



INSTRUCCIÓN TÉCNICA DE OPERACIONES PORTUARIAS

Nº Rev.: 1	Propuesto por: Director CESAR JAVIER SALVADOR ARTOLA	Firmado digitalmente por CESAR JAVIER SALVADOR ARTOLA Fecha: 2020.01.14 14:08:35 +01'00'	Ejemplar:
	Total páginas: 26	Aprobado por el Consejo de Administración de 19/12/2019	<input checked="" type="checkbox"/> Controlado <input type="checkbox"/> Informativo

No copiar ni reproducir esta documentación para su utilización externa a la APP sin autorización previa.

ÍNDICE

1. OBJETO.....	3
2. DEFINICIONES.....	3
3. EMISIONES A LA ATMÓSFERA.....	5
3.1 Aspectos generales	5
3.2 Prevención y minimización de emisiones de mercancía a granel.....	6
3.3 Operación de carga o descarga mediante cuchara.....	6
3.4 Operación de carga de camiones y vagones desde tolva.....	7
3.5 Operación de carga de camiones y vagones con pala.....	8
3.6 Carga y descarga en el interior de naves	8
3.7 Buenas prácticas de depósito en muelle	9
3.8 Buenas prácticas de transporte	9
3.9 Condiciones específicas de algunos graneles sólidos	10
1) Chatarra.....	11
2) Carbón y coque de petróleo	11
3) Clinquer	12
4) Graneles alimentarios.....	12
5) Abonos y fertilizantes	12
4. VERTIDOS	13
4.1 Aspectos generales	13
4.2 Vertidos procedentes de buques	14
4.3 Vertidos procedentes de mercancías nocivas y potencialmente peligrosas	14
4.4 Sucesos de contaminación marina y medidas correctoras.....	14
4.5 Autorización de vertido y medidas de control.....	15
4.6 Vertidos derivados de operaciones con graneles sólidos	16
5. RESIDUOS Y LIMPIEZA	17
5.1 Aspectos generales	17
5.2 Residuos urbanos o asimilables a urbanos	17
5.3 Residuos inertes	18
5.4 Residuos peligrosos.....	18
5.5 Residuos Marpol.....	18
5.6 Servicio de limpieza de la zona de servicio común del puerto	19
5.7 Gestión de los restos y residuos de operaciones con graneles sólidos	19
5.8 Limpieza de muelles, explanadas y viales	19
5.9 Gestión final de los residuos.....	20
6. RUIDOS	21
6.1 Aspectos generales	21
6.2 Ruido producido en la manipulación de chatarras o similares.....	21
7. CONTAMINACIÓN DEL SUELO.....	22
7.1 Aspectos generales	22
7.2 Comunicación de derrames y medidas correctoras	23
8. ACTUACIÓN ANTE INCIDENCIAS	24
9. SEGUIMIENTO Y VIGILANCIA DE LAS OPERACIONES.....	25
10. REGIMEN SANCIONADOR	26

1. OBJETO

Teniendo como referencia la *Guía de Buenas de Prácticas en la manipulación y almacenamiento de graneles sólidos en instalaciones portuarias* elaborada por Puertos del Estado y la especificidad del Puerto de Pasaia, el objeto de la presente instrucción es establecer una relación de buenas prácticas que permitan la minimización del impacto de las operaciones desarrolladas en el Puerto de Pasaia para hacer viable la coexistencia de las diferentes mercancías y hacer compatible la actividad portuaria con un entorno cada vez más exigente.

2. DEFINICIONES

Afección a terceros: En el contexto del presente documento, se entiende que existe afección a intereses de terceros, incluido el medio ambiente, cuando las emisiones, vertidos, suciedad, etc. supera los límites de la zona de trabajo autorizada o concesionada para la realización de las operaciones.

Emisión significativa: Emisión que implica afección a terceros.

Emisión: Descarga a la atmósfera continua o discontinua de materias, sustancias o formas de energía procedentes, directa o indirectamente, de cualquier fuente susceptible de producir contaminación atmosférica.

Contaminación atmosférica: La presencia en el aire de sustancias o formas de energía que impliquen riesgo, daño o molestia grave para las personas o bienes de cualquier naturaleza, así como que puedan atacar a distintos materiales, reducir la visibilidad o producir olores desagradables.

Mejor técnica disponible (MTD): Aquellas tecnologías utilizadas en una operativa o instalación junto con la forma en que la instalación esté diseñada, construida, mantenida, explotada y paralizada, y siempre que sean las más eficaces para alcanzar un alto nivel de protección del medio ambiente en su conjunto y que puedan ser aplicadas en condiciones económica y técnicamente viables. Los documentos que recogen estas MTD en el ámbito europeo son los denominados documentos BREF.

Convenio Marpol 73/78: Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques.

Cubeto: cavidad destinada a retener los productos contenidos en los elementos de almacenamiento en caso de vertido o fuga de los mismos.

Derrame: vertimiento de cualquier sustancia líquida al suelo.

Vertido (vertimiento): Acción de verter materiales sólidos, líquidos o gaseosos a las aguas continentales, al mar o bien a una infraestructura de saneamiento.

Residuo: cualquier sustancia u objeto perteneciente a alguna de las categorías que figuran en la legislación aplicable, del cual su poseedor se desprenda o tenga la intención u obligación de desprenderse. En todo caso, tendrán esta consideración aquéllos que figuren en la Lista europea de residuos LER, aprobada por las instituciones comunitarias.

Residuos de Carga: restos de cualquier material del cargamento que se encuentren a bordo en bodegas de carga o tanques y que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, incluidos los residuos resultantes de las operaciones de carga y descarga y los derrames. No obstante, la carga, recogida y reapilada por las empresas estibadoras para su aprovechamiento como tráfico no se considerará residuo de carga.

Residuos relacionadas con la carga: todos los materiales que se convierten en residuos al ser utilizados a bordo para estibar y manipular la carga, tales como maderas de estiba, puntales, paletas, soleras y materiales de embalaje, madera contrachapada, papeles, cartones, alambres, clavos y flejes de acero.

Residuo Marpol: es todo residuo procedente de los buques. La clasificación y gestión de estos residuos está regulada por el Convenio Marpol 73/78.

Ruido (Contaminación acústica): contaminante físico que consiste en una mezcla de frecuencias sonoras diferentes que produce una sensación auditiva considerada molesta o incómoda.

Suelo contaminado: Todo aquél cuyas características físicas, químicas o biológicas han sido alteradas negativamente por la presencia de componentes de carácter peligroso de origen humano, en concentración tal que comporte un riesgo para la salud humana o el medio ambiente, de acuerdo con los criterios y estándares determinados por la legislación vigente que establece las actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y requisitos para la declaración de suelos contaminados.

Usuario del puerto: cada uno de los trabajadores, operadores de servicios, usuarios de servicios e instalaciones, titulares de concesiones y autorizaciones o personas que realicen cualquier actividad económica en la zona de servicio del puerto.

