



20  
15 Código de  
Conducta  
Ambiental



**Puerto de A Coruña**  
Autoridad Portuaria de A Coruña

# Sumario



<b>01</b>	<b>Presentación del Código de Conducta Ambiental</b>	<b>8</b>
1.1.	Introducción	10
1.2.	Política de gestión integrada	10
1.3.	Objeto	12
1.4.	Ámbito geográfico de aplicación	12
1.5.	Ámbito de actividades.	12
1.6.	Competencias	12
1.7.	Bonificaciones ambientales	13
1.8.	Entrada en vigor	14
1.9.	Vigencia del código. Versiones	14
1.10.	Estructura del código	14
1.11.	Adhesión al código de conducta	14
1.11.1	Informe anual	15
<b>02.</b>	<b>Normas generales sobre los aspectos ambientales</b>	<b>16</b>
2.1.	Residuos	18
2.1.1.	Aspectos generales	18
2.1.1.1	Productor o poseedor de residuos	18
2.1.1.2	Gestor de residuos	18
2.1.1.3	Residuos domésticos	19
2.1.1.4	Residuos comerciales e industriales	19
2.1.1.5	Residuos peligrosos	20



	2.1.1.6 Residuos procedentes de los buques (residuos MARPOL)	20
	2.1.1.7 Residuos de construcción y demolición	20
<b>2.2.</b>	<b>Vertidos</b>	<b>21</b>
2.2.1	Plan hidrológico galicia-costa	22
2.2.2.	Aspectos generales	22
2.2.3.	Vertidos procedentes de buques	22
2.2.4.	Vertidos procedentes de mercancías nocivas y potencialmente peligrosas	22
2.2.5.	Sucesos de contaminación marina y medidas correctoras	24
2.2.6.	Autorización de vertido	24
2.2.7.	Medidas de control	25
<b>2.3.</b>	<b>Emisiones a la atmósfera</b>	<b>26</b>
2.3.1.	Aspectos generales	26
2.3.2.	Calderas y sistemas de refrigeración	26
2.3.3	Vehículos y maquinaria	26
2.3.4.	Medidas de control	26
<b>2.4.</b>	<b>Contaminación del suelo</b>	<b>27</b>
2.4.1.	Aspectos generales	27
	2.4.1.1 Informes de situación del suelo	27
	2.4.1.2 Prevención de la contaminación del suelo	28
2.4.2.	Comunicación de derrames y medidas correctoras	28
2.4.3.	Medidas de control	28
<b>2.5.</b>	<b>Ruidos</b>	<b>29</b>
2.5.1.	Aspectos generales	29
2.5.2.	Servidumbre acústica en la dársena exterior	29
2.5.3.	Medidas de control	30

<b>2.6.</b>	<b>Olores</b>	<b>31</b>
2.6.1.	Aspectos generales	31
<b>2.7.</b>	<b>Protección del paisaje exterior y biodiversidad</b>	<b>31</b>
2.7.1.	Aspectos generales	31
2.7.2.	Espacios protegidos	32
2.7.3.	As mariñas y terras do mandeo	32
<b>2.8.</b>	<b>Consumo de los recursos naturales</b>	<b>33</b>
2.8.1.	Aspectos generales	33
<b>2.9.</b>	<b>Autorizaciones y concesiones de la zona de servicio del puerto</b>	<b>33</b>
2.9.1.	Aspectos generales	33
2.9.2.	Obligaciones de los titulares	34
<b>2.10.</b>	<b>Planes de emergencia ambiental</b>	<b>35</b>
2.10.1.	Plan de autoprotección	35
2.10.2.	Plan interior marítimo	36
<b>2.11.</b>	<b>Responsabilidad civil por daños al medio ambiente</b>	<b>36</b>
2.11.1.	Aspectos generales	36
2.11.2.	Responsabilidad de la autoridad portuaria	37
2.11.3.	Otras responsabilidades	37
<b>03.</b>	<b>Instrucciones técnicas</b>	<b>38</b>
<b>3.1.</b>	<b>Estancia del buque en el puerto</b>	<b>40</b>
3.1.1.	Objeto de la instrucción técnica	40
3.1.2.	Responsables de su cumplimiento	40
3.1.3.	Residuos procedentes del buque	40
3.1.4.	Vertidos procedentes de buques	41
3.1.5.	Emisiones procedentes de buques	43
3.1.6.	Desguace de buques	43
<b>3.2.</b>	<b>Operaciones sobre graneles sólidos</b>	<b>44</b>
3.2.1.	Objeto de la instrucción técnica	44
3.2.2.	Responsables de su cumplimiento	44
3.2.3.	Prevención y minimización de emisiones, derrames y vertidos de granel	44
3.2.4.	Operación de carga o descarga mediante cuchara	44
3.2.4.1	Prácticas operativas generales	44
3.2.4.2	Prácticas operativas durante la carga y descarga de buque	48
3.2.4.3	Prácticas operativas en descarga de cuchara sobre la tolva	48
3.2.4.4	Operación de carga de camiones y vagones desde tolva	49
3.2.4.5	Operación de carga de camiones y vagones con pala	49

<b>3.2.5.</b>	Operación de carga y descarga neumática	<b>50</b>
	3.2.5.1 Prácticas operativas generales	<b>50</b>
	3.2.5.2 Prácticas operativas durante la carga del buque	<b>50</b>
	3.2.5.3 Prácticas operativas durante la carga de vagones	<b>50</b>
<b>3.2.6.</b>	Carga y descarga en el interior de naves	<b>51</b>
<b>3.2.7.</b>	Operación de carga con pórtico, cargador continuo o cinta transportadora móvil	<b>52</b>
<b>3.2.8.</b>	Buenas prácticas de depósito en muelle	<b>52</b>
	3.2.8.1 Prácticas operativas generales	<b>52</b>
	3.2.8.2 Prácticas operativas durante la formación del acopio	<b>52</b>
	3.2.8.3 Prácticas operativas durante la manipulación del acopio	<b>53</b>
<b>3.2.9.</b>	Buenas prácticas de transporte	<b>53</b>
<b>3.2.10.</b>	Gestión de los residuos de graneles sólidos	<b>53</b>
<b>3.2.11.</b>	Condiciones específicas de algunos graneles sólidos	<b>53</b>
	3.2.11.1 Carbón	<b>54</b>
	3.2.11.2 Coque de petróleo	<b>54</b>
	3.2.11.3 Clinker de cemento portland	<b>55</b>
	3.2.11.4 Graneles alimentarios	<b>55</b>
	3.2.11.5 Cuarzo	<b>55</b>
	3.2.11.6 Abonos y fertilizantes	<b>55</b>
	3.2.11.7 Azufre	<b>55</b>
<b>3.3.</b>	<b>Operaciones sobre graneles líquidos</b>	<b>56</b>
<b>3.3.1.</b>	Objeto de la instrucción técnica	<b>56</b>
<b>3.3.2.</b>	Responsables de su cumplimiento	<b>56</b>
<b>3.3.3.</b>	Prevención y minimización de vertidos y derrames de graneles líquidos y emisiones de sustancias volátiles	<b>56</b>
	3.3.3.1 Operaciones de carga y descarga del buque por tubería	<b>56</b>
	3.3.3.2 Plan interior marítimo	<b>57</b>
<b>3.3.4.</b>	Almacenamiento de graneles líquidos	<b>57</b>
<b>3.3.5.</b>	Gestión de residuos de graneles líquidos	<b>57</b>
<b>3.4.</b>	<b>Operaciones sobre mercancía general</b>	<b>58</b>
<b>3.4.1.</b>	Objeto de la instrucción técnica	<b>58</b>
<b>3.4.2.</b>	Responsables de su cumplimiento	<b>58</b>
<b>3.4.3.</b>	Operación de carga o descarga del buque	<b>58</b>
	3.4.3.1 Plan interior marítimo	<b>58</b>
<b>3.4.4.</b>	Almacenamiento de mercancía general	<b>58</b>
<b>3.5.</b>	<b>Actividades del sector pesquero</b>	<b>60</b>
<b>3.5.1.</b>	Objeto de la instrucción técnica	<b>60</b>
<b>3.5.2.</b>	Responsables de su cumplimiento	<b>60</b>
<b>3.5.3.</b>	Limpieza y gestión de residuos en locales	<b>60</b>
<b>3.5.4.</b>	Servicio de limpieza de la zona de servicio del puerto	<b>61</b>

3.5.5.	Servicio comercial de gestión de residuos	61
3.5.6.	Zonas comunes de tierra y agua	61
<b>3.6.</b>	<b>Gestión de residuos de carga, relacionados con la carga y resultantes del depósito y manipulación de la mercancía</b>	<b>62</b>
3.6.1.	Objeto de la instrucción técnica	62
3.6.2.	Responsables de su cumplimiento	62
3.6.3.	Operación del servicio de limpieza y recogida de residuos	62
	3.6.3.1 Limpieza de muelles, explanadas y viales	62
	3.6.3.2 Recogida de residuos	63
	3.6.3.3 Gestión de residuos	63
3.6.4.	Gestión de residuos peligrosos de carga o relacionados con la carga	63
<b>3.7.</b>	<b>Suministro de combustible y lubricantes</b>	<b>64</b>
3.7.1.	Objeto de la instrucción técnica	64
3.7.2.	Responsables de su cumplimiento	64
3.7.3.	Operación de suministro de combustible y lubricantes desde tierra a buques y a equipos de trabajo y depósitos autorizados	64
3.7.4.	Operación de suministro de combustible y lubricantes desde buque o gabarra a buque	65
3.7.5.	Contenido de azufre	65
<b>3.8.</b>	<b>Circulación, estacionamiento, reparación y lavado de vehículos, embarcaciones y maquinaria</b>	<b>66</b>
3.8.1.	Objeto de la instrucción técnica	66
3.8.2.	Responsables de su cumplimiento	66
3.8.3.	Circulación y estacionamiento de camiones, coches y equipos móviles	66
3.8.4.	Circulación y maniobras de trenes en el puerto	67
3.8.5.	Reparación y lavado de vehículos y maquinaria	67
3.8.6.	Actividad en instalaciones fijas: talleres e instalaciones de mantenimiento	67
3.8.7.	Trabajos de reparación y mantenimiento en varadero	67
	3.8.7.1 Residuos resultantes de las operaciones de reparación y mantenimiento en varadero	67
	3.8.7.2 Vertidos no autorizados	68
<b>3.9.</b>	<b>Ejecución de obras</b>	<b>70</b>
3.9.1.	Objeto de la instrucción técnica	70
3.9.2.	Responsables de su cumplimiento	70
3.9.3.	Ejecución de obras	70
	3.9.3.1 Contratos de obras sin proyecto de ejecución	70
	3.9.3.2 Programa de actuaciones medioambientales	70
	3.9.3.3 Señalización	70
	3.9.3.4 Gestión de los residuos	70
	3.9.3.5 Gestión de vertidos	71
	3.9.3.6 Control de niveles sonoros	71
3.9.4.	Finalización de la obra	71

<b>3.10.</b>	<b>Actividades de hostelería y ocio</b>	<b>72</b>
3.10.1.	Objeto de la instrucción técnica	72
3.10.2.	Responsables de su cumplimiento	72
3.10.3.	Gestión de los residuos generados por las actividades de hostelería y ocio	72
3.10.4.	Emisiones de ruido	72
<b>3.11.</b>	<b>Instalaciones náutico deportivas</b>	<b>74</b>
3.11.1.	Objeto de la instrucción técnica	74
3.11.2.	Responsables de su cumplimiento	74
3.11.3.	Limpieza y gestión de residuos de las instalaciones náuticas	74
3.11.4.	Residuos procedentes de las embarcaciones de recreo	74
3.11.5.	Gestión y minimización de los vertidos de las embarcaciones de recreo	74
3.11.6.	Gestión y minimización de las emisiones procedentes de las embarcaciones de recreo	75
3.11.7.	Gestión y minimización del ruido procedente de las embarcaciones de recreo	75
<b>3.12.</b>	<b>Reciclado de buques</b>	<b>77</b>
3.12.1.	Objeto de la instrucción técnica	77
3.12.2.	Responsables de su cumplimiento	77
3.12.3.	Instalaciones de reciclado de buques	77
3.12.4.	Gestión de los residuos generados por el reciclado de buques	77
<b>04.</b>	<b>Cambio climático</b>	<b>80</b>
<b>4.1.</b>	<b>Cambio climático</b>	<b>82</b>
<b>4.2.</b>	<b>Efecto del cambio climático en las infraestructuras portuarias</b>	<b>84</b>
<b>4.3.</b>	<b>Emisiones de gases de efecto invernadero</b>	<b>84</b>
<b>4.4.</b>	<b>Emisiones de gases de efectos invernadero en puertos</b>	<b>85</b>
4.4.1.	Emisiones de GEI por usuarios del puerto	85
<b>05.</b>	<b>Glosario de términos</b>	<b>86</b>



1.1. Introducción	10
1.2. Política de gestión integrada	10
1.3. Objeto	12
1.4. Ámbito geográfico de aplicación	12
1.5. Ámbito de actividades	12
1.6. Competencias	12
1.7. Bonificaciones ambientales	13
1.8. Entrada en vigor	14
1.9. Vigencia del código. Versiones	14
1.10. Estructura del código	14
1.11. Adhesión al código de conducta	14





# 01. Presentación del Código de Conducta Ambiental



# 01 Presentación del Código de Conducta Ambiental



## 1.1. Introducción

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, establece en su artículo 27.2 que corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión y administración de sus recursos económicos, en un marco de autonomía de gestión, con criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental.

Para cumplir este precepto, la Autoridad Portuaria de A Coruña definió en 2007 una estrategia de sostenibilidad ambiental basada en los siguientes objetivos:

- Alcanzar un elevado nivel de compromiso técnico en los servicios y operaciones portuarias mediante su control, la sistematización de la gestión ambiental y la prevención de riesgos.
- Reconocer las inquietudes de nuestros grupos de interés.
- Comunicar, informar sobre nuestra respuesta.
- Buscar la colaboración de las Administraciones Competentes.

La estrategia se concibió para transformar la interrelación del puerto con el medio ambiente en uno de los recursos que posibilitan su crecimiento, evitando que una mala gestión de los aspectos ambientales de las actividades comerciales afecte negativamente al negocio, optimizando el proceso constructivo y el aprovechamiento de sus infraestructuras y alcanzando su integración con el entorno ambiental y social a través de la promoción del desarrollo sostenible como modelo de gestión de la actividad portuaria.

La Autoridad Portuaria de A Coruña desarrolla esta estrategia a través de este código de conducta, y mediante un sistema de gestión en el cual se incluyen los requisitos de la Norma UNE-EN ISO 14001:2004 y del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS), en el cual está inscrito con número de registro ES-GA-000353.

## 1.2. Política de gestión integrada

El puerto de A Coruña es una infraestructura industrial y logística que se integra en un sistema general de transporte de carácter intermodal, sostenible y competitivo, constituyendo un importante nodo de interconexión y plataforma logística en el noroeste de la península ibérica.

Por ello, en la Autoridad Portuaria aspiramos a ser el gran puerto industrial y logístico del noroeste de la península Ibérica y nuestros esfuerzos se dirigen a:

- Generar espacios que permitan el tráfico de mercancías y la coordinación de los distintos agentes que faciliten el tránsito en el puerto.
- Conseguir que las operaciones asociadas al movimiento de graneles sólidos y líquidos se desarrollen respetando las condiciones ambientales y de seguridad industrial.
- Analizar los espacios pesqueros con el objeto de que los compradores puedan crecer, optimizar su operación y disponer de espacio suficiente para el procesado de pescado.



- Potenciar el tráfico de cruceros y crecer en el sector como puerto de escala mejorando la calidad de nuestros servicios y la seguridad de las operaciones.
- Potenciar el ocio náutico-deportivo del entorno metropolitano y la mejora de los servicios a buque.

Nuestra misión es facilitar servicios eficientes, creando oportunidades para la mejora de la competitividad de nuestros clientes e impulsando el desarrollo económico del entorno, dentro de un marco de crecimiento sostenible.

Los valores fundamentales en los que se apoya la Autoridad Portuaria son el servicio al cliente, honestidad en nuestra forma de trabajar y respeto al medio ambiente. Además, hay otros valores relevantes para la Dirección como son:

- Bienestar del trabajador.
- Calidad del servicio
- Integridad.
- Valor para la sociedad (RSE)
- Crecimiento de la organización.

Para ello, establecemos líneas de actuación de acuerdo con los siguientes compromisos:

- Mejorar la oferta de infraestructuras y servicios portuarios y de ayudas a la navegación considerando las expectativas de todos los grupos de interés.
- Enfocar nuestra gestión hacia la prevención, tanto de los defectos en la prestación del servicio, como de la contaminación ambiental y de la seguridad y salud en el traba-

jo, mediante la adopción de programas ambientales para cada aspecto ambiental y programas de verificación de seguridad.

- Respetar y cumplir los requisitos legales aplicables en cualquier ámbito del derecho, así como cualquier otro compromiso adquirido.
- Incorporar el principio de mejora continua en la gestión de nuestras actividades, definiendo objetivos anuales orientados a facilitar servicios ecoeficientes para la mejora de la competitividad, la preservación de los recursos naturales del entorno portuario y la seguridad y salud de los trabajadores.
- Fomentar la implicación de todos los miembros de la organización y de la comunidad portuaria en la consecución de nuestros objetivos a través de planes formativos y de sensibilización.
- Asumir la iniciativa en la implantación de canales de comunicación con la comunidad portuaria, administraciones públicas, agentes sociales y económicos y la sociedad en general para informar sobre la gestión de los aspectos ambientales y sobre los compromisos asumidos en materia de responsabilidad social.
- Integrar en un solo sistema de gestión todos los procesos, buscando una coordinación óptima entre las distintas funciones y la máxima eficiencia en las actividades productivas y de gestión.

La Dirección, fomentando la participación de todos los miembros de la Autoridad Portuaria en el desarrollo e implantación del sistema de gestión, asume el compromiso de impulsar esta política, hacerla pública, mantener actualizada y de asignar los recursos necesarios para ponerla en práctica.

## 1.3. Objeto

El objeto del presente documento es establecer los principios que han de regir la conducta ambiental en el puerto de A Coruña.

Con este código, basado en el principio de autorregulación del código de conducta ambiental de la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO), se pretende dar una herramienta a todos y cada uno de los trabajadores, prestadores de servicios, usuarios de servicios e instalaciones, titulares de concesiones y autorizaciones o a personas que realicen cualquier actividad comercial en la zona de servicio del puerto (en adelante, usuarios del puerto), para que asuman la protección del medio ambiente como parte de la cultura portuaria.

También se constituye como el “condicionado ambiental” que exige el programa de vigilancia establecido en el apartado 7 de la Declaración de Impacto Ambiental del puerto exterior<sup>1</sup>, e integra en sus instrucciones técnicas las “medidas protectoras y correctoras a tomar” establecidas en el anexo 9 del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira.

El código proporciona referencias para la identificación y recomendaciones sobre la aplicación en el puerto de la legislación ambiental, cuyo conocimiento es imprescindible para una adecuada gestión de los riesgos ambientales derivados de las actividades portuarias, o para la obtención de bonificaciones ambientales (véase apartado **1.7 Bonificaciones ambientales**). Su cuerpo normativo, además de regular la actividad portuaria desde la perspectiva de su incidencia en el medio ambiente, toma especial importancia para los usuarios del puerto adheridos al código (véase apartado **1.11 Adhesión al código de conducta**), y complementa, determinando las conductas deseables, las exigencias de medios y planes marcados en el artículo 62.2 del citado Real Decreto Legislativo 2/2011 y la amplia legislación ambiental en vigor.

El presente código de conducta ambiental no es un documento rígido, sino flexible y abierto que puede, ha sido y debe ser modificado y completado según evolucionen la regulación ambiental y los equipamientos y prácticas del trabajo portuario, del comercio marítimo, o surjan nuevos centros de trabajo o aspectos ambientales y tecnologías que requieran ser atendidos.

