. Comprobará que la maniobra está autorizada e informará a PV si fuese necesario o si no lo hizo el propio remolcador antes.
2. Si no se tiene conocimiento y/o no está autorizado, instruirá al remolcador que quede a la espera y contactará con CM y/o APV para recibir instrucciones.
3. Si tiene intención de fondear se le informará de las limitaciones existentes según las características del remolque y las condiciones meteorológicas.
4. Seguimiento RADAR/AIS.
5. Informará a PV de los movimientos.

PRACTICOS DE VIGO (PV):

1. Entre puntos de la ría: la misma que cambios de muelle / enmendada.

AUTORIDAD PORTUARIA (APV):

1. 1.-Proveerá a VT de la información e instrucciones a los efectos: muelle, etc.

NOTAS Y REFERENCIAS:

- Por norma general los trenes de remolque no podrán fondear en ningún lugar de la ría, debiendo atracar el mismo, excepto que puntualmente CM lo autorice.

ANEXOS

Revisado	Vº Bº
----------	-------



Salvamento
Marítimo



Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

**PROCEDIMIENTO
MARÍTIMO-PORTUARIO**

**PRUEBAS DE
MAR/EQUIPOS/COMPENSACION**

Edición: Mayo de 2017 Revisión:

DEFINICIÓN

- Buques que salen de puerto para realizar pruebas de mar; comprobar funcionamiento de equipos; compensación magnética.

INFORMACIÓN QUE RECABAR

1. Hora de inicio de la maniobra.
2. Nº de tripulantes y/o personal técnico a bordo.
3. Recorrido a efectuar por la Ría y hora de finalización.

ACTUACIÓN

BUQUE

1. El buque que salga a realizar pruebas deberá informar el inicio y final de las mismas y deberá mantener escucha permanente en VHF 16/10, así como cumplir con todas las observaciones contempladas en la autorización, independientemente que lleve práctico a bordo o no. El buque deberá indicar tipo de prueba que van a realizar.
2. Si sale de la ría procederá como buque de salida / entrada.

VIGO TRAFICO (VT):

1. Cuando se reciba la llamada de un buque comunicando su intención de salir para realizar pruebas/equipos/compensación, comprobará si éste dispone de la autorización y en su defecto contactará con la CM.
2. Realizará seguimiento RADAR/AIS.

PRACTICOS DE VIGO (PV):

1. Comunicará con VT a su embarque vía VHF 10/14 para intercambiar información relativa al tráfico.
2. Informará de cualquier incidencia, tanto del propio buque como del entorno, que pudiera afectar a la seguridad.

AUTORIDAD PORTUARIA (APV):

N/A

NOTAS Y REFERENCIAS:

- Las pruebas deberán estar autorizadas por la CM, salvo para la compensación de aguja.
- En la medida de lo posible, si no lleva práctico a bordo, el buque realizará las pruebas en el triángulo entre las dos vías de separación del DST, y la zona de precaución y en el sentido de las agujas del reloj.
- Si el buque sale de la ría procederá como buque de salida/entrada.

ANEXOS

Revisado	Vº Bº
----------	-------

**PROCEDIMIENTO
MARÍTIMO-PORTUARIO**

**EVENTOS (REGATAS, PROCESIONES,
ETC.)**

Edición: Mayo de 2017

Revisión:



**Salvamento
Marítimo**



Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

DEFINICIÓN

- Cualquier evento organizado que tenga lugar en aguas de la ría, que impliquen aglomeración de personas en la mar o a la orilla del mar, autorizadas por CM y otras Autoridades.

INFORMACIÓN QUE RECABAR

1. Número de embarcaciones participantes en el evento.
2. Número de personas a bordo.
3. Campo, zona o recorrido.
4. Embarcaciones de seguridad que acompañan el evento.
5. Hora de Inicio y finalización, comunicaciones previstas.

ACTUACIÓN

COORDINADOR DE SEGURIDAD:

1. El coordinador de seguridad responsable del mismo se pondrá en contacto con VT al menos 1 hora antes del inicio del mismo, facilitando la información que le sea requerida sobre número de embarcaciones, tripulantes, campo de regatas, recorrido, etc. o cualquier otra información que se le requiera. Así mismo, al finalizar, informará de la finalización y de las incidencias si las hubiera.

VIGO TRAFICO (VT):

1. En caso de no disponer de la pertinente autorización de CM y APV, contactará con éstas para seguir instrucciones.
2. Informará a PV del comienzo y finalización del evento cuando el mismo pueda afectar al desarrollo de maniobras y, caso de interactuar el tránsito de la regata o evento en el tráfico marítimo, coordinará con los prácticos el mismo para el buen fin y desarrollo consensuado de los movimientos necesarios.
3. Informará al tráfico marítimo del evento, así como al coordinador de seguridad de los movimientos de los buques reportados y de los futuros que se tenga conocimiento.

PRACTICO VIGO (PV):

1. Mantendrá informado a VT de los movimientos o incidencias que pudiera afectar al desarrollo del evento.

AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO (APV):

2. Informará a VT de la Autorización del evento que se trate en sus aguas.

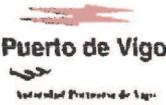
--

NOTAS Y REFERENCIAS:

- Con carácter general, y con el fin de garantizar la seguridad de la navegación, se ha establecido por parte de CM, una zona de exclusión en regatas, que va desde la enfilación de torre baliza Tofiño (nº3) a luz verde extremo oriental del muelle de Trasatlánticos y, paralelo a esta enfilación, 2 cables.

ANEXOS

Revisado	Vº Bº
----------	-------

 Salvamento Marítimo	 Puerto de Vigo <small>Autoridad Portuaria de Vigo</small>	PROCEDIMIENTO MARÍTIMO-PORTUARIO
		OPERACIONES CON AERONAVES Edición: Mayo de 2017 Revisión: Noviembre 2017

DEFINICIÓN

Caso A) Maniobra en la que una aeronave (hidroavión), toma contacto con aguas de la ría.

Caso B) Maniobra en la que una aeronave (helicóptero), toma tierra en un recinto portuario.

Caso C) Otras aeronaves.

INFORMACIÓN A RECABAR

Caso A) Se solicitará a la Torre del Aeropuerto de Vigo, tráfico o intenciones conocidas y, caso de no disponerlas, de la Xunta de Galicia, Servicio Forestal, información de las operaciones y medios de comunicación con las aeronaves.

Caso B) Se solicitará a la aeronave información de la zona de toma, hora, motivo y tiempo de parada previsto.

Caso C) Se solicitará a la aeronave u operador o aeropuerto, tráfico previsto e intenciones, si es toma en puerto o en la mar, o si fuera no tripulada, autorizaciones pertinentes.

ACTUACIÓN

AERONAVE:

Caso A) Informará de la zona de amerizaje e inicio de las operaciones de toma de agua y fin de las mismas.

Caso B) Informará de la zona de toma de tierra, hora, motivo y tiempo de parada previsto.

Caso C) Informará de intenciones y zona prevista de toma. Caso de no tripuladas, autorización e intenciones por parte del operador.

VIGO TRÁFICO (VT):

Caso A)

1. Coordinará con el hidroavión y despejará el tráfico marítimo en la zona de amerizaje propuesta, para una toma segura, coordinando con PV los movimientos de buques previstos, así como de aquellos aéreos, tripulados o no, de que se tenga conocimiento oficial en el CCS.
2. Cuando se tenga conocimiento del amerizaje de un hidroavión emitirá un aviso a la navegación e informará a APV y CM, y caso de observarlo y no tener constancia de ello, *coordinará con la torre de control del Aeropuerto de Vigo para establecer frecuencias de radio en la banda adecuada.* Se solicitará a la Xunta de Galicia, Servicio Forestal, información de las operaciones, caso de pertenecer a operativos contra-incendios.
3. Informará también al Servicio Marítimo de la Guardia Civil, si fuera necesario, para que una patrullera evite que embarcaciones entorpezcan las operaciones de los hidroaviones.
4. Se informará también de estas operaciones a Protección Civil, tanto de Vigo como de los Concellos afectados, Clubes Náuticos y sector pesquero.

Caso B)

1. Notificará a la mayor brevedad al CCE, la información obtenida, proponiendo zona de aterrizaje. Informará de tráficos aéreos conocidos oficialmente, que puedan afectarle.

Caso C)

1. Notificará a la mayor brevedad posible al CCE/CCP el hecho y propuesta de zonas de toma, así como recabará la autorización de la APV. Informará del tráfico aéreo en zona marítima/portuaria si es conocido de forma oficial.

PRACTICOS DE VIGO (PV):

Estará coordinado con VT, informando a éste de los movimientos previstos o cualquier incidencia que afecte a la operación aérea.

AUTORIDAD PORTUARIA (APV):

Caso A) Una vez informada, a través del CCP, informará a VT de las consideraciones pertinentes.

Caso B) Adoptará las medidas necesarias para asegurar la zona de toma y perímetro de la aeronave, estableciendo medidas para dar soporte a la misión del aparato, así como a sus tripulantes y pasajeros.

Caso C) Verificará la autorización necesaria en caso de no tripuladas, estableciendo zona de operaciones de toma y despegue. Informará a VT de las mismas. En caso de aeronaves tripuladas se actuará como el caso A o B, según proceda.