Zona de servicio: zona que incluye las superficies de tierra y de agua necesarias para la ejecución de las actividades portuarias, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria.

3. EMISIONES A LA ATMÓSFERA

Todos los titulares de concesiones o autorizaciones, además de las empresas estibadoras, los Capitanes de los buques y otros usuarios del puerto cuyas actividades puedan originar emisiones a la atmósfera, están obligados al cumplimiento de esta norma mediante la adopción de buenas prácticas y la aplicación de las mejores tecnologías disponibles (MTD), con el fin de no sobrepasar los límites establecidos por la legislación vigente en relación con la calidad del aire y evitar la afección a terceros. Todo esto sin perjuicio de las condiciones que se puedan establecer en la autorización de Actividades Potencialmente Contaminadoras de la Atmósfera (APCA) o cualquier otro requerimiento administrativo que sea legalmente de aplicación.

3.1 Aspectos generales

Los titulares de instalaciones o actividades sometidas a autorización del Órgano Ambiental, cumplirán las condiciones establecidas en la misma y adoptarán las medidas que se les exijan para prevenir la contaminación, particularmente mediante la aplicación de las mejores técnicas disponibles y controles periódicos por parte del órgano ambiental competente.

Asimismo, de conformidad con lo establecido por el Convenio Marpol en su Anexo VI, deben mantenerse informados de los reconocimientos que le son de aplicación y garantizar que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables. En este sentido el buque debe disponer del *Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación Atmosférica* vigente y mantenerlo a disponibilidad de la Autoridad Portuaria cuando le sea requerido.

Cuando en una instalación susceptible de producir emisiones a la atmósfera deban realizarse autocontroles, éstos estarán a disposición de esta Autoridad Portuaria.

Los propietarios de calderas y sistemas de refrigeración ubicados dentro de la zona de servicio deberán disponer de una ficha de las características técnicas de las calderas y sistemas de refrigeración y contratarán los preceptivos servicios de inspección y mantenimiento que garanticen su correcto funcionamiento. Serán asimismo responsables de llevar un registro del mantenimiento realizado en el que se hagan constar las incidencias y resultados de los controles periódicos efectuados.

Está terminantemente prohibida la quema de cualquier tipo de residuo o material.

Con la finalidad de que las operaciones portuarias no generen afección a terceros, la Autoridad Portuaria de Pasaia podrá limitar determinadas actividades e incluso exigir la paralización de las mismas siguiendo en todo momento lo indicado en el *apartado 9 "Seguimiento y Vigilancia de las Operaciones"* del presente documento.

3.2 Prevención y minimización de emisiones de mercancía a granel

Durante las operaciones de depósito, almacenamiento y manipulación de graneles sólidos, y una vez finalizadas éstas, la empresa estibadora efectuará la limpieza de los muelles y explanadas afectados y tomará todas las precauciones para que no se produzcan emisiones a la atmósfera. Entre otras, las que figuran en la *Guía de buenas prácticas en la manipulación y almacenamiento de graneles sólidos de Puertos del Estado* en su última edición, las indicadas expresamente en esta instrucción y las que legalmente hayan sido exigidas por la administración.

Dada la particular proximidad de este puerto a los núcleos de población, las empresas estibadoras deberán estar pendientes de las condiciones meteorológicas, alertas de galerna, fuertes vientos, etc. para en base a la previsión tomar las debidas precauciones y poder manipular las mercancías sin producir emisiones significativas a la atmósfera.

Se deberá acotar adecuadamente con barreras la explanada de trabajo con el fin de evitar que la mercancía caiga a los viales y la circulación de vehículos ajenos a la operativa genere emisión de partículas a la atmósfera por resuspensión. Se deberá identificar la zona de entrada y salida de medios de transporte en los puntos de carga y descarga y la empresa estibadora se asegurará que estos entren y salgan por el mismo lado evitando así la dispersión de la mercancía por todo el muelle.

Se realizará el mantenimiento periódico de las palas, cucharas, tolvas y trompas telescópicas de conformidad con las normas técnicas aplicables e instrucciones del fabricante, de forma que se garantice su buen estado con la finalidad de evitar posibles pérdidas o rebose de material. Las valvas de las cucharas deben estar centradas y el cierre con la suficiente hermeticidad para evitar la pérdida de material.

3.3 Operación de carga o descarga mediante cuchara

Cuando la carga o descarga de estas mercancías se realice mediante cuchara:

- Se evitará su sobrellenado por encima de la capacidad nominal de la cuchara, para evitar pérdidas por rebose.
- Se reducirá al mínimo la distancia horizontal a recorrer por la cuchara que transporta el material.
- Se abrirá lentamente.

Al principio del llenado de la tolva o bodega, la cuchara se introducirá hasta el fondo de ésta, permaneciendo unos instantes abierta encima para evitar el efecto de resuspensión del polvo sobre las paredes de la misma. En el buque se solicitará al capitán que cierre las bodegas a medida que se vaya rematando la carga o descarga de cada una de ellas, tomando todas las medidas para evitar el efecto rebote de la carga y los efectos causados por el viento sobre la mercancía depositada o estibada.

La altura de apertura de la cuchara sobre la **tolva**, parva, o bodega será la menor posible y siempre cumpliendo los siguientes requisitos:

- Altura máxima de cuchara sobre tolva o parva: 1 m.
- Posar la cuchara sobre la mercancía y a sotavento, antes de abrirla, si a pesar de las medidas anteriores persisten las emisiones de polvo.
- Apertura de cuchara lenta, no iniciándose hasta que la cuchara no se encuentre completamente cerrada.
- Mantener húmeda la mercancía, si esta lo admite, siempre que sea posible con tensoactivos mediante sistema de riego por aspersion o nebulización.
- Si a pesar de las medidas anteriores se mantiene riesgo de afección a terceros, utilizar tolvas con pantallas laterales cortavientos que protejan la apertura de la cuchara y deflectores con “flex-flap” sobre la boca de la tolva o similar, para frenar el ascenso de polvo desde interior de la tolva, o cualquier otra medida (MTD) que elimine o reduzca al mínimo posible las emisiones.

El responsable de las anteriores operaciones (gruista) deberá recibir instrucciones claras sobre estas indicaciones por parte de la empresa estibadora.

3.4 Operación de carga de camiones y vagones desde tolva

Se emplearán cucharas herméticas, filtros, faldones, trompas telescópicas tipo Cleveland Cascades, tolvas con aspiración forzada u otros dispositivos reductores de las emisiones de partículas. El empleo de tolvas convencionales se limitará a mercancías y situaciones meteorológicas en las que se garantice que no se registren emisiones significativas de partículas.

El especialista responsable de la apertura y cierre de la tolva evitará el sobrellenado de las cajas de los camiones y vagones, de forma que la mercancía transportada no supere la altura de las cajas. En caso de mercancías de densidad inferior a 0.7 gr/cm^3 (como la cebada y otros graneles agro-ganaderos y alimentarios) las condiciones de la operación podrán recomendar el sobrellenado de las cajas de los camiones, con la consiguiente reducción de los recorridos intraportuarios.