## 1.4. Ámbito Geográfico de Aplicación

La zona geográfica de aplicación queda delimitada por la zona de servicio de las dársenas interior y exterior del puerto de

A Coruña y los espacios del dominio público portuario afectados al servicio de señalización marítima (en adelante, la zona de servicio) del puerto de A Coruña.

## 1.5. Ámbito de actividades

El ámbito de aplicación incluye todos los procesos, servicios y actividades realizados por los usuarios habituales u ocasionales del puerto de A Coruña en su zona de servicio. Entre estos se incluyen los servicios generales, portuarios, comerciales y de ayudas a la navegación, y las actividades desarrolladas en las zonas comunes y en los espacios autorizados y concesionados 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.

1. Resolución de 23 de febrero de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto «Nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira», de la Autoridad Portuaria de A Coruña.



- 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.

La Autoridad Portuaria también tiene competencia (art. 62.3) en la prevención y control de las emergencias por contaminación en la zona de servicio del puerto, así como de la limpieza y control de las contaminaciones que se produzcan.

El Real Decreto Legislativo 2/2011 recoge como un aspecto clave del nuevo marco legal de los puertos la componente ambiental, que ha de impregnar toda la actividad portuaria, tanto la que se refiere a las infraestructuras e instalaciones, como a la prestación de los servicios generales, portuarios y comerciales. Así mismo, tiene entre sus objetivos potenciar el concepto de sostenibilidad dentro de los mecanismos de gestión de las Autoridades Portuarias.

## 1.7. Bonificaciones ambientales

Si bien las Autoridades Portuarias no tienen potestad sancionadora en materia de medio ambiente<sup>2</sup>, salvo la arriba referida, sí tienen la capacidad de estimular el compromiso ambiental de las empresas portuarias. El Real Decreto Legislativo 2/2011 establece en su artículo 245 “Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización”, las condiciones ambientales que deben cumplirse para que los titulares de una licencia para prestar el servicio portuario de manipulación de mercancías, el titular de la concesión o autorización de una terminal de manipulación de mercancías y los titulares de una concesión o autorización que realice actividades pesqueras, náutico-deportivas o de construcción, reparación, transformación o desguace de buques obtengan bonificaciones en la tasa de actividad que pagan a la Autoridad Portuaria. Como se tratará en el apartado **1.11 Adhesión al código de conducta**, esta adhesión será condición necesaria para la obtención de este tipo de bonificaciones.

**Tabla 1. Bonificaciones a aplicar para incentivar mejores prácticas ambientales. RDL 2/2011, art. 245.**

SERVICIO PRESTADO	BONIFICACIÓN	TASA
a) Cuando el buque acredite la mejora de la Normativa Internacional de medio ambiente, y tenga suscrito un convenio con la Autoridad Portuaria <sup>1</sup> ,	5%	Buque
b) Cuando el titular de una licencia de manipulación de mercancías, o de una terminal cumpla los requisitos, se aplicarán las siguientes bonificaciones a la cuota de la tasa de actividad	Con carácter general: 15% Manipulación de graneles sólidos o líquidos: 20%	Actividad
c) Cuando el titular de una concesión o autorización realice actividades pesqueras, náutico-deportivas o de construcción, reparación, transformación o desguace de buques	15%	Actividad

2. La Abogacía del Estado en A Coruña emitió, con fecha 14 de octubre de 2008, informe sobre el ejercicio de la potestad sancionadora en materia de medio ambiente dentro de la zona de servicio del puerto. Este informe concluía que “Con carácter general, las competencias sancionadoras que corresponden a la Administración del Estado (Autoridades Portuarias o Ministerio de Fomento) en materia de medio ambiente respecto de las actividades que se lleven a cabo en la zona de servicio del puerto han de entenderse limitadas a aquellos casos en que la fuente de la contaminación sea un objeto situado en el agua, lo que comprende la contaminación procedente de buques, plataformas fijas, artefactos flotantes u otras instalaciones situadas en aguas sobre las que España tenga soberanía o jurisdicción”.



## 1.8. Entrada en vigor

Las Normas Generales sobre los aspectos ambientales y las instrucciones técnicas de actividades, serán de aplicación a partir del día siguiente a su aprobación por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

## 1.9. Vigencia del código. Versiones

Las sucesivas actualizaciones de las normas generales y de las instrucciones técnicas del código de conducta ambiental 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 descargable desde el apartado de Medio Ambiente de la página web de la Autoridad Portuaria <http://www.puertocoruna.com> y <http://cma.puertocoruna.com>.

## 1.10. Estructura del código

El código ha sido dividido en cinco capítulos que abordan la Presentación (Capítulo 1), las Normas Generales para los as-

pectos ambientales (Capítulo 2), las Instrucciones Técnicas para distintas actividades que se desarrollan en el puerto (Capítulo 3), un apartado específico de Cambio Climático (Capítulo 4) y un Glosario de los términos utilizados (Capítulo 5).

## 1.11. Adhesión al código de conducta

La adhesión al código, y el cumplimiento de las recomendaciones establecidas en las instrucciones técnicas de aplicación, tendrán carácter obligatorio para aquellas empresas cuyas autorizaciones ambientales (autorización de emisiones a la atmósfera, inscripciones en el registro general de productores y gestores de residuos, etc.) citen en sus condicionados el código de conducta ambiental.

Las empresas que presten servicios generales, portuarios o comerciales en el puerto de A Coruña deberán adherirse al código de conducta ambiental durante el primer mes de inicio de la prestación, y mantener la adhesión durante todo el periodo de prestación del servicio.

También tendrá carácter obligatorio la adhesión al código de aquellas empresas que soliciten bonificaciones “para incentivar mejores prácticas medioambientales” tratadas en el apartado **1.7 Bonificaciones ambientales**.

La duración de la adhesión voluntaria al código es de un año natural, y su mantenimiento exigirá, por parte de la empresa adherida:



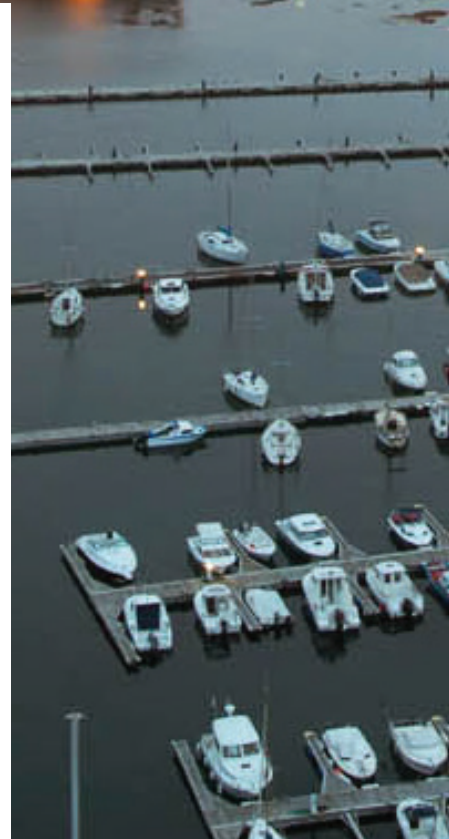
- el establecimiento de una política de respeto al medio ambiente acorde con la Política de Gestión Integrada de la Autoridad Portuaria,
  - el control de los aspectos ambientales de sus actividades, aplicando las mejores tecnologías disponibles y buenas prácticas descritas en el código,
  - la formación de su personal en las Normas Generales e Instrucciones Técnicas de aplicación en su campo de actividad,
  - la introducción de cláusulas de tipo medioambiental en los contratos con proveedores y empresas contratistas,
  - la promoción de la sistematización de la gestión ambiental en sus actividades comerciales,
  - el fomento de medidas y objetivos de ecoeficiencia energética y reducción de la emisión de gases de efecto invernadero en las operaciones o actividades,
  - informar anualmente sobre la implantación del código en sus actividades comerciales en el puerto de A Coruña.
- mantener su adhesión al código, así como los resultados de sus auditorías externas, debiendo quedar patente en la Declaración Medioambiental la integración, en los procedimientos operativos de la empresa, de las instrucciones técnicas y generales del código de conducta, incluida aquella información concerniente a la emisión de Gases de Efecto Invernadero (véase Capítulo 4).
- En caso de no remitir esta información en el primer trimestre de cada año, se retirará la consideración de empresa adherida al código de conducta ambiental del puerto.

### 1.11.1. Informe anual

Durante el primer trimestre de cada año, la empresa adherida informará a la Autoridad Portuaria sobre los anteriores puntos. Aquellas empresas con un sistema de gestión ambiental conforme a la norma ISO 14001:2004 o EMAS III podrán remitir su Declaración Medioambiental del año anterior para



2.1. Residuos	18
2.2. Vertidos	21
2.3. Emisiones a la atmósfera	26
2.4. Contaminación del suelo	27
2.5. Ruidos	29
2.6. Olores	31
2.7. Protección del paisaje exterior y biodiversidad	31
2.8. Consumo de los recursos naturales	33
2.9. Autorizaciones y concesiones de la zona de servicio del puerto	33
2.10. Planes de emergencia ambiental	35
2.11. Responsabilidad civil por daños al medio ambiente	36

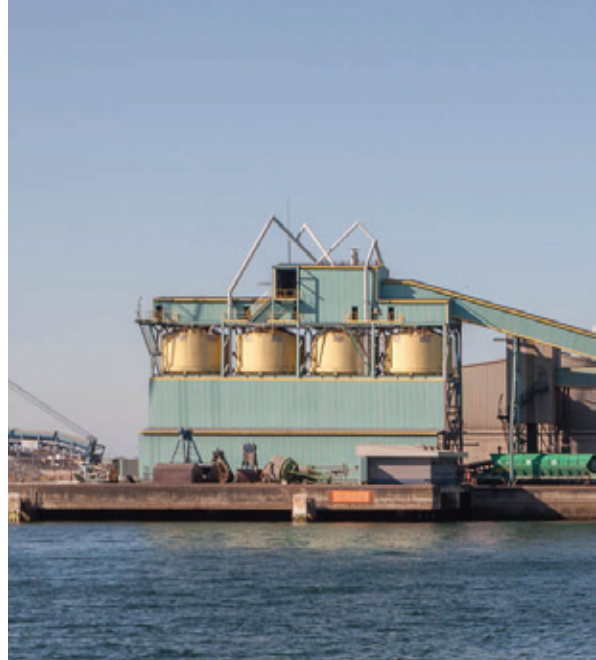




# 02. Normas generales sobre los aspectos ambientales



# 02 Normas generales sobre los aspectos ambientales



## 2.1. Residuos

Están obligados al cumplimiento de esta norma general todos los usuarios y personas que produzcan residuos<sup>3</sup>, que realicen actividades susceptibles de generar residuos, o aquéllos que estén encargados de su gestión (recogida, clasificación, almacenamiento, transporte, valorización y eliminación) y para ello deban operar en la zona de servicio.

### 2.1.1. Aspectos generales

#### 2.1.1.1. Productor o poseedor de residuos

El productor o poseedor de residuos procurará prevenir su generación. En cualquier caso, y de conformidad con las obligaciones establecidas por la legislación aplicable, es responsable de:

- a. Realizar el tratamiento de los residuos por sí mismo.
- b. Encargar el tratamiento de sus residuos a un negociante, o a una entidad o empresa registrada según la legislación aplicable.
- c. Entregar los residuos a una entidad pública o privada de recogida de residuos, para su tratamiento.

- d. Acreditar documentalmente las anteriores operaciones.

En cualquier caso, el productor o poseedor de residuos es responsable del correcto depósito de los mismos, de manera segregada, en contenedores adecuados debidamente identificados (mediante pictogramas y colores) y de asegurar su gestión conforme a la legislación más estricta aplicable (en adelante, correcta gestión).

El otorgamiento de una concesión o autorización en el Dominio Público Portuario atribuye a su titular la condición de poseedor de los residuos que se generen o se encuentren en la concesión o autorización y, por tanto, la responsabilidad de su correcta gestión y del cumplimiento de las obligaciones legales<sup>4</sup> que se deriven.

#### 2.1.1.2. Gestor de residuos

Los gestores que desarrollen una actividad de recogida o tratamiento de residuos en la zona de servicio del puerto (servicio general de limpieza, portuario de recepción de desechos generados por buques o comercial de gestión de residuos) deberán:

En el caso de gestores que recojan o transporten residuos:

- a. Recoger los residuos, dejando las áreas de acopio o depósito (espacios de tierra con uno o más contenedores u otros recipientes de residuos) de residuos limpios, y transportarlos cumpliendo la legislación sobre transporte de residuos vigente y las previsiones contractuales.

3. Residuo: cualquier sustancia u objeto que su poseedor deseché o tenga la intención o la obligación de desechar (Ley 22/2011 de Residuos y Suelos Contaminados).

4. Ley 22/2011 de Residuos y Suelos Contaminados, Ley 10/2008, de 3 de noviembre, de Residuos de Galicia, Decreto 59/2009 de 26 de febrero, por el que se regula la trazabilidad de los residuos y del Decreto 174/2005, de 9 de junio, por el que se regula el régimen jurídico de la producción y gestión de residuos y el Registro General de Productores y Gestores de Residuos de Galicia.



- b. Deberán lavar y desinfectar con periodicidad mínima mensual los contenedores utilizados para la recogida de residuos.
- c. Mantener, durante su recogida y transporte, los residuos peligrosos envasados y etiquetados con arreglo a la legislación en vigor.
- d. Mantener la segregación de los residuos recibidos, efectuar su correcta gestión, entregarlos para su tratamiento a entidades o empresas autorizadas, y disponer de una acreditación documental de esta entrega<sup>5</sup>.

En cualquier caso, los gestores de residuos tendrán la obligación:

- a. Llevar a cabo el tratamiento de los residuos recibidos conforme a lo previsto en su autorización y acreditarlo documentalmente.
- b. Gestionar correctamente los residuos que produzcan como consecuencia de su actividad.

La Autoridad Portuaria de A Coruña podrá solicitar a los prestadores de servicios generales, portuarios o comerciales que generen o gestionen residuos como consecuencia de su actividad, información relativa las actividades realizadas, los tipos y cantidades de residuos generados y gestionados así como los procedimientos de gestión realizados y su coste económico.

La Autoridad Portuaria de A Coruña, de acuerdo con el órgano medioambiental de la Comunidad Autónoma de Galicia,

podrá exigir la paralización de las actividades comerciales o industriales si la mala gestión de los residuos generados puede ocasionar un grave riesgo para la salud de las personas o el medio ambiente.

### 2.1.1.3. Residuos domésticos

Los residuos domésticos<sup>6</sup> deberán depositarse por sus propietarios o poseedores de manera segregada en los contenedores específicos de residuos según su categoría, y podrán ser gestionados por el servicio comercial de gestión de residuos contratado, o por el servicio general de limpieza en caso de contenedores públicos.

No se acumularán en la zona de servicio residuos en espera de su recogida, salvo en los contenedores u otros recipientes de residuos situados en áreas de acopio o depósito.

### 2.1.1.4. Residuos comerciales e industriales

Los residuos comerciales<sup>7</sup> e industriales<sup>8</sup> deberán depositarse por sus propietarios o poseedores de manera segregada en los contenedores específicos de residuos según su categoría, y serán gestionados por un servicio comercial de gestión de residuos contratado por su productor o poseedor para tal fin.

5. Según Decreto 59/2009, de 26 de febrero, por el que se regula la trazabilidad de los residuos.

6. Residuo doméstico: residuos generados en los hogares como consecuencia de las actividades domésticas. Se consideran también residuos domésticos los similares a los anteriores generados en servicios e industrias. Tendrán la consideración de residuos domésticos los residuos procedentes de limpieza de vías públicas, zonas verdes, áreas recreativas y playas, los animales domésticos muertos y los vehículos abandonados (Ley 22/2011 de Residuos y Suelos Contaminados).

7. Residuo comercial: residuos generados por la actividad propia del comercio, al por mayor y al por menor, de los servicios de restauración y bares, de las oficinas y de los mercados, así como del resto del sector servicios (Ley 22/2011 de Residuos y Suelos Contaminados).

8. Residuo industrial: residuos resultantes de los procesos de fabricación, de transformación, de utilización, de consumo, de limpieza o de mantenimiento generados por la actividad industrial (Ley 22/2011 de Residuos y Suelos Contaminados).

No se apilarán o acumularán en la zona de servicio residuos comerciales o industriales, salvo en los contenedores u otros recipientes de residuos situados en las áreas de acopio. No se abandonará equipamiento o maquinaria en los muelles, debiendo ser estos residuos industriales correctamente gestionados.

### 2.1.1.5. Residuos peligrosos

Los residuos peligrosos generados (aceites usados, materiales contaminados, granalla, residuos de pintura y disolvente, etc.) se segregarán y depositarán en contenedores que identifiquen correctamente el tipo de residuos que contienen y su propietario, y serán gestionados correctamente a través de los correspondientes gestores autorizados.

Los productores que alcancen o superen los 10.000 kg de residuos peligrosos generados, deberán disponer de la preceptiva autorización<sup>10</sup>. En el caso de que la producción de residuos peligrosos no alcance los 10.000 kg al año, el productor deberá inscribirse como pequeño productor en el Registro General de Gestores y Productores de Residuos de Galicia.

Los productores de residuos peligrosos tendrán permanentemente a disposición de la Autoridad Portuaria la documentación acreditativa de la correcta gestión de sus residuos.

Sin carácter limitativo, deberá registrar y conservar en archivo los documentos de aceptación y los documentos de control y seguimiento o justificantes de entrega durante un período no inferior a cinco años, así como la información contenida en el Libro Registro de Residuos Peligrosos con el que deben contar.

A modo resumen, dicha información será la siguiente:

- a. Cantidad de los residuos generados,
- b. Naturaleza e identificación,
- c. Operaciones y tratamientos realizados y fechas de los mismos,
- d. Frecuencias de recogida y medio de transporte.

Con periodicidad anual, y dentro del informe mencionado en el apartado 1.11 Adhesión al código de conducta, las empresas adheridas al código de conducta remitirán a la Autoridad

Portuaria información sobre los residuos peligrosos generados y su gestión.

### 2.1.1.6. Residuos procedentes de los buques (Residuos MARPOL)

Los residuos generados por los buques<sup>11</sup>, también denominados residuos MARPOL, deberán ser entregados a una instalación portuaria receptora autorizada según el Plan de recepción y manipulación de residuos procedentes de buques en vigor (descargable desde el apartado de Medio Ambiente de la página web de la Autoridad Portuaria <http://www.puertocoruna.com>).

La aplicación de este plan asegura la correcta gestión ambiental de los residuos generados por los buques.

### 2.1.1.7. Residuos de construcción y demolición

Los residuos generados en obras de construcción o demolición (RCDs), tanto promovidas por la Autoridad Portuaria como por los usuarios del puerto, serán gestionados de acuerdo a lo establecido en los correspondientes Planes de Gestión de Residuos para su posterior entrega a través de gestores autorizados para este tipo de residuo.

En la producción y gestión de los RCDs<sup>12</sup>, se definen las figuras de productor y poseedor de RCDs, que suelen coincidir con el contratista y el constructor, respectivamente, asignando a cada uno de ellos unas obligaciones específicas, que a modo resumen serían las siguientes:

- Incluir en el proyecto de ejecución de obra un Estudio de Gestión de RCDs.
- Hacer un inventario de los residuos peligros que se generarán (para obras de demolición, rehabilitación, reparación o reforma), a incluir como parte del Estudio anteriormente indicado. Debe estar previsto la retirada selectiva de estos residuos para evitar que se mezclen entre ellos o con otros residuos no peligrosos, asegurando su envío a gestores autorizados de residuos peligrosos.
- Disponer de la documentación que acredite la gestión de los residuos (en la propia obra o por parte de gestor externo).

9. Residuo peligroso: residuo que presenta una o varias de las características peligrosas enumeradas en el anexo III de la Ley 22/2011, así como los recipientes y envases que los hayan contenido (Ley 22/2011 de Residuos y Suelos Contaminados).