NOTAS:

Existen unas zonas de toma predeterminadas, acordadas por las aeronaves que habitualmente operan en el espacio aéreo de Vigo:

Zonas Intramuros:

- Parcela D Zona Franca.
- Muelle de Trasatlánticos: dentro o fuera de la zona de seguridad.
- Muelle Transversal: en función de su ocupación.

Zona Marítimo Terrestre (ZMT):

- Explanada Aucosa.
- Explanada de Rande.

Cualquier otra zona de toma puede ser utilizada por la aeronave, si la urgencia o el propósito de su misión lo requieren.

ANEXOS:

Plano con las zonas de toma de tierra de helicópteros.

Revisado

Vº Bº

PROCEDIMIENTO MARÍTIMO-PORTUARIO	
SEÑALES	Y
MARITIMO	BALIZAMIENTO
Edición:	Mayo de 2017
Revisión:	

DEFINICIÓN

- Señal de ayuda a la navegación que, en forma de dispositivo visual, acústico, o radioeléctrico está destinado a garantizar la seguridad de la navegación y a facilitar sus movimientos.

INFORMACIÓN QUE RECABAR

Se solicitará información de la señal al informante, luz, situación, estado, características etc.

ACTUACIÓN

VIGO TRAFICO (VT):

1. Cuando se tenga conocimiento de cualquier anomalía en una señal marítima informará vía teléfono directamente a Señales Marítimas de la APV o se informará al Centro de coordinación de emergencias de la APV.
2. Emitirá un radio-aviso local.
3. Informará PV.

PRACTICOS DE VIGO (PV):

1. Reportará a VT cualquier anomalía que observe en el balizamiento durante la realización del servicio.

AUTORIDAD PORTUARIA (APV):

1. Señales Marítimas informará puntualmente a VT de cualquier anomalía y restauración de la misma.
2. En caso de balizamientos especiales o temporales debidos a obras, toma de datos oceanográficos u otras causas, que hayan sido establecidos, Señales Marítimas notificará tanto a CM como a VT.

NOTAS Y REFERENCIAS:

ANEXOS

Revisado

Vº Bº



**PROCEDIMIENTO
MARÍTIMO-PORTUARIO**

**CIERRE DE PUERTO/SUSPENSIÓN
DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS**

Edición: Mayo de 2017
Revisión:

DEFINICIÓN

- Aquella situación que por motivo justificado requiera el cierre de la actividad marítimo-portuaria y la suspensión del servicio de practicaaje.

INFORMACIÓN QUE RECABAR

Condiciones meteorológicas y su previsión, u otras razones extraordinarias. Información de capitanes, patrones y servicio de practicaaje.

ACTUACIÓN

AUTORIDAD PORTUARIA (APV):

1. Notificará a VT la hora de inicio de la suspensión y/o cierre y el restablecimiento de los servicios afectados.

VIGO TRAFICO (VT):

1. Comunicará el cierre del puerto y/o la suspensión del servicio de Pasaje de ría y de practicaaje a los buques afectados, así como emitirá avisos de información general a toda el área de influencia, si fuera necesario.

NOTAS Y REFERENCIAS:

- Como norma general el Capitán Marítimo propondrá a la Autoridad Portuaria la suspensión del servicio de practicaaje y las operaciones de atraque/desatraque de buques iguales o mayores de 500 GT, cuando las condiciones meteorológicas lo requieran, en base al contenido del art. 266.4.g del RDL 2/2011 y del art. 10.o. del R. D. 638/2007, por motivos de Seguridad Marítima.
- De la misma manera, propondrá la suspensión del tráfico de pasajeros del/los prestadores de transporte de Ría cuando así lo considere por razones de seguridad.

ANEXOS

Revisado

Vº Bº



Salvamento
Marítimo



**PROCEDIMIENTO
MARÍTIMO-PORTUARIO**

TRAFICO DE RIA

Edición: Mayo de 2017 Revisión:

DEFINICIÓN

- Todo buque que realice labores de traslado de pasajeros en el interior de la Ría de Vigo.

INFORMACIÓN QUE RECABAR

1. Datos de las embarcaciones autorizadas para realizar el servicio.
2. Horarios establecidos.

Se solicitarán del buque solo aquellos datos que no se hayan podido obtener a través de las herramientas telemáticas disponibles en VIGO TRAFICO.

ACTUACIÓN

BUQUE:

1. Mantendrá escucha permanente en los canales VHF 16/10.
2. Mantendrá en todo momento el AIS encendido.
3. Utilizarán en la medida de lo posible la ruta recomendada de ordenación del tráfico.
4. Cumplirá en todo momento con los horarios establecidos al efecto.
5. Reportará a VT cualquier incidencia que observe en el cumplimiento de los horarios establecidos.
6. Seguirá las recomendaciones de VT en materia de seguridad marítima y cumplirá con las instrucciones emanadas de la CM o la APV.
7. Informará a VT de aquellas situaciones anómalas que observe a bordo o en su entorno durante la navegación.

VIGO TRAFICO (VT):

1. Registrará incidencias notificadas en las operaciones de Tráfico de Ría e informará a la APV.
2. Facilitará información de tráfico cuando le sea solicitado por las embarcaciones de Tráfico de Ría.

AUTORIDAD PORTUARIA (APV):

3. Notificará a VT las embarcaciones autorizadas para el servicio y los horarios de éstas.

NOTAS Y REFERENCIAS:

(Ver anexos)

ANEXOS

- BOPDEPO Nº 20, 31 enero de 2011, Anuncio de la Autoridad Portuaria de Vigo: Mejora de ordenación y regulación de la velocidad del Tráfico en la ría de Vigo.
- BOPPO Nº 130, 8 julio 2016, Delimitación del Canal de acceso, Zona de evolución y maniobra, así como condiciones de seguridad de los buques de pasaje en el muelle de Rodas (I. Cíes).

Revisado

Vº Bº



Salvamento
Marítimo



Puerto de Vigo
Autoridad Portuaria de Vigo

**PROCEDIMIENTO
MARÍTIMO-PORTUARIO**

**FENÓMENOS METEOROLÓGICOS
ADVERSOS**

Edición: Mayo de 2017 Revisión:

DEFINICIÓN

- Aquellas situaciones climatológicas adversas que puedan suponer peligro para los buques atracados, fondeados o en navegación por la Ría.

INFORMACIÓN QUE RECABAR

Condiciones meteorológicas y su previsión, u otras razones extraordinarias de fenómenos climatológicos.

ACTUACIÓN

En general, y salvo que la CM fije unas condiciones específicas, se seguirán las siguientes indicaciones cuando haya previsión de sufrir episodios meteorológicos adversos que puedan suponer un peligro para los buques y/o fondeados y que, por esta razón, se hayan de reforzar las medidas de seguridad.

1. VIGO TRÁFICO notificará a los buques fondeados y atracados, a los servicios de practica, remolque y amarre de la alerta, si fuera necesario.
2. Todos los buques atracados y fondeados, prácticos, remolcadores y amarradores mantendrán escucha permanente en los canales 10 y 16 de VHF.
3. Los buques que se encuentren atracados habrán de aumentar las medidas de seguridad, reforzando cabos y teniendo lista la máquina principal para maniobrar, una vez que se les notifique la alerta, especialmente aquellos que, por la ubicación del atraque, se puedan ver afectados por las condiciones más adversas.
4. Con respecto a los buques que se encuentren en el fondeadero se estará a lo previsto en las Normas de seguridad emitidas por la CM. Una vez recibida la notificación de alerta por parte de VIGO TRÁFICO, aquellos buques que se encuentren en el fondeadero y pudieran verse afectados por las condiciones meteorológicas previstas, habrán de estar preparados para abandonar la zona de fondeo o cambiar a otro fondeadero.

NOTAS Y REFERENCIAS:

Vigo Tráfico (VT) emite periódicamente boletines y avisos meteorológicos elaborados por la AEMET de acuerdo con las atribuciones que SASEMAR tiene asignadas en materia de Información sobre seguridad marítima (ISM).

ANEXOS

Revisado

Vº Bº



**PROCEDIMIENTO
MARÍTIMO-PORTUARIO**

**SERVICIO DE ASISTENCIA A LA
NAVEGACION (NAS)**

Edición: Mayo de 2017
Revisión:

DEFINICIÓN

- Servicio de navegación que proporciona el STM (VT), a petición del buque o de mutuo acuerdo a criterio necesario del STM si las circunstancias lo recomendasen, de información esencial y en tiempo real sobre la navegación para contribuir en la toma de decisiones a bordo de la nave, monitorizando sus efectos, y que puede informar, avisar, recomendar y/o dar instrucciones a los buques.

INFORMACIÓN QUE RECABAR:

1. Posición del buque para identificarlo positivamente en las pantallas de seguimiento.
2. Confirmación por parte del buque de que puede seguir las indicaciones dadas desde el centro de control y que no existe ningún tipo de limitación en la máquina o en los equipos de navegación y comunicaciones, así como que el entendimiento en el idioma inglés o castellano es adecuado.
3. Punto inicio y fin de la asistencia a la navegación dentro de la zona VTS declarada.
4. Tráfico en las proximidades del buque y en las vías de circulación.
5. Condiciones y previsión meteorológica.

