



CÓDIGO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL DEL PUERTO DE A CORUÑA



Puerto de A Coruña
Autoridad Portuaria de A Coruña

Código de Seguridad Industrial
Autoridad Portuaria de A Coruña





PRESENTACIÓN DEL CÓDIGO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL	7
1.1 INTRODUCCIÓN	9
1.2 PLANES DE AUTOPROTECCIÓN Y SEGURIDAD INDUSTRIAL	9
1.3 OBJETO	9
1.4 ÁMBITO GEOGRÁFICO DE APLICACIÓN	10
1.5 ÁMBITO DE ACTIVIDADES	10
1.6 COMPETENCIAS	10
1.7 DEBER DE COLABORACIÓN	11
1.8 ENTRADA EN VIGOR.....	12
1.9 ESTRUCTURA DEL CÓDIGO	12
1.10 VIGENCIA DEL CÓDIGO. VERSIONES	13
NORMAS GENERALES DE SEGURIDAD	15
2.1 ACCESOS Y EVACUACIÓN	17
2.1.1 Accesos viarios principales al puerto interior de A Coruña	17
2.1.2 Acceso principal al puerto exterior de A Coruña	18
2.1.3 Evacuación	19
2.2 ALUMBRADO	21
2.2.1 Alumbrado de los lugares de trabajo	21
2.3 SEGURIDAD VIAL	23
2.3.1 Normas de circulación de vehículos en la zona de servicio	23
2.3.2 Consideraciones sobre maquinaria automotriz de servicio en el Puerto de A Coruña	26
2.3.3 Normas en caso de transportes especiales	27
2.3.4 Seguridad vial para viandantes	27
2.3.5 Retirada de vehículos	28
2.4 PROTECCIÓN PASIVA Y ACTIVA CONTRA INCENDIOS.....	28
2.4.1 Protección pasiva	28
2.4.2 Protección activa	29
SEGURIDAD INDUSTRIAL	31
3.1 REGISTRO INDUSTRIAL. PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN E INDUSTRIAS AFECTADAS	34
3.1.1 Medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas	37
3.1.1.1 Obligaciones de carácter general del industrial	39
3.1.1.2 Notificación	39
3.1.1.3 Política de prevención de accidentes graves	39
3.1.1.4 Efecto dominó	40
3.1.1.5 Informe de seguridad	40
3.1.1.6 Modificación de una instalación, establecimiento o zona de almacenamiento	41



3.1.1.7 Planes de emergencia	41
3.1.1.8 Información que deberá facilitar el industrial en caso de un accidente grave	41
3.1.2 Infraestructuras para combustibles alternativos: GNL y otros	41
3.1.3 Plantas e instalaciones frigoríficas.....	44
3.1.3.1 Refrigerantes	44
3.1.3.2 Grupos de seguridad	45
3.1.3.3 Fluidos secundarios	45
3.1.3.4 Clasificación de los sistemas de refrigeración	46
3.1.3.5 Clasificación de los locales	46
3.1.3.6 Clasificación de las instalaciones frigoríficas	47
3.1.3.7 Puesta en servicio de la instalación frigorífica	48
3.1.3.8 Fin de vida y desmantelamiento de la instalación	48
3.1.4 Almacenamiento de productos químicos	49
3.1.5 Instalaciones petrolíferas	51
3.1.6 Tramitación industrial y medioambiental	53
3.2 MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EL ÁMBITO PORTUARIO	56
3.2.1 Mercancías peligrosas cuyo transporte está prohibido	58
3.2.2 Números UN (UN) y nombres de expedición	58
3.2.3 Mercancías peligrosas y Planes de autoprotección	58
3.2.4 Notificación y admisión de mercancías peligrosas en el puerto de A Coruña	59
3.3 EXPLOSIVOS: CARGA, ESTACIONAMIENTO Y DESCARGA EN EL PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA	59
3.3.1 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	60
3.3.2 Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera	68
3.3.3 Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos	69
3.3.4 Real Decreto 989/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de artículos pirotécnicos y cartuchería.	81
3.4 SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS EN ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES.....	82
3.4.1 ¿Qué industrias están afectadas por este Reglamento?	83
3.4.2 Determinación del Nivel de Riesgo Intrínseco de los Establecimientos Industriales de almacenamiento del puerto de A Coruña	84
3.4.3 Construcción e implantación de las instalaciones	86
3.4.4 Puesta en marcha del establecimiento	87
3.4.5 Inspecciones	87
3.4.6 Medidas correctoras	88
3.4.7 Comunicación de incendios	88



3.4.8 Requisitos de las instalaciones	89
3.4.9 Diseño prestacional como alternativa al diseño prescriptivo	89
3.4.10 Incumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 2267/2004	90
3.5 SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS EN OTROS ESTABLECIMIENTOS	90
3.6 REDES CONTRA INCENDIOS PROPIEDAD DE APAC	90
3.7 CÓDIGO TÉCNICO DE LA EDIFICACIÓN.....	91
COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES	95
4.1 COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES EN LA AUTORIDAD PORTUARIA.....	97
INSTRUCCIONES TÉCNICAS	101
5.1 NOTIFICACIÓN Y ADMISIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EL ÁMBITO PORTUARIO.....	103
5.2 SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES O LUBRICANTES DESDE TIERRA EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE A CORUÑA	104
5.3 NOTIFICACIONES Y PERMISOS PARA EFECTUAR TRABAJOS EN EL PUERTO	105
5.3.1 Solicitud de permiso de tránsitos o trabajos en el puerto de A Coruña	105
5.3.2 Solicitud de permiso de trabajos en autorizaciones/concesiones en el puerto de A Coruña	105
5.3.3 Puesta a disposición de medios mecánicos en operaciones de carga/ descarga de graneles sólidos sin tubería	106
5.3.4 Solicitud de puesta a disposición de medios mecánicos en operaciones de carga/descarga por tubería de graneles sólidos y líquidos	106
5.4 MAQUINARIA Y EQUIPOS DE TRABAJO EN LA ZONA DE SERVICIO	106
5.4.1 Marcado CE	107
5.4.1.1 Grúas móviles autopropulsadas	107
5.4.2 Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo	108
5.5 SEGURIDAD EN INSTALACIONES TEMPORALES: CARPAS	108
5.6 ACTIVIDADES LÚDICAS EN EL ESPACIO MARÍTIMO DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE A CORUÑA	109
5.7 ACTIVIDADES RECREATIVAS AÉREAS.....	110
PLANES DE CONTIGENCIA.....	113
6.1 PLANES DE AUTOPROTECCIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA	115
6.2 PAUS DE LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS, AUTORIZADAS O USUARIAS DE LA ZONA DE SERVICIO DE LOS PUERTOS DE A CORUÑA	116
6.3 PLAN INTERIOR MARÍTIMO	116
6.4 PLANES DE PROTECCIÓN DEL PUERTO Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS	117
6.4.1 Plan de protección del buque	118
6.4.2 Plan de protección de la instalación portuaria	119



6.5 SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA.....	119
CLÁUSULAS DE SEGURIDAD INDUSTRIAL	121
7.1 CONCESIONES Y AUTORIZACIONES DE DOMINIO PÚBLICO	123
7.2 EJECUCIÓN DE OBRAS	125
7.3 EXPEDIENTES Y SANCIONES.....	125
REFERENCIAS LEGISLATIVAS, NORMATIVA APICABLE Y DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA ...	127
REALES DECRETOS Y DECRETOS	129
LEYES	131
OTROS	132
REFERENCIAS Y DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA	132



Versiones	Fecha	Descripción Cambio
0.0	Diciembre 2018	Borrador Inicial
1.0	Mayo 2019	Documento Inicial

The background of the page is a photograph of an industrial setting, possibly a factory or laboratory. It features a complex arrangement of metal pipes, machinery, and structural elements. A prominent feature is a grid of vertical metal bars in the foreground, which partially obscures the background. The lighting is dramatic, with strong highlights and deep shadows, creating a sense of depth and complexity. Overlaid on this background is a large, bold, white number '01', which is the primary focus of the page. The number is positioned in the lower half of the frame, with the '0' on the left and the '1' on the right. The '0' is a simple, rounded shape, while the '1' is a tall, narrow vertical bar with a small horizontal top bar. The overall aesthetic is clean and professional, typical of a technical or safety manual.



PRESENTACIÓN DEL CÓDIGO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL

01

PRESENTACIÓN DEL CÓDIGO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL



1.1 INTRODUCCIÓN

Es función de la Autoridad Portuaria de A Coruña controlar, en su ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, contra incendios y de prevención y control de emergencias en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil. También le corresponde la competencia sobre los servicios generales del puerto (policía en las zonas comunes, alumbrado, servicios de prevención y control de emergencias, etc.) así como sobre la gestión y control de los servicios portuarios prestados en el puerto de A Coruña para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de las competencias de otros organismos¹.

El control de la normativa sobre admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas se articula mediante el cumplimiento, por parte de la Autoridad Portuaria, de aquellas disposiciones para las que es competente del Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, pero es a través de la elaboración de los correspondientes Planes de Autoprotección (en adelante también PAUs) y en la realización de las actuaciones necesarias para su implantación y el mantenimiento de su eficacia, en los términos a los que se refiere la Norma Básica de Autoprotección, donde se concreta la responsabilidad de las Autoridades Portuarias en relación con los servicios de prevención y control de emergencias.

1.2 PLANES DE AUTOPROTECCIÓN Y SEGURIDAD INDUSTRIAL

Un elemento clave en la elaboración de los Planes de Autoprotección portuarios es la localización de las instalaciones y procesos de producción situados en la zona de servicio del puerto que puedan dar origen a situaciones de emergencia, y la realización de una evaluación de los riesgos propios de la actividad comercial, logística e industrial del puerto teniendo en cuenta estas instalaciones. También lo es inventariar y describir las medidas y medios de autoprotección de que dispone la Autoridad Portuaria para controlar los riesgos detectados, así como las medidas y los medios, humanos y materiales disponibles en aplicación de disposiciones específicas en materia de seguridad.

Tanto en la evaluación de los riesgos de la actividad industrial, logística y comercial desarrollada en los puertos, como en la disponibilidad de medios “en aplicación de disposiciones específicas en materia de seguridad” es imprescindible considerar la Seguridad Industrial, concebida como el conjunto de “actividades de prevención y limitación de riesgos, así como de protección contra accidentes y siniestros capaces de producir daños o pérdidas a las personas, bienes y medio ambiente, derivados de la actividad industrial o de la utilización, funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones o de los equipos y de la producción, uso o consumo, almacenamiento o desecho de los productos industriales”.

1.3 OBJETO

El Código de Seguridad Industrial del puerto de A Coruña tiene por objeto recopilar y presentar en un documento único Normas Generales e Instrucciones Técnicas particulares de aplicación para la prevención y limita-

ción de los riesgos derivados de la actividad portuaria y, en particular, de los industriales en la zona de servicio del puerto reseñando, sin ánimo de exhaustividad, la legislación aplicable a cada actividad, así como los protocolos establecidos por la Autoridad Portuaria para el control de determinadas actividades de riesgo. Asimismo, se pretende facilitar a todos los usuarios del puerto de A Coruña el conocimiento de la normativa existente en materia de Seguridad Industrial.

El CSI no contempla instrucciones ni recomendaciones sobre la seguridad marítima (Convenio SOLAS), la seguridad ferroviaria (Sistema de gestión de la seguridad ferroviaria en el puerto de A Coruña, citado en el apartado 6.5), la seguridad operacional de los buques (Capítulo IX del Convenio SOLAS y Código internacional de gestión de la seguridad-Código IGS), ni sobre protección portuaria (Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y Código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias, citados en el [apartado 6.4](#)).

La adecuación a este código no exime al usuario el puerto del cumplimiento de la legislación aplicable a su actividad en el ámbito de la protección civil, la seguridad industrial y la autoprotección.

1.4 ÁMBITO GEOGRÁFICO DE APLICACIÓN

La zona geográfica de aplicación queda delimitada por la zona de servicio de los puertos interior y exterior de A Coruña.

1.5 ÁMBITO DE ACTIVIDADES

El ámbito de aplicación incluye todos los procesos, servicios y actividades realizados en establecimientos e instalaciones industriales en la zona de servicio del puerto de A Coruña.

1.6 COMPETENCIAS

La Autoridad Portuaria de A Coruña (en adelante Autoridad Portuaria) es una Entidad de Derecho Público con personalidad jurídica y patrimonios propios, que gestiona el puerto de A Coruña y forma parte del conjunto de puertos españoles de interés general.

La Autoridad Portuaria, de acuerdo con el art. 25 del Real Decreto Legislativo 2/2011, tiene las siguientes competencias:

- a. La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.
- b. La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.



- c. La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta ley.
- d. La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que les sea adscrito.
- e. La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
- f. El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- g. La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.
- h. La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

Como se ha dicho, además de estas competencias, la Autoridad Portuaria tiene la función de controlar, en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, de la normativa contra incendios y de prevención y control de emergencias en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil. Esta función se desarrolla en el artículo 65 de la Ley de Puertos, que detalla las anteriores funciones estableciendo la obligación de elaborar un Plan de Emergencia Interior o Plan de Autoprotección para los puertos que gestione.

1.7 DEBER DE COLABORACIÓN

Entre los servicios generales que debe prestar la Autoridad Portuaria en la zona de servicio del puerto, es decir, entre aquellos servicios de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de su solicitud, así como aquellos necesarios para el cumplimiento de las funciones de las Autoridades Portuarias, se encuentran “los servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, en colaboración con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación”.

También la Norma Básica de Autoprotección establece como obligación en sus Disposiciones Generales, apartado 1.4.h “Colaborar con las autoridades competentes de las Administraciones Públicas, en el marco de las normas de protección civil que le sean de aplicación”. Por último, y en el caso de establecimientos SEVESO¹ en la zona de servicio del puerto, el Real Decreto 840/2015 estipula en su artículo 6 sobre Autoridades Competentes que tanto estas como el resto de Administraciones Públicas “actuarán de conformidad con los principios de coordinación y colaboración y velarán para que las informaciones de interés (...) se encuentren a disposición de las autoridades competentes en cada caso, en materia de protección civil, de prevención de riesgos para la salud humana, de prevención de riesgos laborales, de seguridad y calidad industrial, de protección del medio ambiente, de ordenación del territorio y de urbanismo y puertos”.

¹ Se denominan establecimientos SEVESO a aquellos en los que se encuentren cantidades suficientes de sustancias peligrosas según quedan determinadas en la Parte 1 del Anexo del Real Decreto Real Decreto 1254/1999, de 16 de julio, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, que transpone a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2012/18/UE, conocida como “Directiva SEVESO III”

La Autoridad Portuaria de A Coruña ha sustanciado este deber de colaboración en la puesta a disposición de las autoridades competentes de las denominadas “Declaraciones simplificadas de seguridad industrial” de las instalaciones y establecimientos del puerto, en la obligatoria inscripción de sus Planes de Autoprotección en el Registro Gallego de Planes de Emergencia (REGAPE), y a través del “Convenio de colaboración en materia de prevención y extinción de incendios y salvamento, protección civil y emergencias entre el Excmo. Ayuntamiento de A Coruña y la Autoridad Portuaria de A Coruña” en el que se manifiesta que “dentro de los servicios de prevención y control de emergencias, aquellos relacionados con la prevención y extinción de incendios de la Autoridad Portuaria de A Coruña corresponderán y estarán a cargo del SEIS del Ayuntamiento de A Coruña, prestando éste todos los servicios propios de su organización, con sus recursos disponibles, en los espacios de tierra de las zonas de servicio del puerto de A Coruña; contemplando, también, el apoyo desde tierra en la extinción de incendios que se produzcan con ocasión de las operaciones marítimas de tráfico portuario desarrolladas en la parte de agua de la zona de servicio de ambas instalaciones portuarias”.

Con relación a las operaciones y actividades desarrolladas en los espacios de agua incluidos en la zona de servicio, el “Protocolo de colaboración entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Organismo Público Puertos del Estado para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del Sistema Portuario de Titularidad Estatal”, que tiene por objeto la coordinación entre las Autoridades Marítimas y Portuarias en la aprobación de los Planes de Autoprotección con la finalidad de mejorar la cooperación en la gestión de las emergencias que afecten a buques, embarcaciones, artefactos o plataformas cuando se encuentren dentro del dominio público portuario estatal, establece que, cuando un barco esté involucrado en una emergencia, se activará un Comité del Plan de actuación en la emergencia con participación del Director de la Autoridad Portuaria a cargo de la Dirección del PAU, o de la persona en quien éste delegue, que pondrá a disposición de la Administración Marítima los medios materiales y humanos necesarios para el ejercicio de las funciones que dependan de la Autoridad Portuaria, y del Capitán Marítimo, sobre el que recaerá la dirección del Plan de Actuación en la emergencia marítima.

1.8 ENTRADA EN VIGOR

Las Normas Generales y las Instrucciones Técnicas de actividades, en aquellos aspectos no regulados por la legislación local, autonómica, nacional o internacional de aplicación a partir del día siguiente a su aprobación por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

1.9 ESTRUCTURA DEL CÓDIGO

El código ha sido dividido en siete capítulos que abordan la Presentación (Capítulo 1), las Normas Generales de Seguridad (Capítulo 2), la Seguridad Industrial (Capítulo 3), la Coordinación de Actividades Empresariales realizada en APAC (Capítulo 4), las Instrucciones Técnicas para distintas actividades que se desarrollan en el puerto (Capítulo 5), un breve apartado descriptivo de Planes de Contingencia (Capítulo 6) y un último apartado



sobre las cláusulas de seguridad industrial en los pliegos de condiciones y régimen sancionador (Capítulo 7). Se ha incluido un Anexo con Información complementaria y legislación aplicable (Anexo I).

1.10 VIGENCIA DEL CÓDIGO. VERSIONES

Las sucesivas actualizaciones de las normas generales y de las instrucciones técnicas del Código de Seguridad Industrial deberán ser aprobadas por el Consejo de Administración, numerándose su versión y la fecha de aprobación.

La Autoridad Portuaria proporcionará a los usuarios la versión en vigor, que será aquella descargable desde el apartado de Seguridad Industrial y PRL de la [página web de la Autoridad Portuaria](#) ■

CÓDIGO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL



02

The background image shows an industrial or sports facility with a large, flat roof supported by a complex metal truss structure. In the background, there are several tall, multi-story buildings. The scene is captured during the day under a clear blue sky. The numbers '02' are large, white, and semi-transparent, positioned in the lower half of the image.



NORMAS GENERALES DE SEGURIDAD

02

NORMAS GENERALES DE SEGURIDAD



2.1 ACCESOS Y EVACUACIÓN

2.1.1 Accesos viarios principales al puerto interior de A Coruña

Los **accesos viarios principales** al puerto interior de A Coruña son los siguientes:

- **Acceso por el Muelle de San Diego:** cuenta con tres carriles de entrada, cada uno de ellos dotado de barrera de control. Los dos carriles de la derecha están separados de un tercero por una mediana de hormigón. Los dos carriles de la derecha tienen una anchura conjunta de 7 metros con veinticinco centímetros. Las barreras se pueden accionar desde el propio control de accesos por la policía portuaria o desde el Centro de Control de Emergencias.
- **Acceso por la Dársena de Oza:** la anchura del vial es de 5 metros con veinte centímetros. Las barreras se pueden accionar desde el propio control de accesos por la policía portuaria o desde el Centro de Control de Emergencias.



Mapa 1. Accesos principales al Puerto Interior de A Coruña

Otros accesos en el puerto interior:

- **Dique Barrié de la Maza:** este acceso viario suele estar cerrado, para su apertura debe darse aviso al Centro de Control de Emergencias quién dará indicaciones a la policía portuaria para que abra la puerta. La anchura del vial es de 4 metros con setenta centímetros.
- **Otros accesos peatonales:** se encuentran habilitados a lo largo del perímetro de la zona portuaria. Constan de tornos con apertura a través de tarjeta o, en caso de ser necesario, solicitando su apertura al Centro de Control de Emergencias-Centro de Coordinación de Servicios (en adelante, CCE-CCS).

2.1.2 Acceso principal al puerto exterior de A Coruña

El **acceso principal** al puerto exterior en Punta Langosteira es el siguiente:

- **Acceso a través del túnel da Costa que conecta con la autopista de Carballo (AG-55):** se trata de la autovía AG-15 que cuenta con dos carriles de entrada y otros dos de salida, cada uno de ellos con barrera de control de accesos. Este acceso está dotado con puesto de control permanentemente atendido por la policía portuaria. Dicho acceso es el número 1 en la siguiente figura.



Mapa 2. Accesos al Puerto Exterior de A Coruña



Como se puede ver en la imagen, además del acceso principal anteriormente descrito, el puerto exterior de A Coruña cuenta con un segundo acceso:

- **Acceso a través del Polígono de Sabón (carretera AC-0394 denominada Avenida del Embalse):** con un carril de entrada y otro de salida, cada uno de ellos con barrera de control de accesos. Las barreras se pueden accionar por control remoto desde el puesto de control del acceso principal o bien por lector de matrícula del vehículo. Este acceso es el número 2 en la figura anterior.

2.1.3 Evacuación

La evacuación del personal de todas aquellas concesiones o autorizaciones que dispongan de PAU se realizará siguiendo las indicaciones descritas en dicho Plan hasta el punto de encuentro definido en el mismo. En caso de tratarse de concesiones o autorizaciones no obligadas a disponer de PAU, las indicaciones de evacuación en caso de emergencia deben recogerse en un manual o documento de medidas de emergencia que los trabajadores han de conocer.

En función del tipo de la emergencia, el director del Plan de Actuación ante emergencias del puerto puede decidir la evacuación total o parcial, en cuyo caso el personal afectado se dirigirá al punto de encuentro más cercano según los planos de vías de evacuación que se pueden observar al final del presente apartado.

En caso de bloqueo de la salida habitual más cercana, el director del Plan de Actuación ante emergencias del puerto deberá comunicar el punto exacto por el que se debe de efectuar la evacuación. En esta circunstancia se deben consultar los planos de vías de evacuación principales como soporte a la toma de decisión de la vía de evacuación alternativa.

El director del Plan de Actuación ante emergencias del puerto informará a través del CCE/CCS al director de la emergencia de la concesión o autorización para proceder a la evacuación del personal al exterior del puerto. Para dirigir al personal desde el punto de encuentro hasta la salida considerada, cuenta con la colaboración de la policía portuaria y las distintas Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.



Mapa 3. Rutas de evacuación y puntos de encuentro definidos para el Puerto Interior de A Coruña.



Mapa 4. Rutas de evacuación y puntos de encuentro definidos para el Puerto Exterior de A Coruña.



2.2 ALUMBRADO

En las zonas comunes el servicio general de alumbrado lo presta la APAC según los requerimientos del Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior^{II}.

Según la Instrucción técnica complementaria EA-02 de este Reglamento, para el alumbrado de áreas de trabajo exteriores en puertos se considerarán como valores de referencia los niveles de iluminación mantenida (IM) especificados en la norma EN 12464-2:2007. Estos son los siguientes:

Tipos de área, tarea o actividad	IM(lux)
Muelles de espera en canales y esclusas	10
Pasarelas y pasos exclusivos para peatones	10
Áreas de control y estabilización de esclusas	20
Manipulación, carga y descarga de mercancías	30
Áreas de pasajeros en puertos de pasajeros	50
Conexiones de mangueras, tubos y cabos	50
Partes peligrosas de aceros y vías de acceso	50

Tabla 1. Canales, Esclusas y Puertos

En las zonas concesionadas y durante las operaciones portuarias, el alumbrado es responsabilidad de los titulares de la actividad, licencia, concesiones o autorizaciones.

2.2.1 Alumbrado de los lugares de trabajo

La iluminación de los lugares de trabajo^{III} deberá permitir que los trabajadores dispongan de condiciones de visibilidad adecuadas para poder circular por los mismos y desarrollar en ellos sus actividades sin riesgo para su seguridad y salud. La iluminación de los lugares de trabajo deberá cumplir, en particular, las siguientes disposiciones^{IV}:

1. La iluminación de cada zona o parte de un lugar de trabajo deberá adaptarse a las características de la actividad que se efectúe en ella, teniendo en cuenta:
 - a. Los riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores dependientes de las condiciones de visibilidad
 - b. Las exigencias visuales de las tareas desarrolladas
2. Siempre que sea posible, los lugares de trabajo tendrán una iluminación natural, que deberá complementarse con una iluminación artificial cuando la primera, por sí sola, no garantice las condiciones de visibilidad adecuadas. En tales casos se utilizará preferentemente la iluminación artificial general, complementada a su vez con una localizada cuando en zonas concretas se requieran niveles de iluminación elevados.

3. Los niveles mínimos de iluminación (NMI) de los lugares de trabajo serán los siguientes:

Zona o parte del lugar de trabajo (V)	NMI (lux)
Zonas donde se ejecuten tareas con:	
1º Bajas exigencias visuales	100
2º Exigencias visuales moderadas	200
3º Exigencias visuales altas	500
4º Exigencias visuales muy altas	1.000
Áreas o locales de uso ocasional	50
Áreas o locales de uso habitual	100
Vías de circulación de uso ocasional	25
Vías de circulación de uso habitual	50

Tabla 2. Iluminación mínima en los lugares de trabajo

Estos niveles mínimos deberán duplicarse cuando concurren las siguientes circunstancias:

- a. En las áreas o locales de uso general y en las vías de circulación, cuando por sus características, estado u ocupación, existan riesgos apreciables de caídas, choques u otros accidentes.
 - b. En las zonas donde se efectúen tareas, cuando un error de apreciación visual durante la realización de las mismas pueda suponer un peligro para el trabajador que las ejecuta o para terceros o cuando el contraste de luminancias o de color entre el objeto a visualizar y el fondo sobre el que se encuentra sea muy débil.
4. La iluminación de los lugares de trabajo deberá cumplir, además, en cuanto a su distribución y otras características, las siguientes condiciones:
- a. La distribución de los niveles de iluminación será lo más uniforme posible.
 - b. Se procurará mantener unos niveles y contrastes de luminancia adecuados a las exigencias visuales de la tarea, evitando variaciones bruscas de luminancia dentro de la zona de operación y entre ésta y sus alrededores.
 - c. Se evitarán los deslumbramientos directos producidos por la luz solar o por fuentes de luz artificial de alta luminancia. En ningún caso éstas se colocarán sin protección en el campo visual del trabajador.
 - d. Se evitarán, asimismo, los deslumbramientos indirectos producidos por superficies reflectantes situadas en la zona de operación o sus proximidades.
 - e. No se utilizarán sistemas o fuentes de luz que perjudiquen la percepción de los contrastes, de la profundidad o de la distancia entre objetos en la zona de trabajo, que produzcan una impresión visual de intermitencia o que puedan dar lugar a efectos estroboscópicos.



5. Los lugares de trabajo, o parte de los mismos, en los que un fallo del alumbrado normal suponga un riesgo para la seguridad de los trabajadores dispondrán de un alumbrado de emergencia de evacuación y de seguridad.
6. Los sistemas de iluminación utilizados no deben originar riesgos eléctricos, de incendio o de explosión, cumpliendo, a tal efecto, lo dispuesto en la normativa específica vigente.