10. Decreto 174/2005, de 9 de junio, por el que se regula el régimen jurídico de la producción y gestión de residuos y el Registro General de Productores y Gestores de Residuos de Galicia, y estarán sometidos al texto consolidado del Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos.

11. Desechos generados por los buques: todos los desechos, incluidas las aguas residuales y los residuos distintos de los del cargamento, producidos durante el servicio del buque y que estén regulados por los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL 73/78, así como los desechos relacionados con el cargamento según se definen en las directrices para la aplicación del anexo V del citado convenio (Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga).

12. Regulada a través del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

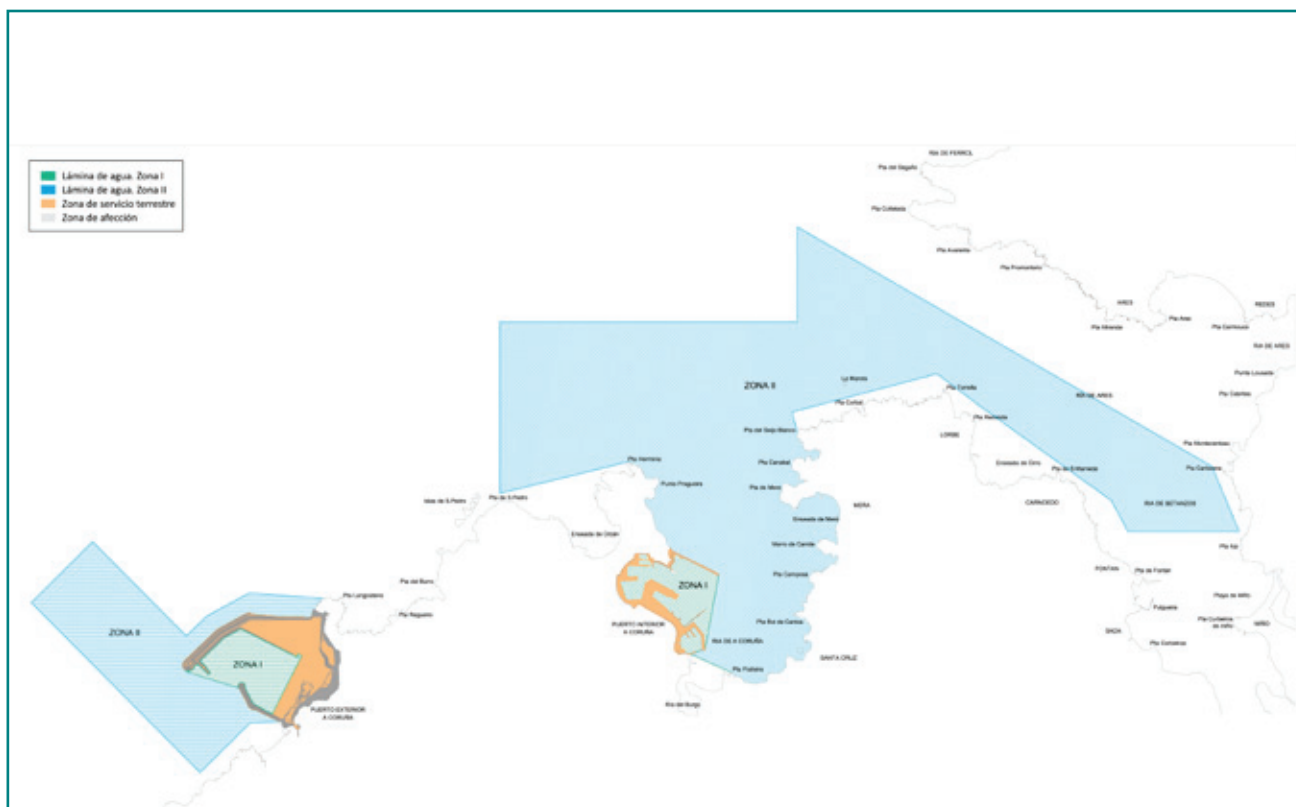
## 2.2. Vertidos

Están obligados al cumplimiento de las presentes normas generales los titulares de concesiones o autorizaciones en el dominio público portuario, los usuarios de las instalaciones ubicadas en la zona de servicio o los Capitanes de los buques en navegación, fondeados o atracados en el puerto de A Coruña que puedan generar vertidos<sup>13</sup>.

### 2.2.1. Plan Hidrológico Galicia-Costa

Según el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica Galicia-Costa<sup>14</sup>, las dársenas del puerto interior y del puerto exterior son consideradas masas de agua muy modificadas, asimilables a costeras<sup>15</sup>. Los objetivos ambientales para conseguir una adecuada protección de estas masas de agua son alcanzar el máximo potencial ecológico y un buen estado químico antes del 31 de diciembre de 2015, lo que se traduce en el cumplimiento, en el estado ecológico, de los límites de las tablas<sup>16</sup> 17 (otros contaminantes), 18 (estado químico) y 22 (parámetros físico-químicos), y de los límites de la tabla 18 en el estado químico, de su Anexo VIII-Objetivos ambientales e exenciones.

#### Plano 1. Zonas I y II de servicio de agua del puerto de A Coruña.



13. Artículo 2 de la Ley 8/2001, de 2 de agosto, de Protección de la Calidad de las Aguas de las Rías de Galicia y de Ordenación del Servicio Público de Depuración de Aguas Residuales Urbanas.

14. Real Decreto 1332/2012, de 14 de septiembre, por el que se aprueba el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Galicia-Costa.

15. PHGC Anexo I Designación de masas de aguas moi modificadas.

16. PHGC Anexo VIII Obxectivos ambientais e exencions.

## 2.2.2. Aspectos generales

No se efectuarán vertidos de aguas residuales o residuos líquidos a las dársenas del puerto que puedan afectar a la calidad de las aguas o a la obtención de los objetivos ambientales citados. No se efectuarán vertidos a la red de saneamiento sin contar con la previa y preceptiva autorización otorgada por la Administración hidráulica competente (Ayuntamiento de A Coruña o Ayuntamiento de Arteixo).

Aquellos vertidos que puedan dar lugar a la infiltración o almacenamiento de sustancias susceptibles de contaminar los acuíferos o las aguas subterráneas, sólo podrán autorizarse si el estudio hidrogeológico previo demostrase su inocuidad<sup>17</sup>.

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

Estas empresas utilizarán los productos menos contaminantes disponibles en cada momento y dispondrán y seguirán las recomendaciones del Reglamento de almacenamiento de productos químicos<sup>18</sup> y de las fichas internacionales de seguridad química de todas las sustancias tóxicas y peligrosas almacenadas.

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

Los vertidos accidentales que se puedan generar serán recogidos mediante los dispositivos más adecuados en cada caso (materiales absorbentes, skimmers, etc.), gestionándolos posteriormente como un residuo peligroso y restableciendo las condiciones anteriores al incidente.

La Autoridad Portuaria de A Coruña, de acuerdo con el órgano medioambiental de la Comunidad Autónoma de Galicia, podrá exigir la paralización de las actividades comerciales o

industriales si el riesgo de vertido de aguas residuales a las dársenas del puerto es elevado, con la finalidad de mantener los niveles de calidad del agua aplicables.

## 2.2.3. Vertidos procedentes de buques

Los residuos líquidos contemplados en los anexos I, II y IV del Convenio MARPOL 73/78 se entregarán a la instalación portuaria receptora autorizada (Servicio MARPOL), no permitiéndose, en la zona de servicio del puerto, su vertido, con excepción de aquellos del anexo IV que hayan recibido tratamiento a bordo, no produzcan efluentes sólidos flotantes ni coloración de las aguas circundantes, y siempre que el buque cuente con un Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias en vigor en el que se hayan consignado los resultados de las pruebas a las que fue sometida la instalación de tratamiento<sup>19,20</sup>.

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

## 2.2.4. Vertidos procedentes de mercancías nocivas y potencialmente peligrosas

Los terminales destinados a depositar mercancías peligrosas, dispondrán<sup>21</sup> en su perímetro de un sistema de captación de residuos peligrosos formado por una canalización subterránea, con amplias entradas, que recoja y deposite en una fosa los posibles vertidos.

Estarán disponibles medios y materiales por el titular de la terminal para contener un posible derrame de mercancías peligrosas que pueda alcanzar el mar. Para ello se contará con elementos para sellar arquetas, absorbentes y tanques de recogida, debiendo garantizar la disponibilidad de medios y barreras para contener el posible vertido, a través de la activación del Plan interior marítimo de la terminal.

17. Artículo 102 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.

18. Real Decreto 379/2001, de 6 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de almacenamiento de productos químicos y sus instrucciones técnicas complementarias MIE APQ-1, MIE APQ-2, MIE APQ-3, MIE APQ-4, MIE APQ-5, MIE APQ-6 y MIE APQ-7.

19. Regla 11 del anexo IV del convenio MARPOL 73/78. Resolución MEPC.159(55).

20. En el caso de embarcaciones de pesca, Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L). Anexo VIII.12.

21. De acuerdo con el Real Decreto 379/2001, de 6 de abril por el que se aprueba el Reglamento de almacenamiento de productos químicos y sus instrucciones técnicas complementarias MIE-APQ-1, MIE-APQ-2, MIE-APQ-3, MIE-APQ-4, MIE-APQ-5, MIE-APQ-6 y MIE-APQ-7 Y CÓDIGO IMDG.



## 2.2.5. Sucesos de contaminación marina y medidas correctoras

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

- Hidrocarburos,
- Productos catalogados como sustancias nocivas y potencialmente peligrosas<sup>22</sup> con independencia de su forma de presentación (granel líquido, granel sólido, en contenedores o en “bultos”), deberán contar con un Plan interior marítimo aprobado por la Capitanía Marítima de A Coruña.

En caso de que se produzca un suceso de contaminación marina<sup>23</sup> a las dársenas del puerto de un producto contaminante, se comunicará inmediatamente tal circunstancia al CCS/CCE de la Autoridad Portuaria y se activará, en su caso, el Plan interior marítimo de la instalación, tomando el causante del vertido las medidas necesarias para su contención, control y gestión de los residuos resultantes, restableciendo las condiciones anteriores al suceso.

## 2.2.6. Autorización de vertido

Los titulares de las actividades que efectúen vertidos de aguas residuales tanto a la red de saneamiento como a las dársenas del puerto, deben contar con la preceptiva autorización otorgada por la Administración hidráulica competente local (si el vertido se dirige a la red municipal) o autonómica, través de Augas de Galicia (si el vertido se dirige al dominio público hidráulico (río Monelos, arroyo de Los Judíos) o marítimo) y cumplir con los límites de los parámetros del vertido establecidos en las mismas, así como realizar el pago de las tasas correspondientes.

En el caso de vertidos que únicamente sean canalizados por la red de saneamiento (evacuación) del puerto, cada una de las concesiones o autorizaciones que vierta a través de dicha red deberá tramitar la correspondiente autorización de vertido con la Administración hidráulica competente.

En cada autorización de vertidos la administración hidráulica competente establecerá los parámetros a medir así como los límites<sup>24</sup> aplicables en cada caso.

En el puerto interior, en el caso de vertidos de origen industrial, es de aplicación directa la Ley 9/2010, y se toman como

---

22. Son sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (SNP-HNS), según el Convenio HNS 2010:

a) toda sustancia, materia y artículo transportados como carga a bordo de un buque a que se haga referencia en i) a vii) más abajo:

- i) hidrocarburos transportados a granel enumerados en la regla 1.10 del anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78)
- ii) sustancias nocivas líquidas transportadas a granel a que se hace referencia en el apéndice II del anexo II del Convenio MARPOL 73/78, y las sustancias y mezclas clasificadas provisionalmente en las categorías de contaminación X, Y o Z de conformidad con lo dispuesto en la regla 6.3 de dicho anexo II,
- iii) sustancias peligrosas líquidas transportadas a granel enumeradas en el capítulo 17 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, 1983, enmendado, y productos para los que la Administración y las administraciones portuarias interesadas han prescrito condiciones preliminares adecuadas de transporte, de conformidad con el párrafo 1.1.6 del Código,
- iv) sustancias, materias y artículos peligrosos, potencialmente peligrosos o perjudiciales transportados en bultos, incluidos en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), enmendado,
- v) gases licuados enumerados en el capítulo 19 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, 1983, enmendado, y productos para los que la administración y las administraciones portuarias interesadas han prescrito condiciones preliminares apropiadas de transporte, de conformidad con el párrafo 1.1.6 del Código,
- vi) sustancias líquidas transportadas a granel cuyo punto de inflamación no exceda de 60° C (determinado mediante prueba en vaso cerrado),
- vii) cargas sólidas a granel que entrañen riesgos de naturaleza química, incluidas en el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (código IMSBC), enmendado, siempre que a estas sustancias también les sean aplicables las disposiciones del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas cuando sean transportadas en bultos, y

b) residuos del transporte previo a granel de las sustancias a que se hace referencia más arriba en los incisos i) a iii) y en v) a vii) de la letra a);

23. En su definición del art. 2.a del Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina: “un acontecimiento o serie de acontecimientos del mismo origen que supongan la introducción directa o indirecta en el medio marino de sustancias o energía que provoquen o puedan provocar efectos nocivos (como riesgos para la salud humana, perjuicios a los recursos vivos y a los ecosistemas marinos o costeros, incluida la pérdida de biodiversidad, los obstáculos a las actividades marítimas, especialmente a la pesca, al turismo, a las actividades de ocio y demás usos legítimos del mar, una alteración de la calidad de las aguas marinas que limite su utilización y una reducción de su valor recreativo, o, en términos generales, un menoscabo del uso sostenible de los bienes y servicios marinos), y que exijan medidas de emergencia u otra respuesta inmediata.”



valores de referencia los límites establecidos para vertidos de aguas residuales industriales a las rías de Galicia (Anexo III de la citada Ley 9/2010), si bien son habituales también en las autorizaciones de vertido otorgadas por Augas de Galicia los establecidos en el anexo I del Real Decreto 509/1996<sup>25</sup> para las aguas residuales urbanas, o los incluidos en el anexo 8 de la Normativa del Plan Hidrológico Galicia-Costa para vertidos a Dominio Público Hidráulico, para las aguas residuales de origen industrial.

En el puerto exterior, aun no siendo de aplicación la Ley 9/2010, se tomarán como valores de referencia los mismos límites de la Ley 9/2010, así como los del anexo I del Real Decreto 509/1996 y del anexo 8 del Plan Hidrológico Galicia-Costa para aguas residuales urbanas o industriales respectivamente, si bien los definitivos serán los que se establezcan en su momento en la autorización de vertido, una vez se complete la tramitación del correspondiente expediente administrativo.

En el caso de aguas pluviales, su vertido directo al dominio público marítimo o hidráulico<sup>26</sup> “deberá contar con un sistema de tratamiento que asegure la separación del caudal líquido a verter del sólido arrastrado, así como de las grasas, hidrocarburos e demás flotantes, que deberán ser retirados y trasladados para su tratamiento y recogida según corresponda”.

En el caso de vertidos de naturaleza doméstica o asimilable, los límites de aplicación dependerán de diversos factores, entre ellos la población equivalente, y el estado y usos del medio receptor.

## 2.2.7. Medidas de control

Con periodicidad anual, y dentro del informe mencionado en el apartado 1.11 Adhesión al código de conducta, las empresas adheridas al código de conducta remitirán a la Autoridad Portuaria información sobre las características y caudales de los efluentes vertidos.

Los titulares de concesiones o autorizaciones donde se efectúen vertidos dispondrán de una arqueta de control a la salida de las instalaciones de depuración y antes de su vertido, situada en lugar accesible para la toma de muestras y aforo de caudales.

El productor de los vertidos tomará muestras y realizará análisis de la calidad de las aguas residuales, de conformidad con lo establecido por la autorización de vertido debiendo comunicar a la Autoridad Portuaria de A Coruña por escrito, a través de su Registro General, cualquier resultado anómalo resultante de los mismos.

La Autoridad Portuaria dispone de medidas de control de la calidad del agua en su Cuadro de Mando Ambiental.

---

24. Límites de vertido establecidos por la Ordenanza de vertidos y del servicio municipal de saneamiento del Ayuntamiento de A Coruña de julio 2013 (anexo III).

Límites de vertido establecidos por la Ordenanza nº 41 de de vertidos y del servicio municipal de saneamiento del Ayuntamiento de Arteixo de noviembre de 2013 (anexo III).

Límites de vertido establecidos por el Reglamento marco del Servicio Público de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales de Galicia (Decreto 141/2012, de 21 de junio).

Límites de vertido establecidos por la Ley 9/2010, de 4 de noviembre, de aguas de Galicia, anexo III: Límites de emisión de vertidos de aguas residuales a las rías de Galicia.

Límites de vertido establecidos por el Real Decreto 345/1993, de 5 de marzo, por el que se establecen las normas de calidad de las aguas y de la producción de moluscos y otros invertebrados marinos vivos, anexo IV: Calidad exigida a las aguas de las zonas de protección o mejora.

Límites establecidos por el Real Decreto 1341/2007, de 11 de octubre, sobre la gestión de la calidad de las aguas de baño, Anexo I: Parámetros obligatorios y valores para la evaluación anual.

25. Real Decreto 509/1996, de 15 de marzo, de desarrollo del Real Decreto-ley 11/1995, de 28 de diciembre, por el que se establecen las normas aplicables al tratamiento de las aguas residuales urbanas.

26. Artículo 54 de la Normativa del Plan Hidrológico Galicia-Costa.

## 2.3. Emisiones a la atmósfera

Todos los titulares de concesiones o autorizaciones, además de las empresas estibadoras, los Capitanes de los buques y otros usuarios del puerto cuyas actividades puedan originar emisiones a la atmósfera<sup>27</sup>, están obligados al cumplimiento de esta norma general mediante la adopción de buenas prácticas y la aplicación de las mejores tecnologías disponibles, con el fin de no sobrepasar los límites más exigentes establecidos por la legislación vigente en relación con la calidad del aire.

### 2.3.1. Aspectos generales

Los titulares de instalaciones IPPC<sup>28</sup> en el puerto dispondrán de la correspondiente Autorización ambiental integrada, cumplirán las condiciones establecidas en la misma y adoptarán, por consiguiente, las medidas adecuadas para prevenir la contaminación, particularmente mediante la aplicación de las mejores técnicas disponibles.

Los Capitanes de los buques o sus representantes se asegurarán del cumplimiento de las exigencias sobre contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo, entre otras, según lo expuesto en la Instrucción Técnica 1 “Estancia del buque en el puerto”.

Los titulares de actividades de almacenamiento y manipulación de graneles sólidos en zonas portuarias, deberán disponer de la preceptiva<sup>29</sup> **Autorización de Emisiones a la Atmósfera** y cumplir con lo establecido por las respectivas autorizaciones en cuanto a los sistemas y procedimientos para el tratamiento, control y minimización de las emisiones.

La Autoridad Portuaria de A Coruña, de acuerdo con el órgano medioambiental de la Comunidad Autónoma de Galicia, podrá exigir la paralización de las actividades en determinadas condiciones meteorológicas con la finalidad de mantener los niveles legislado de calidad del aire.

Asimismo y sin perjuicio de lo anterior, la Autoridad Portuaria podrá limitar determinadas actividades cuando el nivel de las emisiones, aun ajustándose a los límites señalados, pueda afectar a la sostenibilidad de los tráficos.

### 2.3.2. Calderas y sistemas de refrigeración

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

### 2.3.3. Vehículos y maquinaria

Los vehículos y maquinaria que circulen por los viales públicos de la zona de servicio del puerto, contarán al menos con el seguro obligatorio y la tarjeta de inspección técnica de vehículos<sup>30</sup>. Estos documentos estarán a disposición de la Autoridad Portuaria de A Coruña siempre que ésta los requiera.

### 2.3.4. Medidas de control

La Autoridad Portuaria dispone de medidas de control de emisiones atmosféricas en su Cuadro de Mando Ambiental.

Con periodicidad anual, y dentro del informe mencionado en el apartado **1.11 Adhesión al código de conducta** del capítulo 1, las empresas adheridas al código de conducta remitirán a la Autoridad Portuaria información sobre las características de las emisiones a la atmósfera efectuadas.