ACTUACIÓN

VIGO TRAFICO (VT)

1. Cuando se reciba la solicitud de algún buque o embarcación, o previo acuerdo a propuesta de VT, procederá siguiendo las recomendaciones dadas por IALA en la Guía No. 1089 para la Prestación de Servicios de Tráfico Marítimo (INS, TOS &NAS)) de diciembre de 2012
2. Verificará que es posible desarrollar el servicio solicitado en función de las limitaciones del equipamiento, del tráfico en la zona y las condiciones meteorológicas, y confirmará la asistencia al buque. En caso de dificultades para prestar la asistencia, comunicárselo al buque y ver opciones (servicio de practicaje o fondeo, e incluso el envío de embarcación para hacer de guía). Asimismo, evaluará los riesgos que puedan implicar, que, por cualquier circunstancia, no pueda completar el servicio. VT sólo podrá efectuar la asistencia si identifica plenamente el blanco y éste puede mantenerse a lo largo de todo el proceso,
3. Recordará al capitán del buque que el NAS no le exime de sus responsabilidades relativas a la seguridad del buque y la prevención de abordajes y le informará de las zonas y limitaciones del NAS de VT.
4. Identificará el tráfico en las proximidades del buque asistido.
5. Proporcionará al buque la información del tráfico y las indicaciones apropiadas para un tránsito seguro hasta el punto de finalización de la asistencia.
6. Realizará seguimiento del tránsito del buque con los medios disponibles, comprobando periódicamente la posición del buque con la traza RADAR y AIS, y mantendrá una comunicación fluida y clara con el buque.
7. Se establecerá un canal alternativo de trabajo para la asistencia, si fuera necesario.
8. Informará al tráfico en las proximidades del buque asistido o emitirá un radio-aviso local informando del servicio de asistencia que se está prestando, si la densidad del tráfico en las vías principales así lo requiriera.
9. Informará a PV del Servicio de asistencia que se está realizando, así como del ETA al punto de embarque de práctico, consultando la posibilidad del embarque del práctico antes de la zona establecida para ello si fuera aconsejable por las circunstancias.
10. Registrará la hora de comienzo y fin de la asistencia a la navegación.
11. Informará a CM y APV/CCP de la asistencia que se está prestando.

BUQUE

1. Contactará con VT por VHF canales 16 o 10, identificándose con nombre y distintivo de llamada.
2. Indicará el motivo por el cual solicita el servicio NAS por parte de VT.
3. Confirmará a VT que recibir la prestación del servicio NAS no le exime, como capitán solicitante, de las responsabilidades inherentes al mando de su buque.
4. Mantendrá comunicación permanente con VT en el canal de trabajo asignado, reportando las decisiones tomadas de acuerdo con las indicaciones recibidas.
5. Notificará a VT el embarque del práctico para dar por finalizado el servicio

NAS o la llegada a la posición establecida como fin de asistencia.

NOTAS Y REFERENCIAS:

Para asegurar una buena comunicación entre buque y VT es recomendable la utilización de las frases normalizadas establecidas por la OMI para las comunicaciones marítimas (SMCP) en la resolución A.918 (22), en especial los "message markers"

El Servicio de Asistencia a la Navegación (NAS) de VT se adapta a la Directrices de la IALA 1068 Prestación de Asistencia a la Navegación por STM de mayo 2009 y 1089 sobre la Prestación de Servicios de Tráfico Marítimo (INS, TOS & NAS) de diciembre de 2012, donde se clasifica fundamentalmente si es por decisión de VT o a solicitud del propio buque.

El NAS de VT se realizará exclusivamente, según la Directriz, a un buque único.

ANEXOS

Revisado

Vº Bº



Salvamento
Marítimo



Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

**PROCEDIMIENTO
MARÍTIMO-PORTUARIO**

**SERVICIO DE ASISTENCIA A LA
NAVEGACION (NAS) A CRITERIO**

Edición: Mayo 2017 Revisión:

DEFINICIÓN

Servicio de asistencia prestado por el STM (VT) a un buque o embarcación al observar una anomalía que afecte al tránsito seguro dentro de la zona declarada VTS, proporcionando información esencial y en tiempo real sobre la navegación para contribuir en la toma de decisiones a bordo de la nave, y monitorizando sus efectos, y que puede informar, avisar, recomendar y/o dar instrucciones a los buques.

ACTUACIÓN

Si se observará una situación anómala que pudiera poner en riesgo la seguridad del buque, las personas, el medio ambiente o terceros, como desviación de ruta recomendada, riesgo de abordaje, colisión, parada del buque, etc.

VIGO TRAFICO (VT)

1. Informará al buque o embarcación de la anomalía o situación que se está produciendo.
2. Proporcionará una alternativa al buque clara y concisa, utilizando el nivel de recomendación (ADVISE).
3. Monitorizará los efectos en el tránsito del buque.
4. Volverá a interactuar con el buque o embarcación incrementando el nivel a aviso (WARNING) y volverá a facilitarle una alternativa, si la causa se mantiene en el tiempo, o dará por finalizada la asistencia a la navegación si las acciones correctoras tomadas desde el buque o la embarcación han corregido la situación de riesgo.

NOTAS Y REFERENCIAS:

Para asegurar una buena comunicación entre buque y VT es recomendable la utilización de las frases normalizadas establecidas por la OMI para las comunicaciones marítimas (SMCP) en la resolución A.918 (22), en especial los "message markers"

El Servicio de Asistencia a la Navegación (NAS) de VT se adapta a la Directrices de la IALA 1068

Prestación de Asistencia a la Navegación por STM de mayo 2009 y 1089 sobre la Prestación de Servicios de Tráfico Marítimo (INS, TOS & NAS) de diciembre de 2012, donde se clasifica fundamentalmente si es por decisión de VT o a solicitud del propio buque.

ANEXOS

Revisado

Vº Bº



Salvamento
Marítimo



Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

PROCEDIMIENTO DE REGISTRO DE SERVICIOS PORTUARIOS

SERVICIO DE PRACTICAJE

Edición: Mayo de 2017 Revisión:

DEFINICIÓN

- Se entiende por practicaaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada y salida y las maniobras náuticas dentro de los límites geográficos de la zona de practicaaje en condiciones de seguridad y en los términos establecidos. Este servicio se prestará a bordo de los buques, incluyéndose en el mismo las instrucciones impartidas por los prácticos desde el momento en que partan de la estación de practicaaje para prestar el servicio. Es obligatorio para buques mayores de 500 GT y para todos aquellos que lo soliciten, salvo las exenciones que aparecen recogidas en el artículo 126 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

INFORMACIÓN QUE RECABAR

1. Maniobra prevista de entrada o salida, atraque o desatraque, fondeo, nombre del buque, eslora, carga, etc.
2. Horas de inicio y finalización.

Se solicitarán del buque solo aquellos datos que no se hayan podido obtener a través de las herramientas telemáticas disponibles en VIGO TRAFICO.

ACTUACIÓN

PRACTICOS DE VIGO (PV):

Buque de Entrada:

1. Comunicará con VT a su embarque vía VHF 10/14 para intercambiar información relativa al tráfico.
2. Informará a VT de cualquier incidencia, tanto del propio buque como del entorno, que pudiera afectar a la seguridad marítima.

Buque de Salida:

1. Comunicará con VT a su embarque vía VHF 10/14 para intercambiar información relativa al tráfico.
2. Informará a VT de cualquier incidencia durante la maniobra, vía VHF 10/14 o teléfono, que pudiera afectar a la seguridad marítima.
3. Recordará al Capitán del buque la necesidad de contactar con VT en canal 10 a su desembarque.

VIGO TRAFICO (VT):

1. Registrará las horas indicadas en la base de datos del SIGO para su remisión a la APV.

NOTAS Y REFERENCIAS:

El servicio de practica je está regulado por los términos establecidos en la Ley 48/2003, en el Reglamento General de Practica je Portuario, aprobado por Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, en el Pliego Regulador y en las Prescripciones Particulares del Servicio Portuario Básico de Practica je en el Puerto de Vigo.

PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS: EXENCIÓN DE PRACTICA JE, BUQUES ENTRADA / SALIDA, CAMBIO MUELLE, ENMENDADAS, MANIOBRAS, FONDEADERO INTERIOR, REMOLQUE NO PORTUARIO, PRUEBAS DE MAR, EVENTOS

ANEXOS

Revisado	Vº Bº
----------	-------



Salvamento
Marítimo



Puerto de Vigo
Autoridad Portuaria de Vigo

PROCEDIMIENTO COORDINACIÓN DE SERVICIOS

EXENCIÓN DE PRACTICAJE

Edición: Mayo de 2017 Revisión:

DEFINICIÓN

- Buques exentos del servicio de prácticos debido a que sus capitanes o patrones se les ha otorgado la facultad por parte de la Autoridad marítima para realizar maniobra entrada/salida puerto.

INFORMACIÓN QUE RECABAR

1. Maniobra prevista de entrada o salida, atraque o desatraque, fondeo, nombre del buque, eslora, carga, etc. al capitán o patrón del buque o embarcación.
2. Horas de inicio y finalización.

Se solicitarán del buque solo aquellos datos que no se hayan podido obtener a través de las herramientas telemáticas disponibles en VIGO TRAFICO.

ACTUACIÓN

Corresponde a Vigo Tráfico mantener al día la información relativa a aquellos capitanes y patrones de buques facultados por la Dirección General de la Marina Mercante para la no utilización del servicio portuario de practicaaje en el puerto de Vigo, y cuya resolución motivada deberá haberse remitido por parte de estos en tiempo y forma.

En dicho caso, el Capitán / Patrón del buque deberá notificar a VIGO TRÁFICO la entrada / salida del buque del puerto.