2.3 SEGURIDAD VIAL

La circulación de vehículos dentro del recinto portuario se hará en todo momento respetando estrictamente el código vigente en materia de tráfico y seguridad vial en la zona de servicio del puerto, en el que se contemplan tanto las diferentes normas a cumplir como las penalizaciones a imponer en caso de que se cometa alguna infracción.



2.3.1 Normas de circulación de vehículos en la zona de servicio

En la zona de servicio del puerto se observarán las siguientes normas de circulación:

1. La circulación de vehículos en los viales de la zona de servicio que, aun siendo de acceso restringido a determinados usuarios, se consideren “pistas y terrenos público aptos para la circulación^{VI}” (usuarios de la Estación Marítima, usuarios de La Lonja, acceso a aparcamientos, transportistas hasta llegar a sus terminales, etc.) se regulará por la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial^{VII}.

2. Todos los vehículos (incluidas las carretillas y las palas cargadoras²) que circulen por vías del puerto aptas para la circulación, deberán disponer de:
 - Placa de matriculación,
 - Permiso de circulación,
 - Inspección Técnica de Vehículos (ITV) en vigor,
 - Seguro obligatorio de responsabilidad civil.

En el [apartado 2.3.2](#) se desarrollan las consideraciones de la APAC sobre maquinaria automotriz de servicio en el Puerto.

3. En las zonas de trabajo acotadas de las terminales portuarias en las que se realizan operaciones de embarque, desembarque, carga, descarga y transferencia de mercancías donde los flujos de circulación están condicionados por las operaciones portuarias, será el titular del servicio portuario responsable de la operación quien determine las reglas de circulación interna.
4. Los desplazamientos entre zonas de trabajo acotadas de las terminales portuarias, de vehículos que no dispongan de lo establecido en el apartado 2 anterior, requerirán de vehículos piloto^{viii}.
5. Los conductores de los vehículos han de disponer del preceptivo permiso de conducción en vigor acorde con el tipo de vehículo. Los conductores de los vehículos motores con sistemas de elevación de cargas deberán estar certificados para tales tareas de elevación ([véase apartado 5.4 Maquinaria y equipos de trabajo en la zona de servicio](#)).

En defecto de regulación específica, son de aplicación las siguientes normas:

1. El conductor del vehículo que efectúa una parada³ sobre las vías del ferrocarril o de las grúas para tomar o dejar carga cuando no esté expresamente señalizado con la prohibición de estacionamiento (tanto en vertical como en horizontal), deberá permanecer en el vehículo dispuesto para poder retirarlo en cuanto sea preciso.
2. Las cargas unitarias por eje, así como la presión de inflado de los neumáticos, no serán superiores a las fijadas en la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
3. En las terminales de hidrocarburos, productos químicos y gases licuados se delimitarán las zonas en las que, los tubos de escape de los motores de explosión serán de tipo cerrado o con protección anti-deflagración.

² En el caso de maquinaria específica para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, se está a la espera de la aprobación de las Instrucciones Técnicas citadas en el artículo 131 del RDL 2/2011 de Puertos y de la Marina Mercante.

³ Inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo (Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial).



4. Queda prohibida, salvo autorización expresa del operador de estiba, la circulación de vehículos ligeros (turismos, motos, bicicletas o similares) por la zona de carga y descarga, entendiéndose por tal, la que está bajo el radio de acción de las grúas y demás instalaciones para la manipulación de mercancías.
5. Únicamente podrán circular los vehículos por los viales, las carreteras de servicio y las demás vías señalizadas al efecto; en el caso de zonas de trabajo, los vehículos podrán circular por estas tras la oportuna coordinación de actividades empresariales [\(Véase apartado 4\)](#).
6. **La velocidad máxima a la que se podrá circular por la zona de servicio será de 50 km/hora, salvo señalización en contrario.**
7. La Autoridad Portuaria podrá denegar el acceso al interior de la zona de servicio del puerto a todos aquellos elementos de transporte que no cumplan con los requisitos establecidos en las ordenanzas del puerto.
8. En materia de estacionamiento⁴:
 - El estacionamiento de vehículos quedará limitado exclusivamente a las zonas señalizadas a estos efectos. No se podrá estacionar, aunque fuere temporalmente, sobre zonas señalizadas horizontalmente como libre circulación de vehículos.
 - Está prohibido estacionar en superficie donde pueda causarse el bloqueo e inhabilitación total o parcial de entradas o salidas a recinto portuario, o a instalaciones de las concesiones/autorizaciones, incluyendo los límites de retranqueo o de respeto para las maniobras de acceso. Es esencialmente grave o muy grave estacionar vehículos o cargas delante de salidas de emergencia de personal o hidrantes, pues obstaculizan e impiden su uso en caso de emergencia. Estas zonas han de estar debidamente señalizadas (en horizontal y en vertical), inclusive sus límites de retranqueo o de respeto.
 - En lo relativo al estacionamiento en la zona de servicio del puerto de los camiones que transporten mercancías peligrosas, se contemplará lo descrito en los capítulos 8.4 y 8.5 del Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (en adelante ADR).
 - En lo relativo al estacionamiento en la zona de servicio del puerto de los vehículos cargados de **explosivos**, se estará a lo dispuesto en el epígrafe 3 de la Instrucción Técnica Complementaria nº 20 del Reglamento de Explosivos aprobado por el Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos.
 - Queda prohibido estacionar sobre las vías de grúas o de ferrocarril y a menos de tres⁵ metros del carril más próximo o del cantil de los muelles.

⁴ Inmovilización de un vehículo que no se encuentra en situación de detención (por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario) o parada (Real Decreto Legislativo 6/2015).

⁵ Véase “Zona de seguridad para los trabajos” (Consigna para la realización de maniobras en la red ferroviaria interior del puerto de A Coruña, 18 de febrero de 2019)



- No se podrán mantener estacionadas grúas u otros elementos móviles por fuera del cantil de los muelles, o en posiciones que puedan afectar la navegación o el atraque y desatraque de los buques, salvo autorización expresa del Director de la APAC, en cuyo caso habrán de estar convenientemente señalizados.
- No se permitirá el estacionamiento o depósito de cualquier clase de vehículos, maquinaria, objetos, útiles o materiales, fuera de los lugares autorizados por la APAC. Una vez finalizado el periodo de autorización de las operaciones de carga y descarga, los citados medios deberán ser retirados por el operador. Los vehículos, maquinaria, útiles, materiales o cualquier otro objeto que se encuentren indebidamente estacionados o depositados, infringiendo lo establecido en el párrafo anterior, podrán ser retirados por APAC por cuenta y riesgo de su propietario, sin perjuicio de las sanciones que procedan. Para su recuperación, el propietario deberá abonar o garantizar previamente el importe de los gastos ocasionados y de las tarifas y tasas devengadas y, en su caso, de las sanciones impuestas.
- A modo de ejemplo de otras normas de seguridad, se recomienda la consulta de las distintas Notas Técnicas de Prevención (NTP) que publica el Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo⁶. En concreto la NTP 218 sobre carretillas elevadoras, recomienda circular con los brazos de horquilla a 15 centímetros del suelo, y la NTP 79 sobre palas cargadoras prohíbe el transporte de personas y recomienda que, cuando se deje la máquina parada, la cuchara quedará tocando el suelo y con calzos puestos; la NTP 126 sobre máquinas para movimiento de tierras recomienda que, antes de desplazarse por carretera, las retroexcavadoras deberán bloquear los estabilizadores, la pluma y la zona que gira con los mecanismos previstos al efecto.

2.3.2 Consideraciones sobre maquinaria automotriz de servicio en el puerto de A Coruña

El empresario adoptará^X las medidas necesarias para que, mediante un mantenimiento adecuado, los equipos de referencia se conserven durante todo el tiempo de utilización en unas condiciones óptimas con el fin de evitar riesgos innecesarios y de forma que garanticen la seguridad y la salud de los trabajadores al utilizar dichos equipos. Asimismo, es obligatorio formar a los trabajadores de manera específica en la utilización de equipos de trabajo automotores.

⁶ <http://www.insht.es>.



2.3.3 Normas en caso de transportes especiales

Para la circulación por los viales de servicio del Puerto de A Coruña de los transportes especiales^x éstos deberán disponer y poner a disposición de la Autoridad Portuaria, en su caso, la siguiente autorización y documentación solicitada:

- Autorización de la Autoridad Portuaria de A Coruña. En el siguiente enlace web se pueden descargar los [modelos de solicitud a cumplimentar](#).

De forma general, estos transportes deberán seguir las siguientes normas:

- Todos los transportes que superen los tres metros de anchura, o su longitud supere los 20,55 m deberán llevar delante un vehículo piloto de acompañamiento.
- Además, los vehículos en cuestión deberán disponer de señales luminosas rotativas distribuidas de tal forma que quede perfectamente delimitado el contorno de la sección transversal de los vehículos en sus frontales anterior y posterior.

En el caso de desplazamientos dentro de la zona de servicio del puerto de grúas móviles autopropulsadas, será la Policía Portuaria, previa comunicación, la encargada de coordinar el traslado de la grúa y, en su caso, del corte de los viales.

2.3.4 Seguridad vial para viandantes

Por las zonas de servicio de los puertos interior y exterior de A Coruña los viandantes circularán siempre por las áreas de paso habilitadas para tal fin. En caso de no existir dichas zonas habilitadas, se recomienda evitar el tránsito. Si éste es inevitable, se circulará lo más próximo posible a los laterales de la calzada, del muelle, de la explanada o de la fachada de la nave, y caminando siempre de frente a la circulación de los vehículos.

2.3.5 Retirada de vehículos

La Administración competente en materia de gestión del tráfico podrá ordenar^{xi} el traslado del vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos para su posterior destrucción y descontaminación en las siguientes circunstancias:

1. Cuando hayan transcurrido más de dos meses desde que el vehículo fuera inmovilizado o retirado de la vía pública y depositado por la Administración y su titular no hubiera formulado alegaciones.
2. Cuando permanezca estacionado por un período superior a un mes en el mismo lugar y presente desperfectos que hagan imposible su desplazamiento por sus propios medios o le falten las placas de matrícula.
3. Cuando recogido un vehículo como consecuencia de avería o accidente del mismo en un recinto privado, su titular no lo hubiese retirado en el plazo de dos meses.

Con anterioridad a la orden de traslado del vehículo, la Administración requerirá al titular del mismo advirtiéndole que, de no proceder a su retirada en el plazo de un mes, se procederá a su traslado al Centro Autorizado de Tratamiento.

En el caso de vehículos estacionados en la zona de servicio del puerto y que se encuentren en las circunstancias 2 o 3, la Autoridad Portuaria solicitará a la Jefatura Provincial de Tráfico de A Coruña el requerimiento del párrafo anterior y, en su caso, autorización para el tratamiento residual del vehículo.

En aquellos casos en que se estime conveniente, la Jefatura Provincial de Tráfico podrá acordar la sustitución de la destrucción del vehículo por su adjudicación a los servicios de vigilancia y control del tráfico, respectivamente en cada ámbito.

2.4 PROTECCIÓN PASIVA Y ACTIVA CONTRA INCENDIOS

En las naves, locales, edificios o silos de la zona de servicio del puerto es obligatorio cumplir las medidas de diseño y constructivas de seguridad contra incendios que se citan en el apartado sobre protección pasiva, así como de respuesta en caso de incendio, que se contemplan en el apartado sobre protección activa.

2.4.1 Protección pasiva

Se entiende por protección pasiva contra incendios a todos aquellos sistemas y soluciones constructivas cuya función principal es contribuir al mantenimiento de la sectorización del incendio y a la protección estructural contra el fuego en la edificación, durante un tiempo mínimo. En el **Código Técnico de la Edificación** se desarrollan en las exigencias básicas SI 1 “Propagación interior”, sobre la limitación del riesgo de propagación del incendio por el interior de un edificio, SI 2 “Propagación exterior”, sobre la limitación del riesgo de propagación del incendio por el exterior del edificio considerado, y en la exigencia básica SI 3 sobre evacuación de ocupantes. En el caso del **Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales** ([Véase apartado 3.4](#)), los requisitos de protección pasiva se desarrollan en su anexo 2 sobre “Requisitos constructivos de los establecimientos industriales según su configuración, ubicación y nivel de riesgo intrínseco”.

2.4.2 Protección activa



La protección activa contra incendios es el conjunto de medios, equipos y sistemas, ya sean manuales o automáticos, cuyas funciones específicas son la detección, control o extinción de un incendio, facilitando la evacuación de los ocupantes e impidiendo que el incendio se propague, minimizando así las pérdidas personales y materiales.

Todos los sistemas y componentes contra incendios que se instalen en naves, locales, silos, edificios, etc. del puerto de A Coruña deberán^{xii} cumplir las condiciones y los requisitos que se establecen en las normas de la Unión Europea, en la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria y sus normas de desarrollo, así como en el **Reglamento de instalaciones de protección contra incendios y sus anexos**, y, en su caso, en el **Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales** ([Véase apartado 3.4](#)).

En concreto, estos sistemas y componentes contra incendios deberán ser instalados por empresas debidamente inscritas en el Registro de Empresas Instaladoras de Protección Contra Incendios que administran las jefaturas territoriales de la Consellería de Industria, en los equipos o sistemas que vayan a instalar (IN609F Registro de empresas instaladoras de protección contra incendios).

De igual forma, el mantenimiento de equipos y sistemas de protección contra incendios se realizará por empresas debidamente en el Registro de empresas mantenedoras de protección contra incendios, en los equipos o sistemas que vayan a mantener (IN609G Registro de empresas mantenedoras de protección contra incendios).

Su puesta en servicio requiere la presentación, ante las jefaturas territoriales de la Consellería de Industria, antes de la puesta en funcionamiento de las mismas, de un certificado de la empresa instaladora, emitido por un técnico titulado competente designado por la misma, en el que se hará constar que la instalación se ha realizado de conformidad con lo establecido en el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios y sus anexos, de acuerdo al proyecto o documentación técnica. ■

A photograph of an industrial facility, possibly a refinery or chemical plant, at dusk. The sky is a deep blue, and the facility's structures are illuminated with a warm, golden light. In the foreground, a body of water reflects the lights. Overlaid on the bottom half of the image are large, white, stylized numbers '03'.

03



SEGURIDAD INDUSTRIAL

03



Los titulares de concesiones o autorizaciones, prestadores de servicios portuarios y generales o contratistas de obras actuantes en el ámbito de los puertos interior y exterior de A Coruña están obligados a cumplir aquellas Leyes, Normas, Reglamentos e Instrucciones Técnicas sectoriales en el ámbito de la **Seguridad Industrial** que les sean de aplicación y permanezcan vigentes durante el ejercicio de la actividad industrial que desarrollen.

Se define^{xiii} la **Seguridad Industrial** como: “aquellas actividades de prevención y limitación de riesgos, así como de protección contra accidentes y siniestros capaces de producir daños o pérdidas a las personas, bienes y medio ambiente, derivados de la actividad industrial o de la utilización, funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones o de los equipos y de la producción, uso o consumo, almacenamiento o desecho de los productos industriales.” Los objetivos de la Seguridad Industrial son prevenir y limitar los riesgos y asegurar la protección contra accidentes e incidentes capaces de producirles daños o pérdidas a las personas, bienes y medio ambiente derivados de la actividad industrial o de la utilización, funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones industriales y de la producción, uso o consumo, almacenamiento o desecho de los productos industriales⁷.

Con carácter no exhaustivo, las personas titulares de los establecimientos regulados^{xiv} están obligadas a realizar lo siguiente:

- Tomar cuantas medidas sean necesarias para prevenir accidentes y limitar sus consecuencias para las personas y el medio ambiente.
- Tener a disposición de la inspección o del personal que se acredite debidamente el documento en el que se defina su política de prevención de accidentes graves y asegurarse de su correcta aplicación.
- Cumplir cualquier otra obligación establecida en la normativa que resulte aplicable para cada tipo de instalación industrial y en sus disposiciones de desarrollo.
- Comunicarle a la Consellería competente en materia de industria cualquier circunstancia de las siguientes:
 - Modificaciones sustanciales que se propongan realizar en la explotación de la instalación.
 - Modificaciones que se produzcan en el proceso productivo que pueda entrañar un riesgo no previsto en la habilitación inicial de la actividad.
 - Denuncias sobre riesgos en las instalaciones o en la producción que los representantes de los trabajadores le hagan llegar a la empresa.

⁷ Las actividades de prevención y protección tendrán como finalidad limitar las causas que originen los riesgos, así como establecer los controles que permitan detectar o contribuir a evitar aquellas circunstancias que pudieran dar lugar a la aparición de riesgos y mitigar las consecuencias de posibles accidentes.

Tendrán la consideración de riesgos relacionados con la seguridad industrial los que puedan producir lesiones o daños a personas, flora, fauna, bienes o al medio ambiente, y en particular los incendios, explosiones y otros hechos susceptibles de producir quemaduras, intoxicaciones, envenenamiento o asfixia, electrocución, riesgos de contaminación producida por instalaciones industriales, perturbaciones electromagnéticas o acústicas y radiación, así como cualquier otro que pudiera preverse en la normativa internacional aplicable sobre seguridad.

- Accidentes o incidentes que afecten de forma significativa a las personas, a los bienes o al medio ambiente.
- Modificaciones que alteren significativamente el estado inicial de la instalación.

En el presente apartado se desarrollan los aspectos legislativos más relevantes en materia de Seguridad Industrial que deben conocer de forma general las diferentes industrias que conviven en la zona de servicio de las dársenas interior y exterior del puerto de A Coruña.

3.1 REGISTRO INDUSTRIAL. PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN E INDUSTRIAS AFECTADAS

El artículo 3.1 sobre el ámbito de aplicación del Decreto 37/2015, de 12 de marzo, indica que los titulares de una industria, actividad o instalación industrial de las abajo citadas, deben inscribir el establecimiento en la división A del Registro Industrial^{XV} de Galicia, gestionado por las Jefaturas territoriales de la Consellería de Economía de Industria.

- a. Actividades dirigidas a la obtención, reparación, mantenimiento, transformación o reutilización de productos industriales, envasado, embalaje y aprovechamiento, recuperación y eliminación de residuos o subproductos, independientemente de la naturaleza de los recursos y procesos técnicos utilizados y, si es el caso, las instalaciones que estas necesiten,
- b. Actividades de generación, distribución y suministro de energía y productos energéticos,
- c. Actividades de investigación, aprovechamiento y beneficio de los depósitos minerales y demás recursos geológicos, independientemente de su origen o estado físico,
- d. Las instalaciones nucleares y radiactivas,
- e. Las industrias de fabricación de armas y explosivos y las que se declaren de interés para la defensa,
- f. Las industrias alimentarias, agrarias, pecuarias, forestales y pesqueras,
- g. Las actividades industriales relacionadas con el transporte y las telecomunicaciones,
- h. Las actividades industriales relativas al medicamento y a la sanidad, y
- i. Las actividades industriales relativas al fomento de la cultura.

En los puertos interior y exterior de A Coruña las actividades que se desarrollan se incluyen principalmente en los grupos a, b y f de los anteriormente descritos; a modo de ejemplo:

- Equipos a presión (calderas)
- Equipos a presión (resto de instalaciones)
- Aparatos elevadores (ascensores)
- Aparatos elevadores (grúas torre)



- Aparatos elevadores (grúas móviles autopropulsadas)
- Almacenamiento de productos químicos
- Gases combustibles (almacenamiento de GLP)
- Gases combustibles (instalaciones receptoras)
- Instalaciones frigoríficas (desarrollado en apartados posteriores)
- Instalaciones térmicas en edificios
- Instalaciones de protección contra incendios (desarrollado en apartados posteriores)
- Instalaciones eléctricas de alta tensión
- Instalaciones eléctricas de baja tensión
- Instalaciones de almacenamiento de productos petrolíferos para su consumo en la propia instalación (desarrollado en apartados posteriores)
- Instalaciones de almacenamiento de productos petrolíferos para el suministro de combustible a vehículos propios
- Accidentes graves (instalaciones con afectación SEVESO, Real Decreto 840/2015) (desarrollado en apartados posteriores)

Las instalaciones deberán inscribirse en el registro correspondiente mediante el procedimiento que corresponda con el tipo de instalación, de entre los siguientes:

- IN603A Registro de instalaciones con equipos a presión,
- IN605A Inscripción/modificación en el Registro de ascensores,
- IN608B Registro de puesta en servicio de grúa torre para obras u otras aplicaciones,
- IN614C Registro de instalaciones eléctricas de baja tensión,
- IN620A Registro de instalaciones de seguridad contra incendios en establecimientos industriales,
- IN621A Registro de instalaciones frigoríficas,
- IN622B Inscripción/modificación en el Registro de instalaciones térmicas en edificios,
- IN623A Inscripción/modificación en el Registro de instalaciones de almacenamiento de gases licuados del petróleo (GLP) en depósitos fijos,
- IN624A Inscripción/modificación en el Registro de instalaciones de almacenamiento de productos petrolíferos para su consumo en la propia instalación,
- IN624B Inscripción/modificación en el Registro de instalaciones de almacenamiento de productos petrolíferos para el suministro de combustible a vehículos propios,
- IN625A Registro de instalaciones receptoras de gases combustibles,



- IN628A Registro/modificación de instalaciones de almacenamiento de productos químicos,
- IN656A Inscripción/modificación en el Registro de aparatos de elevación (grúas móviles autopropulsadas),
- IN657A Inscripción en el Registro de aparatos de elevación (grúas torre),

debiendo completar en el Registro Industrial de Galicia los datos básicos y complementarios que se establecen en el Anexo I del Decreto 37/2015 y que se detallan a continuación:

DATOS BÁSICOS

Para la división A, el Registro Industrial de Galicia contendrá los siguientes datos básicos:

- a. Relativos al titular de la industria o actividad:
 1. Número de identificación fiscal
 2. Razón social
 3. Domicilio social
 4. Dirección, código postal, ayuntamiento y provincia
 5. Teléfono, fax y correo electrónico
- b. Relativos al establecimiento:
 1. Denominación
 2. Dirección, código postal, ayuntamiento, provincia y referencia catastral
 3. Teléfono, fax y correo electrónico
 4. Todas las actividades desarrolladas (códigos de la Clasificación nacional de actividades económicas (CNAE) vigente)
 5. Número de identificación, asignado según se define en el artículo 7 del mencionado Decreto 37/2015

DATOS COMPLEMENTARIOS

Para la división A, el Registro Industrial de Galicia contendrá los datos complementarios siguientes relativos al establecimiento:

1. Superficie de los solares y superficie construida
2. Capacidad de producción anual y consumo anual de materias primas
3. Número total de personas que integran la plantilla
4. Productos empleados y finalizados (códigos de la Clasificación nacional de productos por actividades (CPA) vigente)



5. Potencia eléctrica total instalada, relación de la maquinaria necesaria para el desarrollo de la actividad y valor total de esa maquinaria

Para la formalización definitiva del registro, el industrial o su representante, debe entregar una declaración responsable correspondiente al procedimiento IN617B^{XVI}.

Tras la finalización de las obras de construcción de las instalaciones y formalizado el Registro Industrial, el titular de la actividad debe solicitar la Licencia de Primera Ocupación y Comunicación previa para su puesta en funcionamiento. Para ello debe aportar al departamento de urbanismo del ayuntamiento que corresponda, la siguiente documentación:

- Fotografías de las construcciones
- Certificados finales de obra e instalaciones suscritos por los técnicos intervinientes en la dirección y la ejecución
- Certificados de las empresas instaladoras (electricidad y PCI)
- Certificación OCA

Respecto al proceso productivo, si el establecimiento se registró antes de enero de 2010, los códigos CPA que figuran en su registro son códigos CPA 2002. El industrial debe actualizarlos y sustituirlos por códigos correspondientes a la Clasificación nacional de productos por actividades 2008 (CPA 2008), que es la clasificación vigente en la actualidad.

Durante la realización del registro de las instalaciones se debe tener en cuenta la siguiente legislación aplicable:

- Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria,
- Real Decreto 559/2010, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Integrado Industrial,
- Decreto legislativo 1/2015, de 12 de febrero, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales de la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de política industrial y
- Decreto 37/2015, de 12 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Industrial de Galicia.

3.1.1 Medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas

El Real Decreto 840/2015 tiene por objeto la prevención de accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, así como la limitación de sus consecuencias sobre la salud humana, los bienes y el medio ambiente. A efectos del citado Real Decreto, se entenderá por presencia de sustancias peligrosas su presencia real o prevista en el establecimiento o la aparición de las mismas que pudieran, en su caso, generarse como

consecuencia de la pérdida de control de un proceso industrial químico, en cantidades iguales o superiores a los umbrales indicados en las partes 1 y 2 del Anexo I.



Para entender la información que se recoge en el presente apartado, se deben conocer una serie de términos, tales como:

- **Instalación:** Unidad técnica dentro de un establecimiento en donde se produzcan, utilicen, manipulen, transformen o almacenen sustancias peligrosas. Incluye todos los equipos, estructuras, canalizaciones, maquinaria, instrumentos, ramales ferroviarios particulares, dársenas, muelles de carga o descarga para uso de la instalación, espigones, depósitos o estructuras similares, estén a flote o no, necesarios para el funcionamiento de la instalación.
- **Industrial:** Cualquier persona física o jurídica que explote o posea el establecimiento o la instalación, o cualquier persona en la que se hubiera delegado, en relación con el funcionamiento técnico, un poder económico determinante.
- **Sustancias peligrosas:** Las sustancias, mezclas o preparados enumerados en la parte 1 del anexo I o que cumplan los criterios establecidos en la parte 2 del anexo I (del citado Real Decreto 840/2015), y que estén presentes en forma de materia prima, productos, subproductos, residuos o productos intermedios, incluidos aquellos de los que se pueda pensar justificadamente que podrían generarse en caso de accidente.



- **Accidente grave:** Cualquier suceso, tal como una emisión en forma de fuga o vertido, incendio o explosión importantes, que sea consecuencia de un proceso no controlado durante el funcionamiento de cualquier establecimiento al que sea de aplicación el presente Real Decreto 840/2015, que suponga una situación de grave riesgo, inmediato o diferido, para las personas, los bienes y el medio ambiente, bien sea en el interior o exterior del establecimiento, y en el que estén implicadas una o varias sustancias peligrosas.

3.1.1.1 Obligaciones de carácter general del industrial

Los industriales a cuyos establecimientos sea de aplicación el Real Decreto 840/2015 están obligados a:

- Adoptar las medidas previstas en el mencionado Real Decreto y cuantas resulten necesarias para prevenir accidentes graves y limitar sus consecuencias para las personas, los bienes y el medio ambiente.
- Colaborar con los órganos competentes de la Xunta de Galicia y demostrar, en todo momento, y especialmente con motivo de los controles e inspecciones a que se refiere el Artículo 19, que han tomado todas las medidas necesarias previstas en el Real Decreto.

3.1.1.2 Notificación

Los industriales a cuyos establecimientos les sea de aplicación el citado Real Decreto 840/2015 están obligados a enviar una copia de la notificación a la Autoridad Portuaria de A Coruña que contenga como mínimo la siguiente información:

- Nombre o razón social del industrial y dirección completa del establecimiento correspondiente
- Domicilio social del industrial y dirección completa
- Nombre y cargo del responsable del establecimiento, si es una persona diferente del industrial al que se refiere el primer punto
- Información suficiente para identificar las sustancias peligrosas y la categoría de sustancias de que se trate o que puedan estar presentes
- Cantidad y forma física de la sustancia o sustancias peligrosas de que se trate
- Actividad ejercida o prevista en la instalación o zona de almacenamiento
- Entorno del establecimiento y factores capaces de causar un accidente grave o de agravar sus consecuencias.