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

28. Instalaciones IPPC: instalaciones en las que se desarrolle alguna de las actividades industriales incluidas en las categorías enumeradas en el anexo 1 de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación, actividades industriales.

29. Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación.

30. En el caso de equipos de trabajo o maquinaria no orientada a su desplazamiento por viales públicos, se requerirá la identificación numerada de la maquinaria por parte de la empresa a la que pertenece, la declaración de conformidad CE de cada equipo de trabajo o, en su defecto, el certificado de puesta en conformidad del equipo de trabajo conforme al Real Decreto 1215/1997.



## 2.4. Contaminación del suelo

Los titulares de concesiones o autorizaciones que desarrollen actividades potencialmente contaminantes del suelo<sup>31</sup> y otros usuarios del puerto que realicen operaciones susceptibles de efectuar derrames que puedan contaminar un suelo<sup>32</sup>, deben cumplir esta norma general mediante la adopción de buenas prácticas y la aplicación de las mejores tecnologías disponibles (cubetos de retención, bandejas de recogida, etc.) para evitar la caída a los suelos de la zona de servicio del puerto de sustancias tóxicas y peligrosas.

### 2.4.1. Aspectos generales

El puerto de A Coruña remitió el Informe preliminar de situación de suelos de la zona de servicio del puerto interior a la Consellería de Medio ambiente y Desarrollo sostenible con fecha 5 de febrero de 2007. Posteriormente, con fecha 22 de enero de 2010, se remite información complementaria sobre los informes de suelos contaminados. Por último, en junio de 2014 se remitió información sobre las distintas instalaciones portuarias, tanto comunes como en régimen de concesión.

Con relación al puerto exterior, con fecha 25 de abril de 2014, la Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la

Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, dictó la aprobación del Informe Preliminar de Situación del Suelo en el puerto exterior de A Coruña, tras una evaluación de riesgos en las zonas de posible incidencia, al no detectarse indicios de contaminación en el suelo y no existir riesgos inaceptables.

#### 2.4.1.1 Informes de situación del suelo

Los titulares de concesiones o autorizaciones que realicen alguna actividad contemplada en el anexo I del Decreto 60/2009, habrán de elaborar un informe preliminar de situación del suelo<sup>33</sup> que presentará al Organismo Autónomo competente en suelos contaminados y lo pondrá a disposición de la Autoridad Portuaria junto con su resolución o, en su defecto, el justificante de su presentación.

Además darán cumplimiento a lo establecido en el artículo 4 del citado Decreto en relación a la obligación de presentación de los informes de situación con el contenido mínimo que se establece en el citado decreto 60/2009 (véase apartado 2.4.3 Medidas de Control):

- A los 5 años de su resolución.
- En caso de modificación sustancial.
- Cuando se pretenda llevar a cabo un cese de actividad o en caso de cambio de titularidad de la actividad.

31. Anexo I del decreto 60/2009, de 26 de febrero, sobre suelos potencialmente contaminados y procedimiento para la declaración de suelos contaminados.

32. Suelo contaminado: todo aquél cuyas características físicas, químicas o biológicas han sido alteradas negativamente por la presencia de componentes de carácter peligroso de origen humano, en concentración tal que comporte un riesgo para la salud humana o el medio ambiente, de acuerdo con los criterios y estándares determinados por la legislación vigente.

33. DECRETO 60/2009, de 26 de febrero, sobre suelos potencialmente contaminados y procedimiento para la declaración de suelos contaminados. REAL DECRETO 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

En todos los casos mantendrá informada a la Autoridad Portuaria de su estado de tramitación.

En caso de cese de actividad y reversión de la concesión a la Autoridad Portuaria, si se ha desarrollado alguna actividad contemplada en el anexo I del Decreto 60/2009, su titular estará obligado a presentar un informe de situación del suelo al Organismo Autónomo competente en suelos contaminados y lo pondrá a disposición de la Autoridad Portuaria junto con su resolución o, en su defecto, el justificante de su presentación.

La declaración del suelo de una concesión o autorización como contaminado obligará a su titular a la realización de las actuaciones necesarias para proceder a su recuperación ambiental en los términos y plazos dictados por el órgano competente y asumiendo la totalidad de los costes económicos.

### 2.4.1.2 Prevención de la contaminación del suelo

Para evitar la contaminación del suelo, los titulares de las actividades susceptibles de provocar un derrame:

- Dispondrán de medios y materiales para contener, absorber y limpiar el posible derrame que pueda producirse. Para ello contará con elementos para sellar arquetas, cubetos de retención, absorbentes y tanques de recogida debiendo garantizar la disponibilidad de medios y barreras para contener el posible vertido. Los residuos generados serán correctamente gestionados, y repondrán la zona afectada a la situación anterior al derrame.
- Impermeabilizarán las zonas de almacenamiento de sustancias líquidas peligrosas, disponiéndose de cubetos capaces de retener cualquier tipo de derrame accidental, rebose o goteo que pueda producirse.
- Dispondrán de las fichas internacionales de seguridad química de todas las sustancias peligrosas almacenadas, y seguirán sus recomendaciones.
- Cumplirán con el mantenimiento necesario cumpliendo con las revisiones e inspecciones establecidas en la normativa del sector aplicable.
- En las operaciones de almacenamiento y manipulación de graneles sólidos se evitarán los acopios de éstos sobre terrenos sin pavimentar.

Como se ha citado en el capítulo de vertidos, no se efectuarán cambios de aceite ni de líquidos hidráulicos ni de lubricantes, ni otras operaciones de mantenimiento, reparación o lavado de instalaciones móviles salvo en aquellos talleres habilitados y autorizados para ello.

Las operaciones de mantenimiento de instalaciones o equipamientos que no sean móviles se efectuarán evitando los derrames al suelo y con el empleo de bandejas u otras medidas de protección.

## 2.4.2. Comunicación de derrames y medidas correctoras

En caso de que se produzca el derrame accidental de un producto contaminante, se comunicará inmediatamente tal circunstancia al Centro de Coordinación de Servicios de la Autoridad Portuaria, tomando el causante del derrame las medidas necesarias para contenerlo, recoger la sustancia con materiales absorbentes y entregar los residuos a un gestor autorizado. Finalmente, se restablecerán las condiciones previas del suelo e instalaciones afectados por la contaminación.

## 2.4.3. Medidas de control

Independientemente de la instalación de redes piezométricas y planes de vigilancia y control que pueda requerir la Administración competente a los titulares de las autorizaciones y concesiones, la Autoridad Portuaria dispone en la dársena interior de medidas de control de la calidad suelos y aguas subterráneas a través de la red piezométrica instalada.

Además, los titulares de las actividades potencialmente contaminantes del suelo están obligados a remitir cada cinco años, a la Consellería competente en medio ambiente, un informe de situación del suelo con el siguiente contenido mínimo<sup>34</sup>:

- Datos generales de la actividad.
- Coordenadas UTM y superficie de la parcela y planos de situación.
- Datos registrales, catastrales y urbanísticos de la parcela.
- Ampliación o modificaciones sustanciales de la instalación.
- Entorno de las instalaciones.
- Puntos de captación de aguas subterráneas.
- Breve descripción de la actividad y principales procesos productivos que se desarrollan en la instalación.
- Áreas de producción en las que se divide la instalación.

34. DECRETO 60/2009, de 26 de febrero, sobre suelos potencialmente contaminados y procedimiento para la declaración de suelos contaminados.

- Tipo de red de drenaje y tratamiento y destino de las aguas residuales.
- Principales materias primas que se emplean o manipulan en la instalación.
- Principales residuos peligrosos que se generan en la instalación.
- Información relativa a los depósitos o tanques.

Con periodicidad anual, dentro del informe mencionado en el apartado **1.11 Adhesión al código de conducta**, y en caso de que coincida con la remisión quinquenal del informe de situación de suelo, las empresas adheridas al código de conducta remitirán a la Autoridad Portuaria información sobre los aspectos más relevantes del citado informe.

## 2.5. Ruidos

Los titulares de concesiones o autorizaciones y otros usuarios del puerto que realicen operaciones susceptibles de generar contaminación acústica<sup>35</sup>, deben cumplir esta norma general mediante la adopción de buenas prácticas y la aplicación de las mejores tecnologías disponibles para la limitación de los niveles sonoros transmitidos.

### 2.5.1. Aspectos generales

Todas las operaciones susceptibles de generar impacto acústico deberán cumplir lo establecido en legislación aplicable en cuanto a los niveles de inmisión sonora aplicables para horario diurno, vespertino y nocturno<sup>36</sup>.

Sin perjuicio de lo anterior, la Autoridad Portuaria, de acuerdo con el órgano medioambiental de la Comunidad Autónoma de Galicia, el Ayuntamiento de A Coruña (dársena interior) y

el Ayuntamiento de Arteixo (dársena exterior), podrá limitar o prohibir determinadas actividades cuando el nivel de recepción de ruidos, aun ajustándose a los límites señalados, sea especialmente molesto para el entorno social del puerto<sup>37</sup>.

En todo caso, la maquinaria auxiliar empleada dentro del recinto portuario, no podrá emitir un ruido superior a 80 dBA para lo cual se tomarán las medidas correctoras oportunas.

### 2.5.2. Servidumbre acústica en la Dársena Exterior

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido define las zonas de servidumbre acústica como sectores del territorio en los que las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas y donde se podrán establecer restricciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquéllos.

La servidumbre acústica en la dársena exterior está destinada a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de la infraestructura portuaria, con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en la zona de afección por el ruido originado en dichas infraestructuras.

Tras la realización del correspondiente estudio acústico de las instalaciones de la dársena exterior, considerando como principales focos sonoros el tráfico viario, ferroviario y la actividad portuaria, y habiéndose ubicado 50 receptores virtuales en las fachadas de edificaciones próximas a la zona objeto de estudio, el resultado de la modelización de ruido procedente de la actividad no supera los límites establecidos en el Real Decreto 1367/2007, en periodo diurno y nocturno. Los cálculos se ha considerado que dicho funcionamiento es simultáneo y continuo para todos los focos ruidosos a máximo rendimiento; también se ha considerado el tráfico viario y ferroviario de la zona de estudio, considerando así las condiciones más desfavorables.

35. Contaminación acústica: presencia en el ambiente de ruidos o vibraciones, cualquiera que sea el emisor acústico que los origine, que impliquen molestia, riesgo o daño para las personas, para el desarrollo de sus actividades o para los bienes de cualquier naturaleza, o que causen efectos significativos sobre el medio ambiente (Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido).

36. Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Art.24: Valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras portuarias y a nuevas actividades.

Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Anexo II: Objetivos de calidad acústica.

Ordenanza Municipal del Ayuntamiento de Coruña reguladora de la emisión y recepción de la emisión y recepción de ruidos y vibracional y del ejercicio de las actividades sometidas a licencia. Artículo 11: Límites de ruido.

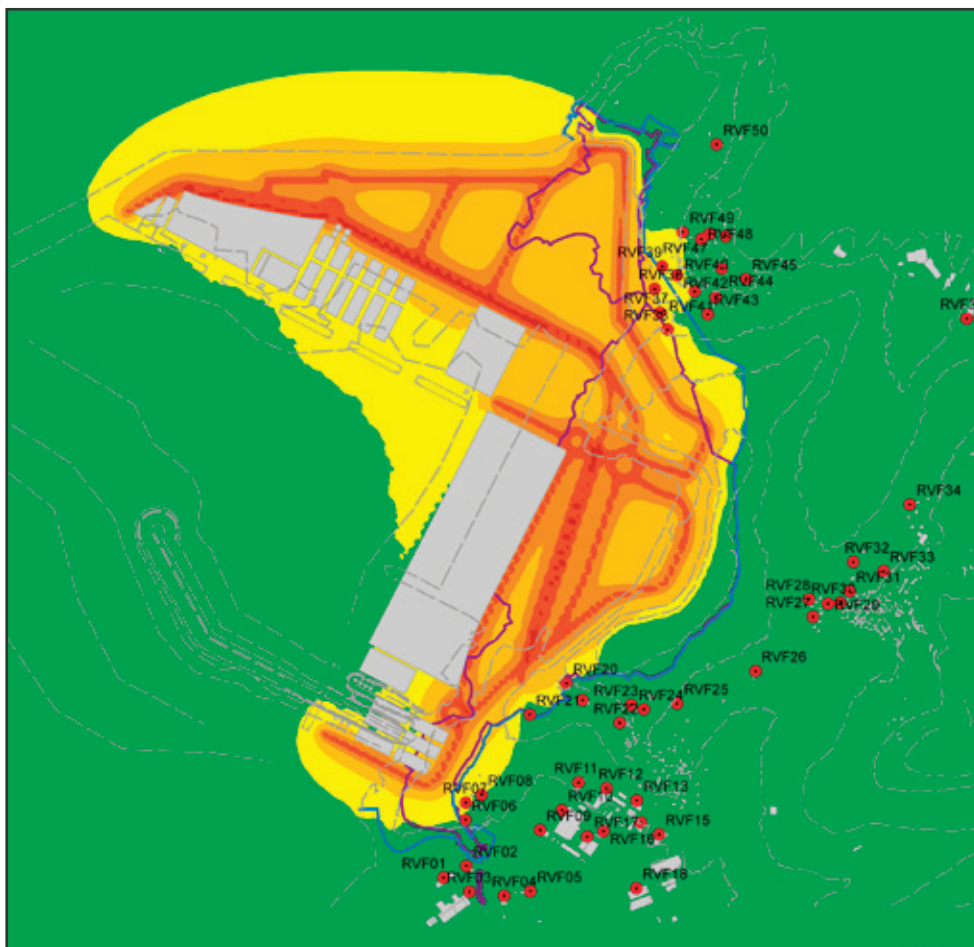
37. El mapa de ruido no estratégico es la herramienta de evaluación de la contaminación acústica del puerto de A Coruña. Este mapa se elaborará en caso de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica del mapa de ruido estratégico de la ciudad de A Coruña y en el se establecerán los planes de acción pertinentes.



### 2.5.3. Medidas de control

La Autoridad Portuaria efectuará muestreos de niveles sonoros para controlar los niveles equivalentes.

Imagen 1. Plano de Isófonas del puerto exterior. Periodo Ldía.



## 2.6. Olores

En la zona de servicio, los malos olores<sup>38</sup> se generan principalmente por la fermentación de residuos orgánicos y aguas residuales.

Los titulares de concesiones o autorizaciones, las empresas estibadoras y otros usuarios del puerto que realicen operaciones susceptibles de generar malos olores, deben cumplir esta norma general mediante la adopción de buenas prácticas y la aplicación de las mejores tecnologías disponibles para evitar su producción y dispersión.

### 2.6.1. Aspectos generales

Los titulares de las concesiones y autorizaciones de actividades pesqueras, el servicio general de limpieza y los servicios comerciales de gestión de residuos, deberán lavar y desinfectar periódicamente los contenedores utilizados para la recogida de residuos y las áreas de acopio o depósito (espacios de tierra con uno o más contenedores u otros recipientes de residuos) siempre limpias. Los contenedores de residuos orgánicos o putrescibles deberán ser desinfectados, como mínimo, una vez a la semana.

Con la finalidad de evitar la generación de malos olores, se deberán limpiar periódicamente las fosas, las arquetas y pozos de registro de la red de saneamiento y llevar a cabo el drenaje de cada concesión o autorización, así como gestionar con la mayor brevedad posible los residuos de barreduras procedentes de graneles alimentarios.

Los graneles alimentarios que, por procesos de fermentación o combustión generen olores intensos, serán mantenidos en naves cerradas respetando siempre las medidas de seguridad aplicables, hasta su levante. Éste se realizará lo antes posible y evitando el desprendimiento de malos olores.

## 2.7. Protección del paisaje exterior y biodiversidad

Las políticas que incidan en el territorio, como las de urbanismo, infraestructuras, aguas o costas deberán tener en cuenta todos los paisajes<sup>39</sup>, que se convierten en un derecho del ciudadano, así como la conservación de la biodiversidad<sup>40</sup> a través del mantenimiento de los procesos ecológicos esenciales, garantizando la conexión de las poblaciones de fauna y flora silvestres y preservando la diversidad genética.

### 2.7.1. Aspectos generales

Se cumplirán las condiciones urbanísticas establecidas en los correspondientes Planes Generales de Ordenación Urbana (A Coruña y Arteixo).

Se cuidará el aspecto exterior de los edificios e instalaciones, la limpieza de las fachadas, la calidad de los materiales y la apariencia estética del entorno (zonas ajardinadas, aparcamientos, vallas, etc.), manteniéndolos<sup>41</sup> en condiciones de funcionalidad, seguridad, salubridad, ornato público y habitabilidad según su destino, y con arreglo a las normas de protección del medio ambiente, del patrimonio histórico y de la rehabilitación.

En aquellos casos de suelo rústico, los propietarios de los mismos deberán realizar ellos mismos o bien permitir realizar a la administración competente los trabajos de defensa del suelo y la vegetación necesarios para su conservación y para evitar riesgos de inundación, erosión, incendio, contaminación o cualquier otro riesgo de catástrofe o simple perturbación del medio ambiente, así como de la seguridad y salud públicas<sup>42</sup>.

38. Olor: propiedad organoléptica perceptible por el órgano olfativo cuando inspira determinadas sustancias volátiles. (Norma UNE 5492:2010)

39. Paisaje: cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y humanos (Convenio Europeo del Paisaje).

40. Biodiversidad: conservación de la naturaleza, preservación de las especies y ecosistemas naturales (Ley 9/2001, de conservación de la naturaleza).

41. Artículo 9. Deberes de uso, conservación y rehabilitación, de la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de Ordenación Urbanística y Protección del Medio Rural de Galicia y modificaciones posteriores por la Ley 15/2004, de 29 de diciembre, de modificación de la Ley 9/2002, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia.

42. Artículo 31. Facultades y deberes de los propietarios o propietarias en suelo rústico, de la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de Ordenación Urbanística y Protección del Medio Rural de Galicia y modificaciones posteriores por la Ley 15/2004, de 29 de diciembre y Ley 2/2010, de 25 de marzo.

## 2.7.2. Espacios protegidos

La actividad del puerto interior de A Coruña no afecta directamente a ningún espacio natural protegido, mientras que en el puerto exterior, el medio terrestre afectado en Punta Langosteira, si bien no comprende espacios naturales protegidos catalogados ni zonas consideradas como de alta biodiversidad, sí son consideradas zonas con protección las zonas adyacentes de Punta Langosteira y el embalse de Rosadoiro: Punta Langosteira está considerada espacio protegido por la Normativa urbanística, incluyéndose en el anexo II, Espacios Naturales, de las Normas Complementarias y Subsidiarias de la provincia de A Coruña; asimismo está catalogada como espacio de interés natural dentro del Plan hidrológico de Galicia-Costa, y definida como unidad de paisaje en el Plan de Ordenación del Litoral y el embalse de Rosadoiro (localizado al sur del puerto) cuenta con la protección de Refugio de Caza y está considerado dentro del Plan hidrológico de Galicia-Costa como espacio de interés natural.