Se trabajará con las tolvas a más del 75%, ya que si están vacías la mercancía impacta más y genera más polvo.

El entorno de la tolva deberá mantenerse limpio.

El personal especialista responsable del funcionamiento de la tolva deberá recibir instrucciones claras y por escrito sobre estas indicaciones por parte de la empresa estibadora.

3.5 Operación de carga de camiones y vagones con pala

La carga de camiones y vagones mediante pala se realizará evitando la pérdida de material y reduciendo al mínimo la distancia horizontal a recorrer por la pala que transporta el material.

Su vertido sobre la caja del camión se efectuará estando situado el camión a sotavento de la pala, siempre que sea posible.

El responsable de las anteriores operaciones (palista) deberá recibir instrucciones claras y por escrito sobre estas indicaciones por parte de la empresa estibadora.

3.6 Carga y descarga en el interior de naves

Las naves en las que se efectúen operaciones de carga y descarga de graneles sólidos pulverulentos que generan problemas de emisiones, deberán contar con medidas efectivas que lo impidan (cortinas de protección, etc.) y, en caso de ser necesario para evitar la afección a terceros con sistemas de aspiración y filtrado de polvo (captadores de partículas en el punto de carga/descarga y/o en el perímetro de las puertas, etc.). Las operaciones de carga y descarga mediante pala cargadora de mercancía pulverulenta almacenada en naves se debe realizar en el interior de ellas estando activas y en buen estado de conservación todas las medidas con las que están dotadas dichas naves, salvo que dentro de la nave no haya espacio físico para ello.

La carga y descarga de mercancía pulverulenta en el interior se efectuará aplicando las siguientes prácticas operativas:

- La carga y descarga se realizará con las medidas anti-emisión activadas, y no comenzará hasta que el sistema de filtración y captación de partículas esté en funcionamiento (en caso de disponer de este).
- La carga y descarga de camiones dentro de naves, deberá realizarse lentamente y con los sistemas de filtración y captación de partículas en continuo funcionamiento (en caso de disponer de estos).
- Se realizará el mantenimiento adecuado de las medidas anti-emisión y de los filtros y sistemas de captación de partículas, para garantizar su eficacia de conformidad con las instrucciones técnicas del fabricante.
- Realizar los remotes de mercancía con prolongador o de manera que se minimice la dispersión y la emisión de polvo de la mercancía.
- Realizar los remotes de mercancía con prolongador o de manera que se minimice la dispersión y siempre que la mercancía lo admita, pulverizar la mercancía al realizar volquete con pala cargadora o al descargar la caja del camión.
- Separar claramente mediante barreras las zonas de tránsito de camiones de la zona de almacenamiento.
- Limpiar periódicamente la zona de tránsito de camiones recogiendo y reapilando posibles vertidos dentro del almacén.
- En levante con pala y camión separar la zona de circulación de camiones de la zona de operación de la pala cargadora, evitando que los camiones rueden por las orillas del acopio.

3.7 Buenas prácticas de depósito en muelle

Con mercancía pulverulenta y en condiciones de tiempo seco, antes de iniciar las operaciones y durante las mismas (especialmente en el levante), la empresa estibadora humedecerá con un sistema adecuado de aspersión o nebulización el frente de ataque de la parva, la zona de maniobra de palas y camiones y las rutas de transporte en caso de derrame desde camión.

En aquellos casos en que la mercancía no admita riego o cierto grado de humedad (algunos tipos de Clínker, agroalimentarios, trigo, abono, magnesita, fosfato, caolín, cemento, alúmina, sulfato sódico, entre otros), la empresa estibadora deberá tomar otras medidas preventivas o buenas prácticas operativas para evitar o minimizar la emisión de partículas a la atmósfera. Entre estas medidas se encuentran el apantallamiento de las zonas de carga y apilado (barreras cortaviento), operaciones a sotavento de la parva, cubrir la mercancía con lonas, etc.

La empresa estibadora agrupará periódicamente los derrames de mercancía.

Se disminuirá al máximo posible el tiempo de depósito sobre el muelle de la mercancía pulverulenta.

Una vez finalizado el almacenamiento temporal, la empresa estibadora deberá proceder a la limpieza, eliminando los restos de la superficie ocupada.

La altura de la parva de almacenamiento sobre el muelle no deberá superar la altura del apantallamiento o barreras cortaviento, en caso de existir.

3.8 Buenas prácticas de transporte

Los vehículos y maquinaria que circulen por la zona de servicio del puerto contarán al menos con el seguro obligatorio y el justificante, en su caso, de haber superado favorablemente la inspección técnica de vehículos. Dicho seguro y justificante estarán a disposición de la Autoridad Portuaria de Pasaia siempre que ésta los requiera.

La velocidad máxima autorizada en la zona de servicio es de 40 km/h, salvo que la señalización correspondiente indique otra.

Se respetará estrictamente la carga máxima legalmente permitida en los vehículos.

Los camiones cisterna y los vehículos de mercancías peligrosas deben ser autorizados expresamente por la Autoridad Portuaria para acceder a la Zona de Servicio. Las empresas de transporte de mercancías peligrosas deberán disponer de un plan de emergencia que contemple las actuaciones a llevar a cabo ante un accidente durante el transporte de sustancias peligrosas, para evitar la contaminación de la zona portuaria y su entorno.

Se cumplirán los requisitos en materia de transporte de mercancías peligrosas (ADR., RID. y Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y almacenamiento de Mercancías Peligrosas en Puertos).

Los camiones que transporten graneles sólidos que en su circulación generen emisiones de polvo o puedan perder parte de la mercancía deberán circular tanto dentro del recinto portuario como fuera eficazmente toldados. Los recorridos interiores se efectuarán siempre con la caja horizontal.

La Autoridad Portuaria puede eximir del cumplimiento de este requisito en los desplazamientos intraportuarios, cuando las condiciones meteorológicas lo permitan y se compruebe que la mercancía no emite polvo.

En los recorridos intraportuarios de camiones destoldados que transporten graneles sólidos, la velocidad máxima será de 20 km/h. No se llenarán las cajas de los camiones de forma que la carga exceda la altura de las paredes de las mismas y se garantizará que no se produce pérdidas de mercancía durante el recorrido.

La empresa estibadora mantendrá limpios de derrames y húmedos los viales de circulación de los vehículos y maquinaria dentro de la zona de operaciones si se detectan emisiones de polvo durante la operativa o el tránsito de los mismos por los muelles.

Caso de que el material se adhiera a las ruedas de los camiones en la zona de carga o descarga, y se desprenda durante el transporte en cantidad visible, la empresa estibadora lavarán las ruedas en la zona de carga antes de que el camión inicie la marcha.

El transportista debe asegurar las condiciones de hermeticidad de la caja del camión y tolvas de ferrocarril.