Una vez comprobado por VIGO TRÁFICO de la exención de practicaaje, éste le indicará al Capitán o Patrón del buque que se mantenga en escucha permanente en canal 10 de VHF, informándole de las maniobras en curso, situación de balizas, artefactos flotantes o de cualquier circunstancia u hecho que pueda interferir a la navegación.

VIGO TRÁFICO informará al servicio de Practicaaje (PV), la notificación de llegada/partida del buque (ETA/ETD) y operaciones previstas, en el caso de que esta operación interfiera en el desarrollo de otras posibles maniobras.

NOTAS Y REFERENCIAS:

Con carácter general, salvo indicación expresa de la Capitanía Marítima por razones de seguridad en la navegación, estarán exentos del servicio de practica los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria; los destinados a la realización de obras en el dominio público portuario; los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques; los destinados a la prestación de servicios portuarios con base en el puerto y los que estén al servicio de otras Administraciones Públicas, que tengan su base en el puerto, así como aquellos buques de cualquier tipo, cuya tripulación incluya un capitán que haya ejercido, incluso interinamente, como práctico en el puerto de que se trate, o bien haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas de dicho puerto. (Art. 126, apartado 2, párrafo 3 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante)

PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS: BUQUES ENTRADA / SALIDA, CAMBIO MUELLE, ENMENDADAS, MANIOBRAS ...

ANEXOS

Revisado

Vº Bº

**PROCEDIMIENTO
MARÍTIMO-PORTUARIO**

**SERVICIO DE REMOLCADORES
PORTUARIOS.**

Edición: Mayo de 2017

Revisión:



DEFINICIÓN

- Servicio de asistencia a demanda del práctico o del propio buque, para atraques, desatraques, fondeos o, en su caso, escoltas demandadas en estas operaciones.

INFORMACIÓN QUE RECABAR

1. Maniobra prevista de atraque o desatraque, nombre del buque y remolcador o remolcadores propuestos.
2. Horas de inicio y finalización.
3. Remolcador o remolcadores designados para los servicios de escolta establecidos por motivos de seguridad por la Capitanía Marítima de Vigo.

Se solicitarán del buque sólo aquellos datos que no se hayan podido obtener a través de las herramientas telemáticas disponibles en VIGO TRAFICO

ACTUACIÓN

REMOLCADOR:

1. Contactará vía VHF 10 o telefónica con VT únicamente para indicar el inicio de un servicio de escolta y buque al que asistirá.
2. Reportará a VT, vía VHF 10 o telefónicamente, la finalización del servicio de escolta.

VT:

1. Registrará las horas indicadas en la base del SIGO como tráfico interior, para su remisión diaria a la APV, comisaría, junto con los movimientos de buques.

NOTAS Y REFERENCIAS:

(Ver anexos)

ANEXOS

1. Condiciones reguladoras de CM y APV del Servicio de Remolque Portuario en el Puerto de Vigo.
2. Instrucciones para el uso de remolcadores en el Puerto de Vigo.

Revisado

Vº Bº



PROCEDIMIENTO DE REGISTRO DE SERVICIOS PORTUARIOS

SERVICIO DE CONSIGNACIÓN DE BUQUES

Edición: Mayo de 2017 Revisión:

DEFINICIÓN

- Servicio de Documento Único de Escala (DUE).

INFORMACIÓN QUE RECABAR

1. Datos identificación del buque: nombre, indicativo llamada, eslora, arque, ...
2. ETA.
3. Calado máximo.
4. Mercancías peligrosas, clases según código IMO y cantidad en kilogramos.
5. Nivel de PBIP en el buque, caso de ser diferente al del puerto.

Se solicitarán del buque solo aquellos datos que no se hayan podido obtener a través de las herramientas telemáticas disponibles en VIGO TRAFICO.

ACTUACIÓN BUQUE:

1. Informará a VT siguiendo el Procedimiento de Entrada.

CONSIGNATARIO:

1. Introducirá, tan pronto como estén en su posesión y antes de la llegada a menos 12 millas de la costa, los datos necesarios para la autorización de entrada por parte de CM y de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente al respecto.
2. Igualmente actualizará la información, incluido el ETA del buque, en la aplicación del DUE.

VIGO TRAFICO (VT):

1. Comprobará a la vista del DUE, que el barco tiene autorización de entrada por parte de CM.
2. Informará a CM en caso de que un barco sin autorización solicite entrada en la Ría de Vigo, y se mantendrá a la espera de instrucciones por parte de ésta.

NOTAS Y REFERENCIAS:

RD 210/2004 por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre tráfico marítimo.

RD 1334/2012 sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de ellos (incorporación al ordenamiento jurídico interno la Directiva 2010/65/UE)

RD 145/1989 por el que se aprueba el Reglamento Nacional de admisión, manipulación y almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.

ORDEN FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general. (Texto consolidado, última

modificación de 11 agosto de 2014)

PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS: ESCALA / BUQUE DE ENTRADA**ANEXOS**

Revisado

Vº Bº



**PROCEDIMIENTO
MARÍTIMO-PORTUARIO**

SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE

Edición: Mayo de 2017

Revisión:

DEFINICIÓN

- Operaciones de suministro de combustible tierra-barco, transbordo de combustible barco-barco transvase de combustible barco-tierra.

INFORMACIÓN QUE RECABAR

Nombre del barco, suministrador, muelle del suministro, cantidad y medidas de contención.

ACTUACIÓN

SUMINISTRADOR

1. Comunicará en tiempo real, la hora de comienzo del suministro y el final del mismo, así como medios de contención disponibles y cualquier incidencia en la operación

BUQUE:

1. Izará la bandera "BRAVO" del CIS.
2. Informará a VT de la cantidad suministrada y hora de finalización, así como cualquier incidencia en la operación, a través de VHF/ 10 o telefónicamente.

VIGO TRÁFICO (VT):

1. Registrará las cantidades notificadas y horas del servicio. Los suministros realizados desde buque deberán de estar autorizados por CM. En el caso de no tener dicha autorización, VT, realizará las consultas pertinentes con la Autoridad Marítima antes de que se inicie la operación.

2. Informará a APV y CM de cualquier incidencia.

AUTORIDAD PORTUARIA (APV):

1. Los suministros desde tierra serán autorizados por la APV, informando a VT del mismo.

NOTAS Y REFERENCIAS:

ANEXOS

Revisado

Vº Bº



**Salvamento
Marítimo**



Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

**PROCEDIMIENTO
MARÍTIMO-PORTUARIO**

RESIDUOS MARPOL

Edición: **Mayo de 2017**

Revisión:

DEFINICIÓN

- Operaciones de descarga y recepción de residuos referidas al Convenio Marpol.

INFORMACIÓN QUE RECABAR

Nombre del barco, receptor, muelle, cantidad descargada y medidas de contención.

ACTUACIÓN

RECEPTOR MARPOL AUTORIZADO

1. Comunicará en tiempo real, la hora de comienzo de la descarga y el final de la misma.
2. Informará de las cantidades descargadas en kilogramos o litros según corresponda, así como medios de contención disponibles y cualquier incidencia en la operación.

BUQUE:

1. Izará la bandera "BRAVO" del CIS, caso de descargar residuos líquidos.
2. Informará a VT de cualquier incidencia durante la operación, a través de VHF/ 10 o telefónicamente.

VIGO TRÁFICO (VT):

1. Registrará las cantidades notificadas y horas del servicio. Informará a APV y CM de cualquier incidencia durante el servicio. Las descargas realizadas por transbordo buque/barcaza deberán estar autorizadas por la CM. VT recabará la información necesaria de la Autoridad Marítima para confirmar que el servicio está autorizado, si fuera necesario, antes del comienzo de la operación.

AUTORIDAD PORTUARIA (APV):

1. Informará a VT previamente de las solicitudes y autorizaciones de descarga y recepción de residuos.

NOTAS Y REFERENCIAS:

1. La APV no autorizará la descarga de residuos líquidos MARPOL en buques fondeados.
2. Los buques fondeados seguirán las instrucciones de CM con respecto al plan de descarga de residuos sólidos por un receptor autorizado.

ANEXOS

Revisado

Vº Bº

 Salvamento Marítimo	 Puerto de Vigo <small>Autoridad Portuaria de Vigo</small>	PROCEDIMIENTO MARÍTIMO-PORTUARIO
		BARQUEO
		Edición: Mayo de 2017 Revisión: Noviembre 2017

DEFINICIÓN - Actividades de embarcaciones que interactúan por medio del servicio de barqueo con los buques en cualquier área de la Ría de Vigo, esté vinculada a las aguas de servicio portuario.	
INFORMACIÓN A RECABAR A través del DUE (Documento Único de Escala), o directamente a través de la APV, se recabará información de la tipología del servicio, número de personas,...	
ACTUACIÓN EMBARCACIÓN DE SERVICIO: <ol style="list-style-type: none"> 1. Informará a Vigo Tráfico de las intenciones, nombre del buque a asistir y objeto del servicio. 2. Mantendrá escucha en todo momento VHF 10/16. 3. Reportará inicio y finalización del servicio, así como su llegada al punto de amarre. VIGO TRÁFICO (VT): <ol style="list-style-type: none"> 1. Recabará si el servicio está autorizado a través del DUE, o caso negativo, de la APV. 2. Solicitará al servicio de barqueo información sobre la tipología de éste, número de pasajeros, tiempo estimado de duración de éste y frecuencia de viajes si hubiese más de un servicio. 	
NOTAS Y REFERENCIAS:	
ANEXOS	
Revisado	Vº Bº



Salvamento
Marítimo

**PROCEDIMIENTO
MARÍTIMO-PORTUARIO**

IR
OI
dición.