Con carácter general, quedan prohibidos en estas zonas de especial protección cualquier actuación por parte de los titulares de concesiones o autorizaciones, de los prestadores de

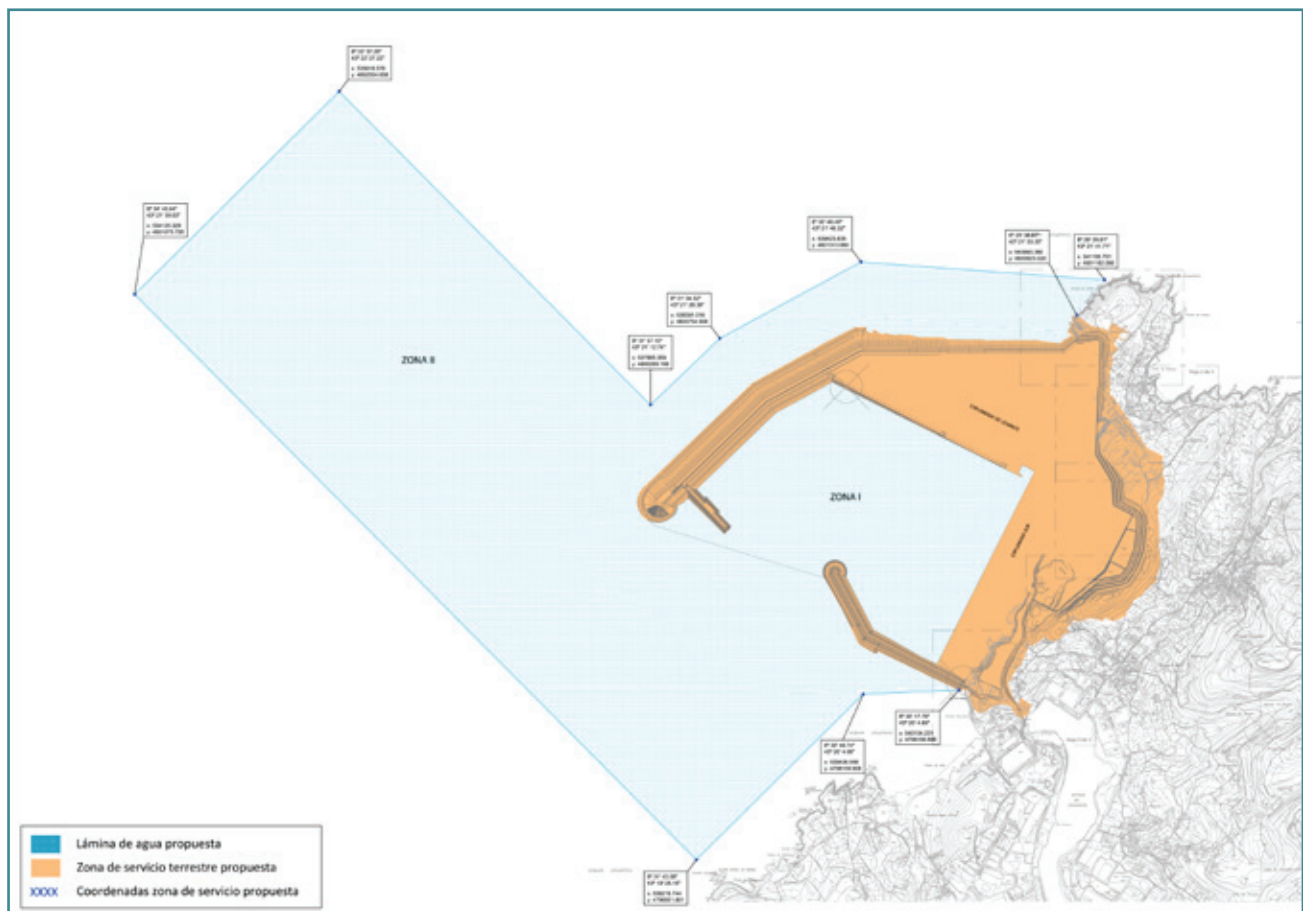
servicios y de otros usuarios del puerto, susceptible de provocar la destrucción del hábitat de estos espacios protegidos.

## 2.7.3. As Mariñas y terras do Mandeo

El puerto exterior está ubicado en la zona de **As Mariñas y Terras do Mandeo**, declarada Reserva de la Biosfera el 30 de mayo de 2013 por el Consejo Internacional de Coordinación del Programa de la UNESCO sobre el Hombre y la Biosfera. Las Reservas de la Biosfera “son lugares que el Programa sobre el Hombre y la Biosfera ha elegido para que sirvan de laboratorios en los que experimentar distintos planteamientos de gestión integrada de la diversidad biológica y los recursos terrestres, marinos, costeros y de agua dulce. También son lugares de experimentación y aprendizaje del desarrollo sostenible”.

La Red Mundial de Reservas de Biosfera constituye un instrumento para la conservación de la diversidad biológica y el uso sostenible de sus componentes, contribuyendo así a alcanzar los objetivos del Convenio sobre la Diversidad Biológica<sup>43</sup> y de otros acuerdos e instrumentos pertinentes.

## Plano 2. Zonas de servicio del puerto exterior de A Coruña.



43. Convenio sobre la diversidad biológica. ONU, 1992.





## 2.8. Consumo de los recursos naturales

Todos los usuarios del puerto emplearán o impulsarán el uso de prácticas **ecoeficientes** en sus operaciones y actividades comerciales, promoviendo el ahorro energético.

### 2.8.1. Aspectos generales

Los titulares de concesiones y autorizaciones fomentarán el empleo de energías renovables y la implantación de buenas prácticas tendentes a la minimización del consumo de energía eléctrica y recursos naturales (agua y combustibles), cuantificando el consumo energético de sus instalaciones y adoptando soluciones que contribuyan a su optimización.

De igual forma, los prestadores de servicios establecerán objetivos anuales de ahorro energético en sus operaciones, de reducción de la producción de residuos, y promoverán el uso de energías renovables o poco contaminantes.

La Autoridad Portuaria apoya el seguimiento de las recomendaciones de la “Guía Práctica de la Energía”, del Instituto de Diversificación y Ahorro Energético (IDAE) del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, de las recomendaciones de la “Guía de Gestión Energética en Puertos” (Puertos del Estado, 2014) y del “Plan de Ahorro y Eficiencia Energética” del Instituto Energético de Galicia (INEGA). Entre ellas,

- La implantación de medidas de ahorro de energía eléctrica tanto en edificios como en alumbrado público,
- La optimización del consumo de agua potable mediante la instalación de temporizadores, llaves de paso, difuso-

res de agua en los grifos y la reparación inmediata en las tuberías de abastecimiento,

- La optimización, en función de las horas de uso, de las tareas de mantenimiento relacionadas con los cambios de aceite y lubricantes de vehículos y maquinaria.
- La organización de acciones de sensibilización-comunicación, respecto a la eficiencia en los consumos.

## 2.9. Autorizaciones y concesiones de la zona de servicio del puerto

### 2.9.1. Aspectos generales

Los titulares de concesiones y autorizaciones en la zona de servicio, solicitarán las autorizaciones y licencias que en materia de medio ambiente sean precisas de acuerdo con la legislación vigente ante los órganos administrativos que por razón de la materia corresponda y deberán presentar ante la Autoridad Portuaria, cuando así se requiera, la documentación que acredite estar en posesión de cuantas autorizaciones de índole ambiental sean exigibles para el desarrollo de su actividad.

Igualmente las empresas deberán cumplir con las obligaciones resultantes de la aplicación de la normativa ambiental específica para la protección del dominio público portuario estatal, así como las obligaciones específicas que resulten del propio clausulado de las Concesiones y Autorizaciones.



## 2.9.2. Obligaciones de los titulares

El titular de la concesión o autorización está obligado a adoptar, en los plazos que se le señalen por la autoridad ambiental competente, las medidas necesarias para que se cumplan las regulaciones establecidas en materia de vertidos, niveles sonoros, suelos, protección del ambiente atmosférico y gestión de residuos.

El titular de la concesión o autorización en la que se desarrollen o puedan desarrollar actividades que figuren en el anexo I de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de Prevención y Control Integrados de la Contaminación deberá disponer, antes del comienzo de la actividad, de la preceptiva Autorización Ambiental Integrada emitida por la Consellería competente en materia de medio ambiente.

El titular de la concesión o autorización cuya actividad pueda efectuar vertidos de aguas residuales o residuos líquidos a la red de saneamiento, al dominio público hidráulico o a las dársenas del puerto, deben contar con la preceptiva autorización otorgada por la Administración hidráulica competente local o autonómica y cumplir con los límites de vertido establecidos en las mismas, así como realizar el pago de las tasas correspondientes, siendo imprescindible disponer en el interior de la concesión de una arqueta de control en cada acometida de vertido autorizado, situada en lugar accesible para la toma de muestras y aforo de caudales.

El otorgamiento de una concesión o autorización en el Dominio Público Portuario atribuye a su titular la condición de poseedor de los residuos que se generen o se encuentren en la concesión o autorización y, por tanto, responsable del cumplimiento de las obligaciones legales que se deriven, en concreto de las establecidas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. En el caso de que la actividad

objeto de la concesión genere menos de 10.000 kg al año de residuos peligrosos, el titular de la misma deberá inscribirse como pequeño productor en el Registro General de Gestores y Productores de Residuos de Galicia. Si la generación alcanza o supera los 10.000 kg por año, le será de aplicación el texto consolidado del Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos, y disponer de la preceptiva autorización según el Decreto 174/2005, de 9 de junio, por el que se regula el régimen jurídico de la producción y gestión de residuos y el Registro General de Productores y Gestores de Residuos de Galicia.

Las empresas autorizadas para la prestación del servicio comercial de gestión de residuos serán las responsables de la adecuada gestión de los residuos producidos en las concesiones y autorizaciones demaniales situadas en la zona de servicio del puerto.

Si el titular de la concesión o autorización ejecutara obras, éstas deberán ser autorizadas por la Autoridad Portuaria y sometidas a lo establecido en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. El titular de la autorización deberá identificar al Productor de residuos de construcción y demolición. En caso contrario, el titular de la autorización será considerado como tal a los efectos de aplicación de los citados Real Decreto 105/2008 y Decreto 174/2005.

De conformidad con el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, el titular de la concesión o autorización, si la actividad que se realiza en la misma es potencialmente contaminante, deberá cumplir con las obligaciones que le imponga dicho real decreto y demás normas aplicables. Así, en caso de cese de actividad y reversión de la concesión o autorización a la Autoridad Portuaria, si



se ha desarrollado alguna actividad contemplada en el anexo I del Decreto 60/2009 (véase Norma General 4 Contaminación de suelos), su titular estará obligado, con carácter previo a la extinción, a presentar un informe de situación del suelo al Organismo Autónomo competente en suelos contaminados y lo pondrá a disposición de la Autoridad Portuaria junto con su resolución o, en su defecto, el justificante de su presentación.

Asimismo, el titular de una concesión o autorización deberá contar con los medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación accidental marina, atmosférica y terrestre que pudiera producirse durante su actividad.

## 2.10. Planes de emergencia ambiental

El Real Decreto Legislativo 2/2011, establece en el artículo 62 “Prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario” que las instalaciones de manipulación y transporte de mercancías, las refinerías de petróleo, las factorías químicas y petroquímicas, las instalaciones de almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos, las instalaciones para el abastecimiento de combustibles a buques, los astilleros e instalaciones de reparación naval, así como cualquier otra actividad comercial o industrial que se desarrolle en el dominio público portuario, deberán contar con medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación accidental, marina, atmosférica y terrestre, de acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable.

La disponibilidad de estos medios será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar la prestación de los servicios y el funcionamiento de estas instalaciones portuarias.

Cualquier emergencia que se produzca se pondrá en conocimiento inmediato de la Autoridad Portuaria a través del CCS/CEE en el teléfono 981 219 626, activándose, en función del tipo de emergencia, el correspondiente Plan.

### 2.10.1. Plan de autoprotección

Los planes de autoprotección (PAUs) son documentos que establecen el marco orgánico y funcional previsto para aquellas concesiones o autorizaciones, cuya actividad esté en el catálogo del anexo I de la Norma Básica de Autoprotección<sup>44</sup>, con el objeto de prevenir y controlar los riesgos sobre las personas, el medio ambiente y los bienes y dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencia, en las zonas autorizadas o concesionadas.

Los planes de actuación establecidos en la Norma Básica de Autoprotección para los casos de emergencia deberán comprobarse periódicamente mediante ejercicios, simulacros, formación del personal, etc., estarán actualizados y se remitirán, con carácter anual y dentro del primer mes del año, las Declaraciones Simplificadas de Seguridad Industrial (véase el PAU del puerto de A Coruña) al Registro General de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Los planes de autoprotección de estas concesiones o autorizaciones serán tenidos en cuenta por la Autoridad Portuaria para la elaboración del propio Plan de Autoprotección del puerto de A Coruña.

44. 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.

## 2.10.2. Plan interior marítimo

Las instalaciones marítimas portuarias, definidas como “recintos o estructuras situadas en los puertos, provistos de los medios necesarios para llevar a cabo actividades comerciales o industriales con riesgo de producir sucesos de contaminación marina por hidrocarburos o productos químicos”, deberán contar con un Plan interior marítimo, que será tenido en cuenta por la Autoridad Portuaria de A Coruña para la elaboración de su propio Plan Interior, cuyo ámbito de aplicación queda definido por su zona I o interior de las aguas portuarias<sup>45</sup>.

En general, todas las instalaciones y actividades donde se muevan mercancías consideradas nocivas o potencialmente peligrosas, y que puedan dar lugar a un sucesos de contaminación marina por hidrocarburos o productos químicos, deben contar con un Plan interior marítimo que deberá ser aprobado por la Capitanía Marítima de A Coruña (véase Vertidos).

Los planes interiores marítimos conforman, junto al Plan Marítimo Nacional<sup>46</sup>, el denominado subsistema marítimo del Sistema Nacional de Respuesta<sup>47</sup> ante un suceso de contaminación marina.

## 2.11. Responsabilidad civil por daños al medio ambiente

La Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental, ha instaurado un régimen administrativo de responsabilidad medioambiental de carácter objetivo e ilimitado, basado en los principios de “prevención de daños” y de que “quien contamina, paga” para diferentes actividades incluidas en su Anexo III.

Esta Ley, en su texto consolidado tras su modificación por la Ley 11/2014, de 3 de julio, establece un régimen jurídico de reparación de daños medioambientales de acuerdo con el cual los operadores que ocasionen daños al medio ambiente o amenacen con ocasionarlo, deben adoptar las medidas necesarias para prevenir su causación o, cuando el daño se haya produci-

do, para devolver los recursos naturales dañados al estado en el que se encontraban antes de la causación del daño.

### 2.11.1. Aspectos generales

El cumplimiento de las normas ambientales de aplicación no exime a las empresas de su responsabilidad civil patrimonial por los daños que puedan causar sobre el medio físico, personas o bienes, quedando obligadas a su indemnización. Asimismo tampoco les eximirá de la responsabilidad penal derivada de la legislación reguladora del delito ecológico.

Los titulares de concesiones o autorizaciones, prestadores de servicios portuarios y contratistas de obras incluirán en su póliza de responsabilidad civil los riesgos ambientales consecuencia de su actividad en la zona de servicio. La Autoridad Portuaria también podrá exigir a determinados usuarios del puerto la concertación de pólizas de responsabilidad civil que cubran estas contingencias.

En el desarrollo de sus actividades en la zona de servicio del puerto, los usuarios deberán adoptar todas las medidas necesarias para reducir el riesgo ambiental derivado del desarrollo de tales actividades, siendo responsables de la evitación, prevención y reparación de los daños causados, conforme a la legislación aplicable<sup>48</sup> y todo ello sin perjuicio de las consecuencias que puedan derivarse para el infractor si el daño o perjuicio tiene su origen en una infracción administrativa.

En concreto, los operadores de las actividades de transporte marítimo, por carretera o por ferrocarril, de mercancías peligrosas o contaminantes, y los gestores de residuos que desarrollen su actividad en la zona de servicio y no estén exentos, deberán disponer de una garantía financiera que les permita hacer frente a la responsabilidad medioambiental inherente a la actividad que pretendan desarrollar.

Con independencia de la obligatoriedad de constituir una garantía financiera, se recomienda la realización de **análisis de riesgos ambientales**<sup>49</sup> por parte de los operadores y prestadores de servicio de manipulación de mercancías y de recepción de desechos generados por buques, así como por los servicios comerciales de gestión de residuos y suministro de hidrocarburos, y todos los titulares de actividades desarrolladas en la

45. Art. 2.f del Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

46. Orden FOM/1793/2014, de 22 de septiembre, por la que se aprueba el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino.

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

48. Artículo 9 de la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.

49. Artículo 17 bis de la Ley 11/2014 Fomento de las medidas de prevención y evitación de daños medioambientales. Las autoridades competentes adoptarán medidas para impulsar la realización voluntaria de análisis de riesgos medioambientales entre los operadores de cualquier actividad susceptible de ocasionar daños medioambientales, con la finalidad de lograr una adecuada gestión del riesgo medioambiental de la actividad.

zona de servicio y contempladas en el anexo III de la citada Ley de Responsabilidad Ambiental y sus modificaciones.

## 2.11.2. Responsabilidad de la autoridad portuaria

El otorgamiento por parte de la Autoridad Portuaria de una concesión o autorización en el Dominio Público Portuario no condiciona ni establece ningún límite a las potestades de ordenación y planificación que le corresponden sobre el resto de actividades o procesos que legalmente puedan desarrollarse en la zona de servicio del puerto. El título concesional fijará las condiciones de protección del medio ambiente que, en su caso, procedan, incluyendo las necesarias medidas correctoras y, en caso de que fuera preceptiva, las condiciones o prescripciones establecidas en la correspondiente resolución del Ministerio de Medio Ambiente o de la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, sin perjuicio de aquéllas que otros organismos competentes puedan exigir.

La Autoridad Portuaria no responderá, ni directa ni subsidiariamente, de los daños ambientales que pudiera causar una empresa a otra, en el curso de su actividad. No obstante, conforme a sus competencias legales, podrá regular las actividades de unos y otros cuando se produzcan reclamaciones de alguna de las partes y éstas se encuentren debidamente documentadas y probadas.

## 2.11.3. Otras responsabilidades

Los titulares de concesiones y autorizaciones deberán proteger sus mercancías, instalaciones y actividades de los daños que pudieran producirse por causas operacionales o de condiciones meteorológicas adversas (lluvia, granizo, sedimentación de partículas arrastradas por el viento, estibas y depósitos incorrectos, etc.), siendo su obligación, ante incidencias de este tipo que resulten perjudiciales para su parcela o las mercancías depositadas en ella, actuar de inmediato para atenuar el daño medioambiental que pudiera ser originado, retirando las mercancías, modificando su emplazamiento, etc. A los efectos anteriores, debe comunicar de forma inmediata al CCS/CCE de la Autoridad Portuaria la situación irregular, para que se proceda a la suspensión de las actividades dañosas, si fuese posible y, en su caso, a la verificación de los daños.

Las autorizaciones y concesiones de ocupación de superficie no eximen al titular de su obligación de vigilar las operaciones que se desarrollen por terceros, para detectar las incidencias que éstos puedan producir sobre la parcela concesionada o autorizada o la mercancía depositada.

Es obligación del operador o empresa estibadora que se encuentre manipulando una mercancía, modificar los procedimientos de manipulación y, en su caso, suspender la operación cuando se ocasionen o puedan ocasionar daños medioambientales debido a vertidos al mar, emisiones a la atmósfera y derrames sobre los suelos del puerto, todo ello con independencia de que la actuación se ajuste a las disposiciones contenidas en las presentes normas.





3.1. Estancia del buque en el puerto	<b>40</b>
3.2. Operaciones sobre graneles sólidos	<b>44</b>
3.3. Operaciones sobre graneles líquidos	<b>56</b>
3.4. Operaciones sobre mercancía general	<b>58</b>
3.5. Actividades del sector pesquero	<b>60</b>
3.6. Gestión de residuos de carga, relacionados con la carga y resultantes del depósito y manipulación de la mercancía	<b>62</b>
3.7. Suministro de combustible y lubricantes	<b>64</b>
3.8. Circulación, estacionamiento, reparación y lavado de vehículos, embarcaciones y maquinaria	<b>66</b>
3.9. Ejecución de obras	<b>70</b>
3.10. Actividades de hostelería y ocio	<b>72</b>
3.11. Instalaciones náutico deportivas	<b>74</b>
3.12. Reciclado de buques	<b>77</b>



# 03. Instrucciones técnicas



# 03 Instrucciones técnicas



## 3.1. Estancia del buque en el puerto

### 3.1.1. Objeto de la instrucción técnica

Regulación de los aspectos ambientales (residuos, emisiones, ruidos y vertidos) generados por la presencia en puerto de los buques. En este sentido se entiende que la presencia del buque en puerto se produce desde su entrada en la zona II de las zonas comunes de agua hasta su salida de la zona II.