Los conductores utilizarán las rutas de circulación definidas por la Autoridad Portuaria o las empresas que operan en muelle, no debiendo atravesar zonas con restos o acopios de mercancía. En el caso de circular por muelles, explanadas o viales sucios por la manipulación de graneles sólidos, la velocidad máxima será de 20 km/h y se tomarán todas las medidas necesarias para evitar la resuspensión de polvo (limpieza, humectación, etc.)

En caso de sobrecarga del camión, el vaciado y depósito de ésta deberá realizarse en la misma zona donde se realizó la carga inicial, evitando así la generación de distintas fuentes de contaminación. Por la misma razón, se recogerán inmediatamente los derrames de mercancía desde la caja del camión y se trasladarán hasta la zona de carga, depositándose en la zona donde ésta se esté realizando.

3.9 Condiciones específicas de algunos graneles sólidos

Además de las condiciones establecidas para los graneles sólidos en los anteriores apartados, se considerarán las siguientes condiciones específicas para ciertos graneles sólidos que suelen ser habituales en el Puerto de Pasaia y que serán igualmente válidas para otros graneles no mencionados expresamente de similares características:

1) Chatarra

Para reducir y prevenir la contaminación por emisión de polvo de chatarra habrá que actuar de la siguiente manera:

- *Durante la descarga o carga del buque, manipulación del material y la carga a camión, la empresa estibadora generará una atmósfera húmeda, a ser posible, capturadora (con la dosificación de aditivos para aumentar el poder de captura) con un sistema adecuado de aspersión o nebulización para provocar la decantación por gravedad del material particulado. Se realizará tanto sobre el material que está depositando en el muelle, como sobre el frente de ataque de la parva, la zona de maniobra de palas y camiones y las rutas de transporte.*
- *Durante el depósito o estancia del material en los muelles, se deberá mantenerse húmeda la parva. Caso de preverse una estancia larga del material en el muelle (más de 2 semanas), además se dosificarán aditivos al agua de aspersión o nebulización para el sellado del material, vigilándolo periódicamente y evitando la pérdida de humedad del mismo y dificultando las emisiones a la atmósfera.*
- *El inicio de la carga del camión se realizará, siempre que sea físicamente viable, con máquina dotada de pulpo (tipo Poclain) en vez de con pala cargadora con objeto de disminuir la altura de caída de la chatarra sobre la caja del camión. Si pese a ello se aprecian emisiones en el momento de la carga de material sobre la caja del camión, la empresa estibadora generará una atmósfera húmeda sobre la caja para impedir las emisiones a la atmósfera.*

2) Carbón y coque de petróleo

Para poder manipular esta mercancía, el operador deberá presentar un plan de trabajo y garantizar que las medidas son adecuadas para evitar que se produzca afección a terceros. La geometría de las parvas de carbón y coque será lo más suave posible, evitando dientes de sierra y se levantarán siguiendo, las siguientes recomendaciones:

- Es preferible una única parva que varias (dos parvas conteniendo el mismo material que una aumenta la superficie expuesta al viento).
- Se procurará que las pendientes de la parva no alcancen ángulos superiores a 55°.
- Se intentará minimizar la superficie expuesta al viento cubriendo la mercancía.

Durante las fases de carga y descarga del buque, almacenamiento en muelle y levante de carbón o coque, los imbornales deberán estar cubiertos, se deberán limpiar los alrededores de las parvas y sellarlas desde su constitución mediante tensoactivos diluidos en agua (excepto coque calcinado que no se puede humedecer), o cubriendo la mercancía.

3) Clinquer

Para poder manipular esta mercancía, el operador deberá presentar un plan de trabajo y garantizar que las medidas son adecuadas para evitar que se produzca afección a terceros. Se pondrá especial atención en las condiciones meteorológicas, el punto de atraque del buque, que el tiempo de estancia de la mercancía en el muelle sea el mínimo posible y la utilización de medios extraordinarios como cubrir la mercancía, acotar la zona de operaciones, realizar el remonte muy lentamente, cerrar las bodegas a medida que se vaya rematando la carga, limpieza de las vías de circulación, etc.

4) Graneles alimentarios

Para evitar problemas, los graneles deberán mantenerse en almacenes cerrados y deberá procederse a recoger las barreduras inmediatamente. Se prestará especial atención en la carga, descarga, manipulación y transporte intraportuario de graneles alimentarios especialmente pulverulentos o de baja densidad (inferior a 0.7 gr/cm^3).

Los operadores acometerán programas de control de la avifauna y roedores para evitar los riesgos sanitarios derivados.

5) Abonos y fertilizantes

Con independencia de las medidas de sanidad ambiental y seguridad operativa e industrial aplicables, la limpieza de muelles y viales como consecuencia de operaciones con abonos y fertilizantes se efectuará inmediatamente después de la carga o descarga y mediante procedimientos en seco (barridos, aspiración, etc.) evitando el contacto con el agua. Una vez terminada la carga del granel en los camiones, éstos deberán ser cubiertos en caso de que se produzca polvo o caída de material durante su circulación.

4. VERTIDOS

Están especialmente obligados al cumplimiento de la presente norma, los titulares de concesiones o autorizaciones en el dominio público portuario, los usuarios de las instalaciones ubicadas en la zona de servicio o los Capitanes de los buques en navegación, fondeados o atracados en las zonas I y II de las áreas comunes de agua del puerto, quienes deberán adoptar las medidas preventivas precisas para evitar vertidos no autorizados a la red de alcantarillado y al mar.

4.1 Aspectos generales

No se efectuarán vertidos directos o indirectos a través de la red de aguas de residuos líquidos o aguas residuales a las dársenas del puerto que puedan afectar a la calidad de las aguas de la bahía.

En ningún caso se efectuará manguero o baldeo de muelles o almacenes sin la adecuada limpieza previa y que suponga el vertido de aguas con aportaciones contaminantes a la lámina de agua a través del sistema de drenaje o del propio cantil del muelle.

Excepcionalmente, si fuera imprescindible para la operativa portuaria podrá realizarse el baldeo o manguero, siempre que se disponga de autorización previa de la Autoridad Portuaria de Pasaia. En estos casos excepcionales previamente se deberá efectuar el mejor barrido posible y únicamente se manguearán los restos que resulte inviable recoger de otra forma.

Los titulares de concesiones o autorizaciones y otros usuarios del puerto que realicen operaciones susceptibles de efectuar vertidos, deben adoptar buenas prácticas y aplicar las mejores tecnologías disponibles (cubetos de retención, bandejas de recogida, etc.) para evitar la caída a la red de aguas o directamente al mar de aceites, pinturas, disolventes y otras sustancias tóxicas y peligrosas.

No se efectuarán cambios de aceite ni de líquidos hidráulicos ni de lubricantes, ni otras operaciones de mantenimiento, reparación o lavado de instalaciones móviles salvo en aquellas zonas o talleres habilitados y autorizados para ello. Las operaciones de mantenimiento de instalaciones o equipamientos que no sean móviles se efectuarán lejos de sumideros o imbornales, evitando los vertidos y con el empleo de bandejas u otras medidas de protección.