BAJOS

de 2017 Revisión:

todas aquellas actividades que, desarrolladas en la lámina de agua o en los ote o desde el propio muelle, puedan afectar a la seguridad marítima.

ABAR

a Empresa ejecutora/operadora o CM, el alcance de la misma y su afección a jellas instrucciones o recomendaciones de las mismas.

ABARCACIÓN DE SERVICIO:

s trabajos avisarán a VT del inicio y finalización, nombre de la embarcación si cualquier variación en su campo o lámina afectada, incidencia, etc.
ermanente durante los trabajos en VHF 16/10.

de autorización para los trabajos y consultará con la Autoridad Marítima en ormación.

egación informando de los mismos cuando considere que puedan afectar a la ridad del tráfico, especialmente al Servicio de Practicaje PV, y viceversa.

IV de cualquier incidencia durante el desarrollo de los trabajos.

mbarcación si la hubiese y número de tripulantes.

quier incidencia que pueda afectar a la navegación y seguridad del tráfico.

EN VIGO (APV):

abajos portuarios que puedan afectar a la seguridad marítima.

RENCIAS:

o 126 del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, con s y embarcaciones destinados a la realización de obras en el dominio público del servicio de practicaje, salvo indicación expresa de CM por razones de

PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS: OPERACIONES Y TRABAJOS SUBMARINOS.

Revisado

Vº Bº

PROCEDIMIENTO MARÍTIMO-PORTUARIO

OPERACIONES Y TRABAJOS SUBMARINOS
--

Edición:	Mayo de 2017
-----------------	---------------------

Revisión:	
------------------	--

DEFINICIÓN

- Toda actividad submarina llevada a cabo con buceadores o equipos submarinos que puedan verse afectados por el movimiento de buques cercanos o que afecten al propio tráfico.

INFORMACIÓN QUE RECABAR

Se requerirá a la APV, o empresa ejecutora/operadora o CM, del alcance de la misma y su afección a la seguridad marítima o aquellas instrucciones o recomendaciones de las mismas.

ACTUACIÓN**EMPRESA**

1. Informará diariamente a VT del área de operaciones, embarcaciones y personas implicadas, inicio, incidencias y finalización.
2. Mantendrá permanentemente comunicación vía VHF 16/10, especialmente cuando los buzos o equipos submarinos se sumerjan.
3. El buque de apoyo de los buzos, si lo hubiese, izará la bandera "A" del código internacional de señales.

VIGO TRAFICO (VT):

1. Consultará con la Autoridad Portuaria que los trabajos están autorizados si no se ha recibido la autorización o información sobre los mismos.
2. Emitirá avisos a la navegación informando de los mismos cuando considere que puedan afectar a la navegación y a la seguridad del tráfico, especialmente al Servicio de Practicaje y viceversa.
3. Informará a CM y/o APV de cualquier incidencia durante el desarrollo de los trabajos.

PRACTICOS DE VIGO (PV):

1. Informará a VT de cualquier incidencia que observe en la zona de los trabajos y que pueda afectar al tráfico y a la seguridad marítima.

AUTORIDAD PORTUARIA (APV):

1. Pondrá en conocimiento de VT las autorizaciones concedidas y toda la información disponible de las operaciones y trabajos a realizar.

NOTAS Y REFERENCIAS:

- En el caso de que las operaciones submarinas requieran la utilización de explosivos, los trabajos necesitarán autorización expresa de CM, que establecerá las condiciones particulares de seguridad.
- Instrucciones de seguridad para la reparación de buques a flote A. P. de Vigo.

PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS: DRAGADOS Y TRABAJOS PORTUARIOS.**ANEXOS:**

Revisado Vº Bº

PROCEDIMIENTO MARÍTIMO-PORTUARIO	
TRABAJOS DE A BORDO	
Edición:	Mayo de 2017
Revisión:	

DEFINICIÓN - Trabajos de reparación y operaciones de pintado de costados a realizar a bordo, utilizando pontonas/flotadores o desde el muelle, mientras esté atracado o fondeado.	
INFORMACIÓN QUE RECABAR Alcance y tipo de trabajos a realizar, autorizaciones, etc.	
ACTUACIÓN BUQUE <ol style="list-style-type: none"> 1. Deberá solicitarlo por medio de su agente consignatario a la CM y a la APV. 2. Informará, por el canal 10 de VHF, a VT del inicio y del fin de los trabajos a bordo e informará asimismo que se encuentra totalmente operativo. VIGO TRÁFICO (VT): <ol style="list-style-type: none"> 1. Si el buque contacta con VT solicitando permiso, se le indicará que debe informar a su Agente para que solicite la autorización a la Autoridad Marítima y Portuaria. 2. En el caso de que los trabajos impliquen la inmovilidad del propio buque por afectar al motor principal, se informará y consultará a la Autoridad Marítima en el caso de no haber recibido copia de la autorización o información sobre los mismos. 3. Informará de esta solicitud a la APV. AUTORIDAD PORTUARIA (APV): <ol style="list-style-type: none"> 1. Informará a VT de toda solicitud para realizar trabajos a bordo y sus autorizaciones. 	
Revisado	Vº Bº



Salvamento
Marítimo



Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo

**PROCEDIMIENTO
MARÍTIMO-PORTUARIO**

**ARRIADO DE BOTES/EJERCICIOS DE
SALVAMENTO**

Edición: Mayo de 2017 Revisión:

DEFINICIÓN

- Cualquier ejercicio a realizar en un buque para poner en práctica los medios de salvamento e instruir al personal (tripulación y/o pasaje) en el manejo de los mismos.

INFORMACIÓN QUE RECABAR

Tipo de ejercicio, medios, personal implicado y autorización de CM.

ACTUACIÓN

BUQUE

1. Todo buque interesado en realizar ejercicios que contemplen el arriado de botes al agua, deberá solicitarlo por medio de su consignatario a la CM solo en el caso de prueba de botes de caída libre. El Agente instruirá al buque de la necesidad de informar a VT del inicio y finalización de los mismos.
2. Informará, por el canal 10 de VHF, a VT del inicio y del fin de los ejercicios. Se deberá informar del Nº de botes arriados al agua y el Nº de personas embarcados en ellos.

VIGO TRÁFICO (VT):

1. En caso de arriado de bote, comunicará al buque que no puede alejarse más de 100 metros del costado y que deberá comunicar la finalización del mismo.
2. VT informará a PV del número de botes en el agua, si fuera necesario.

PRACTICOS DE VIGO (PV):

1. Informará a VT de alguna incidencia que pudiera afectar a sus maniobras.

NOTAS Y REFERENCIAS:

ANEXOS

Revisado

Vº Bº

DEFINICIÓN

- Asistencia en labores de gestión y administración portuaria relacionadas con el tráfico marítimo y las operaciones portuarias.

Administración y gestión portuaria:

1. Intercambio de información con los buques relativas a sus operaciones portuarias (atraques, fondeos, operaciones de carga/descarga, servicios auxiliares,)
Este intercambio de información se realiza mediante el DUE (Documento Único de Escala) y la plataforma Posidonia de la Autoridad Portuaria (Soporte informático).
2. Control del nivel de P.B.I.P. (Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias). Este código se aplicará a todos los buques dedicados a viajes internacionales (buques de pasaje, buques de carga de arqueo igual o superior a 500 GT) y a las instalaciones portuarias que presten servicio a todos estos tipos de buques.
APV tiene elaborado su propio Plan de Protección ISPS y procedimientos de Seguridad, identificando riesgos y amenazas que puedan afectar a dicha instalación portuaria.
VT informará a todos los buques que lleguen al puerto de Vigo, del nivel ISPS en sus instalaciones portuarias a solicitud del propio buque o si el nivel del buque es distinto. (Ver procedimiento Buque de Entrada)
El buque deberá informar a VT de su nivel ISPS si es distinto a nivel 1.
3. Registrar y verificar las descargas MARPOL (Ver Procedimiento Marítimo-Portuario de “Residuos Marpol”). APV controlará a las Empresas Autorizadas en el Puerto de Vigo para efectuar descargas Marpol y registrará éstas en sistema informático POSIDONIA.
4. VT y APV detectarán, controlarán y tomarán las medidas adecuadas ante cualquier incidencia medioambiental.
5. Evaluación de la calidad de los servicios prestados en el puerto mediante control de tiempos. Evaluación de las incidencias náuticas que ocurran durante las operaciones (Base de datos – SIGO – Sistema de Información y Gestión de Operaciones).
6. VT: asesorar y dar asistencia técnica a la APV en temas relativos a la seguridad marítima. Capturar y registrar en tiempo real en sistema operativo todos los movimientos de los buques que entren en su área de control (Ría de Vigo) que podrán ser usados por la APV para su utilización general.

NOTAS:	
ANEXOS:	
PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS:	
Revisado	Vº Bº



COORDINACIÓN Y ACTUACIÓN EN SITUACIONES:

EMERGENCIA, SALVAMENTO Y LUCHA CONTAMINACIÓN.

Edición: Mayo de 2017 Revisión:

DEFINICIÓN

- Coordinación de las tareas de prevención, y actuaciones en situaciones de emergencia, salvamento y lucha contra la contaminación.