3.1.1.3 Política de prevención de accidentes graves

Los industriales de todos los establecimientos a los que sea de aplicación el Real Decreto 840/2015, deberán definir su política de prevención de accidentes graves y plasmarla en un documento escrito. Una copia de dicho documento debe ser remitida a la Autoridad Portuaria de A Coruña.



Esta política deberá abarcar y reflejar los objetivos y principios de actuación generales establecidos por el industrial en relación con el control de los riesgos de accidentes graves.

En los establecimientos de nivel superior este documento de política de prevención de accidentes graves formará parte del Informe de Seguridad.

3.1.1.4 Efecto dominó

La Consellería de Industria, utilizando la información recibida del industrial en virtud de los artículos 7 y 10 del Real Decreto 840/2015, determinará los establecimientos o grupos de establecimientos en los que la probabilidad y las consecuencias de un accidente grave puedan verse incrementadas debido a la ubicación y a la proximidad entre dichos establecimientos y a la presencia en éstos de sustancias peligrosas.

3.1.1.5 Informe de seguridad

Los industriales de los establecimientos de nivel superior están obligados a elaborar un informe de seguridad, que tenga por objeto:

- Demostrar que se ha establecido una política de prevención de accidentes graves y un sistema de gestión de la seguridad para su aplicación de conformidad con los elementos que figuran en el anexo III (del citado RD).
- Demostrar que se han identificado y evaluado los riesgos de accidentes, con especial rigor en los casos en los que éstos puedan generar consecuencias graves, y que se han tomado las medidas necesarias para prevenirlos y para limitar sus consecuencias para las personas, los bienes y el medio ambiente.
- Demostrar que el diseño, la construcción, la explotación y el mantenimiento de toda instalación, zona de almacenamiento, equipos e infraestructura ligada a su funcionamiento, que estén relacionados con el riesgo de accidente grave en el establecimiento, presentan una seguridad y fiabilidad suficientes.
- Demostrar que se han elaborado planes de emergencia interior y facilitar los datos necesarios que permitan la elaboración del plan de emergencia exterior a fin de tomar las medidas necesarias en caso de accidente grave.
- Proporcionar información suficiente a las autoridades competentes para que puedan tomar decisiones en materia de implantación de nuevos establecimientos o de autorización de otro tipo de proyectos en las proximidades de los establecimientos existentes.

Los industriales de todos los establecimientos a los que sea de aplicación el Real Decreto 840/2015, deberán remitir a la Autoridad Portuaria de A Coruña, una copia de su Informe de Seguridad.



3.1.1.6 Modificación de una instalación, establecimiento o zona de almacenamiento

En caso de modificación de un establecimiento, instalación, zona de almacenamiento, procedimiento y forma de operación o de las características y cantidades de sustancias peligrosas que pueda tener consecuencias importantes por lo que respecta a los riesgos de accidente grave, el industrial:

- Revisará y, en su caso, modificará la política de prevención de accidentes graves, el sistema de gestión de seguridad, así como el plan de emergencia interior, dentro de los plazos previstos.
- Revisará y, en su caso, modificará el informe de seguridad e informará de manera detallada al órgano competente de la Xunta de Galicia sobre dichas modificaciones antes de proceder a las mismas.

3.1.1.7 Planes de emergencia

En todos los establecimientos sujetos a las disposiciones del Real Decreto 840/2015, el industrial deberá elaborar un plan de autoprotección, denominado plan de emergencia interior o autoprotección, en el que se defina la organización y conjunto de medios y procedimientos de actuación, con el fin de prevenir los accidentes de cualquier tipo y, en su caso, limitar los efectos en el interior del establecimiento.

Su contenido se ajustará a lo especificado en la Directriz básica de protección civil para el control y planificación ante el riesgo de accidentes graves en los que intervienen sustancias peligrosas^{XVII}, y se elaborarán previa consulta al personal del establecimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18, relativo a la información, consulta y participación de los trabajadores, de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

3.1.1.8 Información que deberá facilitar el industrial en caso de un accidente grave

Los industriales de todos los establecimientos comprendidos en el ámbito de aplicación del Real Decreto 840/2015 están obligados a informar de forma inmediata a las jefaturas territoriales de la Consellería de Industria de la existencia de un incidente o accidente susceptible de causar un accidente grave.

3.1.2 Infraestructuras para combustibles alternativos: GNL y otros

El auge de combustibles alternativos, especialmente en lo relativo a las operaciones de *bunkering* con GNL como alternativa al uso del fueloil, determina que estas actividades, en cualquiera de sus modalidades, deban ser especialmente reguladas.

En particular, serán de aplicación las siguientes normas y guías esenciales, todas ellas relacionadas con las operaciones de suministro de combustible GNL:

- Guía GASNAM, Recomendación técnica para el suministro de gas natural licuado como combustible marino, (2017)
- ISO 18683 (2015), Guidelines for systems and installations for supply of LNG as fuel to ships
- ISO 20519 (2017), Specification for bunkering of liquefied natural gas fuelled vessels

- SGMF Bunkering of ships with LNG – Competency Guidelines, SGMF (2016)
- SGMF Gas as a marine fuel safety guidelines – Bunkering 2.0 (2017)

Cabe distinguir 3 modalidades de suministro (los detalles técnicos de las operaciones pueden consultarse en las normas mencionadas):

- TTS (Truck To Ship). De camión cisterna a barco
- STS (Ship To Ship). De barco/gabarra a barco
- PTS (Pipe To Ship). De planta satélite a barco

La operación siempre debe ser previamente autorizada por la Autoridad Portuaria, y por Capitanía Marítima. La solicitud de operación de *bunkering* se realizará de modo solidario por:

- Operador de suministro con licencia para prestar el servicio en el puerto
- Fletador o armador del buque receptor
- Terminal portuaria donde se realizará el suministro



La declaración responsable para el suministro de GNL a buques exigida por la APAC se puede descargar a través del [siguiente enlace web](#).



Junto con la documentación administrativa requerida, se deberá incorporar la siguiente documentación técnica:

- Memoria descriptiva de la actividad a desarrollar, donde quede garantizado el cumplimiento de las normas mencionadas anteriormente.
- Estudio de identificación de peligros HAZID específico para la actividad según ISO 18683 y/o ISO 20512.
- Estudio de seguridad según Art. 12.b) y Art. 123.a) del Real Decreto 145/1989, Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos). Equiparable un Estudio de Análisis de Consecuencias (EAC) según Art. 2.3.2 del Real Decreto 1196/2003. Todo ello para establecer las zonas de planificación en caso de escape (zonas de alerta, intervención y efecto dominó).
- Estudio complementario y justificativo de distancias a considerar en la operación según ISO 20512. Las distancias harán referencia a las siguientes zonas:
 - Zonas clasificadas según IEC 60079-10-1 (hazardous areas)
 - Zonas de seguridad (safety zones)
 - Zonas de control de presencia (security zones)
- Análisis Cuantitativo de Riesgos (ACR) opcional. Se usará como guía metodológica y referencia principal de frecuencias de fallo el manual BEVI 3.2.
- Planes de emergencia de todas las partes implicadas:
 - Terminal donde se realiza la operación
 - Operador que suministra (coordinando actuaciones de emergencia en la cisterna, gabarra o planta satélite)
 - ISM del buque receptor
- Documento de protección contra explosiones según Real Decreto 681/2003, de 12 de junio, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores expuestos a los riesgos derivados de atmósferas explosivas en el lugar de trabajo, o estudio equivalente de clasificación de zonas

Las operaciones deberán estar detalladas en procedimientos, considerando las figuras organizativas (ROS, COS, etc.), listas de chequeo y demás aspectos previstos en la guía GASNAM.

3.1.3 Plantas e instalaciones frigoríficas



El Real Decreto 138/2011, de 4 de febrero, constituye el Reglamento de seguridad para instalaciones frigoríficas y sus instrucciones técnicas complementarias, y contribuye a potenciar y fomentar la seguridad en las instalaciones frigoríficas, destinadas a proporcionar de forma segura y eficaz los servicios de frío y climatización necesarios para atender las condiciones higrotérmicas e higiénicas exigibles en los procesos industriales, así como los requisitos de bienestar higrotérmico y de sanidad en las edificaciones, adaptándose a las disposiciones sobre seguridad en instalaciones frigoríficas que establece la Directiva 2006/123/CE de 12 de diciembre de 2006.

La obligación principal de todo profesional y empresa frigorista, antes de comercializar o poner en servicio una planta o instalación frigorífica, es asegurarse de que la misma cumple con las condiciones que como instalación frigorífica garanticen la seguridad de personas/bienes, así como de protección del medio ambiente. La obligación del usuario o industrial titular que explota una planta o instalación frigorífica es, igualmente, asegurar que la misma cumple el reglamento en los ámbitos propios de su instalación, aplicación y mantenimiento.

Además de por las Instrucciones Técnicas Complementarias de aplicación (ITC-MI-IF 01 a 19), también deberán regirse las instalaciones frigoríficas, en su apartado de almacenamiento, por las prescripciones técnicas definidas en las ITCs MIE APQ-001 (líquidos inflamables y combustibles), 004 (amoníaco anhidro) y 005 (botellas y botellones de gases comprimidos, licuados y disueltos a presión) del Real Decreto 656/2017, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Almacenamiento de Productos Químicos y sus Instrucciones Técnicas Complementarias MIE APQ 0 a 10.

3.1.3.1 Refrigerantes

Atendiendo a criterios de seguridad (toxicidad e inflamabilidad), los refrigerantes se clasifican en los siguientes grupos simplificados que se desarrollan en la Instrucción técnica complementaria IF-02 del citado Real Decreto 138/2011:

- a. Grupo de alta seguridad (L1): Refrigerantes no inflamables y de acción tóxica ligera o nula.



- b. Grupo de media seguridad (L2): Refrigerantes de acción tóxica o corrosiva, o inflamables o explosivos mezclados con aire en un porcentaje en volumen igual o superior a 3,5 por cien.
- c. Grupo de baja seguridad (L3): Refrigerantes inflamables o explosivos mezclados con aire en un porcentaje en volumen inferior al 3,5 por cien.

3.1.3.2 Grupos de seguridad

Los refrigerantes se clasifican por grupos de seguridad de acuerdo con la tabla 3 siguiente:

Grupos de Seguridad y su determinación en función de la inflamabilidad y toxicidad			
	Grupo de Seguridad		
↑ ↑ ↑ Inflamabilidad Creciente	Altamente Inflamable	A3	B3
	Ligeramente Inflamable	A2	B2
	No inflamable	A1	B1
		Baja Toxicidad	Alta Toxicidad
		→ → Toxicidad Creciente	

Tabla 3. Grupos de seguridad de refrigerantes según inflamabilidad y toxicidad

Para el propósito de este reglamento se agrupan de forma simplificada como sigue:

- Grupo L1 de alta seguridad = A1
- Grupo L2 de media seguridad = A2, B1, B2
- Grupo L3 de baja seguridad = A3, B3

Cuando existan dudas sobre el grupo al que pertenece un refrigerante éste se deberá clasificar en el más exigente de ellos.

3.1.3.3 Fluidos secundarios

1. Atendiendo a la forma en que realizan el intercambio de calor, los fluidos secundarios se clasifican en los siguientes tipos:

- Tipo a: Fluidos cuyo intercambio de calor se verifica exclusivamente por transferencia de calor sensible.
- Tipo b: Fluidos cuyo intercambio de calor se verifica con cambio de fase sólido-líquido.
- Tipo c: Fluidos cuyo intercambio de calor se verifica con cambio de fase líquido-vapor.



2. En la industria, en general, podrán utilizarse los fluidos tipo a) y b) sin limitación y los del tipo c) de acuerdo con la reglamentación particular que les afecte.

En la industria alimentaria estará prohibido el uso, como fluidos secundarios, de aquellas sustancias o preparados tóxicos que en caso de fuga puedan mezclarse con los productos alimentarios líquidos a enfriar.

A los efectos del reglamento se tendrán en cuenta los fluidos secundarios clasificados como tóxicos, inflamables o corrosivos Clasificados como tales en el Reglamento sobre notificación de sustancias nuevas y clasificación, envasado y etiquetado de sustancias peligrosas, aprobado por Real Decreto 363/1995, de 10 de marzo, con sus modificaciones posteriores.

3.1.3.4 Clasificación de los sistemas de refrigeración

1. Los sistemas de refrigeración se clasifican, de acuerdo con el método de extracción de calor (enfriamiento) o cesión de calor (calentamiento) a la atmósfera o al medio a tratar, en los dos siguientes grupos simplificados que se desarrollan en la Instrucción técnica complementaria IF-03 del :
 - Sistemas directos: cuando el evaporador o el condensador del sistema de refrigeración está en contacto directo con el medio que se enfría o calienta.
 - Sistemas indirectos: cuando el evaporador o el condensador del sistema de refrigeración, situado fuera del local en donde se extrae o cede calor al medio a tratar, enfría o calienta un fluido secundario que se hace circular por unos intercambiadores para enfriar o calentar el medio citado.
2. Atendiendo a criterios de seguridad, los sistemas de refrigeración se clasifican en los siguientes tipos, según cuál sea su emplazamiento:
 - Tipo 1: Sistema de refrigeración instalado en un espacio ocupado por personas, no considerado como una sala de máquinas específica.
 - Tipo 2: Sistema de refrigeración con el sector de alta presión instalado en una sala de máquinas específica o al aire libre.
 - Tipo 3: Sistema de refrigeración con todas las partes que contienen refrigerante situado en una sala de máquinas específica o al aire libre.

3.1.3.5 Clasificación de los locales

1. Atendiendo a criterios de seguridad, los locales (recintos, edificios o parte de edificios) en los que se ubican las instalaciones frigoríficas se clasifican en las categorías siguientes:
 - Categoría A: Locales que pueden estar abiertos al público, y que normalmente están ocupados por personas con una capacidad limitada de movimientos para responder ante una emergencia (a título meramente de ejemplo se indican los siguientes: hospitales, asilos, sanatorios, prisiones, comisarías de policía, residencias de ancianos o guarderías).



- Categoría B: Locales donde las personas pueden pernoctar y locales en los que no se controla el número de personas presentes o a los que tiene acceso cualquier persona no familiarizada con las medidas de seguridad personales requeridas (a título meramente de ejemplo se indican los siguientes: teatros, cines, auditorios, salas de baile, salas de espectáculos, salas de exposición, bibliotecas, museos, supermercados, centros comerciales, centros de enseñanza, centros deportivos, iglesias, estaciones de transporte público, hoteles, restaurantes, o viviendas).
 - Categoría C: Locales donde sólo puede reunirse un número limitado de personas, de las cuales alguna de ellas estará familiarizada con las medidas generales de seguridad (a título meramente de ejemplo se indican las siguientes: despachos profesionales, oficinas, laboratorios, o lugares de trabajo en general).
 - Categoría D: Locales no abiertos al público y a los que tienen acceso sólo personas autorizadas que estarán familiarizadas con las medidas de seguridad generales del establecimiento (a título meramente de ejemplo se indican los siguientes: centros de producción, industrias químicas o alimentarias, fábricas de hielo, almacenes frigoríficos o áreas restringidas de supermercados).
2. Cuando en un mismo edificio se ubiquen dos o más locales a los que corresponda clasificar en categorías distintas se atenderá a lo siguiente:
- 1º En caso de que el acceso a los locales se realice por una entrada principal y un vestíbulo comunes, todos los locales se considerarán incluidos en la categoría que imponga las prescripciones más restrictivas.
 - 2º En caso de que el acceso a los locales desde el exterior sea independiente y los locales se hallen totalmente separados por elementos constructivos resistentes o puertas resistentes al fuego de clase EI-60, cada local se clasificará de forma independiente atendiendo únicamente a sus características.

En caso de que un local puede clasificarse de forma genérica en una categoría diferente a la que corresponda a sus características específicas, se considerará incluido en la categoría que imponga las prescripciones más restrictivas.

Las salas de máquinas específicas y las cámaras frigoríficas no se considerarán como locales a los efectos de establecer la carga máxima de refrigerante en las instalaciones frigoríficas.

3.1.3.6 Clasificación de las instalaciones frigoríficas

Las instalaciones frigoríficas se clasifican en función del riesgo potencial en las categorías siguientes:

- Nivel 1. Instalaciones formadas por uno o varios sistemas frigoríficos independientes entre sí con una potencia eléctrica instalada en los compresores por cada sistema inferior o igual a 30 kW siempre que la suma total de las potencias eléctricas instaladas en los compresores frigoríficos no exceda de 100 kW, o por equipos compactos de cualquier potencia, siempre que en ambos casos utilicen refrigerantes

de alta seguridad (L1), y que no refrigeren cámaras o conjuntos de cámaras de atmósfera artificial de cualquier volumen.

- Nivel 2. Instalaciones formadas por uno o varios sistemas frigoríficos independientes entre sí con una potencia eléctrica instalada en los compresores superior a 30 kW en alguno de los sistemas, o que la suma total de las potencias eléctricas instaladas en los compresores frigoríficos exceda de 100 kW, o que enfríen cámaras de atmósfera artificial, o que utilicen refrigerantes de media y baja seguridad (L2 y L3).

3.1.3.7 Puesta en servicio de la instalación frigorífica

Para la puesta en servicio de una instalación frigorífica en el puerto de A Coruña, el titular de la misma deberá tener a disposición de la Autoridad Portuaria la siguiente documentación:

- Proyecto o memoria técnica de la instalación realmente ejecutada,
- De las instalaciones de Nivel 2, el certificado técnico de dirección de obra,
- El certificado de la instalación suscrito por la empresa frigorista y el director de la instalación, cuando la participación de este último sea preceptiva (de acuerdo con la IF-15 del citado RD 138/2011),
- Certificado de instalación eléctrica firmado por un instalador en baja tensión,
- Las declaraciones de conformidad de los equipos a presión de acuerdo con el Real Decreto 709/2015, de 24 de julio, y el Real Decreto 108/2016, de 18 de marzo y, en su caso, de los accesorios de seguridad y presión,
- En su caso, copia de la póliza del seguro de responsabilidad civil y el contrato de mantenimiento con una empresa instaladora frigorista cuando así esté establecido.

En el caso de sistemas no compactos con carga inferior a la indicada en el art. 2 del citado Real Decreto y las instalaciones por absorción que utilizan BR Li-Agua, deberán cumplir como mínimo, los siguientes requisitos:

- Deberán ser instalados, mantenidos o reparados por una empresa instaladora frigorista
- Deberán satisfacer las exigencias establecidas en la reglamentación vigente relativa a equipos a presión en cuanto a diseño, fabricación, protección y documentación que debe acompañar a dichos equipos

3.1.3.8 Fin de vida y desmantelamiento de la instalación

El desmantelamiento de una instalación frigorífica deberá ser realizado por una empresa frigorista y los residuos generados deberán ser entregados a un gestor de residuos.

Con carácter previo al desmantelamiento, el titular de la instalación deberá comunicar al órgano competente en Galicia y a la APAC la fecha prevista para el comienzo y fin de las operaciones de desmantelamiento, el nombre de la empresa frigorista que lo llevará a cabo y del gestor de residuos y las actuaciones previstas de tratamiento ambiental de los residuos generados y de descontaminación.

Finalizado el desmantelamiento, la empresa frigorista emitirá un certificado de su correcta ejecución que entregará al titular de la instalación a fin de que éste proceda a solicitar la baja. Una copia de dicho certificado, junto con la baja, debe remitirse a la APAC.

3.1.4 Almacenamiento de productos químicos



El Reglamento^{xviii} de Almacenamiento de Productos Químicos y sus Instrucciones Técnicas Complementarias (en adelante, también ITCs) MIE APQ 0-10 se aplicará a las instalaciones de nueva construcción, así como a las ampliaciones o modificaciones de las instalaciones de almacenamiento, carga, descarga y trasiego de productos químicos peligrosos tanto en estado sólido como líquido o gaseoso, y sus servicios auxiliares en toda clase de establecimientos industriales y almacenes, así como almacenamientos de establecimientos comerciales y de servicios, que no sean de pública concurrencia.

También son objeto del Reglamento los almacenamientos en recipientes fijos de líquidos combustibles con punto de inflamación superior a 60 °C e inferior o igual a 100 °C. El Reglamento no será aplicable a los productos y actividades para los que existan reglamentaciones de seguridad industrial específicas, como el Reglamento de Instalaciones Petrolíferas (véase siguiente apartado), que se regirán por ellas. Asimismo, no será de aplicación a los almacenamientos de productos con reglamentaciones específicas^{xix} si en ellas se recogen las condiciones de seguridad de los almacenamientos.



Quedan excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento:

- a. El almacenamiento que se pueda producir durante transporte de productos químicos peligrosos por carretera, ferrocarril, vía marítima o aérea, contenidos en los vehículos, vagones, cisternas y contenedores, comprendidas las paradas y estacionamientos impuestos por las condiciones de transporte o del tráfico. También se incluyen las estancias temporales intermedias para realizar exclusivamente cambios de modo de transporte.
- b. El almacenamiento en tránsito, según se define en el artículo 2.6 de la ITC MIE APQ-0.
- c. Los almacenamientos de productos químicos de capacidad inferior a la que se indica en la columna 5 de la tabla que se recoge en la tabla I. Relación de peligros y cantidades para la aplicación del Reglamento.

En las instalaciones excluidas, con independencia de lo que disponga otra normativa vigente que les sea de aplicación, se seguirán las medidas de seguridad propuestas por el fabricante de productos químicos, a cuyos efectos éste entregará, al menos, las fichas de datos de seguridad o documentación similar al titular de las instalaciones.

La aplicación de este Reglamento se entiende sin perjuicio de la exigencia, cuando corresponda, de lo preceptuado en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y su normativa de desarrollo, así como en el Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, el Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicadas a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia, la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación, y en el Código Técnico de la Edificación para los edificios de uso industrial, el Real Decreto 2267/2004, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales y las disposiciones reguladoras del transporte de mercancías peligrosas.

Todas aquellas empresas cuya actividad implique la utilización de productos inflamables deben cumplir en todo momento con la normativa vigente que les sea de aplicación. Esto es, el concesionario solicitante deberá cumplir lo establecido en el Reglamento de Almacenamiento de Productos Químicos y sus Instrucciones Técnicas Complementarias MIE APQ 0 a 10 y presentar ante la APAC, al inicio de su actividad, la siguiente documentación:

- Copia de la Declaración Responsable presentada ante el Órgano competente de la Xunta de Galicia acompañada de:
 - Memoria de la actividad a desarrollar,
 - Certificado suscrito por un organismo de control habilitado, en el que se acredita el cumplimiento de las prescripciones contenidas en el Reglamento e Instrucciones Técnicas del desarrollo del RD 656/2017.



En caso de baja o modificación de la instalación que suponga exclusión de la aplicación del citado Real Decreto, el industrial debe realizar la comunicación correspondiente al Órgano competente de la Xunta de Galicia y posteriormente a la APAC.

Las Instrucciones Técnicas Complementarias que desarrollan este Reglamento son las siguientes:

- MIE APQ-0 “definiciones generales”,
- MIE APQ-1 “almacenamiento de líquidos inflamables y combustibles en recipientes fijos”,
- MIE APQ-2 “almacenamiento de óxido de etileno en recipientes fijos”,
- MIE APQ-3 “almacenamiento de cloro”,
- MIE APQ-4 “almacenamiento de amoníaco anhidro”,
- MIE APQ-5 “almacenamiento de gases en recipientes a presión móviles”,
- MIE APQ-6 “almacenamiento de líquidos corrosivos en recipientes fijos”,
- MIE APQ-7 “almacenamiento de líquidos tóxicos en recipientes fijos”,
- MIE APQ-8 “almacenamiento de fertilizantes a base de nitrato amónico con alto contenido en nitrógeno”,
- MIE APQ-9 “almacenamiento de peróxidos orgánicos y de materias autorreactivas”,
- MIE APQ-10 “almacenamiento en recipientes móviles”, que se incluyen en el anexo de este real decreto.

3.1.5 Instalaciones petrolíferas

El Reglamento de instalaciones petrolíferas^{xx} tiene por objeto establecer las especificaciones técnicas que deben reunir las instalaciones petrolíferas dedicadas al refinado, almacenamiento y distribución de los productos carburantes y combustibles líquidos, a fin de obtener un nivel de seguridad suficiente, de acuerdo con los conocimientos actuales, para proteger a las personas y bienes. Su campo de aplicación incluye:

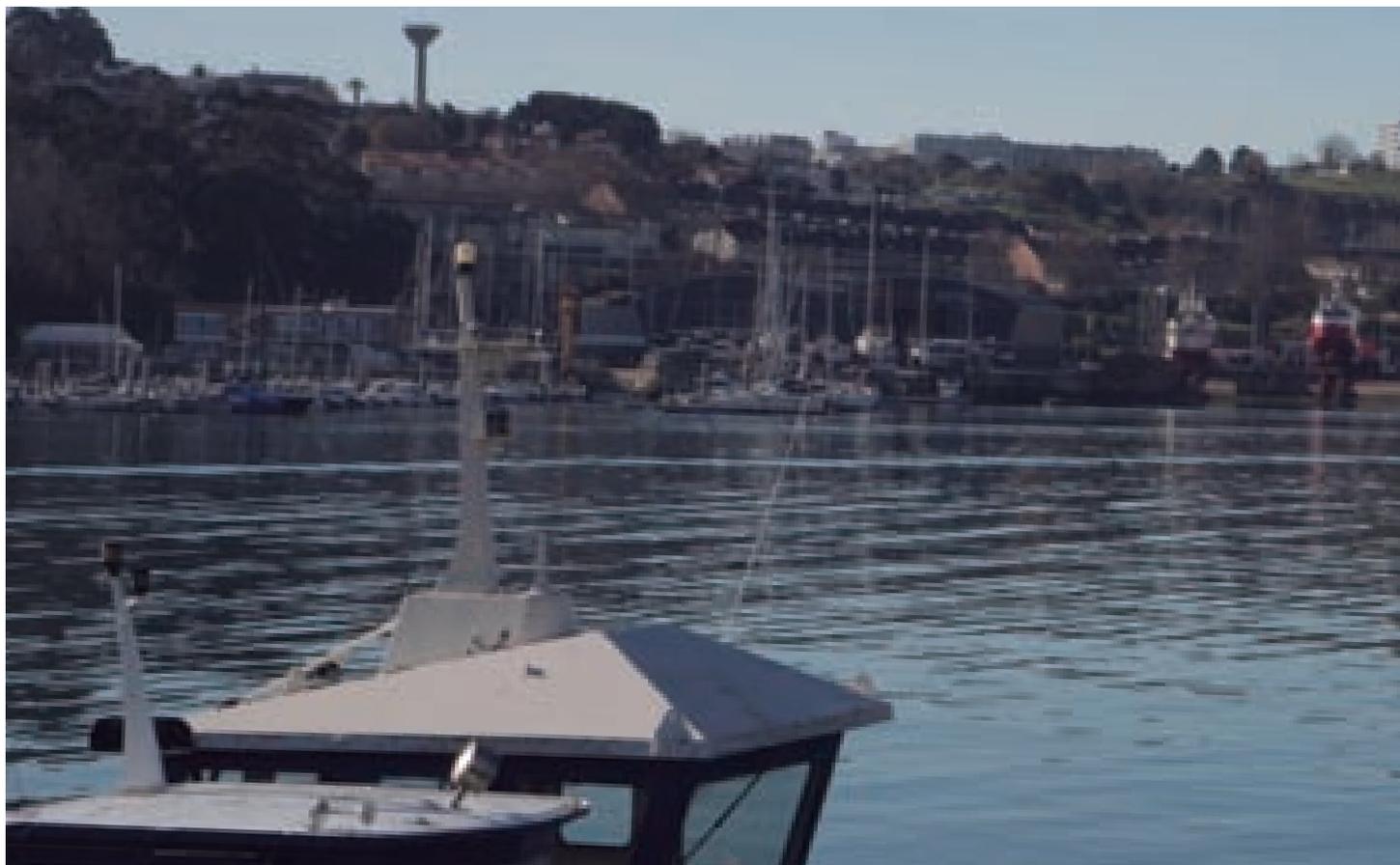
1. Las refinerías de petróleo, plantas petroquímicas integradas en las mismas y sus parques de almacenamiento anejos.
2. Instalaciones y parques de almacenamiento destinados a la distribución y suministro de productos petrolíferos, con excepción de los incluidos en la clase A.
3. Los almacenamientos de carburantes y combustibles líquidos para uso propio en instalaciones industriales, agrícolas, ganaderas, domésticas y de servicio.
4. Las instalaciones fijas para distribución al por menor y venta al público de carburantes y combustibles petrolíferos.