### 3.1.2. Responsables de su cumplimiento

Serán responsables del cumplimiento de esta Instrucción Técnica el Capitán del buque. También los titulares de las empresas de suministro de combustible a buques. En cualquier caso, el consignatario será especialmente responsable de informar al Capitán del buque del contenido de estas normas.

Serán responsables asimismo las instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por los buques (en adelante, Servicio MARPOL) y las empresas estibadoras, receptoras de los residuos de carga y relacionados con el cargamento.

### 3.1.3. Residuos procedentes del buque

Los residuos sólidos (anexos V y VI del Convenio MARPOL 73/78) y líquidos (anexos I, II y IV<sup>50</sup> del Convenio MARPOL 73/78) generados por el buque, con excepción de los residuos de carga y los residuos relacionados con el cargamento (Instrucción Técnica nº 6), se entregarán al Servicio MARPOL, de conformidad con el Plan de recepción y manipulación de desechos del buque del puerto o instalación.

Corresponde a las empresas estibadoras garantizar la recepción de los residuos de carga y de los residuos relacionados con la carga, así como la limpieza de muelles y explanadas, incluyendo zonas de tránsito y maniobra, como consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías.

También las terminales de carga o descarga de hidrocarburos, así como los astilleros e instalaciones de reparación naval o de desguace deberán disponer, en las cercanías de los terminales y muelles, de servicios de recepción de los residuos de carga y de las aguas de lastre de los buques con destino a dichas instalaciones, regulados por los anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames. Los titulares de estas instalaciones portuarias deberán disponer, además, de servicios de recepción para los desechos generados por los buques correspondientes a los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL 73/78, y de un Plan de recepción y manipulación de desechos procedentes de buques aprobado por la Autoridad Portuaria.

50. Los residuos contemplados en el anexo IV se someterán a lo establecido en el apartado de Vertidos procedentes de buques.





No se arrojarán al agua los residuos de carga desde la borda del buque o desde el cantil del muelle.

No se depositarán residuos en los muelles, en espera de su recogida por la instalación portuaria receptora. Se excluye el caso de los residuos contemplados en el anexo V del Convenio MARPOL 73/78, cuando el gestor del residuo haya dispuesto contenedores en zonas previamente habilitadas del muelle y siempre que el tiempo de depósito en espera de su retirada sea el menor posible y siempre inferior a 12 horas, y haya mediado previa comunicación al gestor del residuo.

No se depositarán ni manipularán bidones de residuos peligrosos en los muelles, en espera de su recogida, salvo en aquellas áreas de acopio previamente autorizadas por la Autoridad Portuaria y con identificación del propietario y tipo de residuo.

No se depositarán bengalas ni otras señales pirotécnicas en los contenedores de residuos. Las bengalas y señales pirotécnicas caducadas deberán ser devueltas al proveedor o fabricante<sup>51, 52</sup>.

### 3.1.4. Vertidos procedentes de buques

Como se determinó en el apartado de las instrucciones generales sobre **Vertidos**, los residuos líquidos contemplados en

los anexos I, II y IV del Convenio MARPOL 73/78 se entregarán a la instalación portuaria receptora autorizada (Servicio MARPOL), no permitiéndose, en la zona de servicio del puerto, su vertido, con excepción de aquellos del anexo IV que hayan recibido tratamiento a bordo, no produzcan efluentes sólidos flotantes ni coloración de las aguas circundantes, y siempre que el buque cuente con un Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias en vigor en el que se hayan consignado los resultados de las pruebas a las que fue sometida la instalación de tratamiento<sup>53, 54</sup>.

Tampoco se verterán a las aguas portuarias residuos que puedan afectar a la calidad de las aguas, como restos de reparaciones o labores de mantenimiento, y otros residuos líquidos (restos de pintura, antiincrustantes (patentes), aguas de sentinas, aguas de lavado de tanques, aceites usados, restos de hidrocarburos, etc.).

Asimismo, a no ser que la Autoridad Portuaria le exima expresamente de este requisito, en caso de suministro de combustible, limpieza de bodegas u otras operaciones que puedan conllevar riesgo de vertido, será obligatorio disponer de medios anticontaminación, a fin de evitar la dispersión de los efectos de posibles vertidos accidentales. En concreto, durante las operaciones de suministro de combustible, el capitán del buque o su representante deberá asegurarse de que la empresa suministradora de combustible dispone de medios de contención para su inmediata utilización en caso de vertido. En el caso de que se produjera un vertido accidental al mar, deberán utilizarse estos medios de contención y recogida del vertido.

51. Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L). Anexo VI.12.

52. Instrucción técnica complementaria número 12. Tratamiento de productos destinados a eliminación o inertización. Real Decreto 563/2010, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de artículos pirotécnicos y cartuchería y Real Decreto 1335/2012 que lo modifica.

53. Regla 11 del anexo IV del convenio MARPOL 73/78. Resolución MEPC.159(55).

54. En el caso de embarcaciones de pesca, Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L). Anexo VIII.12.



En caso de derrames a tierra o vertidos accidentales al mar, los responsables de la operación procederán a dar aviso al CCS/CCE, el cual activará el correspondiente Plan interior marítimo, gestionando correctamente los residuos generados por estos incidentes conforme a sus características y restableciendo las condiciones existentes anteriormente.

Con relación a las aguas de lastre, el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, de 2004, una vez entre en vigor tras la ratificación del convenio por 30 Estados, cuya representación alcance el 35% del tonelaje de la flota mercante mundial, requerirá de los buques contar con:

- Plan de gestión del agua de lastre,
- Libro de registro del agua de lastre,
- Cambio de agua de lastre (Regla D-1, véase más adelante),
- Gestión del agua de lastre (Regla D-2, véase más adelante),
- Certificado internacional de gestión del agua de lastre.

Además, los buques deberán cumplir con el siguiente requisito de gestión del agua de lastre:

1. Para los buques construidos antes de 2009 la gestión del agua de lastre será:
  - Con capacidad de agua de lastre entre 1.500 m<sup>3</sup> y 5.000 m<sup>3</sup>, deberá cumplir con la regla D-1 y cumplir con la regla D-2 hasta el 2014.

- Con una capacidad de agua de lastre inferior a 1.500 m<sup>3</sup> o superior a 5.000 m<sup>3</sup> deberán cumplir con la regla D-1 y con la regla D-2 hasta 2016.
2. Para buques construidos en el 2009 o posterior:
    - Con una capacidad de lastre inferior a 5.000 m<sup>3</sup> habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla con la regla D-2.
    - Con una capacidad igual o superior a 5.000 m<sup>3</sup> deberá cumplir con la regla D-1 y con la regla D-2 hasta 2016.
  3. Para los buques construidos en el 2012 o posterior:
    - Con una capacidad igual o superior a 5.000 m<sup>3</sup> deberán cumplir con la regla D-2.

Los buques que lleven a cabo la gestión del agua de lastre para cumplir la norma de la regla D-1 (bombeo del agua de lastre), habrán de atenerse a lo siguiente:

- a. Efectuarán el cambio del agua de lastre a por lo menos 200 millas de la tierra más próxima y en aguas de 200 metros de profundidad, acorde las Directrices de la OMI.
- b. En casos en que el buque no pueda efectuar el cambio del agua acorde párrafo precedente, realizará atento a las Directrices de la Organización y tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, y en todos los casos por lo menos a 50 millas de la costa y en aguas de 200 metros de profundidad como mínimo.

55. Capacidad de bombeo de agua de 3 veces el volumen del tanque para garantizar el 95 % del total de agua deslastrada.

56. Capacidad del equipo para filtrar y otros métodos combinados (luz ultravioleta, calor, energía etc.) para tratar de manera eficaz el agua de lastre.



- c. En zonas marítimas donde la distancia a la costa más cercana o la profundidad no cumple con los parámetros descriptos, el Estado Rector de Puerto, en consulta con Estados adyacentes o con otros Estados podrá designar zonas en las que se permita al buque efectuar el cambio del agua de lastre acorde a las Directrices de la OMI.

Los buques de arqueo bruto igual o superior a 400 serán objeto de los reconocimientos, inicial antes de que el buque entre en servicio o se expida por primera vez el Certificado Internacional de Gestión de Agua de Lastre (validez 5 años).

Todos estos requerimientos serán considerados en una nueva edición del código de conducta ambiental.

### 3.1.5. Emisiones procedentes de buques

Los buques atracados o fondeados en el puerto de A Coruña no podrán utilizar combustibles para uso marítimo con un contenido de azufre superior al 0,10% en masa, concediendo a la tripulación el tiempo suficiente para efectuar la eventual operación necesaria de cambio de combustible lo antes posible después del atraque y lo más tarde posible antes de la salida<sup>57</sup>.

El capitán del buque debe asegurarse del efectivo cumplimiento de las obligaciones determinadas por el anexo VI del

Convenio MARPOL, que establece las reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, en cuanto a las prescripciones para el control de sus emisiones (se desarrolla en el apartado 3.7.3 de la instrucción técnica Suministro de combustible y lubricantes).

Asimismo, de conformidad con lo establecido por el citado anexo VI, debe mantenerse informado de los reconocimientos que le son de aplicación y garantizar que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables. En este sentido el buque debe disponer del Certificado Internacional de prevención de la contaminación atmosférica<sup>58</sup> vigente y mantenerlo a disponibilidad de la Autoridad Portuaria cuando le sea requerido.

La Autoridad Portuaria de A Coruña fomenta la adopción de buenas prácticas ambientales en buques a través de las bonificaciones en la tasa portuaria del buque<sup>59</sup> (véase apartado 1.7 **Bonificaciones Ambientales**, del capítulo 1).

### 3.1.6. Desguace de buques

El reciclaje de buques se contempla en la instrucción técnica nº 12 **Reciclaje de buques**.

57. Real Decreto 290/2015, de 17 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo, se regula el uso de determinados biocarburantes y el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

58. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los buques.

59. Art. 245 del Real Decreto Legislativo 2/2011 se establecen las bonificaciones a aplicar en el caso de buques.

## 3.2. Operaciones sobre graneles sólidos

### 3.2.1. Objeto de la instrucción técnica

Las operaciones de carga, descarga, manipulación, transporte horizontal y almacenamiento de graneles sólidos pueden generar impactos ambientales, principalmente al medio atmosférico y marino. El objeto de esta instrucción es la reducción del impacto de estas operaciones.

### 3.2.2. Responsables de su cumplimiento

Son responsables de su cumplimiento las empresas estibadoras, titulares de las terminales de graneles sólidos, cargadores, transportistas y todas aquéllas otras que manipulen o almacenen graneles sólidos en la zona de servicio.

### 3.2.3. Prevención y minimización de emisiones, derrames y vertidos de granel

La manipulación de graneles sólidos en el puerto de A Coruña, sometida a autorización administrativa como instalación con actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera, estará condicionada al cumplimiento de las condiciones establecidas en los **Documentos de Autorización de Focos Emisores** objeto de **Autorización de Emisiones a la Atmósfera**, a la aplicación de los sistemas de control y reducción de emisiones exigidos en las autorizaciones, por la aplicación de la **Guía de buenas prácticas en la manipulación y almacenamiento de graneles sólidos de Puertos del Estado** (en adelante, la Guía), en su última edición, y por las recomendaciones establecidas en los siguientes apartados.

Los muelles y explanadas donde se deposite la mercancía deberán estar precargadas y posteriormente pavimentadas para evitar la contaminación de los suelos por lixiviados, y su afección a las aguas subterráneas. La solera de las naves de almacenamiento deberá ser de hormigón. Sus redes de drenaje deberán estar conectadas con la red de saneamiento, y dispondrán de una arqueta de control antes de

la conexión, tomándose las medidas oportunas de filtrado y decantación.

Durante las operaciones de depósito y manipulación de graneles sólidos, y una vez finalizadas éstas, la empresa estibadora efectuará la limpieza de los muelles y explanadas afectados y evitará emisiones a la atmósfera o vertidos al mar de la mercancía mediante la utilización de las instalaciones, dispositivos y buenas prácticas descritas en esta instrucción técnica<sup>60</sup> y en la citada Guía; se emplearán tolvas con aspiración forzada, cucharas herméticas, filtros, faldones, trompas telescópicas tipo *Cleveland Cascades* (véase ilustración 2) u otros dispositivos reductores de las emisiones de partículas.

El empleo de tolvas convencionales se limitará a situaciones de Nivel 1i-1e (Tabla 1).

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

La empresa estibadora deberá disponer de un Plan interior marítimo que contemple las actuaciones a llevar a cabo ante la posibilidad de emisiones, derrames y vertidos de hidrocarburos o sustancias nocivas o potencialmente peligrosas, formando al personal implicado, de forma que se evite la contaminación del entorno portuario. El plan estará a disposición de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

### 3.2.4. Operación de carga o descarga mediante cuchara

En operaciones de carga o descarga de graneles sólidos realizadas mediante cuchara se aplicarán las siguientes prácticas operativas:

#### 3.2.4.1 Prácticas operativas generales

En caso de vertido de material a las aguas de la dársena, se colocará un toldo entre el cantil del muelle y el buque, en la vertical del recorrido de la cuchara, para recoger mercancía y prevenir el vertido. Estos toldos estarán en buenas condiciones y se instalarán en la zona de recorrido de la cuchara que coincida con la separación del cantil del muelle al costado del barco, de forma que dichos restos caigan sobre él y se deslicen al pavimento del muelle donde se podrán recoger mediante una pala. Otras prácticas operativas serán:

60. Reference Document on Best Available Techniques on Emissions from Storage, July 2006. Integrated Pollution Prevention and Control. European Commission.



- Proteger las arquetas de recogida de pluviales utilizando planchas o globos u otro procedimiento que asegure su cierre.
- No obstante lo anterior, siempre prevenir el vertimiento de sustancias nocivas o potencialmente peligrosas cerca de arquetas de recogida de pluviales.
- Reducir el número de manipulaciones de la carga.
- Reducir al mínimo la distancia horizontal a recorrer por la cuchara que transporta el material.
- Realizar las esperas con cuchara llena o vacía siempre sobre la bodega, tolva o parva.
- Evitar el sobrellenado de la cuchara y desplazarla y abrirla lentamente.
- En caso de emisión de partículas, la altura<sup>61</sup> de apertura de la cuchara sobre la tolva, parva, o bodega será la menor posible y cumpliendo los requisitos que se indican a continuación (ver tablas 2 y 3), en función de las condiciones meteorológicas:
  - a) Nivel 1i (puerto interior) y Nivel 1e (puerto exterior)
    - Altura máxima de cuchara sobre tolva o parva: 3 m,
    - Riego de parva de carbón o coque no calcinado<sup>62</sup> con tensoactivo diluido en agua.
  - b) Nivel 2i (puerto interior) y Nivel 2e (puerto exterior)
    - Altura máxima de cuchara sobre tolva o parva: 1 m,
    - Riego de parva de carbón o coque no calcinado con tensoactivo diluido en agua,
    - Uso de nebulizadores o sistema de aspiración, pantallas cortaviento, etc.
    - Traslado y apertura de cuchara lentos.
  - c) Nivel 3i (puerto interior) y Nivel 3e (puerto exterior)
    - En estas condiciones meteorológicas, la carga o descarga se paralizará hasta que se alcance el Nivel 2i (puerto interior) o 2e (puerto exterior) durante más de 20 minutos.

61. Altura de cuchara: diferencia de altura entre la cuchara, en el momento de su apertura y la zona de impacto de la mercancía.

62. Reference Document on Best Available Techniques on Emissions from Storage. Integrated Pollution Prevention and Control. July 2006. Páginas 234 y 360.

**Tabla 2. Criterios de regulación operativa por el viento.**

NIVEL	PUERTO INTERIOR	PUERTO EXTERIOR
<b>Nivel 1</b>	1i. Velocidad media del viento inferior o igual a 12 km/h según la estación meteorológica automática situada en el muelle del Centenario (CMA) o Nivel 1 en el panel de la estación meteorológica automática.	1e. Velocidad media del viento inferior o igual a 20 km/h según la estación meteorológica automática situada en el muelle Transversal (CMA) o Verde en el semáforo de la estación meteorológica automática del muelle Transversal.
	1i. Velocidad media del viento superior a 12 km/h e inferior a 36 km/h, con viento de procedencia 180°-315°, (CMA o Nivel 1 en el panel de la ema Centenario).	1e. Velocidad media del viento superior a 20 km/h e inferior a 40 km/h, con viento de procedencia 45°-315°, (CMA o Verde en el semáforo de la ema del muelle Transversal).
	1i. Velocidad media del viento superior a 12 km/h e inferior a 36 km/h, con viento de procedencia 315°-180° (CMA o Nivel 1 en el panel de la ema Centenario).	1e. Velocidad media del viento superior a 20 km/h e inferior a 40 km/h, con viento de procedencia 315°-45° y precipitaciones intensas, (CMA o Verde en el semáforo de la ema del muelle Transversal).
	1i. Velocidad media del viento superior a 36 km/h e inferior a 50 km/h, con viento de procedencia 180°-315° (CMA o Nivel 1 en el panel de la ema Centenario).	1e. Velocidad media del viento superior a 40 km/h e inferior a 60 km/h, con viento de procedencia 45°-315°, y precipitaciones intensas, (CMA o Verde en el semáforo de la ema del muelle Transversal).
<b>Nivel 2</b>	2i. Velocidad media del viento superior a 12 km/h e inferior a 36 km/h, con viento de procedencia 315°-180 (2 mm/10 min), (CMA o Nivel 2 en el panel de la ema Centenario).	2e. Velocidad media del viento superior 20 km/h e inferior a 40 km/h, con viento de procedencia 315°-45° y ausencia de precipitaciones intensas. (CMA o Amarillo en el semáforo de la ema del muelle Transversal)
	2i. Velocidad media del viento superior a 36 km/h e inferior a 50 km/h, con viento de procedencia 180°-315° (CMA o Nivel 2 en el panel de la ema Centenario).	2e. Velocidad media del viento superior a 40 km/h e inferior a 60 km/h, con viento de procedencia 45°-315° y ausencia de precipitaciones intensas. (CMA o Amarillo en el semáforo de la ema del muelle Transversal)
	2i. Velocidad media del viento superior a 50 km/h, con viento de procedencia 180°-315 (CMA o Nivel 2 en el panel de la ema Centenario).	2e. Velocidad media del viento superior a 40 km/h e inferior a 60 km/h, con viento de procedencia 315°-45° y precipitaciones intensas. (CMA o Amarillo en el semáforo de la ema del muelle Transversal)
<b>Parada</b>	3i. Velocidad media del viento superior a 36 km/h e inferior a 50 km/h, con viento de procedencia 315°-180° (CMA o Nivel 2 en el panel de la ema Centenario).	3e. Velocidad media del viento superior 40 km/h e inferior a 60 km/h, con viento de procedencia 315°-45° y ausencia de precipitaciones intensas. (CMA o Rojo en el semáforo de la ema del muelle Transversal)
	3i. Velocidad media del viento superior a 50 km/h, (CMA o Parada en el panel de la ema Centenario).	3e. Velocidad media del viento superior a 60 km/h (CMA o Rojo en el semáforo de la ema del muelle Transversal).