ACTUACIÓN:

Procedimientos propios de Sasemar en caso de Emergencia, Salvamento o Lucha contra la Contaminación marina, Plan Nacional de Seguridad y Salvamento Marítimo (20102018). Sasemar cuenta con personal para coordinar y dar respuesta a este tipo de emergencias (equipo humano y material).

R. D. 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 su capítulo III, artículo 268, establece como objeto de la Sociedad, entre otros, “la prevención y lucha contra la contaminación del medio ambiente marino”.

R.D. 1695/2012 del 21 de diciembre, Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, que engloba dos subsistemas que corresponden con sus dos ámbitos de actuación: PMN – Plan Marítimo Nacional y PIM – Plan Interior Marítimo (respuesta ante la contaminación del medio marino en el ámbito de actuación portuario, regido por los Planes Interiores - Orden FOM, 22 de septiembre de 2014, que establece los protocolos de activación, notificación, coordinación y actuación).

Plan de Autoprotección o Plan Interior Marítimo de la Autoridad Portuaria de Vigo para la intervención en emergencias y operaciones de lucha contra la contaminación.

Procedimientos y protocolos de notificación (art.15 y 16 / Capítulo IV / Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino) en puerto:

Cuando se active el “Plan interior Marítimo” la Autoridad Portuaria de Vigo pondrá dicha circunstancia en conocimiento de CM y del CCS (Centro de coordinación de Salvamento Marítimo) por vía telefónica o por radiocomunicación, y por escrito:

1. Hora del suceso.
2. Origen y causa de la contaminación.
3. Naturaleza y descripción del agente contaminante.
4. Extensión del área afectada.
5. Estimación de los previsibles efectos del suceso y la posibilidad de que se precise el concurso de medios de respuesta de la Administración marítima.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

Procedimientos de actuación y fin de emergencias (art.25, 26 y 27 / Capítulo VI / Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino.

Asesoramiento y asistencia técnica a la Autoridad Portuaria por parte de CCS en temas relativos a la prevención y lucha contra la contaminación.

Realización de simulacros y ejercicios periódicos de despliegue y utilización de medios para complementar el entrenamiento del personal y registrar el estado de los medios.

NOTAS

ANEXOS

PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS:

Revisado

Vº Bº

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

I. EX-MP.09

INSTRUCCIÓN PARA EL RECONOCIMIENTO Y APLICACIÓN DE GARANTÍAS DE ATRAQUE EN EL MUELLE DE GUIXAR (TERMINAL DE CONTENEDORES)

1. OBJETO
- 2. GARANTÍA DE ATRAQUE DISPONIBLE**
3. PROCEDIMIENTO Y REQUISITOS PARA EL
4. RECONOCIMIENTO DE UNA GARANTÍA DE ATRAQUE
5. APLICACIÓN DE LA GARANTÍA DE ATRAQUE RECONOCIDA EN EL DESARROLLO DE LA FACULTAD DE ASIGNACIÓN DE LOS ATRAQUES. REGLAS OPERATIVAS 5. ENTRADA EN VIGOR. PLAZO DE VIGENCIA DEL PROCEDIMIENTO Y RESERVA DE FACULTAD DESU MODIFICACIÓN Y/O SUSPENSIÓN A FAVOR DE LA APV

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

- Aprobado en el Consejo de Administración de fecha 23 de febrero de 2018
- B.O.P. Nº 49 de 9 de marzo de 2018
- Modificación aprobada en el Consejo de Administración de fecha 23 de marzo de 2018
- B.O.P. Nº 69 de 10 de abril de 2018

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA

1. OBJETO

El presente documento tiene por objeto establecer los beneficiarios, los destinatarios, los requisitos y el procedimiento y condiciones para el reconocimiento por la Autoridad Portuaria de Vigo (en adelante, APV) de la garantía de atraque en el Muelle de Guixar (terminal de contenedores) disponible a que se refiere el artículo siguiente, así como el procedimiento para su renovación, modificación y suspensión.

El reconocimiento y aplicación de una garantía de atraque, no exime a las navieras, capitanes de buques o sus sujetos pasivos sustitutos de la tramitación del correspondiente DIJE según lo previsto en la Orden FOM/1194/2011 modificada por la Orden FOM/1498/2014.

2. GARANTÍA DE ATRAQUE DISPONIBLE

A los efectos del presente procedimiento, la garantía de atraque susceptible de ser reconocida por la Autoridad Portuaria de Vigo a favor de la naviera o del servicio marítimo de contenedores que lo solicite, en los términos previstos en el artículo 3, es la siguiente:

- Ventana de atraque (Berth Window, o también abreviadamente BW) Se entenderá por Ventana de atraque (Berth Window o BW), también comúnmente como WINDOW en el negocio marítimo, el procedimiento que facilita a los buques adscritos a un servicio marítimo de contenedores la garantía de un atraque en una fecha concreta, durante un intervalo de tiempo determinado, de manera que inicien operaciones conforme a lo convenido entre el beneficiario de la garantía y la terminal. Ello conlleva el compromiso de que dicho servicio marítimo alcance una cifra concreta de TEU's anuales manipulados en TERMAVI y de haber llegado a puerto el día y a la hora convenida.

3. PROCEDIMIENTO Y REQUISITOS PARA EL RECONOCIMIENTO DE UNA GARANTÍA DE ATRAQUE

- a) Los clientes de TERMAVI que deseen disfrutar de la garantía de atraque disponible (BW) y cumplan con los requisitos establecidos en la letra c) del presente artículo, podrán formular la correspondiente solicitud de la garantía de atraque denominada "Ventana de Atraque (BW)".
- b) A los anteriores efectos, el agente de la empresa naviera y/o los de las empresas navieras que compartan el servicio marítimo deberán dirigirse a

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORUARIA

la APV por escrito, solicitando la Garantía de atraque (BW), con copia a TERMAVI.

c) Para optar a esta garantía de atraque, la empresa naviera o el servicio marítimo debe reunir los siguientes requisitos:

- i. Tener como mínimo una escala semanal de contenedores en el Puerto de Vigo, excepto en servicios de navegación oceánica, es decir, aquel servicio cuya escala inmediatamente anterior o posterior quede fuera del ámbito del TMCD, tráfico marítimo de corta distancia, que se reducirá a 2 escalas al mes.
- ii. Haber manipulado más de 25.000 TEUs en el último año en la terminal de TERMAVI, o confirmar una previsión de más de 25.000 TEUs anuales, excepto en servicios de navegación oceánica en que se reducirá a 5.000 TEUs.
- iii. Establecer en su programación de escalas un día específico de la semana y una hora concreta para su llegada al Puerto de Vigo.

Los buques que se pretenda que hagan uso de la garantía solicitada, deberán estar adscritos a Servicios Marítimos Regulares (SMR) reconocidos por la Autoridad Portuaria conforme a lo dispuesto en el art. 201 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y mantener dicho reconocimiento durante la vigencia de la garantía.

Asimismo, para la verificación del cumplimiento de los correspondientes requisitos exigibles se deberá asimismo identificar en la solicitud de la garantía de atraque, el servicio marítimo regular que deban adscribirse a la misma, con indicación de los buques afectos a los mismos. Ello, sin perjuicio de que el destinatario de la garantía pueda eliminar, adicionar, modificar o sustituir servicios incluyendo los barcos afectos a dichos servicios, durante la existencia de la garantía, previa comunicación a la Autoridad Portuaria de tal circunstancia.

- d) Recibida por TERMAVI la copia de la solicitud de garantía de atraque, ésta remitirá a la APV en el plazo de 10 días hábiles, su informe sobre la aceptación, rechazo o modificación de esta, justificando, en su caso, que dispone de los medios necesarios para manipular el volumen de contenedores indicado en la solicitud de garantía de atraque.

La APV estudiará lo informado por TERMAVI y aprobará, rechazará o modificará lo solicitado, a la mayor brevedad posible, dentro del plazo de 3 meses máximo, con sujeción a lo dispuesto en la legislación administrativa.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD, MEDIO AMBIENTE Y EXPLOTACIÓN MARÍTIMO-PORUARIA

Tanto TERMAVI como la APV, desde su respectiva posición, deberán motivar su informe o resolución, según corresponda en cada caso, de aceptación, rechazo o modificación de la solicitud, de acuerdo con los criterios establecidos en el presente procedimiento, en la normativa de aplicación y en todo caso, en aplicación del obligado respeto al carácter de terminal de uso público de TERMAVI. En atención a la respectiva posición que ocupan TERMAVI y la APV, esta última tendrá en cuenta lo informado por la primera si bien, en el ejercicio de la competencia de otorgar o no el reconocimiento de la garantía solicitada no estará vinculado por lo manifestado por TERMAVI.

- e) El reconocimiento de la garantía se sujetará, en todo caso, a las siguientes condiciones:

A). - Condiciones generales de la garantía de atraque.

El reconocimiento de la garantía de atraque contendrá como mínimo las siguientes referencias y condiciones:

- 1.- El Destinatario de la garantía, titular de la misma.

Será/n la/s Empresa/s Naviera/s a la/s que se le/s haya reconocido el servicio marítimo regular y sólo respecto del mismo.

Deberán identificarse los buques asignados en ese momento al/los servicio/s marítimo/s regularles, sin perjuicio de futuras bajas, sustituciones e incorporaciones de buques a los servicios.