El Reglamento se desarrolla mediante las siguientes Instrucciones técnicas complementarias:

- MI-IP 01 “refinerías”,
- MI-IP 02 “parques de almacenamiento de líquidos petrolíferos”,
- MI-IP 03 “Instalaciones petrolíferas para uso propio”,
- MI-IP 04 “Instalaciones para suministro a vehículos”.

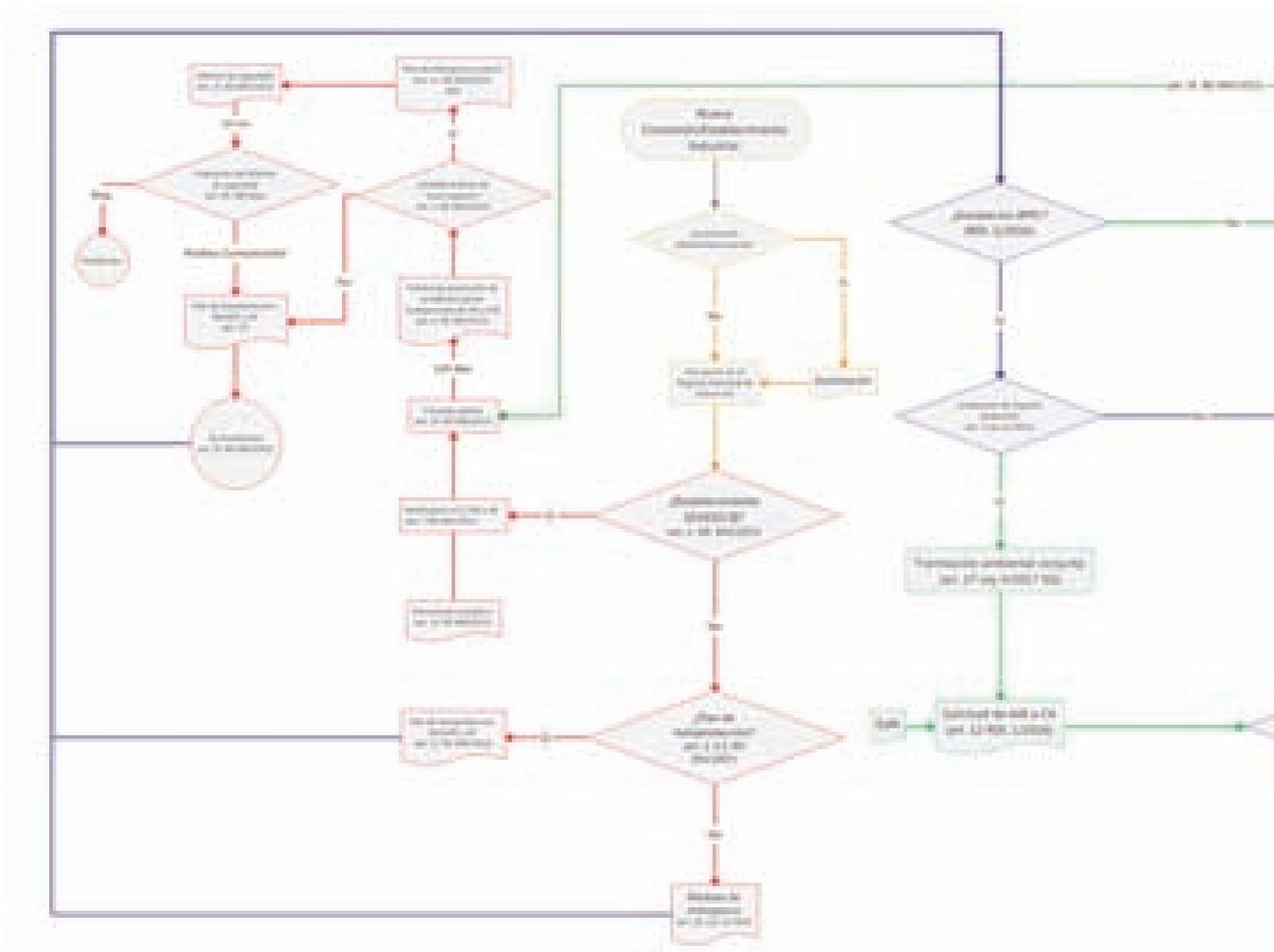
Las terminales marítimas de hidrocarburos, los almacenamientos de hidrocarburos, las estaciones de servicio y los depósitos de combustible para uso de la maquinaria de los operadores, entre otras instalaciones del puerto de A Coruña, están sujetos a este Reglamento.



3.1.6 Tramitación industrial y medioambiental

Se presenta a continuación la secuencia de autorizaciones de índole ambiental y de seguridad industrial que serían de aplicación a una nueva concesión o autorización demanial cuyo proyecto o establecimiento estuviera sometido a control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas (Real Decreto 840/2015), evaluación de impacto ambiental (Ley 21/2013), o autorización ambiental integrada (Real Decreto Legislativo 1/2016), o una combinación de estas normas.

En el gráfico se presenta además una estimación de los tiempos de tramitación.



Nuevo establecimiento industrial

Nuevo establecimiento industrial Seveso

Nuevo establecimiento industrial sometido a EIA

Nuevo Establecimiento industrial sometido a AAI

AP: Autoridad Portuaria de A Coruña

Ayto.: Ayuntamiento de A Coruña o Arteixo

CA: Consellería de Medio Ambiente

CI: Consellería Industria

CM: Capitanía Marítima de A Coruña

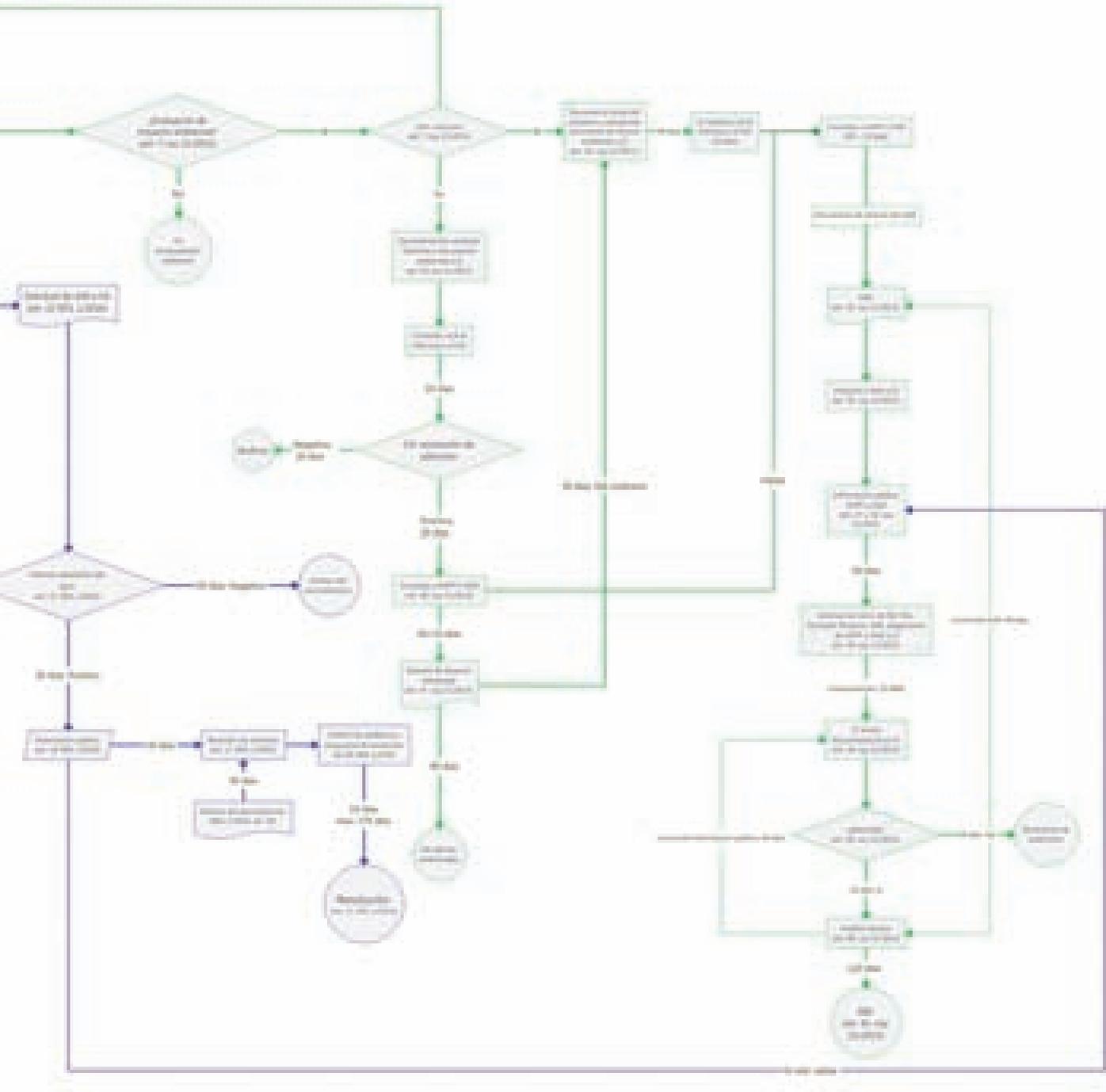
DIA: Declaración de Impacto Ambiental

EsIA: Estudio de Impacto Ambiental

GGII: Personas Interesadas

REGAPE: Registro Gallego de Planes de Emergencia

XG: Xunta de Galicia





3.2 MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EL ÁMBITO PORTUARIO

En el ámbito marítimo el Convenio SOLAS^{XXI}, en su capítulo VII, define las mercancías peligrosas como aquellas contempladas en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG). Son mercancías sólidas, líquidas o gaseosas que pueden causar daño en las personas, los organismos vivos, los bienes materiales o el medio ambiente, y están sujetas a regulaciones muy exigentes en función del medio de transporte utilizado. En el caso del puerto, estas regulaciones son:

- ADR: Acuerdo internacional para el transporte de mercancías peligrosas por carretera.
 - Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español,
- RID: Reglamento internacional para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
 - Real Decreto 412/2001, de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril,
- IMDG: Código marítimo internacional de mercancías peligrosas,
- 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.

Las mercancías peligrosas se clasifican en 9 clases según el riesgo o el más predominante de los riesgos que presenten. Algunas de estas clases se han subdividido en divisiones. Estas clases y divisiones se indican en la siguiente lista:

Clase 1: Explosivos (cuya gestión se desarrolla en el apartado 3.3)

- División 1.1: sustancias y objetos que presentan un riesgo de explosión de toda la masa.



- División 1.2: sustancias y objetos que presentan un riesgo de proyección, pero no un riesgo de explosión de toda la masa.
- División 1.3: sustancias y objetos que presentan un riesgo de incendio y un riesgo de que se produzcan pequeños efectos de onda de choque o de proyección, o ambos efectos, pero no un riesgo de explosión de toda la masa.
- División 1.4: sustancias y objetos que no presentan ningún riesgo considerable
- División 1.5: sustancias muy insensibles que presentan un riesgo de explosión de toda la masa.
- División 1.6: objetos sumamente insensibles que no presentan riesgo de explosión de toda la masa.

Clase 2: Gases

- Clase 2.1: gases inflamables.
- Clase 2.2: gases no inflamables, no tóxicos.
- Clase 2.3: gases tóxicos.

Clase 3: Líquidos inflamables

Clase 4: Sólidos inflamables, sustancias que pueden experimentar combustión espontánea, y sustancias que, en contacto con el agua, desprenden gases inflamables

- Clase 4.1: sólidos inflamables, sustancias que reaccionan espontáneamente, explosivos sólidos insensibilizados y sustancias polimerizantes.
- Clase 4.2: sustancias que pueden experimentar combustión espontánea.
- Clase 4.3: sustancias que, en contacto con el agua, desprenden gases inflamables.

Clase 5: Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos

- Clase 5.1: sustancias comburentes.
- Clase 5.2: peróxidos orgánicos.

Clase 6: Sustancias tóxicas y sustancias infecciosas

- Clase 6.1: sustancias tóxicas.
- Clase 6.2: sustancias infecciosas.

Clase 7: Material radiactivo

Clase 8: Sustancias corrosivas

Clase 9: Sustancias y objetos peligrosos varios

También^{xxii} son consideradas mercancías peligrosas aquellas sustancias que pueda constituir una amenaza para la seguridad en el área portuaria o de sus proximidades, y aquellas que, embarcadas a granel, y no estando incluidas en el Código IMDG, están sujetas a los requerimientos de los siguientes Códigos de la OMI:

- Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código IBC),
- Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código IGC),
- Código para buques existentes que transporten gases licuados a granel (Código EGC), así como en las secciones pertinentes y en las partes conexas del apéndice B del Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel (Código IMSBC).

En el concepto de mercancías peligrosas se incluyen igualmente los recipientes, cisternas, envases, embalajes y contenedores que hayan contenido estas clases de mercancías, salvo que hayan sido debidamente limpiados, desgasificados, inertizados y secados o cuando dichos recipientes, por la naturaleza de las mercancías que hayan contenido, puedan ser herméticamente cerrados con toda seguridad.

3.2.1 Mercancías peligrosas cuyo transporte está prohibido

Las sustancias y objetos que, en el estado en que se presentan para el transporte, pueden explotar, reaccionar peligrosamente, producir una llama o un desprendimiento peligroso de calor, o una emisión de gases o vapores tóxicos, corrosivos o inflamables, en las condiciones normales de transporte.

3.2.2 Números UN (UN) y nombres de expedición

Las mercancías peligrosas tienen asignados sus correspondientes números UN y nombre de expedición⁸ en función de su clasificación de riesgo y de su composición.

3.2.3 Mercancías peligrosas y Planes de autoprotección

También se entiende por mercancías peligrosas en reglamentación sectorial específica las que se indican en el Anexo 1, Catálogo de Actividades, del RD 393/2007, de 23 de marzo, que regula la Norma Básica de Autoprotección de centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia; entre otras se citan a título de ejemplos principales:

- aquellas sustancias peligrosas en cantidades iguales o superiores a las especificadas en la columna 2 de las partes 1 y 2 del anexo 1 del Real Decreto (RD) 1254/1999, de 16 de julio, y el Real Decreto (RD) 948/2005, de 26 de julio. En el marco legal actual esta legislación queda sustituida por la aplicación del Real Decreto (RD) 840/2015.

⁸ Proper Shipping Name (PSN)



- aquellas sustancias reguladas por actividades de almacenamiento de productos químicos acogidas a las instrucciones técnicas complementarias y en las cantidades siguientes:
 - ITC APQ-1, de capacidad mayor a 200 m³,
 - ITC APQ-2, de capacidad mayor a 1 t,
 - ITC APQ-3, de capacidad mayor a 4 t,
 - ITC APQ-4, de capacidad mayor a 3 t,
 - ITC APQ-5, de categoría 4 o 5,
 - ITC APQ-6, de capacidad mayor a 500 m³,
 - ITC APQ-7, de capacidad mayor a 200 m³,
 - ITC APQ-8, de capacidad mayor a 200 t
- aquellas sustancias afectadas por reglamento de explosivos según Real Decreto (RD) 230/1998, de 16 de febrero. En el marco legislativo actual, el Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos, deroga el RD anterior.
- aquellas sustancias clasificadas como residuos peligrosos según establece la Ley 10/1998, de 21 de abril, de residuos. En el marco legislativo actual, la Ley 22/2011, de 28 de julio, por la que se aprueba la ley de residuos y suelos contaminados, deroga la Ley anterior.

3.2.4 Notificación y admisión de mercancías peligrosas en el puerto de A Coruña

Los puntos más vulnerables del transporte de mercancías peligrosas son los nodos de intermodalidad, donde se modifican los reglamentos, acuerdos o códigos a aplicar según el medio de transporte, o dónde toman especial relevancia los criterios de manipulación o almacenamiento, como los que desarrolla el Reglamento de seguridad contra incendios en establecimientos industriales ([Véase apartado 3.4](#)).

Para reducir los riesgos que generan las mercancías peligrosas, en los puertos españoles no podrá presentarse para el transporte o cargarse a bordo de un buque ninguna mercancía peligrosa sin la previa entrega al capitán, al operador o al agente antes de que las mercancías sean aceptadas a bordo, de una declaración que contenga información sobre la denominación técnica correcta de las mercancías peligrosas, sus números UN, sus categorías de riesgo según la OMI, las cantidades de dichas mercancías, etc. [En el apartado 5.1](#) se describe este protocolo de notificación y admisión de MMPP en el puerto de A Coruña.

3.3 EXPLOSIVOS: CARGA, ESTACIONAMIENTO Y DESCARGA EN EL PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA

Los explosivos en todas sus divisiones excepto la 6ª son mercancías peligrosas de alto riesgo que podrían utilizarse en un atentado terrorista con graves consecuencias, tales como una gran pérdida de vidas humanas o una destrucción masiva.

- Las operaciones de carga, estacionamiento y descarga de explosivos en el puerto de A Coruña tomarán en consideración las siguientes normas y regulaciones:
- 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 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos
- Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR)

3.3.1 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

Se refieren a continuación los artículos relacionados con la admisión y manipulación de explosivos en puertos:

Artículo 14. Informes anexos a la solicitud

14.1. Admisión por vía terrestre

14.1.4 Cuando se trate de la clase I (explosivos), la información incluirá: Clase, división, grupo de compatibilidad y contenido neto de materia explosiva. En este caso debe presentarse la documentación a que haga referencia la legislación en vigor.

14.2. Admisión por vía marítima (Mercancías peligrosas envasadas o sólidas a granel):

14.2.5 Cuando se trate de la clase I (explosivos) la información incluirá: Clase, división, grupo de compatibilidad y contenido neto de la materia explosiva.

14.2.8 Número y clase de vehículos que se utilizarán para el transporte especificando que cumple las reglas del TPC o del TPF y, en su caso, las exigencias del Reglamento de Explosivos, si procede.

Artículo 15. Mercancías que por su especial peligrosidad exigen autorización especial

Necesitarán autorización especial escrita para la admisión al puerto, entre otras, las siguientes mercancías:

15.7 Explosivos. Divisiones 1.1, 1.2 y 1.3.

Artículo 24. Caso especial de los explosivos

Cuando en un puerto se carguen o descarguen periódicamente explosivos de la División 1.1 a que se refiere el artículo 15.7 en cantidades superiores a los 400 kilogramos escala, la designación del lugar del puerto especialmente apartado donde se efectuarán las operaciones, con independencia de la existencia de los atraques habilitados para mercancías peligrosas, será realizada por el Ministerio de Defensa a propuesta razonada del organismo portuario.



Artículo 40. Límites de admisión

En los puertos que no dispongan del muelle alejado a que hace referencia el artículo 24, el organismo portuario determinará las cantidades máximas de explosivos de cada división que podrán admitirse en el mismo.

Artículo 41. Condiciones de los envases/embalajes

Los explosivos que se manipulen en los puertos habrán de estar necesariamente envasados y embalados de acuerdo con las normas de envases y embalajes que determine la legislación específica aplicable.

Artículo 42. Presencia del operador del muelle

Durante la carga y descarga de mercancías peligrosas de la clase 1, Explosivos, estará presente el Operador del muelle o terminal.

Artículo 43. Explosivos de compatibilidad “L”

No se permitirán operaciones con explosivos del grupo de compatibilidad “L”, salvo autorización especial de las autoridades competentes en esta materia, obligándose a establecer precauciones extraordinarias que las circunstancias aconsejen. En ningún caso podrán ser manipuladas con ninguna de las pertenecientes a los demás grupos.

Artículo 44. Exenciones

Quedan exentos del cumplimiento de estas normas los casos siguientes:

44.1 Los explosivos de la división 1.4.

44.2 Los de cualquier división (salvo los del grupo de compatibilidad “L”) cuando la cantidad total no exceda de nueve kilogramos.

44.3 Los que en cantidades inferiores a una tonelada métrica vayan a emplearse inmediatamente en las obras del puerto o para la dispersión de restos de naufragio.

Artículo 45. Limitación de permanencia de explosivos en los puertos

45.1 Duración mínima manipulación. No se permitirá el acceso al muelle o terminal por vía terrestre de ninguna clase de explosivos hasta que el Capitán del puerto notifique que el buque que ha de recibirlos, está 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 recibirla se encuentren en el muelle listos para iniciar el transporte.



45.2 Salida inmediata a la terminación. Tanto los buques que hayan cargado explosivos como los vehículos sobre los que se hayan descargado saldrán del puerto en cuanto termine la carga de cada uno. Ambas operaciones habrán de hacerse cumpliendo las instrucciones del Capitán del puerto y del Director del puerto, respectivamente.

45.3 Circulación de vehículos. Los vehículos que traigan o lleven explosivos a/o desde la zona portuaria habrán de cumplir los requisitos de guías de circulación y demás condiciones que preceptúa el Reglamento de Explosivos vigente y exhibirán las placas y etiquetas que les corresponda.

Artículo 46. Clasificación

Los explosivos se clasifican en cinco divisiones según su condición explosiva y, además, en grupos de compatibilidad cuyo cuadro se reseña más adelante. Las cinco divisiones son las siguientes:

- División 1.1 Sustancias que presentan riesgos de explosión en toda la masa.
- División 1.2 Sustancias que presentan riesgos de proyección, pero no un riesgo de explosión de toda su masa.
- División 1.3 Sustancias que presentan riesgos de incendio y posibles efectos de onda de choque o proyección o ambos, pero sin riesgo de explosión en toda su masa.

Se incluyen en esta división las sustancias siguientes:

- a. Aquellas cuya combustión da lugar a una reacción térmica considerable.
 - b. Aquellas que arden con pequeños efectos de onda de choque o proyección, o ambos, simultáneamente.
- División 1.4 Sustancias que no presentan ningún riesgo considerable.

Se incluye en esta división aquellas sustancias que solo presentan un pequeño riesgo en caso de ignición o de iniciación durante su transporte. Sus posibles efectos son muy reducidos por las características de su envase y normalmente no proyectan a distancia fragmentos de tamaño apreciable. Los incendios exteriores no deben causar explosión instantánea de toda su masa.

- División 1.5 Sustancias muy insensibles que presentan riesgos de explosión en toda su masa.

Se incluyen en esta división sustancias explosivas tan insensibles que, en condiciones normales de transporte, presentan pocas probabilidades de iniciación o de que su combustión produzca una detonación. Se exige que se acredite que no exploten a la exposición ni a incendio exterior.

La probabilidad de detonación a causa de su combustión es tanto más elevada cuanto mayor sean las cantidades que se transporten.



Artículo 47. Grupos de compatibilidad

El siguiente cuadro explica las compatibilidades posibles, destacando el grupo “L” como incompatible con todos los demás:

Descripción de la sustancia o del artículo	Grupo de Compatibilidad	Clave de Clasificación
Sustancia explosiva primaria	A	1.1. A
Artículo que contiene una sustancia explosiva primaria	B	1.1 B
		1.2 B
		1.4 B
Sustancia explosiva propulsora u otra sustancia explosiva secundaria deflagrante o artículo que contiene tal sustancia	C	1.1 C
		1.2 C
		1.3 C
		1.4 C
Sustancia explosiva secundaria detonante o pólvora negra o artículo que contiene una sustancia explosiva secundaria detonante, en cada caso sin medios de iniciación y sin carga propulsora	D	1.1 D
		1.2 D
		1.4 D
		1.5 D
Artículo que contiene una sustancia explosiva secundaria detonante, sin medios de iniciación, con carga propulsora (distinta de las que contienen un líquido inflamable o hipergólico)	E	1.1 E
		1.2 E
Artículo que contiene una sustancia explosiva secundaria detonante, con medios de iniciación propios, con carga propulsora distinta de las que contienen un líquido inflamable o hipergólico o sin carga propulsora	F	1.1 F
		1.2 F
		1.3 F
		1.4 F
Sustancia pirotécnica o artículo que contiene una sustancia pirotécnica, o artículo que contiene una sustancia explosiva y además una sustancia iluminante, incendiaria, lacrimógena o fumígena distinto de los artículos activados por agua y de los que contienen fósforo blanco, un fosfuro o un líquido o un gel inflamable	G	1.1 G
		1.2 G
		1.3 G
		1.4 G
Artículo que contiene una sustancia explosiva y además fósforo blanco	H	1.2 H
		1.3 H
Artículo que contiene una sustancia explosiva y además un líquido o gel inflamable	J	1.1 J
		1.2 J
		1.3 J
Artículo que contiene una sustancia explosiva y además una gente químico tóxico	K	1.2 K
		1.3 K



Sustancia explosiva o artículo que contiene una sustancia explosiva y que presenta un riesgo especial que exige el aislamiento de cada tipo	L	1.1 L
		1.2 L
		1.3 L
Sustancia o artículo embalado/envasado o proyectado de manera tal que todo efecto peligroso resultante de un funcionamiento accidental quede circunscrito al interior del bulto, a menos que éste haya sido deteriorado por el fuego, caso en el cual todo efecto de onda de choque o de producción queda lo bastante limitado como para no entorpecer apreciablemente ni impedir las operaciones de lucha contra incendios ni la adopción de otras medidas de emergencia en las inmediaciones del bulto	S	1.4 S

Artículo 48. Manipulación

48.1 Obligaciones carga directa buque-vehículo o viceversa. Los explosivos deberán ser cargados o descargados directamente de buque a vehículo y viceversa. En ningún caso deberán almacenarse sobre el muelle, tinglados o almacenes. Puede eximirse de esta norma, cuando se trate de municiones de seguridad o de nitrocelulosa humedecida con un mínimo del 23 por 100 de agua o de otro líquido con punto de inflamación superior a 23 grados centígrados y un contenido máximo de nitrógeno del 12,6 por 100.