**Tabla 3. Criterios y mapas de regulación operativa por viento.**

**Puerto exterior**

V. VIENTO	D. VIENTO	PREC. INT.	SEMÁFORO
$V \leq 20$ Km/h	X	X	Verde
$20 \text{ Km/h} < V \leq 40$ Km/h	[45.1°..314.9°]	X	Verde
$20 \text{ Km/h} < V \leq 40$ Km/h	[315°..45°]	1	Verde
$20 \text{ Km/h} < V \leq 40$ Km/h	[315°..45°]	0	Amarillo
$40 \text{ Km/h} < V \leq 60$ Km/h	[45.1°..314.9°]	1	Verde
$40 \text{ Km/h} < V \leq 60$ Km/h	[45.1°..314.9°]	0	Amarillo
$40 \text{ Km/h} < V \leq 60$ Km/h	[315°..45°]	1	Amarillo
$40 \text{ Km/h} < V \leq 60$ Km/h	[315°..45°]	0	Rojo
$>60$ km/h	X	X	Rojo

**Puerto interior**

V. VIENTO	D. VIENTO	PREC. INT.	ANDON
$V \leq 12$ Km/h	X	X	Nivel1
$12 \text{ Km/h} < V \leq 36$ Km/h	[180°..314.9°]	X	Nivel1
$12 \text{ Km/h} < V \leq 36$ Km/h	[315°..179.9°]	X	Nivel1
$12 \text{ Km/h} < V \leq 36$ Km/h	[315°..179.9°]	X	Nivel2
$36 \text{ Km/h} < V \leq 50$ km/h	[180°..314.9°]	X	Nivel1
$36 \text{ Km/h} < V \leq 50$ km/h	[180°..314.9°]	X	Nivel 2
$36 \text{ Km/h} < V \leq 50$ km/h	[315°..179.9°]	X	Nivel2
$36 \text{ Km/h} < V \leq 50$ km/h	[315°..179.9°]	X	Parada
$>50$ km/h	X	X	Parada



Puerto exterior



Puerto interior

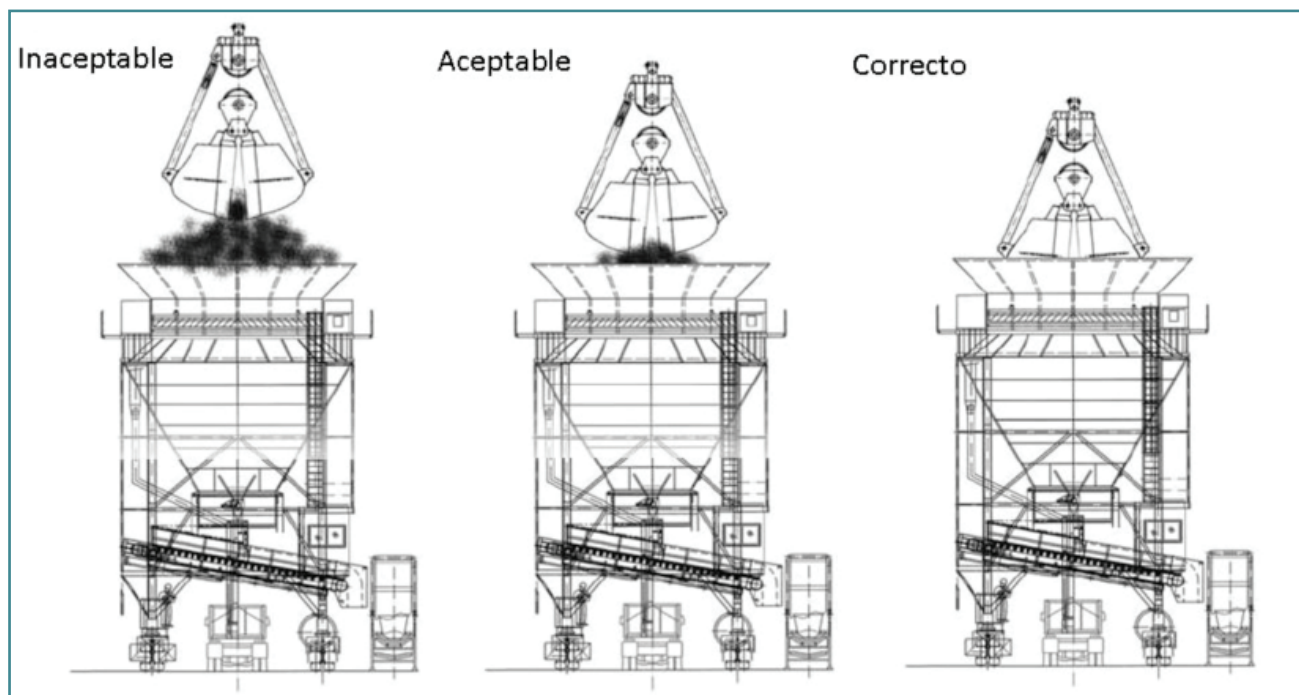
### 3.2.4.2 Prácticas operativas durante la carga y descarga de buque

- Al principio del llenado de la bodega, la cuchara se introducirá hasta el fondo de ésta, permaneciendo unos instantes abierta encima para evitar el efecto de resuspensión del polvo sobre las paredes de la misma.
- En el buque, se cerrarán las bodegas a medida que se vaya rematando la carga de cada una de ellas, tomando todas las medidas para evitar el efecto rebote de la carga y los efectos causados por el viento sobre la mercancía depositada o estibada.
- Asegurar el cierre completo de la cuchara antes de salir de la bodega.
- Esperar que los reboses de la cuchara caigan dentro de la bodega.
- Verificar durante la operativa el correcto estado de funcionamiento de los sistemas de nebulización de agua, aspiración, filtrado de aire o apantallamiento.

### 3.2.4.3 Prácticas operativas en descarga de cuchara sobre la tolva

- Colocar la cuchara centrada y encuadrada sobre la tolva.
- Introducir la cuchara parcialmente en la tolva antes de abrirla.
- En mercancías de pulverulencia alta, o con viento desfavorable<sup>63</sup>, mantener la cuchara abierta sobre la tolva hasta que haya amortiguado el remolino de polvo causado por el impacto.
- En mercancías de pulverulencia alta, o con viento desfavorable, abrir progresivamente la cuchara.
- Disminuir en lo posible la altura de caída de la mercancía en la tolva.
- Mantener la tolva, al menos, a un 60% de su capacidad de llenado.
- No sobrecargar la tolva colmando la mercancía sobre su nivel máximo.
- Por parte de la empresa estibadora se darán instrucciones claras y por escrito al responsable de las operaciones (Gruista) sobre estas recomendaciones.

### Ilustración 1. Descarga de cuchara a tolva.



63. Viento desfavorable: vientos con nivel 2 según las Tablas 2 y 3. Criterios de regulación operativa por el viento.



### 3.2.4.4 Operación de carga de camiones y vagones desde tolva

En la operación de carga de camiones y vagones desde tolva se aplicarán las siguientes prácticas operativas:

- El especialista responsable de la apertura y cierre de la tolva evitará el sobrellenado de las cajas de los camiones y vagones, de forma que la mercancía transportada no supere la altura de las cajas. En caso de mercancías de densidad inferior a  $0.7 \text{ gr/cm}^3$  (como la semilla de algodón, la cebada, la soja, etc.) las condiciones de la operación podrán recomendar el sobrellenado de las cajas de los camiones, con la consiguiente reducción de los recorridos intraportuarios.
- Evitar sobrecargas de camiones (controles de carga en tolva o auto-pesado de camión).
- Dentro de la zona de carga y descarga asignada, se dispondrá de un área correctamente señalizada y delimitada para recoger la mercancía de camiones que retornen con sobrepeso.
- Recoger la mercancía vertida por camiones con sobrepeso evitando formar acopios en el entorno de la tolva.
- En carga de cinta realizar seguimiento constante del flujo de carga y de la velocidad de la cinta.

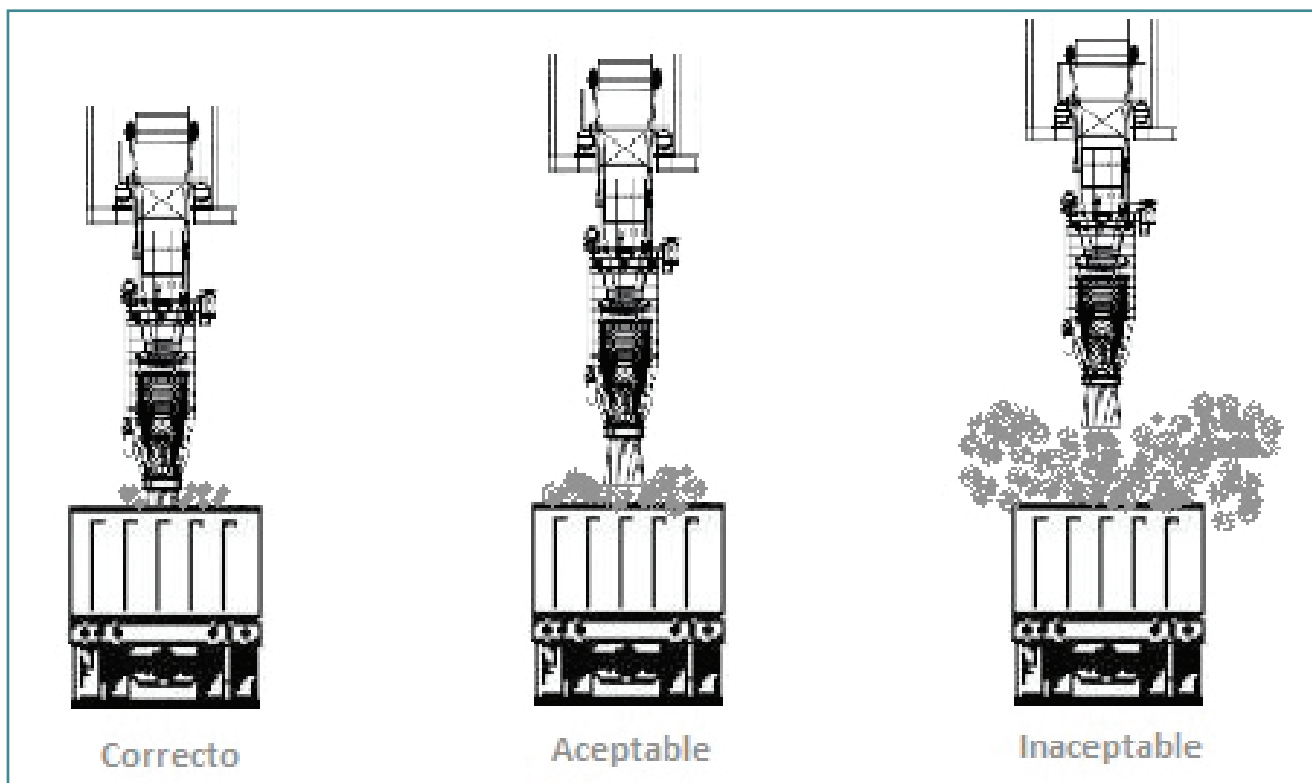
### 3.2.4.5 Operación de carga de camiones y vagones con pala

En la operación de carga de camiones y vagones utilizando pala, se aplicarán las siguientes prácticas operativas:

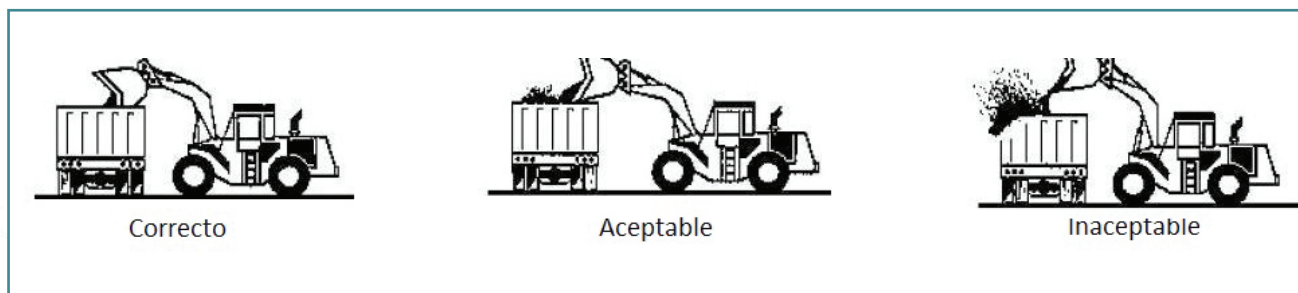
- Reducir al mínimo la distancia horizontal a recorrer por la pala que transporta el material.
- El vertido sobre la caja del camión se efectuará situando el camión a sotavento de la pala, siguiendo los criterios que se indican en la ilustración 3.
- Valorar el peso de la carga en el punto de carga de los camiones para evitar retornos por sobrepeso desde la báscula oficial al punto de carga.
- Enrasar la carga en la caja del camión o vagón.
- Colocar toldo sobre la carga en camiones bañera antes de abandonar la zona de carga.

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

## Ilustración 2. Tolvas telescópicas.



### Ilustración 3. Descarga de pala a camión.



#### 3.2.5. Operación de carga y descarga neumática

En la operación de carga y descarga de graneles sólidos mediante sistema neumático se aplicarán las siguientes prácticas operativas:

##### 3.2.5.1 Prácticas operativas generales

- Trabajar siempre en fase diluida, evitando transporte en tapón (riesgo de obturación).
- Alimentar el sistema acorde con su capacidad de transporte.
- Monitorizar durante la operativa el caudal y caídas de presión, con el fin de prevenir atascos.
- Una vez finalizada de carga o descarga, se procederá a la inmediata limpieza de los residuos depositados en el muelle, y a su correcta gestión, evitando la emisión de partículas, su vertido al mar o incluso, en el caso del cemento, su fraguado.

##### 3.2.5.2 Prácticas operativas durante la carga del buque

La carga de producto directamente a buque se realizará lentamente y con la trompa telescópica lo más próxima posible al plan de la bodega del barco y cumpliendo, en caso de emisiones de partículas, los siguientes requisitos:

a) Nivel 1i (puerto interior) y Nivel 1e (puerto exterior):

- Altura máxima de manguera inferior a la borda del buque.

b) Nivel 2i (puerto interior) y Nivel 2e (puerto exterior):

- Altura máxima manguera: 1 m.

c) Nivel 3i (puerto interior) y Nivel 3e (puerto exterior):

- Se paralizará la carga hasta que, durante más de 20 minutos, se vuelva al Nivel 2i (puerto interior) o 2e (puerto exterior).

Además, se contemplarán las siguientes recomendaciones:

- Se irán cerrando bodegas a medida que se vaya rematando la carga de cada una de ellas, tomando todas las medidas para evitar el efecto de resuspensión de la carga y los efectos causados por el viento sobre la mercancía depositada o estibada.
- Evitar golpear el cabezal contra los mamparos y borde de la escotilla.
- Cerrar las escotillas de las bodegas no utilizadas, cuando ello sea posible.
- No utilizar el punto de carga del silo como venteo. El aire saliente puede arrastrar la mercancía y generar emisión de polvo.
- Verificar en todo momento los sistemas de filtrado. En sistemas de filtros de mangas, comprobar que las caídas de presión están dentro de rangos admisibles con el fin de identificar colmataciones o roturas de filtros.
- En transferencia de mercancías desde sistema neumático a sistemas de cintas, verificar en todo momento que no se supera el flujo de carga admisible por la cinta.

##### 3.2.5.3 Prácticas operativas durante la carga de vagones

Para evitar las emisiones de partículas a la atmósfera, y los derrames y mermas de mercancía en la carga de graneles sólidos en vagones de composiciones ferroviarias, se deberá:

- Acercar al máximo el cabezal a la cima del material en el interior del vagón, evitando su contacto directo para evitar atascos.



- Evitar derrames al exterior del vagón.
- Seguir el flujo de mercancía verificando que no se superen niveles que puedan dar lugar a derrames o atascos.
- Verificar el correcto funcionamiento de los sistemas de filtrado de aire o nebulización de agua.
- Evitar la resuspensión del material y controlar el flujo de vertido de éste para minimizar sus emisiones.
- En nuevas instalaciones con descarga cenital, se recomienda mantener ventilaciones y puertas cerradas para evitar efectos chimenea.
- En descarga de camión realizar el vertido de la mercancía de modo progresivo.
- En tareas de apilamiento, remonte, o recorte de parvas con pala, procurar no utilizar el cazo de la pala para levantar y tirar la mercancía en alto.

### 3.2.6. Carga y descarga en el interior de naves

Las naves en las que se efectúen operaciones de carga y descarga de graneles sólidos deberán contar con cortinas de protección y, preferiblemente, con sistemas de aspiración y filtrado de polvo. Las operaciones de carga y descarga mediante pala realizadas en el interior de naves, deben desarrollarse en todo momento en el interior de éstas, evitando las emisiones de partículas al exterior.

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

- La carga y descarga se realizará con las cortinas situadas a la entrada de la nave cerradas, y no comenzará hasta que el sistema de filtración y captación de partículas esté en funcionamiento.
- La carga y descarga de camiones sobre tolvas dentro de naves, deberá realizarse lentamente y con los sistemas de filtración y captación de partículas en continuo funcionamiento para evitar emisiones de partículas a la atmósfera.
- La limpieza de las cintas de transporte de material se realizará evitando dejar restos en las inmediaciones, debiendo limpiar a continuación la zona de operación.
- Se realizará el mantenimiento adecuado de las cortinas de protección y de los filtros y sistemas de captación de partículas, para garantizar su eficacia de conformidad con las instrucciones técnicas del fabricante.
- Procurar realizar los remotes con prolongador con el fin de limitar la dispersión y pulverización de la mercancía por pala.
- En carga con pala seguir buenas prácticas operativas para este equipo.
- En operativa de entrada/salida de productos agroalimentarios, se recomienda mantener las puertas cerradas una vez haya entrado o salido el camión para evitar el paso de aves.
- Separar las zonas de tránsito de camiones de la zona de almacenamiento. Cuando resulte posible, separar la puerta de entrada de camiones de la puerta de salida definiendo un corredor de separación de la zona de acopios.
- Limpiar periódicamente con pala la zona de tránsito de camiones recogiendo y reapilando posibles vertidos dentro del almacén.
- En levante con pala y camión separar la zona de circulación de camiones de la zona de operación de la pala cargadora, evitando que los camiones rueden por las orillas del acopio.

En productos autocombustibles, como ciertos carbones, en caso de que se detecten temperaturas elevadas:

- Compactar con bull-dozer los acopios para reducir la porosidad y limitar la entrada de aire.
- Realizar un seguimiento de la temperatura de acopio mediante cámaras termográficas y sondas termométricas insertadas en la mercancía.

Los almacenamientos en horizontal en el interior de naves se realizarán aplicando las siguientes prácticas operativas:

### 3.2.7. Operación de carga con pórtico, cargador continuo o cinta transportadora móvil

En la carga de buques utilizando pórtico, cargador continuo o cinta transportadora móvil se aplicarán las siguientes prácticas operativas:

- Acercar al máximo el cabezal a la cima del material en el interior de la bodega.
- Evitar el contacto directo del cabezal con la cima de la parva para evitar atascos.
- Evitar derrames al exterior de la bodega en maniobras de aproximación y retirada.
- Seguir el flujo de la mercancía, verificando que no se superen niveles que puedan dar lugar a derrames o atascos.
- Seguir el nivel de carga del pórtico con el fin de identificar posibles atascos.
- Alimentar la cinta directamente desde camión, evitando acopios en muelle y posterior carga de la cinta mediante pala.
- Controlar la velocidad de descarga de camión sobre el alimentador.
- Verificar el correcto funcionamiento de los sistemas de filtrado de aire o nebulización de agua.

### 3.2.8. Buenas prácticas de depósito en muelle

El depósito de mercancía en muelle se realizará aplicando las siguientes prácticas operativas:

#### 3.2.8.1 Prácticas operativas generales

- El depósito de la mercancía se realizará en las zonas dispuestas para tal efecto por la Autoridad Portuaria, respetando las distancias establecidas al cantil.
- Con carácter previo al depósito de la mercancía en los muelles, la empresa estibadora deberá evitar el vertido a las dársenas del puerto de aguas de drenaje que arrastren sólidos, aceites y grasas, y cubrir los sumideros, imbornales o cualquier apertura directa al mar que

esté próximo a la zona de depósito con los dispositivos adecuados, manteniéndose esta protección hasta el final de la operación, para evitar los posibles vertidos al mar, directos o por arrastres de mercancía por las aguas pluviales.

- Una vez finalizado el almacenamiento temporal, la empresa estibadora deberá proceder a la limpieza, eliminando los restos de la superficie ocupada. En caso de acumulación de residuos en sumideros o imbornales, la empresa estibadora limpiará y desatascará las aperturas o instalaciones afectadas.