Estas empresas utilizarán los productos menos contaminantes disponibles en cada momento y dispondrán y seguirán las recomendaciones del Reglamento de almacenamiento de productos químicos y de las fichas internacionales de seguridad química de todas las sustancias tóxicas y peligrosas almacenadas.

Los vertidos accidentales que se puedan generar serán recogidos mediante los dispositivos más adecuados en cada caso (materiales absorbentes y de contención, etc.), gestionándolos posteriormente como la normativa de residuos establezca y restableciendo las condiciones anteriores al incidente.

Si el riesgo de vertido de aguas residuales a la dársena del puerto es elevado, con la finalidad de mantener los niveles de calidad del agua aplicables, la Autoridad Portuaria de Pasaia podrá exigir la paralización de las actividades siguiendo en todo momento lo indicado en el *apartado 9 “Seguimiento y Vigilancia de las Operaciones”* del presente documento. .

4.2 Vertidos procedentes de buques

Los residuos líquidos contemplados en los anexos I, II y IV del Convenio Marpol 73/78 se entregarán a la instalación portuaria receptora autorizada (Servicio Marpol), no permitiéndose en la zona de servicio del puerto, vertidos de los residuos líquidos contemplados en los anexos citados, incluso en el caso de que haya recibido tratamiento a bordo, si este vertido no cuenta con la autorización de la Administración marítima.

Durante las operaciones de suministro de combustible, el capitán del buque o su representante deberá asegurarse de que la empresa suministradora de combustible dispone de medios de contención para su inmediata utilización en caso de vertido. En el caso de que se produjera un vertido accidental al mar, deberán utilizarse estos medios de contención y recogida del vertido.

4.3 Vertidos procedentes de mercancías nocivas y potencialmente peligrosas

Los terminales destinados a depositar mercancías peligrosas contaminantes del medio marino, dispondrán en su perímetro de un sistema de captación de residuos, que recoja y deposite los posibles vertidos.

Estarán disponibles medios humanos y materiales por el titular de la terminal para contener un posible derrame de mercancías peligrosas que pueda alcanzar el mar **o la red de saneamiento**. Para ello se contará con elementos sella-arquetas, absorbentes y tanques de recogida, debiendo garantizar la disponibilidad de medios y barreras para contener el posible vertido, a través de la activación del *Plan Interior Marítimo* de la terminal.

4.4 Sucesos de contaminación marina y medidas correctoras

Las instalaciones marítimas que carguen, descarguen o manipulen alguna de las siguientes sustancias:

- Hidrocarburos
- Productos catalogados como sustancias nocivas y potencialmente peligrosas con independencia de su forma de presentación (granel líquido, granel sólido, en contenedores o en “bultos”)

deberán contar con un *Plan Interior Marítimo* aprobado por la Capitanía Marítima de Pasaia.

En caso de que se produzca un suceso de contaminación marina a las dársenas del puerto de un producto contaminante, se comunicará inmediatamente tal circunstancia al CENTRO DE CONTROL DE EMERGENCIAS (CCE) (AL TELÉFONO 943 353364) y se activará, en su caso, el *Plan Interior Marítimo* de la instalación, tomando el causante del vertido las medidas necesarias para su contención, control y gestión de los residuos resultantes, restableciendo las condiciones anteriores al accidente.

4.5 Autorización de vertido y medidas de control

- 4.5.1 Los titulares de las concesiones de ocupación de dominio público que desarrollen actividades y efectúen vertidos directa o indirectamente, a través de la red de la Autoridad Portuaria, a las aguas del dominio público marítimo portuario, deben solicitar y contar con la preceptiva autorización de vertido tierra mar otorgada por la Administración hidráulica competente [Agencia Vasca del Agua (URA)] y cumplir con los límites de los parámetros de vertido establecidos en las mismas, así como realizar el pago de las tasas correspondientes.
- 4.5.2 Cuando el vertido se realice a través de la red de la Autoridad Portuaria, además de cumplir con los requisitos anteriores, se deberá solicitar al ámbito de Infraestructuras de esta Autoridad Portuaria una autorización de conexión a la red, aportando los siguientes datos:
- Plano de saneamiento con la posición del punto de acometida y arqueta de control.
 - Procedencia de las aguas a verter.
 - Proyecto de instalaciones de depuración (si se requiere para no superar los valores límite de vertido autorizados).
 - Caudales estimados y volumen anual de vertido.

Los parámetros característicos de contaminación de vertido no superarán los límites máximos establecidos en la ordenanza de vertidos de la Mancomunidad de Aguas del Añarbe.

- 4.5.3 Cuando los titulares de las concesiones o autorizaciones de ocupación de dominio público realicen vertidos de aguas residuales (sanitarias y/o industriales) directamente a la red de la Mancomunidad de Aguas del Añarbe, deberán solicitar la pertinente autorización a la citada Mancomunidad y tras la conexión solicitar y conservar la "Declaración/permiso de conexión a colector".
- 4.5.4 En el caso de titulares de actividades que hagan uso de zonas de dominio público común (muelles, etc), durante el periodo en el que hagan uso de éstas zonas, asumirán su responsabilidad en calidad de productores de los vertidos que puedan ocasionar como consecuencia de su actividad.

En cualquiera de los anteriores supuestos, los responsables de mantener los sistemas de saneamiento y depuración en correcto estado y realizar su mantenimiento (limpieza y gestión del residuo) tras la operación serán los titulares de las actividades que hagan uso del dominio público portuario. En caso de concatenar autorizaciones en el mismo espacio autorizado, se entiende que dicho mantenimiento se podrá realizar antes de la finalización de la última.

4.6 Vertidos derivados de operaciones con graneles sólidos

Durante las operaciones de depósito y manipulación de graneles sólidos y, una vez finalizadas éstas, la empresa estibadora efectuará la limpieza de los muelles y explanadas afectados y tomará todas las precauciones para que no se produzcan vertidos directos al mar.

Con carácter previo al depósito de la mercancía en los muelles, la empresa estibadora deberá cubrir los imbornales o cualquier apertura directa al mar que esté próxima a la zona de depósito con los dispositivos adecuados, manteniéndose esta protección hasta el final de las operaciones, para evitar los posibles vertidos, directos o por arrastres de mercancía por las aguas pluviales, al mar. Una vez finalizada la operativa, y en caso de acumulación de residuos en sumideros o imbornales, la empresa estibadora limpiará y desatascará las aperturas o instalaciones afectadas.

El depósito de la mercancía se realizará en las zonas dispuestas para tal efecto por la Autoridad Portuaria, respetando las distancias establecidas al cantil.

Si los sumideros e imbornales no están debidamente tapados, para evitar las posibles obturaciones de los canales de desagüe, el depósito de la mercancía se realizará respetando taxativamente las distancias establecidas de 2 m a cada lado de cualquier canal de desagüe, no pudiendo en ningún caso depositarse el material sobre dichos canales sin cubrir.