- 2.- Plazo: El periodo por el cual se reconozca la garantía de atraque no podrá exceder de un máximo de veinticuatro (24) meses, computados de fecha a fecha a contar desde su notificación al interesado, sin perjuicio de lo recogido en el punto 5 con relación al régimen de renovación de la garantía recogido en el punto 4.

- 3.- Reconocimiento y materialización: El reconocimiento de la garantía se materializará de conformidad con lo dispuesto en el presente procedimiento y, en particular, con las reglas operativas previstas en el mismo.

- 4.- Renovación: Vencido el plazo para el que fue reconocida, se podrá renovar el reconocimiento de la garantía conforme al presente procedimiento o el que en el futuro pudiera sustituirle, si bien el hecho de que se haya reconocido la garantía o una renovación para un periodo



anterior no generará derecho a su destinatario a serle reconocida la misma para periodos sucesivos; especialmente si de su reconocimiento se pudiera poner en riesgo el carácter de terminal pública de contenedores. Todo ello sin perjuicio de la previsión contenida en el siguiente apartado.

A los anteriores efectos, la solicitud de renovación de la garantía de atraque deberá formularse ante la APV, con copia a TERMAVI, con una antelación suficiente, no menor a un (1) mes, sin perjuicio de que se tengan en cuenta los plazos a los que se refiere el Artículo 3, letra d) a los efectos de disfrutar de la misma sin interrupción temporal.

5.- La extensión en el tiempo de la garantía, podrá ser acorde con los plazos que bilateralmente acuerden TERMAVI y empresa naviera (siempre que cada extensión no supere los dos años), fehacientemente comunicada a la APV, siempre que no se altere el normal funcionamiento del interés público de la terminal de contenedores, y se mantengan las condiciones expresadas en la solicitud, por lo que las renovaciones previstas en el punto 4 se producirán de oficio y de forma automática con las condiciones.

6.-La APV se reserva la facultad de suspender y/o revisar la garantía de atraque concedida, previa audiencia del destinatario de esta, si los buques asociados a aquélla no cumplieren el 50% de su compromiso de movimientos anuales previstos (contados de fecha a fecha) en el plazo de los primeros seis (6) meses desde su otorgamiento o renovación, así como en su caso, si su destinatario no se hallara al corriente de sus obligaciones económicas para con la APV. En todo caso, del ejercicio por la APV de la anterior facultad se dará traslado a TERMAVI a los efectos de lo dispuesto en el apartado relativo a los aspectos operativos.

7.- En los supuestos sobrevenidos o derivados de la ejecución de actuaciones por parte de la APV de reparación, mejora, conservación y mantenimiento de la infraestructura de la línea de atraque y/o muelle asociado a la misma, la APV revisará, previa consulta con los interesados, el alcance de la garantía reconocida bajo el principio de la reducción proporcional de las mismas por el tiempo necesario hasta la vuelta a la normalidad, sin que por ello le sea exigible indemnización alguna a favor del destinatario o beneficiarios de la garantía afectada por la aplicación de la contingencia aquí prevista. De producirse la reducción a que se refiere este párrafo, el volumen de contenedores indicado en la solicitud de garantía de atraque será proporcional y temporalmente reducido. Asimismo, al aplicar el principio de proporcionalidad, la APV tomará en consideración la diferente naturaleza de cada



garantía de atraque y su diferente contribución al interés general portuario.

B). - Condiciones específicas para el reconocimiento de la garantía BW:

1.- En el otorgamiento de la garantía de Ventana de Atraque, se especificará el día de la semana y hora de la primera jornada de operaciones de los buques, con reserva de atraque garantizada en la terminal pública de contenedores.

2.- Para la correcta aplicación de la garantía reconocida,

- a. El agente consignatario de la Empresa Naviera del SMR facilitará mensualmente a los Servicios de Explotación de esta APV y a TERMAVI, antes del día 20 del mes anterior, relación con nombre y eslora de los buques con reserva de atraque para un día y hora concreto. Para Servicios Marítimos Regulares compartidos por varias empresas navieras representadas por distintos consignatarios, remitirán una única comunicación conjunta para todo el SMR y ventana.
 - b. El agente consignatario del buque confirmará a la APV y a TERMAVI la llegada de cada buque incluido en el listado mensual, cuarenta y ocho (48) horas antes de producirse la misma, indicando:
 - I-Nombre del buque
 - II-Número de movimientos a realizar durante su escala en Vigo.
 - III- Tiempo total previsto de escala en Vigo.
 - c. La confirmación anterior a la APV se realizará mediante la inserción de una nota en el apartado OBSERVACIONES del Documento Único de Escala (DUE), indicando WINDOW+SMR que corresponda. El resto de los datos requeridos se confirmarán a la APV mediante el ajuste en los apartados correspondientes del DIJE.
 - d. El/Los agente/s consignatario/s enviarán a TERMAVI la documentación definitiva (listas de descarga/carga y planos) siguiendo la normativa con la que en cada momento venga operándose en el puerto.
-



4. APLICACIÓN DE LA GARANTÍA DE ATRAQUE RECONOCIDA EN EL DESARROLLO DE LA FACULTAD DE ASIGNACIÓN DE LOS ATRAQUES. REGLAS OPERATIVAS

Para establecer la garantía de atraque (BW), se tendrán en cuenta las siguientes reglas o condiciones:

- 1) El inicio de operaciones de dos o más buques a los que se facilite el sistema BW no puede coincidir en el mismo día y jornada salvo que dicha coincidencia venga dada por la demora en el inicio de una de ellas sobre lo previsto en la concesión de la garantía.
- 2) La materialización de la garantía para un día concreto de la semana, a una hora concreta (BW), se dará siempre que los buques que trabajen las jornadas previas a las garantizadas lo dejen libre.
- 3) En el supuesto de que la línea de atraque estuviera completamente ocupada, la reserva de atraque (BW) se trasladaría a la jornada inmediatamente posterior a la del primer buque que finalice operaciones, siempre que la línea de atraque que quede desocupada sea suficiente para la eslora del buque entrante.
- 4) Los buques con garantía de BW que coincidan con día inhábil o no laborables por convenio laboral en el Puerto de Vigo, y aquellos que cuenten con la misma garantía el día hábil siguiente, serán atendidos en igualdad y en competencia este primer día hábil.
- 5) Se reservará el atraque (BW) durante las dos (2) horas siguientes al tiempo establecido en la autorización. Si el inicio de las operaciones de carga/descarga se produjera a partir de la tercera hora de la jornada inicial comprometida, la terminal de contenedores puede pasar el inicio de operaciones directamente a la siguiente jornada de trabajo. Debe notificarse a la APV y a la terminal cualquier cambio en la programación de escalas que modifique el día/hora establecido en el BW, con una antelación de 20 días. La terminal propondrá justificadamente a APV la aceptación o denegación del cambio propuesto. La Autoridad Portuaria valorará la propuesta de la terminal, comunicándose a continuación al solicitante y a la terminal la aceptación, modificación o la denegación del cambio comunicado.
- 6) La suma de las líneas de atraque coincidentes en tiempo mediante el sistema BW, debe permitir siempre la existencia de línea de atraque en terminal disponible, destinada al turno general, para buques que no disfruten de ninguna de estas garantías, de al menos de 250 metros de línea de atraque.



5. ENTRADA EN VIGOR. PLAZO DE VIGENCIA DEL PROCEDIMIENTO Y RESERVA DE FACULTAD DESU MODIFICACIÓN Y/O SUSPENSIÓN A FAVOR DE LA APV

El presente procedimiento, a excepción de lo recogido en la siguiente disposición transitoria, se aplicará a partir del momento que por el Consejo de Administración de esta Autoridad Portuaria se dicte la correspondiente resolución de aprobación.

La APV se reserva, previa audiencia de TERMAVI y de los titulares/beneficiarios de la garantía de atraque vigentes, la facultad de suspender o revisar el presente documento relativo a la garantía de atraque, si de la aplicación general de la garantía reconocida se deriva un riesgo o se desnaturaliza el carácter de terminal pública de contenedores.

La modificación del presente documento o incluso su supresión, no dará derecho a indemnización alguna a favor de los destinatarios o beneficiarios de las garantías de atraque reguladas en el presente procedimiento.

Disposición Transitoria:

Sin perjuicio de lo recogido al respecto de la aprobación por el Consejo de Administración del presente procedimiento conforme a lo dispuesto en el artículo 5 anterior, la APV tramitará las solicitudes que reciba conforme a lo en él recogido, así como igualmente resolver sobre el reconocimiento de la garantía solicitada si bien, la eficacia de dicho reconocimiento entrará en vigor, el 2 de Julio de 2018.

I. EX-MP.10

**INSTRUCCIÓN COMPLEMENTARIA RELATIVA AL
FONDEO DE BUQUES EN EL PUERTO DE VIGO**

- Aprobada en Consejo de Administración de 26 de abril de 2019
- B.O.P. Nº 88 de 9 de mayo

Exposición de Motivos

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), en su exposición de motivos establece como clave estratégica del sistema Portuario español el desarrollo de la economía productiva y un sistema de transporte de interés general ambientalmente sostenible.

En el Puerto de Vigo se han determinado dos zonas de fondeo, las dos situadas en la parte de aguas de la zona de servicio delimitada por la O.M. de 23 de diciembre de 1966. Los dos fondeaderos están situados en zona II de aguas portuarias: El fondeadero interior, situado en la mitad de la Ría a la altura del muelle de Trasatlánticos y la zona de Tirán, en Cangas, y el fondeadero exterior, al abrigo de las Islas Cíes.