48.2 Simultaneidad en la carga. La manipulación simultánea de distintas divisiones de explosivos, estará terminantemente prohibida. No obstante, se podrán efectuar operaciones con explosivos de distintas divisiones si son compatibles, según el cuadro que figura a continuación:

Esquema de clasificación de las mercancías de la Clase I

		Grupo de compatibilidad												
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	S*
División de Riesgo	1.1	1.1 A	1.1 B	1.1 C	1.1 D	1.1 E	1.1 F	1.1 G			1.1 J		1.1 L	
	1.2		1.2 B	1.2 C	1.2 D	1.2 E	1.2 F	1.2 G	1.2 H	1.2 I	1.2 J	1.2 K	1.2 L	
	1.3			1.3 C			1.3 F	1.3 G	1.3 H	1.3 I	1.3 J	1.3 K	1.3 L	
	1.4		1.4 B	1.4 C	1.4 D		1.4 F	1.4 G						1.4 S*
	1.5				1.5 D									

* Combinación de las divisiones de riesgo con los grupos de compatibilidad a efectos de manipulación. Los explosivos de la misma compatibilidad pero de distinta división, según el cuadro, podrán ser manipulados conjuntamente siempre que se trate de todos ellos, en conjunto, como pertenecientes a la división que lleva el número más bajo.

* Los explosivos del grupo de compatibilidad "S" podrán ser manipulados conjuntamente con los demás grupos a excepción de los de la "A" y la "L".



48.3 Prohibición durante la manipulación.

48.3.1 Luces y alumbrado. Cuando se manipulen mercancías peligrosas de la clase 1 se extremará la vigilancia sobre las prohibiciones de fumar y de acercarse cualquier fuente de ignición o de calor a menos de 50 metros del lugar donde aquellas se manipulen. El alumbrado eléctrico portátil debe ser de tipo aprobado. No se permitirá llevar cerillas ni encendedores.

48.3.2 Tomas de combustible. Estará terminantemente prohibida la toma de combustible por el buque, mientras realice operaciones con explosivos.

48.3.3 Reparaciones. No se efectuarán en el buque, ni en un radio menor de 50 metros del lugar de manipulación de las mercancías, trabajos en caliente o reparaciones que exijan el uso de elementos que produzcan fuegos, llamas o chispas, salvo casos de grave emergencia, previa autorización, respectivamente, del Capitán del puerto o del director del puerto.

48.3.4 Exposición de los bultos a agentes meteorológicos. Debe evitarse la exposición de los bultos a la acción de agentes meteorológicos que puedan afectarlos.

48.3.5 Carretillas elevadoras. Sólo se podrán utilizar carretillas elevadoras eléctricas, servidas por baterías de acumuladores siempre que el equipo eléctrico vaya protegido por una cubierta estanca, salvo para la ventilación de los gases de la batería y que las ruedas lleven llantas de caucho.

48.4 Limitación de uso TSH y radar. Durante las operaciones que se realicen con explosivos, no deberá ponerse en función ningún transmisor de radio ni el radar, a menos que se encuentren a más de 50 metros del lugar de la manipulación.

48.5 Manipulación sólo con luz diurna. Las operaciones con explosivos, salvo autorización especial de la autoridad competente en la materia, sólo se efectuarán con luz diurna.

48.6 Evitación de chispas. Los escapes de humos y gases de los buques o de los vehículos, estarán provistos de rejillas adecuadas para evitar la salida de chispas.

Artículo 49. Protección ante los gases lacrimógenos o tóxicos

En la manipulación de explosivos de efectos lacrimógenos o tóxicos, se exigirán especiales cuidados y la utilización de caretas de tipo adecuado en caso de emergencia.

Artículo 50. Manejo de explosivos deteriorados

Deben tomarse precauciones extraordinarias, cuando por cualquier causa puedan haberse deteriorado o estén sufriendo un cambio de condiciones que represente un incremento del riesgo durante la manipulación y transporte de las mismas, en las zonas portuarias. Tales precauciones deben ser acordadas por escrito, entre el Director del puerto y el Operador del muelle correspondiente, en el caso que el producto se halle en tierra, y por el Capitán del puerto y el Operador si se hallase a bordo.

Artículo 51. Bultos dañados y derrames

Cuando un bulto o envase de explosivos o su sellado, aparezca dañado, deberá ser separado para su examen y reparación o para ser despachado si procede. Si hubiera derrames, el Operador del muelle o terminal que supervise las operaciones, se encargará de que se recoja y reenvase el producto derramado. Estos incidentes deberán ser puestos en conocimiento del Director y del Capitán del puerto.

Artículo 52. Prevención de incendios

A fin de evitar el riesgo de incendio, deben extremarse las precauciones cumpliendo estrictamente las normas que se establecen en los artículos precedentes de este capítulo y muy especialmente las fijadas de acuerdo con el artículo 53.

52.1 Incendios. Si se producen incendios en lugares inmediatos a los explosivos deberán retirarse estos a lugar seguro y proceder a la extinción del mismo con los medios adecuados.

Artículo 53. Emergencias

El Director del puerto tendrá la responsabilidad de dictar las medidas a tomar en caso de emergencia y la de decidir la rápida evacuación del personal de la zona terrestre portuaria cuando las circunstancias así lo aconsejen. El Capitán del puerto tendrá la responsabilidad de dictar medidas que en caso de emergencia deben ordenar el desatraque de cualquier buque que se halle en peligro por esa situación de emergencia o sea causa de peligro para los demás.

Artículo 110. Manipulación

110.2.3 Contenedores con explosivos. – Los contenedores cargados de explosivos deben cargarse o descargarse directamente del vehículo al buque o wviceversa.

Artículo 112. Segregación de contenedores, vehículos o tanques portátiles

Al depositar, almacenar o aparcar contenedores, cisternas, vehículos o tanques portátiles cargados con mercancías peligrosas, habrán de separarse entre sí según las clases de las que respectivamente contengan, manteniendo las distancias que se señalan en la tabla que figura a continuación:



Clase	1.1	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.2	4.3	5.1	5.1	5.2	6.1	6.1	6.2	7	8S	8L	9
	1.2								S	L		S	L		S	L					
	1.5																				
1.1.1.2.1.5	*	*	*	4	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	4	2	4	4	X
1.3	*	*	*	4	2	2	4	3	3	3	4	4	4	4	2	2	4	2	2	2	X
1.4	*	*	*	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	X	X	4	2	2	2	X
2.1 Gases inflamables	4	4	2		X	X	2	1	2	2	X	2	2	2	X	X	4	2	X	1	X
2.2 (No tóxicos. No inflamables)	2	2	1	X		X	1	X	X	1	X	X	X	1	X	X	2	1	X	X	X
2.3 (Tóxicos)	2	2	1	X	X		2	X	1	2	X	X	X	2	X	X	2	1	X	X	X
3	4	4	2	2	1	2		X	2	2	1	2	2	2	X	X	3	2	X	X	X
4.1	4	3	2	1	X	X	X		X	1	X	1	2	2	X	X	3	1	X	1	X
4.2 (Sólidos)	4	3	2	2	X	1	2	X		X	X	2	2	2	X	X	3	1	X	1	X
4.2 (Líquidos)	4	3	2	2	1	2	2	1	X		1	2	2	2	X	X	3	2	1	1	X
4.3	4	4	2	X	X	X1	X	X	1		1	2	2	X	X	2	1	X	2	X	
5.1 (Sólidos)	4	4	2	2	X	X	2	1	2	2	1		X	2	X	1	3	1	1	2	X
5.1 (Líquidos)	4	4	2	2	X	X	2	2	2	2	X		2	1	1	3	1	2	2	X	
5.2	4	4	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2		1	1	3	2	2	2	X
6.1 (Sólidos)	2	2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	1	1		X	1	X	X	X	X
6.1 (Líquidos)	2	2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	1	1	1	X		1	X	X	X	X
6.2	4	4	4	4	2	2	3	3	3	3	2	3	3	3	1	1		3	3	3	X
7	2	2	2	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2	X	X	3		X	2	X
8 (Sólidos)	4	2	2	X	X	X	X	X	X	1	X	1	2	2	X	X	3	X		X	X
8 (Líquidos)	4	2	2	1	X	X	X	1	1	1	2	2	2	2	X	X	3	2	X		X
9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Clave 1. No es necesaria separación alguna.

Claves 2 y 3. El espacio entre ambos contenedores debe ser el correspondiente a una distancia similar a la longitud del contenedor.

Clave 4. Una separación no inferior a 24 metros.

Salvo para las clases 1 y 7, no será necesaria separación alguna, si los contenedores o cisternas se encuentran sobre un camión, o sobre plataformas con ruedas con tractor disponible para evacuarlos rápidamente.

Clave* Por referirse exclusivamente a explosivos, cuyo almacenamiento en los puertos está reducido a la división 1.4 Muni-ciones de Seguridad-, no resulta por tanto de interés a efectos de este capítulo.

X = No se establece recomendación general. Consúltense en cada caso la ficha del Código IMDG correspondiente.

No deben apilarse los contenedores abiertos.

Artículo 120.2. Disposiciones de almacenamiento para cada clase

120.2.1 Clase I. Explosivos. Salvo las exenciones expuestas en el artículo 48 no se permitirá la permanencia de explosivos en los puertos, con excepción de los productos que a continuación se indican y que cuenten con la autorización previa del Gobierno Civil, Intervención de Armas de la Guardia Civil o de las Autoridades Militares que responderán de su vigilancia. División 1.4 Municiones de seguridad. En lugares cerrados y vigilados.

3.3.2 Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera

En las disposiciones relativas al transporte de materias y objetos explosivos (Clase 1) del capítulo 8.5 del ADR se establece que:

(4) Lugares de carga y descarga

d. Cuando los vehículos que transporten materias u objetos de la clase 1 estén obligados a detenerse en un lugar público para efectuar operaciones de carga o descarga, se deberá mantener una separación mínima de 50 m entre los vehículos estacionados.

(6) Vigilancia de los vehículos

Las disposiciones del capítulo 8.4 solamente son aplicables cuando la masa neta total de las materias y objetos de la clase 1 transportadas en un vehículo exceda los límites especificados a continuación:

División	Masa (kg)
División 1.1	0
División 1.2	0
División 1.3, materias y objetos explosivos del grupo de compatibilidad C	0
División 1.3, materias y objetos explosivos que no sean del grupo de compatibilidad C	50
División 1.4, materias y objetos que no sean los enumerados a continuación	50
División 1.5	0
División 1.6	50
Materias y objetos de la División 1.4 afectados por los números ONU 0104, 0237, 0255, 0267, 0289, 0361, 0365, 0366, 0440, 0441, 0455, 0456 y 0500	0



3.3.3 Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos

Este reglamento tiene por objeto:

- a. Establecer la regulación de los explosivos en los aspectos relativos a la seguridad ciudadana en la fabricación, almacenamiento, distribución, comercio, transporte, medidas de seguridad, adquisición, tenencia y uso de los explosivos con fines civiles, en el marco de los artículos 28 y 29 de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana y su desarrollo normativo, en el ejercicio de la competencia que le reconoce el artículo 149.1.26ª de la Constitución Española.
- b. Regular los aspectos relativos a la seguridad industrial en las actividades reglamentadas, que se aplicará dentro del marco establecido en la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, su desarrollo normativo y los reglamentos técnicos correspondientes.
- c. Establecer disposiciones relativas a las funciones de los órganos específicos en materia de seguridad y salud en el trabajo que se señalan en el artículo 7 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
- d. Incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 2014/28/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de comercialización y control de explosivos con fines civiles.
- e. Establecer los requisitos esenciales de seguridad que deberán cumplir los explosivos con fines civiles para su comercialización. Dichos requisitos se enuncian en la Instrucción Técnica Complementaria (en adelante ITC) número 2.

De especial relevancia en el caso de los puertos son los siguientes artículos e instrucciones técnicas:

Artículo 97. Almacenamientos especiales

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en las plataformas marinas de perforación, el Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma, previo informe del Área Funcional de Industria y Energía y la Intervención de Armas y Explosivos de la Comandancia de la Guardia Civil, podrá autorizar, dando cuenta a las autoridades marítimas, la instalación de dos polvorines auxiliares de distribución, según lo previsto en el artículo 95, que serán instalados con su parte frontal dirigida hacia el mar.
2. En los puertos y aeropuertos, el Delegado de Gobierno en la Comunidad Autónoma podrá autorizar la instalación de un depósito para el almacenamiento de explosivos, previo informe del Área Funcional de Industria y Energía y la Intervención Central de Armas y Explosivos, dando cuenta a la autoridad portuaria y aeroportuaria, respectivamente.
3. Para el adiestramiento de perros utilizados para la detección de explosivos, el Delegado de Gobierno en la Comunidad Autónoma podrá autorizar, previo informe del Área Funcional de Industria

y Energía y la Intervención Central de Armas y Explosivos, la instalación de un polvorín auxiliar de distribución para el almacenamiento del explosivo utilizado en su instrucción.

4. Para las actividades de experimentación y análisis de explosivos llevada a cabo por los Organismos Notificados, el Delegado de Gobierno en la Comunidad Autónoma podrá autorizar, previo informe del Área Funcional de Industria y Energía y la Intervención Central de Armas y Explosivos, la instalación de un polvorín auxiliar de distribución para el almacenamiento del explosivo utilizado.
5. Para las empresas de realización de efectos especiales que usen explosivos, el Delegado de Gobierno en la Comunidad Autónoma podrá autorizar, previo informe del Área Funcional de Industria y Energía y la Intervención Central de Armas y Explosivos, la instalación de un polvorín auxiliar de distribución para el almacenamiento del explosivo utilizado.

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 abarload 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.

Sin perjuicio del cumplimiento de las normas específicas que regulan cada caso y en cumplimiento de cuanto establece el Reglamento de explosivos, se detallan las medidas de seguridad en los distintos establecimientos y el transporte de explosivos. Excepcionalmente, en función de las circunstancias de localización, peligrosidad, concentración del riesgo u otras de análoga significación que puedan incidir en el ámbito de la seguridad de instalaciones o transportes de explosivos, podrán modificarse por la Intervención Central de Armas y Explosivos las medidas de seguridad a las que se hace referencia en esta ITC.

Medidas de seguridad en fábricas y depósitos

1. En la solicitud de autorización de la fábrica o depósito de explosivos, los titulares de la misma presentarán para su aprobación ante la Intervención Central de Armas y Explosivos de un borrador del Plan de seguridad ciudadana (PSC) con al menos los contenidos establecidos en anexo I de esta ITC.
2. El Plan de seguridad ciudadana de la fábrica o depósito será elaborado por un Jefe de Seguridad integrado en una empresa de seguridad o un Director de Seguridad.
3. El titular de la instalación será responsable del cumplimiento de las condiciones especificadas en el PSC, sin perjuicio de la responsabilidad correspondiente a la empresa de seguridad encargada de su vigilancia o del mantenimiento los sistemas de seguridad y CRA (Central Receptora de Alarmas). Cualquier variación, modificación o cambio respecto a lo determinado en el citado PSC, deberá ser objeto de nueva autorización o aprobación por la Intervención Central de Armas y Explosivos.
4. Siempre que la fábrica no esté en horario de producción y los explosivos se encuentren almacenados en depósitos, así como en el caso de depósitos de explosivos fuera del horario de actividad, se podrá sustituir durante este período la vigilancia humana por una seguridad física y electrónica eficaz, que será aprobada por la Intervención Central de Armas y Explosivos, teniendo la instalación la consideración de autoprotegida. Las medidas de seguridad mínimas que deben tener en estos casos, son las que figuran en el anexo II. Las fábricas y depósitos de explosivos protegidos deberán de cumplir las medidas de seguridad mínimas que se indican en el anexo III de esta ITC.
5. Sin perjuicio de que todas las fábricas de explosivos estén bajo el control de una Intervención de Armas y Explosivos, la Dirección General de la Guardia Civil podrá dotar a alguna de ellas, de una Intervención Especial de Armas y Explosivos o de un Destacamento bajo el mando del Interventor de Armas y Explosivos. En este caso, los titulares de las fábricas las dotarán de los medios necesarios para el desarrollo de sus funciones.



6. La conexión entre la Central Receptora de Alarmas y la Guardia Civil lo será con la Unidad que designe el Jefe de la Zona donde esté ubicada la fábrica o depósito. La Central Receptora de Alarmas, una vez verificada la alarma, comunicará la incidencia sin dilación a la Unidad de la Guardia Civil y a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad territorialmente competentes.
7. Todos los dispositivos electrónicos del sistema de seguridad deberán ser de los clasificados en el grado 4 de la norma UNE-EN 50131. La modificación, sustitución o aprobación de la citada norma, será suficiente para la aplicación inmediata de la nueva desde el momento de su entrada en vigor. Las medidas de seguridad, instaladas antes de la fecha de entrada en vigor de este reglamento, tendrán validez indefinida salvo que el elemento o medida de seguridad haya dejado de cumplir la finalidad para la que fue instalado. En caso de instalación de uno nuevo, el mismo deberá cumplir con el grado de seguridad exigido. En el caso que un sistema de seguridad utilice elementos o componentes que en el momento de su instalación no estén disponibles en el mercado con el grado exigido, se permitirá la instalación de los mismos siempre que cumplan su cometido.
8. Las unidades móviles de fabricación de explosivos (MEMUs – Mobile Explosive Made Units), de conformidad a lo dispuesto en este reglamento, tendrán la consideración de fábrica móvil y deberán de cumplir con lo dispuesto en la ITC número 32 y anexo VIII de esta ITC.

Transporte por carretera

1. Con 48 horas de antelación, las empresas de seguridad autorizadas e inscritas para el transporte, en el Registro Nacional de Seguridad Privada del Ministerio del Interior, que pretenda transportar explosivos por el territorio nacional, incluido el transporte en MEMUs, en actividades interiores, transferencias, importación, exportación o tránsito, presentará por cualquier medio electrónico, informático o telemático que garanticen su integridad, autenticidad, confidencialidad, calidad, protección y conservación de la información, para su aprobación ante la Intervención de Armas y Explosivos de la Guardia Civil que sea la competente en función del ámbito territorial del transporte, un plan de seguridad (documento base y adenda de actualización) según el modelo aprobado por Intervención Central de Armas y Explosivos y confeccionado por la empresa de seguridad que deba efectuarlo.
2. Con carácter general, la dotación de cada vehículo de motor que transporte las materias citadas estará integrada al menos por dos vigilantes de explosivos, siempre que dichos vehículos cumplan los requisitos recogidos en el anexo VI. Los vigilantes de explosivos podrán alternar las funciones de conducción y protección, debiendo ser permanente la función de protección.
3. Uno de los vigilantes de explosivos será responsable y coordinador de toda la seguridad. Los vigilantes de explosivos no podrán realizar operación alguna de carga o descarga, ni manipular la materia reglamentada, excepto su estiba, desestiba y acondicionamiento para el transporte y puesta a disposición del usuario dentro de la caja del vehículo.
4. En aquellos casos en los que el vehículo no cumpla con las especificaciones que se determinen en el anexo VI, o cuando la Intervención Central de Armas y Explosivos, mediante resolución motivada,

lo estime necesario por razones de seguridad, además del personal de dotación antes impuesto, deberán ir acompañados por un vehículo de apoyo con al menos un vigilante de explosivos de una empresa de seguridad privada, que no podrá realizar tareas de conducción, carga o descarga, ni manipular la mercancía.

5. Cuando el transporte esté formado por tres o más vehículos que cumplan el anexo VI, la dotación mínima será de un vigilante de seguridad de explosivos por vehículo de motor en el que se transporten las materias citadas, acompañado por dos vehículos de apoyo en los que viajará al menos un vigilante de explosivos de una empresa de seguridad privada, que no podrá realizar tareas de conducción, carga o descarga. En caso de que los vehículos no cumplan con el anexo VI, la dotación de cada vehículo de será de un vigilante de explosivos, acompañado por tantos vehículos de apoyo, como vehículos transporten explosivos.
6. Todos los vehículos de motor que conformen el transporte, incluido los de apoyo, estarán enlazados entre sí y con un centro de comunicaciones de una empresa de seguridad privada designada por la empresa de seguridad que efectúe el transporte, así como con los centros operativos de servicios de la Guardia Civil de las provincias de origen, destino, entrada en el territorio nacional y por las que transcurra el transporte, mediante uno o varios sistemas de comunicación que permitan la conexión, en todo momento, desde cualquier punto del territorio nacional.
7. Por las características del transporte, además de estas medidas de seguridad, la Guardia Civil podrá establecer una escolta propia con el número de efectivos que considere idóneo.
8. Todas las incidencias que se produzcan durante el transporte constarán en la guía de circulación. Si por cualquier razón se producen retrasos en la salida de origen o llegada a destino, se pondrá en conocimiento de la Guardia Civil del lugar de la incidencia.
9. Con carácter general, en la inspección y control del transporte de explosivos en el punto de origen o inicio de la expedición, se supervisará los requisitos establecidos para los vehículos y sus medidas de seguridad y, en su caso, la cantidad y clase de materia transportada. Una vez verificados el cumplimiento de los citados requisitos, se admitirá al transporte.

Transporte por ferrocarril

1. Con 48 horas de antelación, toda empresa que pretenda transportar explosivos por el territorio nacional, en actividades interiores, transferencias, importación, exportación o tránsito, presentarán por cualquier medio electrónico, informático o telemático para su aprobación ante la Intervención de Armas y Explosivos de la Guardia Civil que sea la competente en función del ámbito territorial del transporte, 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. En ningún caso podrán circular dos vagones consecutivos cargados con explosivos.



3. Con carácter general, la dotación para este tipo de transportes estará integrada al menos por tres vigilantes de explosivos, siempre que los vagones cumplan las características que se determinen por orden ministerial. Uno de ellos será responsable y coordinador de toda la seguridad. En ningún caso podrán realizar tareas de carga o descarga ni manipular la mercancía.
4. Los vigilantes de explosivos deberán viajar distribuidos de la siguiente manera: uno, en el vagón tractor o en el más próximo; otro, en el vagón inmediatamente anterior el que transporte materias reglamentadas, y el otro, en el inmediatamente posterior.
5. En aquellos casos en que los vagones no cumplan con las especificaciones que se determinen por orden ministerial, o cuando la Intervención Central de Armas y Explosivos, mediante resolución motivada, lo estime necesario por razones de seguridad, se podrá aumentar el número de vigilantes de explosivos.
6. Todos los vigilantes de explosivos estarán enlazados entre sí, con un centro de comunicaciones de una empresa de seguridad privada designada por la empresa de seguridad que efectúe el transporte, así como con los centros operativos de servicios de la Guardia Civil de las provincias de origen, destino, entrada en el territorio nacional y por las que transcurra el transporte, mediante uno o varios sistemas de comunicación que permitan la conexión, en todo momento, desde cualquier punto del territorio nacional.
7. 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.
8. Por las características del transporte, además de estas medidas de seguridad, la Guardia Civil podrá establecer una escolta propia con el número de efectivos que considere idóneo.
9. Todas las incidencias que se produzcan durante el transporte se reflejarán en la guía de circulación. 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.
10. Todas las Comandancias conocerán el paso de transportes de explosivos por su demarcación. Para ello la Comandancia de origen lo comunicará con 24 horas de antelación a las Comandancias de paso y de destino.
11. Así mismo le será de aplicación lo dispuesto en la ITC número 19 relativa al “Transporte por ferrocarril”.

Transportes aéreos o 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

Esta ITC establece los requisitos de seguridad que deben cumplirse en los puertos en relación a la carga, estacionamiento y descarga de explosivos.

REQUISITOS GENERALES

En el interior de las instalaciones de los puertos se establecerán zonas de atraque o estacionamiento de los barcos (...) cargados con materias explosivas. En las instalaciones se reservará una zona señalizada para el estacionamiento de los vehículos cargados con explosivos en espera.

Para su carga o descarga, los vehículos se aproximarán al costado del barco, 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 viceversa, evitando el depósito o apilamiento de los mismos sobre el muelle o pista.

El personal portuario 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.

RÉGIMEN DE DISTANCIAS

Estacionamiento de vehículos con explosivo

Se denominará zona de estacionamiento de vehículos cargados a aquella zona designada por la autoridad portuaria 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 a cargar o descargar:

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

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.

Separación de unidades de almacenamiento.

Las unidades de almacenamiento de explosivos que pudieran existir con carácter excepcional en los puertos, o en su caso, en los aeropuertos, como pueden ser los contenedores, las instalaciones, locales o cualquier edificio destinado al almacenamiento de explosivos deberán estar separadas entre sí y respecto a los locales o edificios con presencia permanentes de personas del propio puerto o aeropuerto. Estas distancias serán como mínimo las siguientes:

1. Distancias entre unidades de almacenamiento:

División de riesgo	Separación mínima (m)
1.1 y 1.5	$D = 3 * \sqrt[3]{Q_0}$
1.2	90 m (1)
1.3	$D = 1,7 * \sqrt[3]{Q_0}$ (2)
1.4 y 1.6	10 m (3)

(1) En caso de metralla pesada, procedente de munición superior a 60 mm, se incrementará la distancia en un 50 por 100.

(2) Distancia mínima 20 m.

(3) Mediante una pared resistente al fuego EI 60 según el Real Decreto 842/2013, de 31 de octubre, podrá reducirse la distancia a la mitad.

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

2. Distancias entre unidades de almacenamiento, y edificios con presencia permanentes de personas del puerto o aeropuerto:

División de riesgo	Separación mínima (m)
1.1 y 1.5	$D = 6 * \sqrt[3]{Q_0}$
1.2	$D = 3,2 * \sqrt[3]{Q_0}$ (1)
1.3	$D = 3,2 * \sqrt[3]{Q_0}$ (1)
1.4 y 1.6	10 m

(1) En caso de existir defensa entre los edificios, la distancia puede reducirse a $D = 2 * \sqrt[3]{Q_0}$

Siendo Q_0 , en kilogramos, la cantidad neta de explosivo por unidad de almacenamiento y D la separación mínima en metros.



Distancias al entorno de las unidades de almacenamiento.

Las unidades de almacenamiento de explosivos, en caso de existencia, deberán mantener una distancia mínima respecto al entorno ajeno al puerto o aeropuerto. Estas distancias serán como mínimo las siguientes:

División de riesgo	Respecto a núcleos de población o aglomeración de personas	Respecto a vías de comunicación o lugares turísticos	Respecto a viviendas aisladas y otras carreteras y líneas de ferrocarril
1.1 y 1.5	$D = 34 * \sqrt[3]{Q_0}$	$D = 27 * \sqrt[3]{Q_0}$	$D = 20 * \sqrt[3]{Q_0}$
1.2 (1)	$D = 58 * \sqrt[6]{Q_0}$ (3)	$D = 58 * \sqrt[6]{Q_0}$ (3)	$D = 39 * \sqrt[6]{Q_0}$ (5)
1.2 (2)	$D = 76 * \sqrt[6]{Q_0}$ (4)	$D = 76 * \sqrt[6]{Q_0}$ (4)	$D = 51 * \sqrt[6]{Q_0}$ (5)
1.3	$D = 6 * \sqrt[3]{Q_0}$ (5)	$D = 6 * \sqrt[3]{Q_0}$ (5)	$D = 4 * \sqrt[3]{Q_0}$ (6)
1.4 y 1.6	(7)	(7)	(7)

(1) Materias y objetos que en caso de explosión no originan metralla pesada.