5. RESIDUOS Y LIMPIEZA

Están obligados al cumplimiento de esta norma todos los usuarios y personas que produzcan residuos, que realicen actividades susceptibles de generar residuos, o aquéllos que estén encargados de su gestión (recogida, clasificación, almacenamiento, transporte, valorización y eliminación) y para ello deban operar en la zona de servicio.

5.1 Aspectos generales

El productor de los residuos, de conformidad con las obligaciones establecidas por la legislación aplicable, es responsable del correcto depósito de los mismos, de manera segregada en contenedores adecuados debidamente identificados y de asegurar su gestión conforme a la legislación vigente.

El otorgamiento de una concesión o autorización en el Dominio Público Portuario atribuye a su titular la condición de poseedor de los residuos que se generen o se encuentren en la concesión o autorización y, por tanto, responsable del cumplimiento de las obligaciones legales que se deriven.

Los prestadores de servicios portuarios que generen o gestionen residuos como consecuencia de su actividad, deben emitir una memoria anual dentro de los tres primeros meses de cada año que describa las actividades realizadas, los tipos y cantidades de residuos generados y gestionados así como los procedimientos de gestión realizados y su coste económico. Dicha memoria deberá ponerse a disposición de la Autoridad Portuaria de Pasaia siempre que ésta lo requiera.

Si la mala gestión de los residuos generados puede ocasionar un grave riesgo para la salud de las personas o el medio ambiente, la Autoridad Portuaria de Pasaia podrá exigir la paralización de las actividades siguiendo en todo momento lo indicado en el *apartado 9 “Seguimiento y Vigilancia de las Operaciones”* del presente documento.

5.2 Residuos urbanos o asimilables a urbanos

Los residuos deberán depositarse de manera segregada en contenedores específicos de residuos orgánicos o putrescibles, contenedores de inorgánico, u otros recipientes dispuestos para su contención (contenedores o jaulas de cartón y poliexpán, contenedores de vidrio, contenedores de barreduras, etc.).

Los contenedores permanecerán cerrados en todo momento para evitar la presencia de aves y roedores.

No se acumularán en la zona de servicio residuos urbanos o asimilables a urbanos, en espera de su recogida.

Los servicios de limpieza de oficinas y edificios, deben hacer uso de los contenedores para la recogida selectiva de papel-cartón, envases, vidrio, resto orgánico, etc. distribuidos por la Zona de Servicio.

5.3 Residuos inertes

No se apilarán o acumularán en la zona de servicio residuos inertes. Éstos deberán ser correctamente gestionados por su productor o poseedor.

5.4 Residuos peligrosos

Los productores o poseedores de residuos peligrosos tendrán permanentemente a disposición de la Autoridad Portuaria la documentación acreditativa de la correcta gestión de sus residuos. Sin carácter limitativo, deberá registrar y conservar en archivo los documentos de aceptación y los documentos de control y seguimiento o justificantes de entrega durante el periodo y con el contenido que marque la normativa aplicable.

Los residuos peligrosos generados (aceites usados, materiales contaminados, granalla, residuos de pintura y disolvente, etc.) se segregarán y depositarán en contenedores que identifiquen correctamente el tipo de residuos que contienen, su propietario y serán gestionados correctamente cumpliendo con la legislación correspondiente. Debiendo entregarlos a un gestor autorizado de residuos peligrosos.

Así mismo, la gestión de los residuos peligrosos relacionados con la carga deberá llevarse a cabo por gestor autorizado para cada tipo de residuo.

De no cumplir con esta obligación de gestión de residuos en tiempo y forma, la Autoridad Portuaria podrá ordenar directamente la gestión de los residuos, con cargo a la empresa estibadora, sin perjuicio de las responsabilidades y sanciones que procedan.

5.5 Residuos Marpol

El Convenio MARPOL es un Convenio Internacional que busca frenar el deterioro ambiental de los mares y océanos. Residuos de aceites e hidrocarburos, plásticos y especies invasoras procedentes de aguas de lastre, representan sólo los problemas más conocidos. Cumplir con las directrices de gestión de los residuos MARPOL es imprescindible para la conservación marina.

Los residuos generados por los buques deberán ser entregados a una instalación portuaria receptora autorizada según el plan de recepción y manipulación de residuos procedentes de buques del puerto de Pasaia en vigor. La aplicación de este plan asegura la correcta gestión ambiental de los residuos generados por los buques.

5.6 Servicio de limpieza de la zona de servicio común del puerto

El Servicio de Limpieza de la Autoridad Portuaria de Pasaia, contando con la empresa contratista para la limpieza viaria y de muelles o almacenes públicos (zonas comunes), se encargará de que se realice la gestión correcta de los residuos depositados en los diferentes contenedores.

Dicha empresa contratista para la limpieza, utilizará sustancias y productos de limpieza y desinfección que cumplirán los requisitos de clasificación, envasado y etiquetado, y procurará que sean altamente biodegradables y exentos de sustancias peligrosas.

5.7 Gestión de los restos y residuos de operaciones con graneles sólidos

Corresponde a las empresas estibadoras garantizar la recepción de los residuos de carga y de los desechos relacionados con la carga, así como la limpieza de muelles, zonas de circulación y explanadas, incluyendo zonas de tránsito y maniobra, como consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías. Esto se realizará durante e inmediatamente después de realizar las operaciones, con la finalidad de eliminar fuentes de contaminación y de forma que se permita el uso de las instalaciones a los demás usuarios del puerto.

De no cumplir con esta obligación de gestión y limpieza de residuos en tiempo y forma, la Autoridad Portuaria podrá ordenar directamente la realización de los trabajos, con cargo a la empresa estibadora y sin perjuicio de las responsabilidades y sanciones que procedan.

Cada vez que se realicen traslados o procesos de limpieza de las grúas, tolvas móviles u otra maquinaria utilizada en las operaciones, el responsable de las mismas, ya sea de la empresa estibadora, consignataria, o incluso del transporte por ferrocarril, se hará responsable de que no queden depositados en el muelle los residuos resultantes del traslado o la limpieza de dichos medios.

5.8 Limpieza de muelles, explanadas y viales

La limpieza y el depósito de los restos en contenedores se realizará con celeridad, a fin de dejar la zona limpia y expedita, incluso con ocasión del levante, ya sea parcial o total, de mercancías en cualquier vial, muelle o explanada. En todo caso se prestará especial atención a la limpieza de los mecanismos de cambio de aguja inmediatamente después de la operación de carga.

Las empresas estibadoras, o sus contratistas, tomarán todas las medidas necesarias para evitar la resuspensión de los restos de graneles sólidos y polvo en general, así como su adhesión a los bajos y ruedas de los camiones de transporte mediante la inmediata limpieza de los residuos de carga de los muelles y explanadas donde se ha cargado o descargado un granel sólido, o los viales, las galerías, arquetas y sumideros afectados por estas operaciones.