Por otra parte, no se puede ignorar la cercanía del fondeadero exterior al Parque Natural de las Islas Atlánticas, por lo que cualquier operación realizada en sus cercanías ha de ser objeto de especial atención. El fondeo de un buque no está exento de riesgos, que aumentan en caso de mal tiempo cuando mayor es la demanda de abrigo por parte de buques en tránsito con destino a puertos distintos del de Vigo. Los artículos 25 y 26, especialmente el apartado (j), atribuyen competencias y responsabilidades a las Autoridades Portuarias, con independencia de que las competencias se asuman y ejerzan directamente o se haga mediante delegación o acuerdos de ejecución.

Siendo la configuración del puerto eminentemente abierta y con un entorno portuario especialmente sensible en cuanto a playas, zonas de marisqueo, polígonos de cultivo de mejillón, etc. con grandes intereses económicos en juego, todos ellos ligados a cuestiones medioambientales, no parece procedente autorizar en los fondeaderos operaciones que de llevarse a cabo con los buques amarrados generen menos riesgos para el medio, a menos que se establezcan controles y salvaguardas especiales que los minoren de manera que fueran comparables en ambos casos, con el buque fondeado o atracado.

Por otra parte, desde la publicación de las disposiciones particulares existentes que regulan el fondeo, han entrado en vigor diversas normas de rango legal y reglamentario que afectan directa o indirectamente a esta maniobra, por lo que conviene, también, actualizar dichas disposiciones en el sentido de incorporar las nuevas exigencias a las mismas, previendo los momentos y formas adecuados para su comprobación de acuerdo con las peculiaridades que se presentan en esta operativa.

Para los buques y embarcaciones mayores de 20 m, se han establecido en el puerto dos áreas de fondeo, y su utilización está establecida siguiendo los siguientes criterios generales para:

Área exterior o fondeadero de Cíes, se establece como:

Fondeadero histórico de arribada y refugio de aquellos buques que, usando el puerto de Vigo, o en tránsito por nuestras costas, lo utilizan como abrigo en caso de temporal.

Fondeadero nominado para dar cumplimiento del artículo 22 del Real Decreto 145/1989 de 20 de enero por el que se aprueba el Reglamento Nacional de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos (BOE Nº 37 de 13 de febrero de 1989) para aquellos buques que transporten un cargamento a granel de mercancías peligrosas, o que independientemente de su cantidad transporten un cargamento parcial de mercancías de clase 1 (Explosivos) y mercancías de clase 6.2 (sustancias infecciosas), u otras que así lo aconsejen.

Fondeadero, ligado a la operativa del puerto en casos excepcionales, para el resto de los buques.

Área interior o fondeadero Interior, se establece como:

Fondeadero para los buques que vayan a efectuar operaciones en puerto, o cuando se solicite, aunque no las realicen, aun cuando lleven cargamentos parciales de mercancías peligrosas diferentes de las indicadas antes (Salvo grupo 7 (Materiales radioactivos).

Tanto en un fondeadero como en el otro, las autorizaciones concedidas para su uso siempre estarán ligadas y supeditadas a la planificación de operaciones del puerto.

Esta determinación genérica de usos ha demostrado dificultades de interpretación en el día a día, especialmente cuando la gestión directa de los fondeaderos no se realiza por personal de la propia autoridad portuaria, lo que puede conducir a situaciones indeseables, por mala interpretación o disparidad de criterios, que es preciso evitar. Por ello se considera conveniente precisar una serie de cuestiones de interpretación de las normas actualmente establecidas de manera que se facilita su aplicación para toda la comunidad portuaria, de una manera uniforme y sin lugar a equívocos.

Por consiguiente, manteniendo los criterios generales, anteriormente enumerados, establecidos hasta la fecha para la utilización de las zonas de fondeo definidas, se aprueban las siguientes instrucciones complementarias, para autorizar y regular el uso de los fondeos en el Puerto de Vigo:

1. Fondeadero exterior (Islas Cíes)

1.1.- Para poder autorizar el uso del fondeadero para arribadas por mal tiempo se deberá entender como tales: Aviso de temporal (Fuerza 8 o superior) o Previsión de mares combinadas con alturas significativas de ola mayores de 6 m, en especial para buques con cubertada o cargas pesadas especiales (Grandes piezas sobre cubierta, o bajo ella, bobinas de chapa, etc.), por alguna de las agencias oficiales de meteorología en las zonas marítimas de Finisterre y Porto o sus adyacentes (San Vicente, Josephine, Charcot, Pazenn, Cantábrico, Iroise, Yeu, Rochebone) y siempre que esas zonas estén incluidas razonablemente en la derrota prevista del buque hacia su puerto de destino.

Si no se dan esas circunstancias no se autorizará el fondeo en esa área, excepto para buques que tengan autorizado atraque en el puerto los días anteriores o posteriores.

1.2.- Se revisará la situación cada 24 h como máximo, debiendo abandonar el buque este fondeadero cuando cesen las causas que permitieron autorizar su fondeo, de acuerdo con lo indicado en el párrafo anterior.

1.3.- El hecho de estar cerrado el puerto de destino, si no se dan las condiciones adversas anteriores, no se considerará suficiente para dar abrigo en este fondeadero.

1.4.- Si el buque persiste en su intención de entrar o permanecer en puerto se derivará al fondeadero interior o a muelle, en función de la operativa portuaria y ocupaciones presentes y previstas.

1.5.- El buque deberá nombrar agente, de manera que se le pueda facturar la utilización del fondeadero, los servicios portuarios que le presten servicio, o el auxilio en las operaciones precisas con las correspondientes autoridades españolas.

1.6.- Deberá demostrar que posee el Certificado de Seguro establecido por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida por daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 ("BUNKERS 2001").

1.7.- Solo se autorizará el uso de los puntos nominales en el interior del Parque Natural de las Islas Atlánticas, cuando:

1.7.1 Sean operaciones de buques de pasaje destinados a operar con el propio Parque y así lo autorice el Parque.

1.7.2 Para los casos de arribada por mal tiempo, y solo en aquellos casos excepcionales en que no exista otra posibilidad razonable de ofrecer abrigo en otra posición dentro de las zonas de este fondeadero.

1.8.- El resto de los fondeos autorizados, por cualquiera de los otros motivos, mercancías peligrosas o excepcionalmente operativa portuaria, lo serán en puntos en el exterior del Parque.

1.9.- Para fondeos de buques con mercancías peligrosas susceptibles de dañar el medio ambiente, buques de más de 50.000 G.T. y buques con carga de hidrocarburos, siempre que las circunstancias del caso así lo aconsejen, se requerirá que el tiempo que permanezcan fondeados tengan el apoyo de, como mínimo, un remolcador así como la asistencia de un práctico para la maniobra de fondeo.

1.10.- En este fondeadero, no se autorizarán, en general, ningún tipo de obra, ni de reparación ni de mantenimiento, ni descargas de residuos MARPOL (ANEXO I, ANEXOII, ANEXO IV, ANEXO V), ni avituallamientos, ni cambios de tripulación, ni otras operaciones portuarias.

1.11.- No se autorizará el fondeo de unidades mixtas – Remolcador – Remolcado.

1.12.- No se autorizará el fondeo de buques con averías en ningún caso.

2. Fondeadero Interior:

2.1.- Buques a la espera de atraque en el puerto o de salida esperando por cualquier motivo ligado a la operativa del puerto de Vigo, excepto mal tiempo, aun cuando se pueda utilizar también por ese motivo.

2.2.- Se permitirán operaciones de cambio de tripulación, avituallamiento, descarga de residuos MARPOL y pequeñas obras con riesgo reducido u otras operaciones portuarias similares, sometidas todas ellas a las normas y criterios de seguridad generales establecidos.

2.3.- Los buques deberán tener nombrado agente y poseer el seguro tal y como se indica en los puntos 1.5 y 1.6 anteriores.

2.4.- Estando el fondeadero en zona de practica obligatorio, se tomará práctico para todas las operaciones náuticas que impliquen movimiento del buque.

2.5.- En términos generales, no se autorizará el fondeo de unidades mixtas – Remolcador – Remolcado, a menos que ambos cuenten con trenes de fondeo de capacidad suficiente y puedan fondear como una sola unidad.

2.6.- Se deberán descargar los residuos MARPOL-ANEXO V cada cinco días como máximo.

3. Fondeo de buques y embarcaciones de recreo frente a playas

3.1.- Se permitirá el fondeo de buques y embarcaciones de recreo menores de 50 m de eslora en las inmediaciones de las playas, por un periodo máximo de 48 horas. No se obstaculizará el tránsito de los demás buques y embarcaciones de la zona, especialmente el de salida del puerto.

3.2.- Los buques de recreo de eslora igual o superior a 24 m deberán nombrar agente, y si su arqueo es superior a 1.000 GT estar en posesión del certificado indicado en 1.6.3.3.- El régimen de descargas, etc. será similar al establecido para el fondeadero de Cíes.

Se permite el uso de las embarcaciones auxiliares propias para el acceso a la playa.

4.- En todo caso, en todo lo que no se oponga al contenido de la presente norma, y con las precisiones anteriores, que las interpretan, actualizan y complementan, se respetarán las normas y criterios de seguridad establecidas hasta el momento, recogidas en la Instrucción de **Explotación I. EX-MP.08**, que regula las condiciones de entrada, fondeo, obras a flote, etc. en el Puerto de Vigo.