(2) Metralla pesada, debida a la posible presencia de proyectiles de calibre mayor de 60 mm.

(3) Distancia mínima 90 m.

(4) Distancia mínima 135 m.

(5) Distancia mínima 60 m.

(6) Distancia mínima 40 m.

(7) Distancia mínima 25 m.

Siendo Q_0 , en kilogramos, la cantidad neta de explosivo de cada unidad de almacenamiento, y D la distancia mínima en metros.

Se entenderá por vías de comunicación las líneas de ferrocarril públicas y las autopistas, autovías y carreteras con una circulación superior a 2.000 vehículos/día, según aforo medido.

Se entenderá por otras carreteras y líneas de ferrocarril, las no incluidas en el párrafo anterior, excepto los caminos con una circulación inferior a 100 vehículos/día, según aforo medido.

Se entenderá por viviendas aisladas las que, estando permanentemente habitadas, no constituyan un núcleo de población.

Las mediciones se efectuarán a partir de los paramentos interiores de las unidades de almacenamiento de explosivos.

Las distancias podrán reducirse a la mitad cuando existan defensas naturales o artificiales. A la hora de contabilizar las defensas no se considerarán las superposiciones de defensas.



Cuando coexistan diferentes divisiones de riesgo en la misma unidad de almacenamiento, la distancia mínima aplicable se calculará considerando la división de riesgo más desfavorable y la capacidad total de la unidad, es decir, la suma de las cantidades netas máximas de cada división de riesgo.

Cantidad máxima de explosivo admisible en puertos o aeropuertos.

La cantidad neta máxima admisible de explosivos que puede estar presente en los puertos, aeropuertos o aeródromos, Q_p en kilogramos, 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 anteriores.

Cantidades máximas admisibles sobre barco/avión.

La masa neta total de materia explosiva admisible sobre barco/avión cargado en muelle o aeropuerto, Q_B en kilogramos, será función de la admisible en el puerto o aeropuerto, Q_p , afectada por un coeficiente multiplicador, K :

$$Q_B = K \cdot Q_p$$

Siendo K , a su vez, función de los coeficientes **A** y **B**:

$$K = A \cdot B$$

Dependiendo **A** de la posición del cargamento en el barco o avión:

A = 1, para cargamento en cubierta de barco.

A = 2, para cargamento en la bodega del barco, por encima de la línea de flotación.

A = 5, para cargamento en la bodega del barco, por debajo de la línea de flotación, así como para el cargamento en aviones.

Dependiendo **B** del método de embalaje y manipulación:

B = 1, para cajas y bultos sueltos.

B = 2, para cargamento en unidades de carga, tipo paletas.

B = 4, para cargamento en contenedor.

Requisitos en materia de seguridad ciudadana.

En materia de seguridad ciudadana será de aplicación lo establecido al respecto en la ITC número 1 del Reglamento de explosivos.



Excepciones.

El Ministerio de Fomento, a través del Presidente de la autoridad portuaria o de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea correspondiente al puerto o aeropuerto en que se realiza la operación de carga o descarga de explosivo, podrá excepcionalmente eximir, de oficio o a petición de la parte interesada, del cumplimiento de algunas condiciones indicadas en los apartados anteriores, siempre que se establezcan medidas adicionales de forma que la seguridad en el transporte y manipulación no se vea comprometida. Con carácter previo a la excepción que eventualmente se dicte, será preceptivo el informe de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

Asimismo, será preceptivo y vinculante el informe de la Comisión Interministerial Permanente de Armas y Explosivos.

3.3.4 Real Decreto 989/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de artículos pirotécnicos y cartuchería.

Los artículos pirotécnicos y cartuchería están afectados por el RD 130/2017. De interés en los puertos y en el transporte marítimo son los siguientes artículos instrucciones.

Artículo 183. 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 184. Jurisdicción de las aguas

1. Toda embarcación que transporte materias reguladas 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 185. Condiciones generales

1. Ninguna embarcación se podrá abarload a otra cargada con materias reguladas 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.

Artículo 186. Documentación

A la entrada en el recinto portuario, el encargado del transporte presentará la documentación correspondiente 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 187. Carga y descarga

Las materias reguladas deberán ser cargadas o descargadas directamente de buque a vehículo o viceversa. En ningún caso, deberán almacenarse sobre muelle o almacenes. Puede eximirse de esta norma cuando se trate de cartuchería no metálica u otras municiones de seguridad.

Instrucción técnica complementaria número 20 sobre Normas de seguridad para la carga y descarga en puertos.

Al igual que en el caso del Reglamento de explosivos, la ITC número 20 tiene por objeto “establecer la normativa aplicable en muelles, puertos, embarcaderos e instalaciones y servicios asociados durante las operaciones de carga y descarga de los productos regulados por el Reglamento de artículos pirotécnicos y cartuchería”.

3.4 SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS EN ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES

El Real Decreto 2267/2004, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales (en adelante RSCIEI) tiene por objeto establecer y definir los requisitos que deben satisfacer y las condiciones que deben cumplir los establecimientos e instalaciones de uso





industrial para su seguridad en caso de incendio, para prevenir su aparición y para dar la respuesta adecuada, en caso de producirse, limitar su propagación y posibilitar su extinción, con el fin de anular o reducir los daños o pérdidas que el incendio pueda producir a personas o bienes.

Las actividades de prevención del incendio tendrán como finalidad limitar la presencia del riesgo de fuego y las circunstancias que pueden desencadenar el incendio.

Las actividades de respuesta al incendio tendrán como finalidad controlar o luchar contra el incendio, para extinguirlo, y minimizar los daños o pérdidas que pueda generar.

Las condiciones indicadas en este reglamento tendrán la condición de mínimo exigible según lo indicado en el artículo 12.5 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria.

Estos mínimos se consideran cumplidos:

- a. Por el cumplimiento de las prescripciones indicadas en este reglamento.
- b. Por aplicación, para casos particulares, de técnicas de seguridad equivalentes, según normas o guías de diseño de reconocido prestigio para la justificación de las soluciones técnicas de seguridad equivalente adoptadas, que deben aportar, al menos, un nivel de seguridad equiparable a la anterior. Esta aplicación de técnicas de seguridad equivalente deberá ser justificado debidamente por el proyectista y resueltas por la jefatura territorial de la Consellería de Industria [\(véase apartado 3.4.9 sobre Diseño prestacional\)](#).
- c. Cuando la implantación de un establecimiento industrial se realice en naves de polígonos industriales con planeamiento urbanístico aprobado antes de la entrada en vigor de este reglamento o en un edificio existente en el que por sus características no pueda cumplirse alguna de las disposiciones reglamentarias ni adaptarse al párrafo b) anterior, el titular del establecimiento deberá presentar ante la jefatura territorial de la Consellería de Industria una solicitud de excepción y justificarlo mediante su descripción en el proyecto o memoria técnica en el que se especifiquen las medidas alternativas adoptadas. La jefatura territorial de la Consellería de Industria en la que esté ubicado el establecimiento industrial, a la vista de los argumentos expuestos en el proyecto o memoria técnica, podrá desestimar la solicitud, requerir la modificación de las medidas alternativas o conceder la autorización de excepción, que siempre será expresa.

3.4.1 ¿Qué industrias están afectadas por este Reglamento?

El RSCIEI es de aplicación a los establecimientos industriales, esto es:

- a. Las industrias o instalaciones, tal como se definen en el artículo 3.1 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria:
- b. Los almacenamientos industriales:
- c. Los talleres de reparación y los estacionamientos de vehículos destinados al servicio de transporte de personas y transporte de mercancías.

d. Los servicios auxiliares o complementarios de las actividades comprendidas en los párrafos anteriores.

Además de los expuestos anteriormente, todos los almacenamientos de cualquier tipo de establecimiento cuando su carga de fuego total, calculada según el siguiente apartado, sea igual o superior a tres millones de Megajulios (MJ).

Asimismo, se aplicará a las industrias cuyo nivel de riesgo intrínseco, su situación o sus características impliquen un riesgo grave para las personas, los bienes o el entorno, y así se determine por la Administración autonómica competente.

No obstante, en aquellos establecimientos donde se desarrollen actividades industriales, sectoriales o específicas las disposiciones de la Instrucción técnica complementaria MIE APQ-1 del Reglamento de almacenamiento de productos químicos ([véase apartado 3.1.4](#)), y las previstas en las instrucciones técnicas del Reglamento de instalaciones petrolíferas ([véase apartado 3.1.5](#)), son de completa aplicación para el cumplimiento de los requisitos de seguridad contra incendios.

En el caso de los muelles y explanadas de uso público del puerto donde tienen lugar la transferencia de mercancías y pasajeros y tripulantes entre buques y tierra u otros medios de transporte, y el almacenamiento temporal de mercancías, dadas sus especiales particularidades, no contempladas ni en el RSCIEI ni en su Guía técnica de aplicación, y la disponibilidad de reglamentación sectorial específica, podrán ser de aplicación⁹ técnicas de seguridad equivalentes a las establecidas en el RSCIEI, según normas o guías de diseño de reconocido prestigio para la justificación de las soluciones técnicas de seguridad equivalente adoptadas ([Véase apartado 3.4](#)).

3.4.2 Determinación del Nivel de Riesgo Intrínseco de los Establecimientos Industriales de almacenamiento del puerto de A Coruña

Para la evaluación del Nivel de Riesgo Intrínseco de cada sector o área de incendio se empleará la siguiente tabla:

		Densidad de carga de fuego ponderada y corregida
NRI		MJ/m ²
Bajo	1	$Q_s \leq 425$
	2	$425 < Q_s \leq 850$
Medio	3	$850 < Q_s \leq 1.275$
	4	$1,275 < Q_s \leq 1.700$
	5	$1,700 < Q_s \leq 3.400$
Alto	6	$3,400 < Q_s \leq 6.800$
	7	$6,800 < Q_s \leq 13.600$
	8	$13.600 < Q_s$

⁹ http://www.f2i2.net/documentos/lsi/instprotinc/guia_tecnica_rsci.pdf



Que se obtiene a partir de la siguiente expresión para la Densidad de carga de fuego ponderada y corregida:

$$Q_s = \frac{\sum_i q_{vi} \cdot C_i \cdot h_i \cdot S_i}{A} \cdot R_a$$

donde:

Q_s = densidad de carga de fuego, ponderada y corregida, del sector o área de incendio, en MJ/m².

q_{vi} = carga de fuego aportada por cada m³ en MJ/m³, de cada zona con diferente tipo de almacenamiento (i) que existe en el sector de incendio.

h_i = altura del almacenamiento de cada uno de los combustibles, (i), en m.

s_i = superficie ocupada en planta por cada zona con diferente tipo de almacenamiento (i) existente en el sector de incendio en m².

C_i = coeficiente adimensional que pondera el grado de peligrosidad (por la combustibilidad) de cada uno de los combustibles (i) que existen en el sector de incendio.

R_a = coeficiente adimensional que corrige el grado de peligrosidad (por la activación) inherente a la actividad industrial que se desarrolla en el sector de incendio.

A = superficie construida del sector de incendio o superficie ocupada del área de incendio, en m².

Para los almacenamientos de mercancías en el puerto, su poder calorífico (MJ/m³) y los coeficientes a aplicar son los siguientes^{XXIII}:

Mercancía	q _{vi} (MJ/m ³)	R _a
Abonos químicos	200	1,0
Aceites	18.900	2,0
Almacenes de talleres	1.200	2,0
Archivos	1.700	2,0
Artículos pirotécnicos	2.000	3,0
Asfaltos	3.400	2,0
Azufre	4.200	2,0
Cajas de madera	600	1,5
Carbón de coque	10.500	2,0
Cartón	4.200	1,5
Congelados	372	1,0
Depósitos de hidrocarburos	43.700	2,
Depósitos merc. Incomb. En paletas de madera	3.400	2,0
Granos	800	1,5
Madera en troncos	6.300	1,5
Madera, mezclada o variada	4.200	2,0
Melaza	5.000	2,0
Palets de madera	1.300	2,0
Paneles de madera aglomerada	6.700	2,0
Paneles de madera contrachapada	6.700	2,0
Productos químicos combustibles	1.000	2,0
Sacos de papel	12.600	2,0
Sacos de plástico	25.200	2,0
Toneles de madera	800	1,5
Toneles de plástico	800	1,5

Pudiéndose determinar el coeficiente C_i (grado de peligrosidad por combustibilidad) a través de la siguiente tabla:

Grado de peligrosidad alto: $C_i=1.6$	Grado de peligrosidad medio: $C_i=1.3$	Grado de peligrosidad bajo: $C_i=1$
Líquidos clasificados como clase A en la ITC MIE-APQ1	Líquidos clasificados como subclase B2 en la ITC MIE-APQ1.	Líquidos clasificados como clase D en la ITC MIE-APQ1.
Líquidos clasificados como subclase B1 en la ITC MIE-APQ1.	Líquidos clasificados como clase C en la ITC MIE-APQ1.	
Sólidos capaces de iniciar su combustión a una temperatura inferior a 100 °C.	Sólidos que comienzan su ignición a una temperatura comprendida entre 100 °C y 200 °C.	Sólidos que comienzan su ignición a una temperatura superior a 200 °C.
Productos que pueden formar mezclas explosivas con el aire a temperatura ambiente.	Sólidos que emiten gases inflamables.	
Productos que pueden iniciar combustión espontánea en el aire a temperatura ambiente.		
$C_i = 1,60$	$C_i = 1,30$	$C_i = 1,00$

3.4.3 Construcción e implantación de las instalaciones

Los establecimientos industriales de nueva construcción y los que cambien o modifiquen su actividad, se trasladen, se amplíen o se reformen, en la parte afectada por la ampliación o reforma, según lo recogido en la disposición transitoria única, requerirán la presentación de un proyecto, que podrá estar integrado en el proyecto general exigido por la legislación vigente para la obtención de los permisos y licencias preceptivas, o ser específico; en todo caso, deberá contener la documentación necesaria que justifique el cumplimiento de este reglamento.

Dicho proyecto, redactado y firmado por un técnico titulado competente, deberá indicar, de acuerdo con el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios, aprobado por Real Decreto 513/2017 que deroga al RD 1942/1993, de 5 de noviembre, los materiales, aparatos, equipos, sistemas o sus componentes sujetos a marca de conformidad con normas incluidos en el proyecto. Además, se indicará la clase o nivel de comportamiento ante el fuego de los productos de la construcción que así lo requieran.

Se podrá sustituir el proyecto por una memoria técnica firmada por un técnico titulado competente, en los siguientes casos:

- a. Establecimientos industriales de riesgo intrínseco bajo y superficie útil inferior a 250 m².
- b. Actividades industriales, talleres artesanales y similares con carga de fuego igual o inferior a 10 Mcal/m² (42 MJ/m²) y superficie útil igual o inferior a 60 m².



- c. Reformas que, según lo recogido en la disposición transitoria única, no requieren la aplicación de este reglamento.

3.4.4 Puesta en marcha del establecimiento

Para la puesta en marcha de los establecimientos industriales a los que se refiere el artículo anterior, se requiere la presentación, ante la jefatura territorial de la Conselleria de Industria, de un certificado, emitido por un técnico titulado competente, en el que se ponga de manifiesto la adecuación de las instalaciones al proyecto y el cumplimiento de las condiciones técnicas y prescripciones reglamentarias que correspondan, para registrar la referida instalación.

En dicho certificado deberá figurar, además, el nivel de riesgo intrínseco del establecimiento industrial, el número de sectores y el riesgo intrínseco de cada uno de ellos, así como las características constructivas que justifiquen el cumplimiento de lo dispuesto en el anexo II del Real Decreto 2267/2004.

3.4.5 Inspecciones

Con independencia de la función inspectora asignada a la Administración pública competente en materia de industria y de las operaciones de mantenimiento previstas en el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios, aprobado por el Real Decreto 513/2017 que deroga el RD 1942/1993, de 5 de noviembre, los titulares de los establecimientos industriales a los que sea de aplicación este reglamento deberán solicitar a un organismo de control facultado para la aplicación de este reglamento la inspección de sus instalaciones.

La periodicidad con la que se realizan dichas inspecciones no será superior a^{XXIV}:

- 2 años, para establecimientos de riesgo intrínseco alto
- 3 años, para establecimientos de riesgo intrínseco medio
- 5 años, para establecimientos de riesgo intrínseco bajo

El objeto de estas inspecciones es determinar si los sistemas cumplen con toda la legislación que les es de aplicación. Comprobando:

- a. Que no se han producido cambios en la actividad ni ampliaciones
- b. Que se sigue mantenimiento la tipología del establecimiento, los sectores y/o áreas de incendio y el riesgo intrínseco de cada uno
- c. Que los sistemas de protección contra incendios siguen siendo los exigidos y que se realizan las operaciones de mantenimiento conforme a lo recogido en el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios, aprobado por el Real Decreto 513/2017 que deroga el anterior RD 1942/1993, de 5 de noviembre

En la norma AENOR de enero de 2014, se define el Procedimiento para estas inspecciones reglamentarias. Esta norma ayuda a las labores de inspección para los Organismos de Control Autorizados (OCA), dado que el Reglamento de seguridad contra incendios en establecimientos industriales (RSCIEI) detalla:

- a. la metodología que debe seguir la inspección para la seguridad industrial
- b. el proceso de actuación
- c. la documentación previa necesaria
- d. la secuencia de operaciones
- e. la caracterización de los defectos (leves, graves y muy graves). Este apartado es muy importante porque se definen de forma precisa los defectos en función de parámetros como:
 - evacuación de las personas
 - el control de la temperatura y el control de humos
 - sistemas manuales de alarma de incendios, sistemas automáticos de detección y sistemas de comunicación y alarma; etc.

La norma establece también la documentación final tras la inspección:

- a. El acta
- b. El informe de inspección periódica

Además, los anexos determinan qué equipos y cómo debe llevarse a cabo la inspección:

- a. Anexo A (comprobación de configuración y ubicación)
- b. Anexo B (comprobación del nivel de riesgo intrínseco)
- c. Anexo C (protección activa)
- d. Anexo D (protección pasiva)

3.4.6 Medidas correctoras

Si como resultado de las inspecciones realizadas se observasen deficiencias en el cumplimiento de las prescripciones reglamentarias, deberá señalarse el plazo para la ejecución de las medidas correctoras oportunas; si de dichas deficiencias se derivase un riesgo grave e inminente, el organismo de control deberá comunicarlas la jefatura territorial de la Consellería de Industria para su conocimiento y efectos oportunos.

3.4.7 Comunicación de incendios

El titular del establecimiento industrial deberá comunicar al órgano competente de la Xunta de Galicia, en el plazo máximo de 15 días, cualquier incendio que se produzca en el establecimiento industrial en el que concurra, al menos, una de las siguientes circunstancias:



- a. Que se produzcan daños personales que requieran atención médica externa
- b. Que ocasione una paralización total de la actividad industrial
- c. Que se ocasione una paralización parcial superior a 14 días de la actividad industrial
- d. Que resulten daños materiales superiores a 30.000 euros

3.4.8 Requisitos de las instalaciones

Todos los aparatos, equipos, sistemas y componentes de las instalaciones de protección contra incendios de los establecimientos industriales, así como el diseño, la ejecución, la puesta en funcionamiento y el mantenimiento de sus instalaciones, cumplirán lo preceptuado en el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios, aprobado por el Real Decreto 513/2017 que deroga el RD 1942/1993, de 5 de noviembre, sobre normas de procedimiento y desarrollo de aquel.

Los instaladores y mantenedores de las instalaciones de protección contra incendios, a que se refiere el párrafo anterior, cumplirán los requisitos que para ellos establece el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios, aprobado por el Real Decreto 513/2017 que deroga el RD 1942/1993, de 5 de noviembre, y las disposiciones que lo complementan.

3.4.9 Diseño prestacional como alternativa al diseño prescriptivo

Como se ha dicho [previamente](#), las condiciones indicadas en el RSCIEI tendrán la condición de mínimo exigible, considerándose tales mínimos cumplidos bien sea por el cumplimiento de las prescripciones apuntadas en el RSCIEI, bien por aplicación, para casos particulares, de técnicas de seguridad equivalentes según normas o guías de diseño de reconocido prestigio para la justificación de las soluciones técnicas de seguridad equivalente adoptadas. Esta alternativa permite desarrollar, mediante ingeniería de protección contra incendios, herramientas de diseño que permita alcanzar un nivel de seguridad que se considere adecuado sin necesidad de imponer restricciones en otros aspectos de diseño y operatividad de los establecimientos y edificios.

En el caso de estas soluciones alternativas a las prescriptivas del RSCIEI, se deberá justificar documentalmente, mediante la aplicación de los principios fundamentales de la ingeniería de incendios y la metodología de diseño prestacional, que el establecimiento proyectado tiene, al menos, un nivel de seguridad equivalente al que se obtendría con el cumplimiento de las prescripciones.

El diseño realizado mediante soluciones alternativas de seguridad equivalente deberá presentarse en las jefaturas territoriales de la Consellería de Industria para su aprobación, siendo necesario también que, previamente, haya sido revisado y validado por otra empresa o entidad especializada en el ámbito de la Ingeniería de Incendios basada en Prestaciones y con acreditada experiencia en este campo (Revisión por Pares). En dicha revisión se deberá certificar que los objetivos de seguridad se han establecido correctamente, que los escenarios de diseño, diseños de prueba, fuegos de diseño, criterios de aceptación, etc., así como las herramientas de cálculo utilizadas son adecuados al estudio objeto de evaluación.

Las principales guías de referencia del diseño basado en prestaciones son:

- UNE-ISO 23932:2017. Ingeniería de Seguridad Contra Incendios. Principios Generales.
- International Fire Engineering Guidelines: 2005
- Guía de diseño prestacional de la Society of Fire Protection Engineers

3.4.10 Incumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 2267/2004

Del incumplimiento de lo dispuesto en Real Decreto 2267/2004 se derivarán las responsabilidades y sanciones, en su caso, que correspondan de conformidad con lo dispuesto en el título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, y en el capítulo VI de la Ley 2/1985, de 21 de enero, de Protección Civil, y en la sección 2.^a del capítulo II del texto refundido de la Ley sobre infracciones y sanciones en el orden social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto.

3.5 SEGURIDAD CONTRA INCENDIOS EN OTROS ESTABLECIMIENTOS

Todos los aparatos, equipos, sistemas y componentes de las instalaciones de protección contra incendios de los establecimientos industriales, así como el diseño, la ejecución, la puesta en funcionamiento y el mantenimiento de sus instalaciones, cumplirán lo preceptuado en el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios, aprobado por el Real Decreto 513/2017 que deroga el RD 1942/1993, de 5 de noviembre, sobre normas de procedimiento y desarrollo de aquel.

Los instaladores y mantenedores de las instalaciones de protección contra incendios, a que se refiere el párrafo anterior, cumplirán los requisitos que para ellos establece el citado Reglamento de instalaciones de protección contra incendios y su Guía Técnica de Aplicación¹⁰.

3.6 REDES CONTRA INCENDIOS PROPIEDAD DE APAC

Los sistemas de protección contra incendios del puerto de A Coruña, entre los que se encuentran los equipos contra incendios de los remolcadores con base en el puerto y las redes contra incendios de ambas dársenas, son consecuencia de la función de la Autoridad Portuaria de control “en el ámbito portuario, del cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas^{XXV}” y de la prestación del servicio general de prevención y control de emergencias “en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, en colaboración con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios”.

Estas obligaciones se contemplan en el capítulo 3 “Inventario, análisis y evaluación de riesgos” de los Planes de Autoprotección de los puertos interior y exterior, donde se tienen en cuenta los riesgos regulados por el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas, así como los de la actividad de la Autoridad Portuaria y los riesgos externos que pudieran afectarla, y en su capítulo 4 “Inventario

¹⁰ Guía Técnica de Aplicación del Reglamento de instalaciones de protección contra incendios
http://www.f2i2.net/legislacionseguridadindustrial/Sl_ambitoLista.aspx?TipoAmbito=Instalaciones+Industriales



y descripción de las medidas y medios de autoprotección”, donde se detallan las medidas y medios, humanos y materiales de los que dispone la Autoridad Portuaria para controlar los riesgos detectados y descritos en el citado capítulo 3.



Remolcador Sertosa Treinta y dos en un ejercicio en el puerto exterior

Por lo anterior, ninguno de los medios, sistemas o redes contra incendio de la Autoridad Portuaria pueden ser considerados como medidas de autoprotección en los PAUs de las empresas titulares de concesiones o autorizaciones de dominio público, o de los PAUs de las empresas prestadoras de servicios portuarios, que deberán disponer de las medidas de autoprotección necesarias para controlar sus riesgos inventariados, con independencia de los medios con los que cuente la Autoridad Portuaria.

3.7 CÓDIGO TÉCNICO DE LA EDIFICACIÓN

La Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación regula en sus aspectos esenciales el proceso de la edificación, estableciendo las obligaciones y responsabilidades de los agentes que intervienen en dicho proceso, así como las garantías necesarias para el adecuado desarrollo del mismo, con el fin de asegurar la calidad mediante el cumplimiento de los requisitos básicos de los edificios y la adecuada protección de los intereses de los usuarios.

Entre los requisitos básicos establecidos están aquellos relativos a la seguridad:

- Seguridad estructural, de tal forma que no se produzcan en el edificio, o partes del mismo, daños que tengan su origen o afecten a la cimentación, los soportes, las vigas, los forjados, los muros de carga u otros elementos estructurales, y que comprometan directamente la resistencia mecánica y la estabilidad del edificio.
- Seguridad en caso de incendio, de tal forma que los ocupantes puedan desalojar el edificio en condiciones seguras, se pueda limitar la extensión del incendio dentro del propio edificio y de los colindantes y se permita la actuación de los equipos de extinción y rescate.
- Seguridad de utilización, de tal forma que el uso normal del edificio no suponga riesgo de accidente para las personas.

El Código Técnico de la Edificación^{XXVI} (en adelante, CTE) establece las exigencias básicas de calidad de los edificios y de sus instalaciones, de tal forma que permite el cumplimiento de los requisitos básicos. Las exigencias básicas deben cumplirse en el proyecto, la construcción, el mantenimiento y la conservación de los edificios y sus instalaciones. Las exigencias básicas de seguridad en caso de incendio (SI) son:

1. El objetivo del requisito básico “Seguridad en caso de incendio” consiste en reducir a límites aceptables el riesgo de que los usuarios de un edificio sufran daños derivados de un incendio de origen accidental, como consecuencia de las características de su proyecto, construcción, uso y mantenimiento
2. Para satisfacer este objetivo, los edificios se proyectarán, construirán, mantendrán y utilizarán de forma que, en caso de incendio, se cumplan las exigencias básicas que se establecen en los apartados siguientes.
3. El Documento Básico DB-SI especifica parámetros, objetivos y procedimientos cuyo cumplimiento asegura la satisfacción de las exigencias básicas y la superación de los niveles mínimos de calidad propios del requisito básico de seguridad en caso de incendio, excepto en el caso de los edificios, establecimientos y zonas de uso industrial a los que les sea de aplicación el “Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales”, en los cuales las exigencias básicas se cumplen mediante dicha aplicación.