No se verterán a la lámina de agua residuos recogidos como consecuencia de la limpieza de zonas de tierra y agua, o sus lixiviados, ni se derramarán al suelo residuos líquidos recogidos como consecuencia de la limpieza de zonas de tierra y agua, ni sus lixiviados.

Para ello, la operación de limpieza se organizará en las siguientes fases:

1. Inmediatamente después de que se realicen las descargas o cargas de mercancías, después del levante parcial o total de éstas, así como durante las operaciones de levante, se recogerá la mercancía que haya sobre la superficie del muelle y se acopiarán los residuos generados en una zona apartada para su posterior gestión. Si se prevé o se observan emisiones de polvo significativas, se humedecerá el muelle por aspersión (nunca con chorro a presión) antes de comenzar o seguir con el barrido.
2. Posteriormente se regará por aspersión el residuo fino que no se haya podido recoger. Podrán utilizarse los baldeadores de un camión cisterna para humedecer la zona y evitar la generación de polvo durante la limpieza. No se efectuará chorreo a presión.
3. Se efectuará el barrido del muelle mediante el empleo de una barredora mecánica preferiblemente con sistema de aspiración u otros equipos eficaces que no generen polvo durante las operaciones de limpieza.
4. Una vez que la cantidad de polvo en el muelle sea tan escasa que no puede recogerse con la barredora mecánica, se efectuará la limpieza final con chorreo a presión si es necesario.

En el caso de abonos o fertilizantes, el proceso anterior se realizará por vía seca mediante barredoras, sopladoras, etc., para evitar excesos de contenido de amoníaco en las aguas de limpieza.

5.9 Gestión final de los residuos

Después de la limpieza, los residuos serán depositados, por el operador o sus contratistas, selectivamente en sus contenedores para ser gestionados según la normativa vigente.

Se recomienda pesar o medir sistemáticamente el volumen de residuos generados en las operaciones, con objeto de obtener información sobre las pérdidas de material que podrían ser evitadas, las posibilidades de mejora en este sentido y el resultado de las medidas iniciales.

Los residuos recogidos como consecuencia de los trabajos de limpieza descritos en los apartados anteriores, siempre que no puedan ser objeto de reutilización, serán transportados a una planta de tratamiento para su gestión final mediante reciclaje o valorización. En último caso, se evacuarán para su vertido en vertederos autorizados según el tipo de residuo. En cualquier caso, la gestión se efectuará según la legislación nacional y autonómica en vigor en cada momento.

6. RUIDOS

Los titulares de concesiones o autorizaciones y otros usuarios del puerto que realicen operaciones susceptibles de generar contaminación acústica, deben cumplir con la normativa vigente mediante la adopción de buenas prácticas y la aplicación de las mejores tecnologías disponibles para la limitación de los niveles sonoros transmitidos.

6.1 Aspectos generales

Todas las operaciones susceptibles de generar contaminación acústica deberán cumplir lo establecido en legislación aplicable en cuanto a los niveles de inmisión sonora aplicables para horario diurno, vespertino y nocturno.

Adicionalmente, se tendrán en cuenta las siguientes indicaciones para minimizar ruidos:

- Utilizar vehículos, embarcaciones y maquinaria que cumplan la normativa vigente en lo que se refiere a emisiones atmosféricas, ruidos y en general que estén al día con los mantenimientos y las inspecciones técnicas correspondientes.
- La descarga de chatarra con pulpo se realizará posando este sobre el suelo o la parva.
- Se evitará el golpeo de los cazos de las palas contra el suelo para mitigar el ruido.
- Se humedecerán las vías del tren en las zonas donde su paso genere chirridos.
- Salvo excepciones expresamente autorizadas, no se realizara en horario nocturno (22:00-7:00) ninguna actividad susceptible de generar contaminación acústica, tanto en buques como en cualquier lugar del recinto portuario.

6.2 Ruido producido en la manipulación de chatarras o similares

Para reducir problemas por emisión de ruido con chatarras que hagan altamente probable dicha emisión:

- *La descarga de buque a muelle*, se realizará soltando la mercancía a la menor altura posible y procurando posar el pulpo sobre el suelo o la pila de chatarra.
- *La carga a camión*, se realizará (salvo excepciones expresamente autorizadas) con máquina dotada de pulpo (tipo Poclair) u otro sistema que permita disminuir la altura de caída de la chatarra sobre la caja del camión o minimizar el ruido producido.
- *Únicamente* se podrá operar con **chatarras ruidosas** en horario de lunes a viernes de **7:00 a 21:00** horas. Los sábados, domingos y festivos este será de **8:00 a 21:00** horas y se tomarán todas las precauciones necesarias para reducir al máximo la emisión de ruido. Estos horarios no serán prorrogables en ningún caso.

7. CONTAMINACIÓN DEL SUELO

Los titulares de concesiones o autorizaciones y otros usuarios del puerto que realicen operaciones susceptibles de efectuar derrames, deben cumplir esta norma mediante la adopción de buenas prácticas y la aplicación de las mejores tecnologías disponibles (cubetos de retención, bandejas de recogida, etc.) para evitar la caída a los suelos de la zona de servicio del puerto de sustancias tóxicas y peligrosas.

7.1 Aspectos generales

El suelo constituye uno de los medios receptores de la contaminación más sensibles y vulnerables. Históricamente, la zona de servicio ha acogido actividades que son, o han sido, potencial causa de contaminación del suelo e, indirectamente, de las aguas subterráneas.

Para evitar la contaminación del suelo, los titulares de las actividades susceptibles de provocar un derrame (instalaciones de almacenamiento de combustibles líquidos y de otros productos químicos, etc.):

- Dispondrán de medios y materiales para contener, absorber y limpiar el posible derrame que pueda producirse. Para ello contará con elementos para sellar arquetas, cubetos de retención, absorbentes y tanques de recogida debiendo garantizar la disponibilidad de medios y barreras para contener el posible vertido. Los residuos generados serán correctamente gestionados, y repondrán la situación anterior al derrame.
- Impermeabilizarán las zonas de almacenamiento de sustancias líquidas peligrosas, disponiéndose de cubetos capaces de retener cualquier tipo de derrame accidental, rebose o goteo que pueda producirse.
- Realizarán las pruebas de estanqueidad, revisiones periódicas de espesores, etc, cumpliéndose en todo momento con los requisitos de la legislación aplicable.
- Dispondrán de las fichas internacionales de seguridad química de todas las sustancias peligrosas almacenadas y seguirán sus recomendaciones.
- Contarán con la inscripción y/o autorización de puesta en marcha de la Delegación de Industria del Gobierno Vasco. En el caso de instalaciones que no requieran de su inscripción, tal circunstancia deberá justificarse debidamente en función de la legislación aplicable en cada caso. Dicha justificación deberá documentarse en el Plan de Contingencias por contaminación ambiental de la Empresa.

Como se ha citado en el apartado de vertidos, no se efectuarán cambios de aceite ni de líquidos hidráulicos ni de lubricantes, ni otras operaciones de mantenimiento, reparación o lavado de instalaciones móviles salvo en aquellos talleres habilitados y autorizados para ello. Las operaciones de mantenimiento de instalaciones o equipamientos que no sean móviles se efectuarán evitando los derrames al suelo y con el empleo de bandejas u otras medidas de protección.

En los supuestos de bienes de dominio público en régimen de concesión, cuya actividad sea potencialmente contaminante del suelo según la legislación vigente, el concesionario deberá cumplir con las obligaciones que le imponga dicha normativa. A estos efectos, el titular de la concesión elaborará un informe de situación del suelo a efectos de obtención de la Declaración de calidad del suelo antes de extinguir o revertir la concesión, que deberá ser remitido por el concesionario al ámbito de Infraestructuras de la Autoridad Portuaria de Pasaia.

Los técnicos de Infraestructuras de la Autoridad Portuaria, a la vista del citado informe, en caso de que se detecte algún foco de contaminación, valorarán si este tiene origen en la actividad desarrollada por el concesionario en dicho emplazamiento o si tiene un origen anterior, ajeno a la actividad desarrollada por el concesionario.

La declaración de un suelo como contaminado obligará a realizar las actuaciones necesarias para proceder a su limpieza y recuperación, en la forma y plazos en que determine el órgano ambiental de la Comunidad Autónoma.

El órgano ambiental de la Comunidad Autónoma declarará y delimitará los suelos contaminados, debido a la presencia de componentes de carácter peligroso procedentes de las actividades humanas, evaluando los riesgos para la salud humana o el medio ambiente, de acuerdo con los criterios y estándares que, establecidos en función de la naturaleza de los suelos y de sus usos, se hayan determinado.

7.2 Comunicación de derrames y medidas correctoras

En caso de que se produzca el derrame accidental de un producto contaminante, se comunicará inmediatamente tal circunstancia al CENTRO DE CONTROL DE EMERGENCIAS (CCE) (AL TELÉFONO 943 353364), tomando el causante del derrame las medidas necesarias para contenerlo, recoger la sustancia con materiales absorbentes y entregar los residuos a un gestor autorizado. Finalmente, se restablecerán las condiciones previas del suelo e instalaciones afectados por la contaminación.

8. ACTUACIÓN ANTE INCIDENCIAS

1. Los usuarios del puerto deberán proteger sus mercancías, instalaciones y actividades de los daños que pudieran producirse por causas operacionales o meteorológicas adversas (lluvia, granizo, sedimentación de partículas arrastradas por el viento, estibas y depósitos incorrectos, etc.), siendo su obligación, ante incidencias de este tipo que resulten perjudiciales para su parcela, las mercancías depositadas en ella, terceros o el demanio portuario en general, actuar de inmediato para evitar y atenuar la afección a terceros que pudiera ser originada, retirando las mercancías, modificando su emplazamiento, y adoptando cuantas medidas sean precisas, a su costa.
2. Los usuarios del puerto deberán informar de inmediato al CENTRO DE CONTROL DE LA POLICÍA PORTUARIA (CCPP) (AL TELÉFONO 943 350159) de las incidencias a que se refiere el párrafo anterior y vendrán obligados a adoptar las medidas que se determinen por la Autoridad Portuaria y demás Administraciones competentes que, en caso de no verificarlo, podrán ejecutarlas a costa y por cuenta de los usuarios del puerto.
3. Las autorizaciones y concesiones de ocupación de superficie no eximen al titular de su obligación de vigilar las operaciones que se desarrollen por terceros, para detectar las incidencias que éstos puedan producir sobre la parcela concesionada o autorizada o la mercancía depositada.
4. Además de lo señalado en las disposiciones generales del presente Documento, es obligación del operador o empresa estibadora que se encuentre manipulando una mercancía, modificar los procedimientos de manipulación y, en su caso, suspender la operación cuando se ocasionen o puedan ocasionar afección a terceros debido a vertidos al mar, emisiones a la atmósfera y derrames sobre los suelos del puerto, todo ello con independencia de que la actuación se ajuste a las disposiciones contenidas en las presentes normas.

9. SEGUIMIENTO Y VIGILANCIA DE LAS OPERACIONES

La Policía Portuaria de Pasaia tiene encargadas las labores de supervisión de operaciones portuarias, entre las que se encuentran las siguientes tareas:

- Vigilancia y control de las operaciones de atraque, desatraque y enmiendas conforme a las autorizaciones otorgadas.
- Supervisar que las operaciones de carga, descarga y terrestres se realicen conforme a reglamentos y procedimientos/instrucciones establecidos y en las condiciones óptimas para la explotación portuaria, sin perjuicio del que pueda realizar otro personal adscrito o no a la Autoridad Portuaria.
- Vigilancia y control en la admisión, permanencia, almacenamiento y circulación de mercancías peligrosas en la zona terrestre de la zona de servicio.
- Toma de muestras puntuales de la red de agua, mercancías e instalaciones para comprobar las condiciones en que se realizan las operaciones portuarias, a fin de garantizar la no generación de molestias o emisiones que pudieran afectar a otros usuarios, mercancías o áreas limítrofes.
- Participación en la prevención y control de emergencias en colaboración con las Administraciones competentes en protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.
- Denuncia de infracciones consistentes en la utilización indebida por vehículos del dominio público portuario.

Para el ejercicio de sus funciones de policía, la Autoridad Portuaria dispone de una red de videovigilancia para la monitorización y control visual de las operaciones e instalaciones por video, cuyas grabaciones podrán constituir prueba de cargo en los procedimientos sancionadores que se instruyan.

Ante cualquier hecho significativo el Policía Portuario informará inmediatamente al CCPP (operativo 24 horas y 365 días del año), que lo transmitirá a su jefatura y, por ésta, al ámbito, usuario y/o Órgano Competente implicado.

Las actas que levante la Policía Portuaria respecto de hechos incluidos en el ámbito de aplicación del presente Documento tendrán, en su caso, la consideración de denuncia a los efectos de la incoación del correspondiente procedimiento sancionador por parte de la APP. Dicho procedimiento se tramitará a través del ámbito de Explotación y se tendrá en consideración el criterio del ámbito de Prevención y Medio Ambiente.

Este seguimiento y vigilancia de las operaciones portuarias es complementario al seguimiento y vigilancia que las administraciones publicas deban realizar conforme a sus competencias, pero en ningún caso sustitutorio de los mismos.

10. REGIMEN SANCIONADOR

Los incumplimientos de la presente instrucción en los que se evidencie no haber adoptado las correspondientes medidas, y sin perjuicio de las demás responsabilidades que procedan por incumplimiento de otras normas de ámbito Estatal, Autonómico o Local, darán lugar a la incoación del correspondiente expediente sancionador por parte de la Autoridad Portuaria. Este se tramitará y resolverá por la Autoridad Portuaria con sujeción a las normas contenidas en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, disposiciones de desarrollo reglamentario, el Real Decreto 1398/1993 de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora, la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y demás disposiciones aplicables en materia sancionadora, y las que en cada momento las sustituyan y estén vigentes.