Las seis exigencias básicas en materia de seguridad contra incendios descritas en el CTE, y en su ámbito de aplicación, son las siguientes:

- Exigencia básica SI 1: Propagación interior: se limitará el riesgo de propagación del incendio por el interior del edificio, tanto al mismo edificio como a otros edificios colindantes
- Exigencia básica SI 2: Propagación exterior: se limitará el riesgo de propagación del incendio por el exterior, tanto en el edificio considerado como a otros edificios
- Exigencia básica SI 3: Evacuación de ocupantes: el edificio dispondrá de los medios de evacuación adecuados para facilitar que los ocupantes puedan abandonarlo o alcanzar un lugar seguro dentro del mismo en condiciones de seguridad



- Exigencia básica SI 4: Instalaciones de protección contra incendios: el edificio dispondrá de los equipos e instalaciones adecuados para hacer posible la detección, el control y la extinción del incendio, así como la transmisión de la alarma a los ocupantes
- Exigencia básica SI 5: Intervención de bomberos: se facilitará la intervención de los equipos de rescate y de extinción de incendios
- Exigencia básica SI 6: Resistencia estructural al incendio: la estructura portante mantendrá su resistencia al fuego durante el tiempo necesario para que puedan cumplirse las anteriores exigencias básicas.

El ámbito de aplicación del CTE excluye los edificios, establecimientos y zonas de uso industrial a los que les sea de aplicación el “Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales”, teniendo en cuenta que “a efectos de aplicar el DB SI o el RSCIEI, lo relevante no es si un edificio es una “nave industrial”, ya sea desde el punto de vista urbanístico o desde el constructivo, sino si la actividad principal del establecimiento implantado en ella es o no industrial, conforme a la definición que el citado reglamento hace de dicha actividad”^{xxvi}.

En la exigencia básica SI 5: Intervención de bomberos, el CTE determina las siguientes condiciones del entorno de los establecimientos para facilitar las maniobras de acceso de los Bomberos, que se comparan en la siguiente tabla con los establecidos en el anexo II del Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales:

Condiciones del entorno de edificios y establecimientos	CTE	RSCIEI
Aproximación (viales y espacios de maniobra)		
Anchura mínima	3.5 m	5 m
Gálbo	4.5 m	4.5 m
Aproximación (tramos curvos)		
Corona circular	$r_1=5.30\text{ m}; r_2=12.5\text{ m}$	$r_1=5.30\text{ m}; r_2=12.5\text{ m}$
Anchura libre	7.2 m	7.2 m
Entorno (alturas > 9 m)		
Anchura mínima	5 m	6 m
Altura libre	La del edificio	La del establecimiento
Separación máxima	Alt. Edif. <15 m: 23 m	10 m
	15 < AE < 20 m: 18 m	
	Alt. Edif. > 20 m: 10 m	
Distancia máx. acceso principal	30 m	30 m
Pendiente máxima	10 %	10 %

Tabla 4. Condiciones de accesibilidad y maniobra. ■

CÓDIGO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL

A photograph of an industrial facility, possibly a port or refinery, situated along a body of water. The facility includes several large buildings with red and blue roofs, a tall yellow chimney, and a blue crane. In the background, there are hills under a cloudy sky. Overlaid on the foreground is the large white text '04'.

04



COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES

04

COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES





De acuerdo a la información detallada en el portal de la APAC, la coordinación de actividades empresariales para la prevención de los riesgos laborales, deberá garantizar el cumplimiento de los siguientes objetivos:

1. La aplicación coherente y responsable de los principios de la acción preventiva por las empresas concurrentes en el centro de trabajo.
2. La aplicación correcta de los métodos de trabajo por las empresas concurrentes en el centro de trabajo.
3. El control de las interacciones de las diferentes actividades desarrolladas en el centro de trabajo, en particular cuando puedan generar riesgos calificados como graves o muy graves o cuando se desarrollen en el centro de trabajo actividades incompatibles entre sí por su incidencia en la seguridad y la salud de los trabajadores.
4. La adecuación entre los riesgos existentes en el centro de trabajo que puedan afectar a los trabajadores de las empresas concurrentes y las medidas aplicadas para su prevención.



4.1 COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES EN LA AUTORIDAD PORTUARIA

Para facilitar la coordinación de actividades empresariales en el ámbito portuario, la Autoridad Portuaria pone a disposición de las empresas contratadas la [plataforma de coordinación de actividades empresariales](#) (acceso vía portal de APAC).



Las empresas, organismos, autónomos y, en general, todas las personas físicas o jurídicas contratadas por la Autoridad Portuaria que pretendan realizar alguna actividad empresarial dentro de la zona de servicio del puerto, la cual pueda generar o estar expuesta a riesgos, deberán acreditar haber llevado a cabo la coordinación de actividades empresariales a través de la plataforma de coordinación de actividades empresariales (acceso vía portal de APAC).

Si bien la Autoridad Portuaria no tiene atribuida la función de control de cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades empresariales, sí está obligada a la coordinación según los siguientes escenarios:

- Coordinación de actividades en la prestación de servicios generales: si para la realización de un servicio general prestado por la Autoridad Portuaria con sus propios medios personales, se contratara también a un tercero, la Autoridad Portuaria asumiría por su condición de empresario titular del centro de trabajo, el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales. En el caso de que la Autoridad Portuaria hubiera encomendado la gestión de alguno de esos servicios generales a un tercero, correspondería a éste por su condición de empresario titular del centro de trabajo, dar cumplimiento a la normativa de prevención de riesgos laborales.
- Actividades realizadas en espacios otorgados en régimen de concesión y autorización: corresponderá a los titulares de concesiones y autorizaciones la condición de titulares del centro de trabajo.
- En las **operaciones de atraque, desatraque y fondeo del buque**, el cumplimiento de las obligaciones de coordinación durante la realización de esas operaciones corresponde al consignatario que actúe en representación del armador.
- En las **operaciones de carga, estiba, desestiba, descarga, transbordo de mercancías, embarque y desembarque de pasajeros, entrega, recepción, almacenamiento, depósito y transporte horizontal de mercancías**, el cumplimiento de las obligaciones de coordinación durante la realización de esas operaciones corresponde a la empresa prestadora del servicio correspondiente.
- **Prestación de servicios portuarios:** del cumplimiento de las obligaciones de coordinación responde la empresa prestadora del servicio.
- **Servicio de señalización marítima (SAN):** si para la realización de un servicio de señalización marítima, prestado por la Autoridad Portuaria con sus propios medios personales, se contratara también a un tercero, la Autoridad Portuaria asume la condición de empresario titular del centro de trabajo.
- **Realización de obras por cuenta de la Autoridad Portuaria:** la Autoridad Portuaria asume la condición de empresario principal cuando contrata una obra correspondiente a su propia actividad (“proyectar y construir las obras necesarias en el marco de los planes y programas aprobados”), debiendo de



vigilar el cumplimiento por el contratista de la normativa de prevención de riesgos laborales (artículo 10 del RD 171/2004). La disposición adicional primera del Real Decreto 171/2004 establece que las obras incluidas en el ámbito de aplicación del Real Decreto 1627/1997 se regirán por lo establecido en el citado real decreto.

- **Realización de servicios por cuenta de la Autoridad Portuaria:** la Autoridad Portuaria asume la condición de empresario titular del centro de trabajo.
- **Realización de obras y servicios por cuenta de una concesión:** en caso de que la obra fuese promovida por el titular de una concesión o autorización, la posición de empresario principal y empresario titular del centro de trabajo corresponde al concesionario. ■



CÓDIGO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL

A large, white, stylized number '05' is superimposed over a photograph of an industrial construction site. The background shows a clear blue sky, a tall crane with a yellow hook, and various industrial structures and scaffolding. The number '0' is on the left and the '5' is on the right, both rendered in a clean, sans-serif font.



INSTRUCCIONES TÉCNICAS

05

INSTRUCCIONES TÉCNICAS

A lo largo del presente capítulo se describen las Instrucciones Técnicas que deben seguir los usuarios del puerto de A Coruña para:

- **Notificación y admisión de mercancías peligrosas en el ámbito portuario**
 - Admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en el puerto interior
 - Admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en el puerto exterior
- **Suministro de combustibles o lubricantes desde tierra en la zona de servicio del puerto de A Coruña**
- **Notificaciones y permisos para efectuar trabajos en el puerto**
 - Tránsitos o trabajos en el puerto de A Coruña
 - Trabajos en autorizaciones/concesiones en el puerto de A Coruña
 - Puesta a disposición de medios mecánicos en operaciones de carga/descarga de graneles sólidos sin tubería
 - Puesta a disposición de medios mecánicos en operaciones de carga/descarga por tubería de graneles sólidos y líquidos
- **Maquinaria y equipos de trabajo en la zona de servicio**
- **Seguridad en espectáculos públicos y actividades extraordinarias y recreativas**
 - Instalaciones temporales: carpas
 - Actividades lúdicas en el espacio marítimo de la zona de servicio
 - Actividades recreativas aéreas

5.1 NOTIFICACIÓN Y ADMISIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EL ÁMBITO PORTUARIO

La Autoridad Portuaria de A Coruña establece en su Instrucción Técnica PO-06-04-01, ed. 01 de 1 de febrero de 2018, cuáles han de ser las metodologías de notificación y de autorización de atraque y admisión en zona terrestre de las mercancías peligrosas.



En el ámbito de aplicación de esta instrucción se indican las disposiciones a cumplir para la entrada/salida de mercancías peligrosas en el puerto, bien por vía terrestre o marítima, para tránsito, trasbordo, carga o descarga. Este procedimiento o requerimiento se puede descargar de la página web de la APAC y a cuyo formulario se accede a través de [este enlace](#).

5.2 SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES O LUBRICANTES DESDE TIERRA EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE A CORUÑA

En el ámbito portuario de la APAC aplica la Instrucción PO-04-01-01, ed.01 de 1 de febrero de 2018.

En esta instrucción se establecen y detallan:

1. Las condiciones de autorización a las empresas prestadoras del servicio comercial de suministro de hidrocarburos (empresas censadas que han de inscribirse en el censo de empresas suministradoras de hidrocarburos)
2. Quién/es pueden ser las empresas demandantes de este servicio en caso de suministro a buque (consignatario o armador) o suministro a equipos de trabajo (concesión o autorización)
3. Las exclusiones o exenciones de aplicación de la instrucción
4. Los procesos de autorización y de solicitud (empresa solicitante, que puede ser la empresa censada o la empresa transportista delegada por ésta) de suministro de hidrocarburos en la zona de servicios del puerto
5. El control y acceso del servicio de suministro (inclusive el registro de la cantidad real suministrada)
6. Los requisitos de comunicación al CCE/CCS de la APAC tanto en control y acceso como en emergencias (incidencias que supongan riesgo en seguridad y salud de los trabajadores o el medio ambiente)
7. Requisitos de seguridad y medio ambiente a observar en vehículos y operaciones durante el suministro (abarcando la estancia de vehículos y productos, las operaciones de carga o descarga y de trasvase, los equipos de bombeo, las conexiones, ...) definiendo las responsabilidades de control y vigilancia de las partes actuantes; en caso de suministro a equipos de trabajo, esta responsabilidad recae en el transportista

Además es de aplicación lo establecido en la instrucción técnica 7 Suministro de combustibles y lubricantes, del Código de Conducta Ambiental del puerto de A Coruña, en su versión en vigor.

La instrucción técnica citada se puede descargar en [este enlace web](#).

5.3 NOTIFICACIONES Y PERMISOS PARA EFECTUAR TRABAJOS EN EL PUERTO

5.3.1 Solicitud de permiso de tránsitos o trabajos en el puerto de A Coruña

La solicitud correspondiente debe realizarse de acuerdo al formulario PO-02-02-I01-F01 Ed. 01 del 21 de mayo de 2018. En él se establecen las condiciones de operación y comunicación, procedimientos de emergencia y normas de seguridad y medio ambiente a observar. Este procedimiento o requerimiento se puede descargar de la página web de la APAC y a cuyo formulario se accede a través de [este enlace](#).



5.3.2 Solicitud de permiso de trabajos en autorizaciones/concesiones en el puerto de A Coruña

La solicitud correspondiente debe realizarse de acuerdo al formulario PO-02-02-I01-F02 Ed. 01 del 21 de mayo de 2018. En él se establecen las condiciones de operación y comunicación, procedimientos de emergencia y normas de seguridad y medio ambiente a observar. Este procedimiento o requerimiento se puede descargar de la página web de la APAC y a cuyo formulario se accede a través de [este enlace](#).

5.3.3 Puesta a disposición de medios mecánicos en operaciones de carga/descarga de graneles sólidos sin tubería

La solicitud correspondiente debe realizarse de acuerdo al formulario Ed. 01. En él se establecen las condiciones de operación y comunicación y procedimientos de emergencia. Este procedimiento o requerimiento se puede descargar de la página web de la APAC y a cuyo formulario se accede a través de [este enlace](#).



5.3.4 Solicitud de puesta a disposición de medios mecánicos en operaciones de carga/descarga por tubería de graneles sólidos y líquidos

La solicitud correspondiente debe realizarse de acuerdo al formulario Ed. 01. En él se establecen las condiciones de operación y comunicación y procedimientos de emergencia. Este procedimiento o requerimiento se puede descargar de la página web de la APAC y a cuyo formulario se accede a través de [este enlace](#).

5.4 MAQUINARIA Y EQUIPOS DE TRABAJO EN LA ZONA DE SERVICIO

Las máquinas y los equipos de trabajo de todas las actividades desarrolladas en la zona de servicio del puerto de A Coruña deben garantizar un nivel elevado de protección de la salud y la seguridad de los trabajadores.

La solicitud de entrada de maquinaria y medios mecánicos en la zona de servicio del puerto se realizará según el apartado [5.3](#) de este Código.



5.4.1 Mercado CE

El Mercado CE asegura el cumplimiento de requisitos esenciales de seguridad y de salud relativos al diseño y la fabricación.

Todas las máquinas pertenecientes al ámbito de aplicación del Real Decreto 1644/2008, de 10 de octubre, por el que se establecen las normas para la comercialización y puesta en servicio de las máquinas, utilizadas en la zona de servicio del puerto, deberán de disponer de Mercado CE.

5.4.1.1 Grúas móviles autopropulsadas

En el caso de las grúas móviles autopropulsadas, y antes de que se realice su primera utilización, la empresa deberá presentar^{xxviii} a la Consellería de Economía e Industria una declaración de adecuación individualizada de la misma para su inscripción en el registro de referencia y la obtención del número de registro de aparatos de elevación.

Esta declaración podrá ser bien la declaración CE de la grúa, bien una declaración de adecuación de la misma, firmadas una u otra por Organismo de Control Autorizado.

En cualquier caso, toda grúa móvil autopropulsada deberá^{xxix} colocar en parte fácilmente visible de la cabina de la grúa una placa adhesiva de color verde, de 105 × 74 mm, en la que figuren los siguientes datos:

- Nombre de la comunidad autónoma (Galicia).

- ITGA.
- R.A.E.-4: 0001 (con numeración correlativa correspondiente al R.A.E.-4 de cada comunidad autónoma).
- N.º de serie (o en su caso del bastidor).
- Fecha de la próxima inspección: antes de: XX-XXXX (mes y año).

5.4.2 Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo

El Real Decreto 1215/1997 establece las disposiciones mínimas relativas tanto a los requisitos generales que deben cumplir los equipos como a las precauciones y obligaciones que deben adoptarse en su utilización, elección, mantenimiento y, en su caso, comprobación de los equipos de trabajo.

En la zona de servicio del puerto de A Coruña deberán emplearse equipos de trabajo que estén plenamente integrados con las actividades preventivas de la empresa, teniendo siempre en consideración el RD 1215/1997.

Además, se deberá de garantizar una formación e información adecuadas al personal que utilice directamente los equipos de trabajo, así como a otros trabajadores expuestos a riesgos con origen en otro u otros equipos utilizados en su entorno.

5.5 SEGURIDAD EN INSTALACIONES TEMPORALES: CARPAS

Las carpas¹¹ necesarias para el desarrollo de actividades o servicios portuarios en la zona de tierra de la zona de servicio del puerto de A Coruña deberán cumplir los requisitos establecidos en la norma UNE-EN 13782:2016 o aquella que la sustituya.

¹¹ Se entiende por carpa toda estructura móvil, instalada temporalmente, cerrada con aberturas (textiles, láminas) o parcialmente con elementos rígidos (UNE-EN 13782:2016).



5.6 ACTIVIDADES LÚDICAS EN EL ESPACIO MARÍTIMO DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE A CORUÑA

La autorización para la celebración de actividades lúdicas o recreativas en el puerto de A Coruña ha de solicitarse a la Autoridad Portuaria. Para todas aquellas actividades que requieran hacer uso de los espacios de agua incluidos en la zona de servicio del puerto de A Coruña, deberá solicitarse asimismo y con carácter previo autorización a la Capitanía Marítima de A Coruña.

Además, para garantizar la seguridad durante todo el desarrollo de las diferentes actividades lúdicas que tengan lugar en el puerto de A Coruña, la APAC establece las siguientes obligaciones:

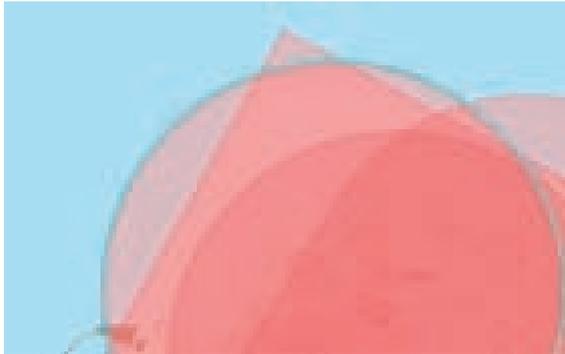
- Las actividades de remo, vela o similares han de regirse por lo especificado en el Real Decreto 62/2008, de 25 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de las condiciones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar aplicables a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas náutico-deportivas,
- Los circuitos en los que se celebren pruebas de remo, vela o similares han de dejar libre en todo momento el canal de entrada o salida del puerto y las zonas de terminales o pantalanes en los que se manejen mercancías peligrosas. En la solicitud de autorización a la Capitanía Marítima para la celebración de este tipo de pruebas deben incluirse los planos con los circuitos por los que se desplazarán los participantes de la actividad,
- Durante la celebración de competiciones náuticas está prohibido que cualquier otra embarcación ajena a la actividad, cruce los circuitos diseñados para tal fin, salvo autorización de la Capitanía Marítima de A Coruña,
- En todas las pruebas náutico-deportivas debe garantizarse el suficiente apoyo de embarcaciones de seguridad.



Tall Ships Race. Puerto de A Coruña 2016

5.7 ACTIVIDADES RECREATIVAS AÉREAS

Los emplazamientos de los puertos de A Coruña están afectados por las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de A Coruña; el puerto interior y la práctica totalidad del puerto exterior están incluidos en el área de seguridad del aeropuerto de A Coruña (véase figura), mientras que el contradique y parte del muelle de ribera del puerto exterior se encuentran en la Zona de Control o CTR¹² del aeropuerto de A Coruña.



Área de seguridad del Aeropuerto de A Coruña



Zona de control del Aeropuerto de A Coruña

Por este motivo y teniendo en cuenta lo expuesto en la “Guía para la tramitación de actuaciones en el entorno aeroportuario con afección a los ámbitos de riesgo” del Aeropuerto de A Coruña, la Autoridad Portuaria de A Coruña establece la necesidad de solicitud de autorización previa del Aeropuerto de A Coruña para la realización de actividades aéreas en toda la zona portuaria.

Así, para las siguientes actividades:

- Superficies reflectantes que puedan causar deslumbramientos,
- Fuegos artificiales y/o farolillos u otras luces peligrosas que puedan inducir a confusión o error,
- Suelta de globos libres no tripulados,
- Globos cautivos (publicidad, pasajeros, fotografía...),
- Aeromodelismo,
- Sondeos meteorológicos,
- Reserva de espacio aéreo por acontecimiento público,
- Actividades colomófilas,
- Focos de atracción de aves (plantaciones, regadíos, vertederos, áreas de agua...)
- Actividades deportivas como kitesurf, velas, vuelos de parapente o paramotor...

¹² Controlled Traffic Region.



- Fuentes de radiación no visible o presencia de objetos (móviles o fijos) que puedan interferir o afectar negativamente al funcionamiento de las comunicaciones aeronáuticas o los sistemas de navegación y vigilancia, siempre que su ámbito de acción se sitúe dentro de la proyección en planta de las servidumbres de aeródromo,
- RPAS (*Remotely Piloted Aircraft System*) o Drones^{xxx}.

el promotor de la actividad deberá solicitar autorización con un plazo mínimo de 30 días hábiles antes de la fecha de su actividad al Aeropuerto de A Coruña, mediante su Modelo para la solicitud de permiso de actividad; La información a facilitar es la siguiente:

- Naturaleza de la actividad
- Datos del solicitante
- Declaración de Autorización
- Fechas de la actividad
- Zona de trabajo y características de la actividad (Sistema de referencia WGS-84. Coordenadas geográficas)
- Características de la actividad (información adicional en caso de actividades de sondeos meteorológicos, suelta de globos o farolillos, láser/foco...)
- Certificado de conformidad del organizador.

Una vez obtenida esta autorización podrá efectuar la preceptiva solicitud a la Autoridad Portuaria. ■

CÓDIGO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL



06

The background image shows an industrial facility, possibly a refinery or chemical plant, with a large building and a tall distillation column. In the foreground, there is a parking lot with several cars, including a red one. A street lamp is visible on the left side. The sky is blue with scattered white clouds.

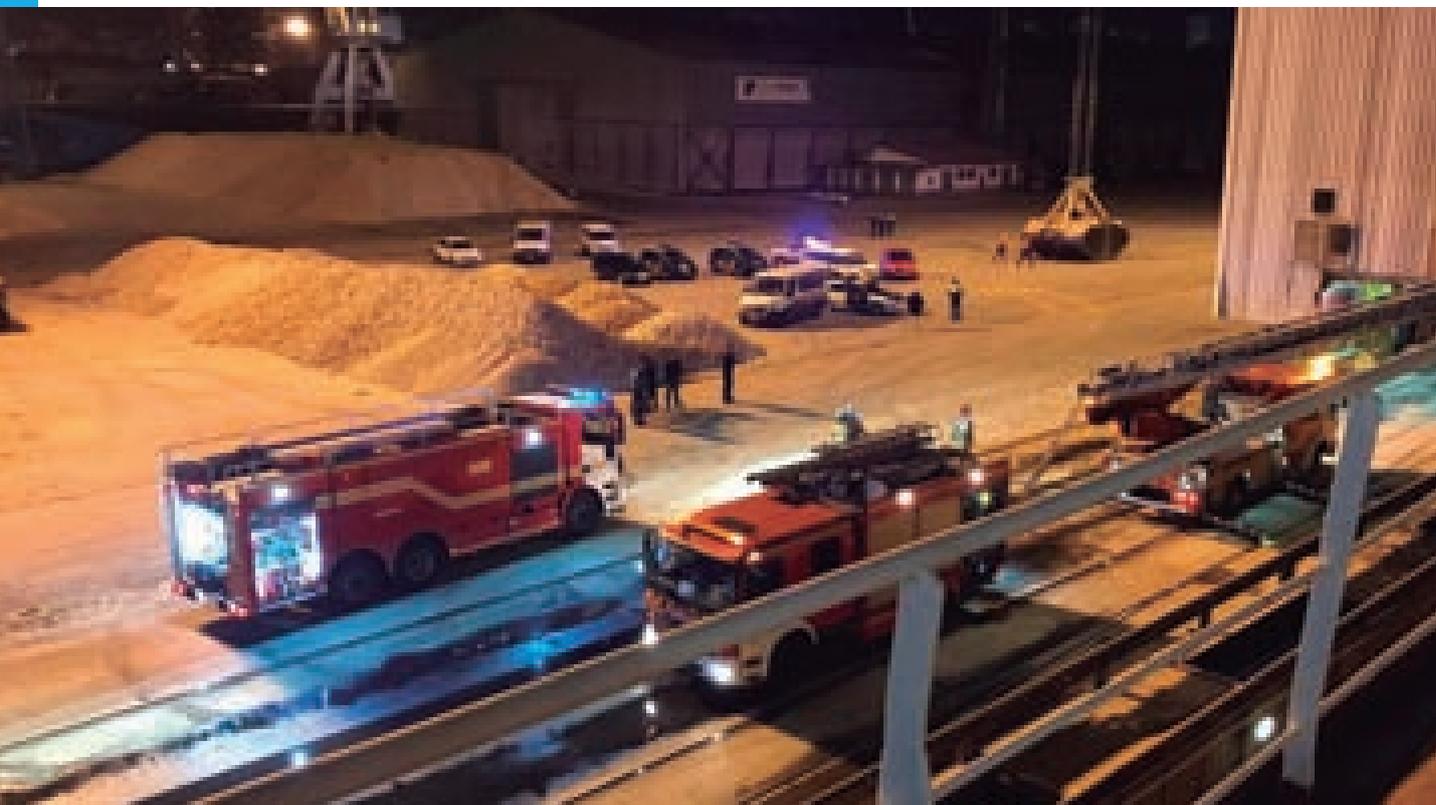


PLANES DE CONTIGENCIA

06

PLANES DE CONTINGENCIA

6.1 PLANES DE AUTOPROTECCIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA



La responsabilidad de las Autoridades Portuarias en relación con los servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, se concreta en la elaboración del correspondiente Plan de Autoprotección y en la realización de las actuaciones necesarias para su implantación y el mantenimiento de su eficacia en los términos a los que se refiere la Norma Básica de Autoprotección (Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo).

El Plan de Autoprotección aborda la identificación y evaluación de los riesgos químicos y de seguridad industrial, las acciones y medidas necesarias para la prevención y control de riesgos, así como las medidas de protección y otras actuaciones a adoptar en caso de emergencia en el puerto.

La APAC dispone de los Planes de Autoprotección de los puertos interior y exterior de A Coruña. Ambos documentos se han actualizado siguiendo la estructura exigida en el citado RD 393/2007 y definen detalladamente los siguientes aspectos en materia de autoprotección de las infraestructuras:

- Titulares y emplazamiento de la actividad
- Actividad y medio físico en el que se desarrolla
- Inventario, análisis y evaluación de riesgos
- Inventario y descripción de las medidas y medios de autoprotección ([véase apartado 3.6](#))

- Mantenimiento de las instalaciones
- Plan para actuación ante emergencias
- Integración de los planes en otros de ámbito superior
- Implantación y mantenimiento del PAU

Entre los anexos más destacados incluidos en los PAUs de los puertos de A Coruña se completa información relativa a:

- Directorio telefónico
- Formularios para la gestión ante emergencias
- Planos

6.2 PAUS DE LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS, AUTORIZADAS O USUARIAS DE LA ZONA DE SERVICIO DE LOS PUERTOS DE A CORUÑA

Las empresas concesionarias, autorizadas o usuarias de la zona de servicio de los puertos interior o exterior de A Coruña que estén obligadas a disponer de un plan de autoprotección deben enviar por correo electrónico a la APAC una copia actualizada de dicho plan completo.

En aquellas instalaciones en las que no se disponga de PAU, es conveniente disponer de manuales/procedimientos de actuación ante emergencias actualizados que la APAC debe conocer.

Es obligatorio que todas las empresas ubicadas en la zona de servicio de los puertos de A Coruña cumplieren la “Declaración Simplificada de Seguridad Industrial para empresas ubicadas en la zona de servicio”, formato PO-04-03-DSSI y lo remitan a la APAC. Este formulario puede descargarse en [este enlace web](#).

Como ya se ha expuesto en el [apartado 3.6](#) de este Código de Seguridad Industrial, ninguno de los medios, sistemas o redes contra incendio de la Autoridad Portuaria pueden ser considerados como medidas de autoprotección en los PAUs de las empresas titulares de concesiones o autorizaciones de dominio público, o de los PAUs de las empresas prestadoras de servicios portuarios, que deberán disponer de las medidas de autoprotección necesarias para controlar sus riesgos inventariados, con independencia de los medios con los que cuente la Autoridad Portuaria.

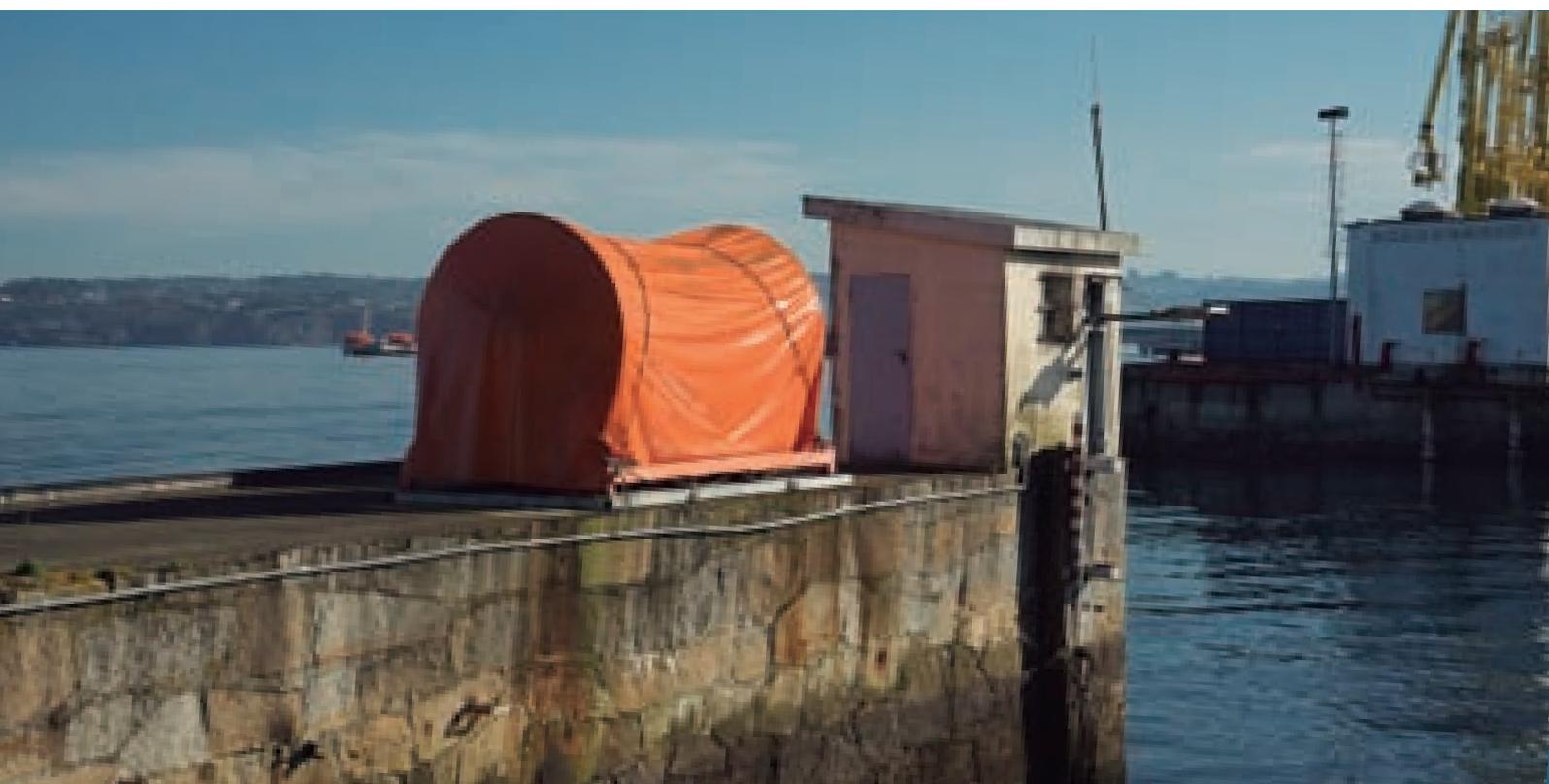
6.3 PLAN INTERIOR MARÍTIMO

El Plan Interior Marítimo (en adelante, PIM) de la APAC es el instrumento jurídico y técnico por el que se regulan los procedimientos de organización y actuación de las administraciones públicas y entidades públicas y privadas, comprensivo de la estructuración, disposición de medios personales y materiales y la dirección y seguimiento de las operaciones ante un suceso de contaminación marina que haya tenido lugar en su zona litoral interior de las aguas portuarias.



El PIM del puerto, junto con el Plan Marítimo Nacional, cuyo ámbito de actuación son las aguas marítimas, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva, conforma el Subsistema marítimo vinculado al puerto de A Coruña, del Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

Además, las instalaciones de manipulación y transporte de mercancías del puerto, las instalaciones de almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos, las instalaciones para el abastecimiento de combustibles a buques y los astilleros e instalaciones de reparación naval ubicadas en la zona de servicio deberán contar con un PIM, que es tenido en cuenta por APAC para la elaboración del PIM de los puertos de A Coruña. En la web de APAC se puede consultar más información en relación con el PIM.



6.4 PLANES DE PROTECCIÓN DEL PUERTO Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS

Las prescripciones funcionales del código internacional ISPS (Protección de Buques e Instalaciones Portuarias) establecen las siguientes condiciones, sin que esta enumeración sea exhaustiva:

1. Recopilar y evaluar información sobre las amenazas a la protección marítima e intercambiar dicha información con los Gobiernos Contratantes interesados;
2. Exigir el mantenimiento de protocolos de comunicación para los buques y las instalaciones portuarias;
3. Evitar el acceso no autorizado a los buques e instalaciones portuarias y a sus zonas restringidas;

4. Evitar la introducción en los buques e instalaciones portuarias de armas no autorizadas, artefactos incendiarios o explosivos;
5. Facilitar los medios para dar la alarma cuando se produzca una amenaza para la protección marítima o un suceso que afecte a dicha protección;
6. Exigir planes de protección para el buque y para las instalaciones portuarias basados en evaluaciones de la protección; y
7. Exigir formación, ejercicios y prácticas para garantizar que el personal se familiariza con los planes y procedimientos de protección.

En consecuencia, en cumplimiento del Código ISPS se han elaborado los planes de protección de buque, del puerto y de las instalaciones portuarias atendiendo a las prescripciones anteriores:

6.4.1 Plan de protección del buque



Un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

6.4.2 Plan de protección de la instalación portuaria

Un plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

De conformidad con este Código ISPS la Autoridad Portuaria de A Coruña, en conjunción con el Gobierno del Estado, dispone del correspondiente PPIP (Plan de Protección de la Instalación Portuaria) con la información detallada y precisa que da cobertura a los objetivos del mencionado Código ISPS, en los términos por él establecidos.

Es punto clave y básico de este plan la figura del **“Oficial de protección portuaria”**, que es la persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria, y para la coordinación con los oficiales de protección de los buques y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.

6.5 SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA

El sistema de gestión de la seguridad ferroviaria tiene como objetivo fundamental mantener y mejorar los niveles de seguridad en la circulación y operaciones que se realicen en la red ferroviaria de interés general administrada por la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Documentación sobre el sistema se puede obtener en [página web de la Autoridad Portuaria](#) ■



CÓDIGO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL

The background image shows an industrial site with several large, cylindrical storage tanks. The tanks are white with purple horizontal bands. One of the tanks has the word "Carra" written on it in purple. In the foreground, a large white number "07" is overlaid on the image. The sky is clear blue, and the ground is a dark, flat surface. In the distance, there are some hills and a yellow container.

07

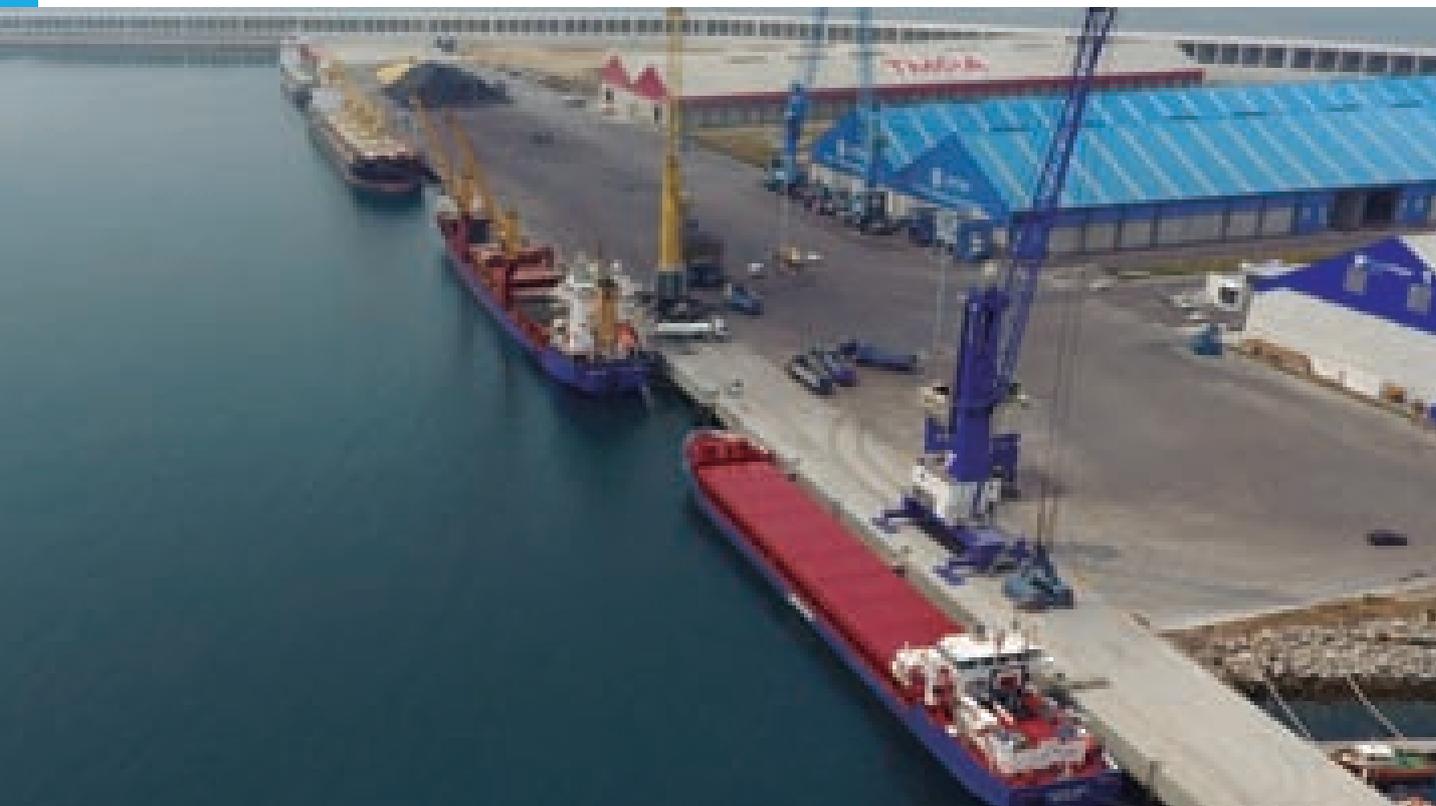


CLÁUSULAS DE SEGURIDAD INDUSTRIAL

07

CLÁUSULAS DE SEGURIDAD INDUSTRIAL

7.1 CONCESIONES Y AUTORIZACIONES DE DOMINIO PÚBLICO



Las **medidas de seguridad** que habrán de cumplir los titulares de concesiones y/o autorizaciones de dominio público en el puerto de A Coruña quedarán establecidas en los pliegos de condiciones técnicas y administrativas para el otorgamiento de la concesión o autorización, con o sin ejecución de obra, donde se hallarán aquellas referencias particulares consecuencia de la actividad, del tipo de establecimiento o de su ubicación.

En caso de no existir referencias particulares, las medidas de seguridad consistirán en el cumplimiento de lo establecido en este Código de Seguridad Industrial y, en concreto, de las siguientes obligaciones:

1. El titular de una autorización/concesión en la que se vayan a desarrollar actividades industriales^{xxxI} o de almacenamiento^{xxxII} deberá presentar ante la Consellería de Industria un proyecto que contendrá la documentación necesaria que justifique el cumplimiento del Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales e indicar los materiales, aparatos, equipos, sistemas o sus componentes sujetos a marca de conformidad con normas incluidos en el proyecto. Este proyecto será redactado y firmado por un técnico titulado competente^{xxxIII}.
2. Deberá presentar también ante la Consellería de Industria un certificado, emitido por un técnico titulado competente, en el que se ponga de manifiesto la adecuación de las instalaciones al proyecto y el cumplimiento de las condiciones técnicas y prescripciones reglamentarias que correspondan, para registrar la referida instalación. En dicho certificado deberá figurar, además, el nivel de riesgo intrínseco

del establecimiento industrial, el número de sectores y el riesgo intrínseco de cada uno de ellos, así como las características constructivas que justifiquen el cumplimiento de lo dispuesto en el anexo II; incluirá, además, un certificado de la/s empresa/s instaladora/s habilitada/s, firmado por el técnico titulado competente respectivo, de las instalaciones que conforme al Real Decreto 513/2017, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios, requieran ser realizadas por una empresa instaladora habilitada.

3. El titular de una autorización/concesión en la que se desarrollen o puedan desarrollar actividades que pueda dar origen a situaciones de emergencia, tal y como se definen en el Real decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección, deberá presentar un Plan de Autoprotección ante el Registro de Planes de Autoprotección¹³, y remitir el certificado de registro de dicha presentación y la Declaración Simplificada de Seguridad Industrial (en adelante también DSSI) a la Autoridad Portuaria antes del comienzo de la actividad.
4. El titular de una autorización/concesión en la que sean de aplicación las disposiciones del Real Decreto 2267/2004, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales, deberá presentar ante la Autoridad Portuaria el certificado al que hace referencia el artículo 5 del citado Real Decreto, emitido por un técnico titulado competente y visado por el colegio oficial correspondiente, y previamente presentado ante el órgano competente en materia de industria, en el que se ponga de manifiesto la adecuación de las instalaciones al proyecto y el cumplimiento de las condiciones técnicas y prescripciones reglamentarias que correspondan, para registrar la referida instalación. También presentará la DSSI a la Autoridad Portuaria.
5. Si la concesión o autorización se otorga en el puerto interior de A Coruña, deberá dar cumplimiento de la Ordenanza Municipal de protección contra incendios e igualmente presentar la Declaración Simplificada de Seguridad Industrial a la Autoridad Portuaria antes del comienzo de la actividad.
6. En el caso de que la autorización/concesión tenga la consideración de Establecimiento de nivel superior (artículo 3 del Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas) deberá presentar a la Autoridad Portuaria antes del comienzo de la actividad el Informe de Seguridad al que hace referencia el art. 10 del Real Decreto 840/2015, y la comunicación de la Consellería de Industria de sus conclusiones sobre el examen del informe de seguridad. que será tenido en cuenta para la elaboración del Plan de Autoprotección del puerto de A Coruña, así como cumplir con el resto de las obligaciones de notificación, prevención y planificación que le corresponda según el citado Real Decreto.
7. El titular de una autorización/concesión estará obligado a cumplir toda la normativa vigente en materia de prevención, detección y extinción de incendios y, en particular, el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios, en su versión en vigor. A tal efecto, habrá de disponer de los medios adecuados y de personal con la formación adecuada en la materia, siendo responsable asimismo de

¹³ <https://regape.xunta.es/>



su mantenimiento durante la vigencia de la autorización/concesión. En este sentido, los medios dispuestos por la Autoridad Portuaria de A Coruña en el Puerto de A Coruña se entenderán como propios de dicho ente e indisponibles por parte del titular, que habrá de disponer de sus propios medios de prevención, detección y extinción.

8. En caso de activación del Plan de Autoprotección del puerto de A Coruña, la empresa titular de la autorización/concesión deberá poner a disposición de la Autoridad Portuaria todos sus medios de autoprotección, tanto humanos como materiales. Será obligación del titular, asimismo, la adecuación a los posibles cambios que fuesen realizados en el Plan de Autoprotección del Puerto de A Coruña y que sean debidamente publicados en la página web 'www.puertocoruna.com'.
9. En cualquier caso, el titular de la autorización/concesión deberá cumplir toda la reglamentación que derive o esté relacionada con la Ley 21/1992 de 16 de julio, de Industria y el Decreto legislativo 1/2015, de 12 de febrero, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales de la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de política industrial (artículo 6 y siguientes), estando obligado a disponer y mantener al día los permisos, licencias, planes, certificados y registros que establezca la legislación vigente, en cada momento, en materia de seguridad industrial.

7.2 EJECUCIÓN DE OBRAS

Además de lo establecido anteriormente, en el caso de ejecución de obras se estará a lo establecido en el Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción.

7.3 EXPEDIENTES Y SANCIONES

El incumplimiento de lo dispuesto en el presente Código de Seguridad Industrial será considerado como una infracción conforme a lo establecido en el Título IV "Régimen sancionador" 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.

- Conllevarán la apertura de expedientes informativos o sancionadores,
- Las sanciones serán proporcionales a la clasificación de la infracción siendo ésta de leve, grave o muy grave,
- Las sanciones contemplan multas económicas y otras medidas accesorias, tales como suspensiones de los títulos concesionales o autorizaciones. ■

CÓDIGO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL





ANEXO

**REFERENCIAS LEGISLATIVAS, NORMATIVA APICABLE
Y DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA**

ANEXO

REFERENCIAS LEGISLATIVAS, NORMATIVA APICABLE
Y DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA



REALES DECRETOS Y DECRETOS

- REAL DECRETO 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.
- REAL DECRETO 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (BOE 31 de julio de 1987).
- REAL DECRETO 407/1992, de 24 de abril, que aprueba la Normativa Básica de Protección Civil. Directrices esenciales para la elaboración de planes especiales para hacer frente a riesgos específicos como el riesgo químico.
- REAL DECRETO 1942/1993, de 5 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios. Derogado por el RD 513/2017.
- REAL DECRETO 2085/1994, de 20 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Petrolíferas.
- REAL DECRETO 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención y su modificación posterior.
- REAL DECRETO 485/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo.
- REAL DECRETO 486/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo.
- REAL DECRETO 773/1997, de 30 de mayo, sobre disposiciones mínimas de seguridad y Salud relativas a la utilización por los trabajadores de equipos de protección individual.
- REAL DECRETO 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo.
- REAL DECRETO 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción y su modificación posterior.
- REAL DECRETO (RD) 230/1998, de 16 de febrero. En el marco legislativo actual, el Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos, deroga el RD anterior.
- REAL DECRETO (RD) 1254/1999, de 16 de julio. En el marco legal actual esta legislación queda sustituida por la aplicación del Real Decreto (RD) 840/2015.
- REAL DECRETO legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.
- REAL DECRETO 412/2001, de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.



- REAL DECRETO 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. (y sus modificaciones).
- REAL DECRETO 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos.
- REAL DECRETO 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales.
- REAL DECRETO 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.
- REAL DECRETO LEGISLATIVO 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (y sus modificaciones).
- REAL DECRETO 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.
- REAL DECRETO 2267/2004, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales.
- REAL DECRETO 965/2006, de 1 de septiembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (y sus modificaciones).
- REAL DECRETO 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.
- REAL DECRETO 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia.
- REAL DECRETO 1644/2008, de 10 de octubre, por el que se establecen las normas para la comercialización y puesta en servicio de las máquinas.
- REAL DECRETO 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor
- REAL DECRETO 750/2010 de 4 de junio, por la que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos
- REAL DECRETO 1593/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifica 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.



- 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 138/2011, de 4 de febrero, constituye el Reglamento de seguridad para instalaciones frigoríficas y sus instrucciones técnicas complementarias.
- REAL DECRETO 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.
- Libro Primero del DECRETO legislativo 1/2015, de 12 de febrero, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales de la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de política industrial
- REAL DECRETO legislativo 6/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial
- DECRETO 37/2015, de 12 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Industrial de Galicia.
- REAL DECRETO 709/2015, de 24 de julio, por el que se establecen los requisitos esenciales de seguridad para la comercialización de los equipos a presión.
- REAL DECRETO 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas.
- REAL DECRETO 108/2016, de 18 de marzo, por el que se establecen los requisitos esenciales de seguridad para la comercialización de los recipientes a presión simples.
- REAL DECRETO 513/2017, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios.

LEYES

- LEY 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (BOE 31 de julio de 1987).
- LEY 18/1989 de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. (BOE núm. 178, de 27 de julio; corrección de errores en BOE núm. 75, de 28 de marzo).
- LEY 21/1992 del 16 Julio, de Industria.
- LEY 31/1995 de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, y sus modificaciones posteriores.
- LEY 10/1998, de 21 de abril, de residuos. En el marco legislativo actual, la Ley 22/2011, de 28 de julio, por la que se aprueba la ley de residuos y suelos contaminados, deroga la Ley anterior.
- LEY 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación.
- LEY 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.
- LEY 32/2006 reguladora de la subcontratación en el Sector de la Construcción y el Reglamento que la desarrolla.

OTROS

- Código Marítimo Internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG).
- Recomendaciones revisadas sobre el transporte sin riesgos de cargas peligrosas y actividades conexas en zonas portuarias. MSC.1/Circ. 1216.
- Convenio Internacional para la seguridad de la vida en el mar (SOLAS).
- Reglamento CE/725/2004 de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias, que incluye el “Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” (PBIP).
- Guía de buenas prácticas en manipulación y almacenamiento de graneles sólidos en instalaciones portuarias. Ed. mayo 2015.

REFERENCIAS Y DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA

^I Arts. 25.a y 26.j 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.

^{II} Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.

^{III} Real Decreto 486/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo. Definiciones.

^{IV} Anexo IV del Real Decreto 486/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo.

^V El nivel de iluminación de una zona en la que se ejecute una tarea se medirá a la altura donde ésta se realice; en el caso de zonas de uso general a 85 cm del suelo y en el de las vías de circulación a nivel del suelo.

^{VI} Artículo 1. Ámbito de aplicación del Reglamento General de Circulación. Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

^{VII} Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.



^{viii} Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

^{ix} Real Decreto 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo.

^x Anexo III Normas y condiciones de circulación de los vehículos especiales y de los vehículos en régimen de transporte especial del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

^{xi} Art. 106. Tratamiento residual del vehículo, del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

^{xii} Art. 4 del Real Decreto 513/2017, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios.

^{xiii} Libro Primero del Decreto legislativo 1/2015, de 12 de febrero, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales de la Comunidad Autónoma de Galicia en materia de política industrial.

^{xiv} Artículo 6 del Decreto legislativo 1/2015.

^{xv} La realización de dicho registro puede llevarse a cabo a través de la oficina virtual de Industria a través del siguiente enlace: <https://oficinavirtualindustria.xunta.es/>

^{xvi} Este documento puede cumplimentarse en el siguiente enlace web: <https://sede.xunta.gal/detalle-procedemento?codCons=IN&codProc=617B>

^{xvii} Real Decreto 1196/2003, de 19 de septiembre, por el que se aprueba la Directriz básica de protección civil para el control y planificación ante el riesgo de accidentes graves en los que intervienen sustancias peligrosas.

^{xviii} Real Decreto 656/2017, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Almacenamiento de Productos Químicos y sus Instrucciones Técnicas Complementarias MIE APQ 0 a 10.

^{xix} Real Decreto 1523/1999, de 1 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de instalaciones petrolíferas, aprobado por Real Decreto 2085/1994, de 20 de octubre, y las instrucciones técnicas

complementarias MI-IP03, aprobada por el Real Decreto 1427/1997, de 15 de septiembre, y MI-IP04, aprobada por el Real Decreto 2201/1995, de 28 de diciembre.

^{xx} Real Decreto 2085/1994, de 20 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Petrolíferas. (y las Instrucciones técnicas complementarias MI-IP 01 «refinerías» y MI-IP 02 «parques de almacenamiento de líquidos petrolíferos»).

Real Decreto 1427/1997, de 15 de septiembre, por el que se aprueba la instrucción técnica complementaria MI-IP 03 «Instalaciones petrolíferas para uso propio».

Real Decreto 1523/1999, de 1 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de instalaciones petrolíferas, aprobado por Real Decreto 2085/1994, de 20 de octubre, y las instrucciones técnicas complementarias MI-IP03, aprobada por el Real Decreto 1427/1997, de 15 de septiembre, y MI-IP04, aprobada por el Real Decreto 2201/1995, de 28 de diciembre.

Real Decreto 706/2017, de 7 de julio, por el que se aprueba la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 “Instalaciones para suministro a vehículos” y se regulan determinados aspectos de la reglamentación de instalaciones petrolíferas.

^{xxi} Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, de 1974.

^{xxii} 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.

^{xxiii} Tablas del anexo I del Real Decreto 2267/2004, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales

^{xxiv} Art. 7 del Real Decreto 2267/2004, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales.

^{xxv} Arts. 21 y 132 del Real Decreto 145/1989, de 20 de enero. Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.

^{xxvi} Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.

^{xxvii} Pag. 4 del Documento Básico SI: Seguridad en caso de incendio (Con comentarios del Ministerio de Fomento)

^{xxviii} La realización de dicha inscripción puede llevarse a cabo a través de la oficina virtual de Industria a través del siguiente enlace: http://oficinavirtualindustria.xunta.es/RI/Instalaciones/RI_GruasAuto-propulsadas.aspx?lg=es-ES

^{xxix} Artículo 6 del Real Decreto 837/2003, de 27 de junio, por el que se aprueba el nuevo texto modificado y refundido de la Instrucción técnica complementaria “MIE-AEM-4” del Reglamento de aparatos de elevación y manutención, referente a grúas móviles autopropulsadas.



^{xxx} Los promotores de la actividad deben cumplir con la normativa vigente en materia de drones. En la fecha de redacción del presente Código, aplica el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, y se modifican el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea.

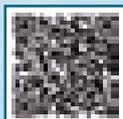
^{xxxi} Artículo 3.1 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria: “actividades dirigidas a la obtención, reparación, mantenimiento, transformación o reutilización de productos industriales, el envasado y embalaje, así como el aprovechamiento, recuperación y eliminación de residuos o subproductos, cualquiera que sea la naturaleza de los recursos y procesos técnicos utilizados”.

^{xxxii} En el caso de almacenamientos, cuando su carga de fuego total sea igual o superior a tres millones de Megajulios (MJ). Calculada según el anexo I del Real Decreto 2267/2004, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales.

^{xxxiii} Artículo 4 del Real Decreto 2267/2004, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de seguridad contra incendios en los establecimientos industriales.



Puerto de A Coruña
Autoridad Portuaria de A Coruña



www.puertocoruna.com
sostenibilidad@puertocoruna.com
981 21 96 21