#### 3.2.8.2 Prácticas operativas durante la formación del acopio

- Mantener distancias de seguridad entre los acopios y viales, ferrocarriles, canaletas de recogida de pluviales y cantiles:
  - Para evitar posibles obturaciones de los canales de desagüe, se respetarán taxativamente las distancias establecidas de 2 m a cada lado de cualquier canal de desagüe, no pudiendo en ningún caso depositarse el material sobre dichos canales.
  - En los muelles con instalaciones fijas de grúa o ferrocarril, no se podrá depositar mercancía a menos de 2 m desde el raíl más alejado del cantil.
- Delimitar las parvas con muros portátiles, si hay riesgo de derrames sobre viales, ferrocarriles o recogidas de pluviales.
- La altura de la parva será establecida por la Autoridad Portuaria, en función de lo que se estime pertinente en cada caso y no deberá superar los 14 m, ni la carga de 10 t/m<sup>2</sup>, en el muelle del Centenario Norte, ni las 5 t/m<sup>2</sup> en el cantil (10 t/m<sup>2</sup> en la zona de adoquín) en el muelle transversal del puerto exterior.
- Realizar la descarga de camiones progresivamente, a sotavento de la parva.
- Formar acopios corridos con cotas planas en forma de meseta y sin dientes de sierra.
- Formar acopios que presenten la menor superficie posible a los vientos reinantes, si la geometría del muelle lo permite.
- Ubicar la mercancía con mayor rotación prevista cerca del punto de salida.
- Colocar los finos de mercancías, presentes en el remate y limpieza de la bodega, a sotavento del acopio.

### 3.2.8.3 Prácticas operativas durante la manipulación del acopio

- Delimitar claramente los accesos a zonas de trabajo.
- Delimitar y señalar la ruta y punto de descarga para camiones que retornen por sobrepeso.
- Apilar y remover el acopio con empujadores de hoja vertical. En caso de utilizar pala no emplear el cazo de la misma para levantar y tirar mercancía en el proceso de apilado y remonte.
- Realizar remontes con prolongador, con el fin de limitar la dispersión y pulverización de la mercancía por la pala.
- Recortar la parva periódicamente, reapilando la mercancía dispuesta durante las operaciones de carga y descarga de camiones o vagones.
- En carga de camión con pala, realizar la operación a sotavento de la parva.
- En levante con pala y camión, siempre que sea posible, separar la zona de circulación de camiones de la zona de operación de la pala cargadora, mediante muretes desmontables, evitando que los camiones rueden por las orillas del acopio.
- En mercancías autocombustibles, como ciertos carbones, en caso de que se detecten temperaturas elevadas:
  - Compactar con bull-dozer los acopios para reducir la porosidad y limitar la entrada de aire.
  - Realizar un seguimiento de la temperatura de acopio mediante cámaras termográficas y sondas termométricas insertadas en la mercancía.

### 3.2.9. Buenas prácticas de transporte

Las buenas prácticas ambientales para el transporte de mercancías se describen en el punto 3.8.3 de la Instrucción Técnica 8 Circulación, estacionamiento, reparación y lavado de vehículos y maquinaria.

## 3.2.10. Gestión de los residuos de graneles sólidos

Corresponde a las empresas estibadoras garantizar la recepción de los residuos de carga y de los desechos relacionados con la carga, así como la limpieza de muelles, viales y explanadas, incluyendo zonas de tránsito y maniobra, como consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías. Esto se realizará durante e inmediatamente después de realizar las operaciones, con la finalidad de eliminar fuentes de contaminación y de forma que se permita el uso de las instalaciones a los demás usuarios del puerto. Estas operaciones se describen en la instrucción técnica **3.6 Gestión de Residuos de carga y relacionados con la carga**.

También corresponde a las empresas estibadoras la correcta gestión de los residuos peligrosos y no peligrosos resultantes, mediante depósito en contenedores segregados y entrega a gestor autorizado.

En las zonas de cantil en las que existe una cinta longitudinal a lo largo de éste, la empresa gestora de la instalación limpiará la acumulación de residuos entre la instalación y el mar y debajo de ésta después de cada descarga y, por lo menos, una vez al mes. La limpieza se efectuará evitando que caigan restos al mar.

Cada vez que se realicen traslados o procesos de limpieza de las grúas, tolvas móviles u otra maquinaria utilizada en las operaciones (Instrucción Técnica nº 8), el responsable de las mismas, ya sea de la empresa estibadora, consignataria, o incluso el operador ferroviario, se hará responsable de que no queden depositados en el muelle los residuos resultantes del traslado o la limpieza de dichos medios.

### 3.2.11. Condiciones específicas de algunos graneles sólidos

Los procedimientos de manipulación se adaptarán a las recomendaciones ambientales establecidas en las Fichas Internacionales de Seguridad Química<sup>64</sup>.

64. Fichas FISQ | Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT).



### 3.2.11.1 Carbón

El carbón (nº CAS: 65996-77-2<sup>65</sup>) manipulado en el puerto de A Coruña se compone de hullas bituminosas, y su destino principal es la Central Térmica de Meirama.

La geometría de las parvas de carbón será lo más suave posible, evitando dientes de sierra y se levantarán siguiendo, en lo posible, las siguientes recomendaciones:

- Es preferible una única parva que varias (dos parvas conteniendo el mismo material que una aumenta la superficie expuesta al viento un 26%),
- El eje longitudinal de la parva tendrá dirección noroeste en el puerto interior, y se procurará una orientación suroeste en el puerto exterior.
- Se procurará que las pendientes de la parva no alcancen ángulos superiores a 55º.
- Se intentará minimizar la superficie expuesta al viento.
- Como se ha dispuesto, durante las fases de carga y descarga del buque, almacenamiento en muelle y levante de carbón, se deberán limpiar los alrededores de las parvas y sellarlas desde su constitución mediante tensoactivos diluidos en agua.

Se prohíbe la realización de operaciones de carga y descarga de carbón en los muelles del Centenario y de San Diego que exija depósito a cielo abierto, salvo autorización expresa y por escrito de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

### 3.2.11.2 Coque de petróleo

El coque de petróleo es un sólido carbonoso derivado de las unidades de coquización (destilación destructiva del petróleo) de las refinerías. El **coque de petróleo calcinado** (Nº CAS: 64743-05-1) es el producto de la calcinación de coque de petróleo, y se utiliza para hacer ánodos en la industria de fundición; según el Documento<sup>66</sup> sobre las mejores técnicas disponibles de referencia europea respecto a las emisiones generadas por el almacenamiento-Documento BREF”, el **coque calcinado** es un producto de gran sensibilidad a la dispersión, que no se puede humedecer. El coque verde (o coque grado combustible, Nº CAS: 64741-79-3) se emplea como combustible, y es un producto de moderada sensibilidad a la dispersión que puede ser humedecido para la evitación de polvo.

La geometría de las parvas de coque será lo más suave posible, evitando dientes de sierra y se levantarán siguiendo, en lo posible, las siguientes recomendaciones:

- Es preferible una única parva que varias (dos parvas conteniendo el mismo material que una aumenta la superficie expuesta al viento un 26%),
- El eje longitudinal de la parva tendrá dirección noroeste,
- Se procurará que las pendientes de la parva no alcancen ángulos superiores a 55º,
- Se intentará minimizar la superficie expuesta al viento.

Como se ha dispuesto, durante las fases de carga y descarga del buque, almacenamiento en muelle y levante de coque, y

65. El número CAS es un número único atribuido a una sustancia química por parte del Chemical Abstract Service de la Sociedad Americana de Química.

66. Reference Document on Best Available Techniques on Emissions from Storage, July 2006. Integrated Pollution Prevention and Control. European Commission.

en el caso de parvas sin embarque o levante inmediato, se deberán limpiar los alrededores de éstas y sellarlas desde su constitución mediante tensoactivos diluidos en agua (excepto coque calcinado).

En la manipulación de coque, es de especial importancia la aplicación de la instrucción técnica 3.2.6 Carga y descarga en el interior de naves.

### 3.2.11.3 Clinker de cemento portland

El clinker de cemento Portland (Nº CAS: 65997-15-1) es una mezcla de sustancias químicas producidas por calcinación o aglomeración a elevadas temperaturas (mayores de 1200°C) de materiales en bruto que son en su mayor parte carbonato de calcio, óxido de aluminio, sílice y óxido de hierro. Las sustancias químicas que se fabrican se confinan en una masa cristalina. Esta categoría incluye todas las sustancias químicas especificadas más abajo cuando se fabrican intencionadamente en la producción del cemento portland. Los miembros básicos de la categoría son  $\text{Ca}_2\text{SiO}_4$  y  $\text{Ca}_3\text{SiO}_5$ . Como el coque calcinado, es un producto de gran sensibilidad a la dispersión, que no se puede humedecer.

Para poder manipular clinker en el puerto interior de A Coruña será necesaria la utilización de una instalación especial que será estudiada y autorizada por la Autoridad Portuaria. El depósito de este material en el muelle deberá ser cubierto.

Como el resto de graneles sólidos, la manipulación de clinker en el puerto exterior estará condicionada a la aplicación de la Guía de buenas prácticas en la manipulación y almacenamiento de graneles sólidos de Puertos del Estado y, en concreto, a la protección de los acopios y parvas (la mercancía no queda expuesta de modo directo a la acción del viento o la lluvia), la minimización de la manipulación (esquemas de operación en los que la mercancía sea manipulada o movilizada el menor número de veces posible), la aplicación de medidas técnicas (aspersión y pulverización, pantallas cortaviento) y la regulación operativa por el viento (modificación del ritmo de las operaciones y de la manipulación de la mercancía en función de su pulverulencia y de la velocidad y dirección del viento).

### 3.2.11.4 Graneles alimentarios

Para evitar problemas de olores, los graneles deberán mantenerse en almacenes cerrados y deberá procederse a recoger las barreduras inmediatamente. Se prestará especial atención en la carga, descarga, manipulación y transporte intraportuario de graneles alimentarios especialmente pulverulentos o de baja densidad (inferior a  $0.7 \text{ gr/cm}^3$ )<sup>67</sup>.

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

### 3.2.11.5 Cuarzo

El cuarzo (Nº CAS: 14808-60-7) es un mineral cristalizado muy abundante en la corteza terrestre compuesto por Sílice (Dióxido de Silicio,  $\text{SiO}_2$ ). Su densidad ( $2,65 \text{ g/cm}^3$ ) y estructura cristalina no facilitan su dispersión. La empresa estibadora será la responsable de recoger los restos de la carga y evitar que los mismos se introduzcan en los raíles de las vías de tren y en los cambios de vías, cubriéndolos si es necesario durante la operación de estiba.

### 3.2.11.6 Abonos y fertilizantes

Con independencia de las medidas de sanidad ambiental y seguridad industrial aplicables, la limpieza de muelles y viales como consecuencia de operaciones con abonos y fertilizantes se efectuará inmediatamente después de la carga o descarga y mediante procedimientos en seco (barridos, aspiración, etc.) evitando el contacto con el agua. Una vez terminada la carga del granel en los camiones, éstos deberán ser cubiertos de inmediato, incluso en recorridos intraportuarios.

### 3.2.11.7 Azufre

El azufre (Nº CAS 7704-34-9) es un elemento químico de símbolo S. Su movimiento en el puerto se debe a su extracción del crudo de petróleo en refinería para mejorar los procesos de destilación y reducir las emisiones de  $\text{SO}_2$ . De acuerdo con el Documento BREF, es un material de moderada sensibilidad a la dispersión y no se puede humedecer.

El azufre debe almacenarse en un lugar bien ventilado, lejos de materiales inflamables, agentes de ignición u oxidantes. Se debe evitar la generación y dispersión de polvo.

Para poder manipular azufre en el puerto interior de A Coruña será necesaria la utilización de una instalación especial autorizada por la Autoridad Portuaria.

La manipulación de azufre en el puerto exterior estará condicionada a la aplicación de la Guía de buenas prácticas en la manipulación y almacenamiento de graneles sólidos de Puertos del Estado y, en concreto, a la protección de los acopios y parvas (la mercancía no queda expuesta de modo directo a la acción del viento o la lluvia), la minimización de la manipulación (esquemas de operación en los que la mercancía sea manipulada o movilizada el menor número de veces posible), la aplicación de medidas técnicas (aspersión y pulverización, pantallas cortaviento) y la regulación operativa por el viento (modificación del ritmo de las operaciones y de la manipulación de la mercancía en función de su pulverulencia y de la velocidad y dirección del viento).

67. Reference Document on Best Available Techniques on Emissions from Storage, July 2006. Integrated Pollution Prevention and Control. European Commission.

## 3.3. Operaciones sobre graneles líquidos

### 3.3.1. Objeto de la instrucción técnica

Las operaciones de carga, descarga, manipulación, transporte horizontal y almacenamiento de graneles líquidos pueden generar impactos ambientales al medio marino, terrestre y atmosférico. El objeto de esta instrucción es la reducción del impacto de estas operaciones.

### 3.3.2. Responsables de su cumplimiento

Son responsables de su cumplimiento los titulares de las terminales de carga o descarga de graneles líquidos, de instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos, de instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos, de astilleros y de instalaciones de reparación naval.

### 3.3.3. Prevención y minimización de vertidos y derrames de graneles líquidos y emisiones de sustancias volátiles

#### 3.3.3.1 Operaciones de carga y descarga del buque por tubería

Se adoptarán las medidas necesarias para minimizar la emisión de compuestos orgánico-volátiles y otros gases o partículas contaminantes a la atmósfera.

Se dispondrá en la terminal de un sistema de retención de derrames o vertidos accidentales, para evitar que lleguen al mar directamente o a través de la red de saneamiento o drenaje.

Se comprobará que las conexiones y las mangas están vacías antes de su conexión o desconexión, para evitar el goteo. En las conexiones y válvulas se utilizarán bandejas de recogida para posibles casos de goteo o derrames. Se dispondrán sistemas antirrebose y antigoteo (válvulas de seguridad), o bien bandejas de recogida de derrames o sistemas de contención en las conexiones y válvulas de las instalaciones de carga y descarga de graneles líquidos.







### 3.3.3.2 Plan Interior Marítimo

Los terminales marítimos o las instalaciones de manipulación de mercancías que muevan hidrocarburos o productos catalogados como “sustancias nocivas y potencialmente peligrosas” (véase Norma General 2.4 sobre Sucesos de contaminación marina y medidas correctoras), dispondrán de un Plan interior marítimo (véase Norma General 10 Planes de emergencia ambiental) que contemple las actuaciones a llevar a cabo ante posibles derrames y vertidos de hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (órganos de respuesta, inventario de materiales (absorbentes, barreras de contención, skimmers, bombas, depósitos para almacenamiento de residuos, etc.), coordinación con otros planes, etc.). En caso de activación de este plan, se comunicará inmediatamente la incidencia al CCE/CCS de la Autoridad Portuaria, indicando el tipo de accidente y los riesgos en la zona portuaria.

En caso de derrame accidental, se recogerá y limpiará inmediatamente la superficie afectada, se gestionarán correctamente los residuos generados y se restablecerán las condiciones iniciales de las instalaciones, informando del hecho al CCE/CCS de la Autoridad Portuaria.

### 3.3.4. Almacenamiento de graneles líquidos

Se dispondrá de sistemas que eviten la emisión al exterior de compuestos orgánicos volátiles desde los tanques de hidrocarburos, o de otros gases o partículas contaminantes.

Se cumplirán las características técnicas<sup>68</sup> y se realizarán las inspecciones reglamentarias de las instalaciones de carga, descarga y almacenamiento, con la periodicidad que defina la legislación aplicable o, en su defecto, con la que recomiende el fabricante o instalador. La revisión debe incluir: mangas, conexiones, válvulas, bombas, tanques, cubetos y sistemas de retención, impermeabilización de superficies, sistemas de detección de sobrellenado y rebosamiento de los tanques, etc. Para ello se redactará un programa de inspección de dichas instalaciones que estará a disposición de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Se cargarán los camiones cisterna en las zonas específicas autorizadas y con sistemas para evitar derrames accidentales.

### 3.3.5. Gestión de residuos de graneles líquidos

Se gestionará como residuo peligroso las aguas de limpieza de tanques y los fangos recogidos.

Los titulares de terminales e instalaciones responsables de las operaciones de carga o descarga de graneles líquidos dispondrán de instalaciones fijas o móviles para la recepción y tratamiento de residuos líquidos (aguas de sentinas, aguas de lavado de tanques, aguas sucias, aceites usados, restos de hidrocarburos, etc.) y otros residuos de la carga de los buques con destino a dichas instalaciones, según un Plan de recepción y manipulación de desechos, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames y vertidos según su Plan interior marítimo. Ambos planes estarán permanentemente actualizados y a disposición de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

68. 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, e instrucciones técnicas complementarias ITC-MI-IP-01: Refinerías, ITC-MI-IP-02: Parques de almacenamiento de líquidos petrolíferos, ITC-MI-IP-03: Instalaciones petrolíferas para uso propio. Instalaciones de almacenamiento para su consumo en la propia instalación y ITC-MI-IP-06: Procedimiento para dejar fuera de servicio los tanques de almacenamiento de productos petrolíferos líquidos. También Real Decreto 379/2001, de 6 de abril por el que se aprueba el Reglamento de almacenamiento de productos químicos y sus instrucciones técnicas complementarias MIE-APQ-1, MIE-APQ-2, MIE-APQ-3, MIE-APQ-4, MIE-APQ-5, MIE-APQ-6 y MIE-APQ-7 Y CÓDIGO IMDG.

## 3.4. Operaciones sobre mercancía general

### 3.4.1. Objeto de la instrucción técnica

La gestión adecuada de los aspectos ambientales de las operaciones de carga, descarga y almacenamiento de mercancía general y contenedores con la finalidad de reducir el impacto de dichas operaciones.

### 3.4.2. Responsables de su cumplimiento

Son especialmente responsables del cumplimiento de esta Instrucción Técnica las empresas estibadoras, titulares de terminales especializadas y aquéllos otros que manipulen, transporten y almacenen mercancía general contenedorizada y no contenedorizada en el puerto.

### 3.4.3. Operación de carga o descarga del buque

Los responsables del cumplimiento de esta Instrucción Técnica dispondrán de planes interiores marítimos que contemplen las actuaciones a llevar a cabo ante la posibilidad de derrames a tierra y vertidos al mar de **sustancias nocivas o potencialmente peligrosas**, disponiendo de los medios necesarios y formando al personal implicado, de forma que se evite la contaminación de las aguas portuarias y su entorno.

Se dispondrán sistemas de prevención que eviten la llegada al mar, o a la red de saneamiento, de posibles derrames o vertidos accidentales.

Se deberán gestionar los restos de mercancías consideradas nocivas o potencialmente peligrosas como residuos peligrosos.

#### 3.4.3.1 Plan Interior Marítimo

Las empresas estibadoras y los titulares de terminales de contenedores o mercancía general deberán contar con un Plan interior marítimo si mueven sustancias consideradas nocivas o potencialmente peligrosas. Este plan deberá dar respuesta a grupos amplios de mercancías, diferenciadas por comportamientos como la flotabilidad o la capacidad de dilución, estableciendo protocolos de actuación específicos sólo para aquellas sustancias que cumplen alguna de las siguientes condiciones:

- Se mueven con alta frecuencia o en alto volumen.
- Presentan un nivel extremo de persistencia y toxicidad en el medio acuático.

En cualquier caso, será necesario aplicar el principio de precaución a la hora de determinar el número de sustancias para las cuales puede ser necesario un protocolo específico.

### 3.4.4. Almacenamiento de mercancía general

Se impermeabilizarán las superficies de almacenamiento de mercancías peligrosas con riesgo de derrames y se comprobará con frecuencia mínima semanal la ausencia de fugas, derrames o vertidos.

Los titulares de terminales de contenedores adoptarán las mejores tecnologías disponibles para la limitación de los niveles sonoros transmitidos.



## 3.5. Actividades del sector pesquero

### 3.5.1. Objeto de la instrucción técnica

La correcta gestión de los aspectos ambientales generados por las actividades relacionadas con la pesca, con la finalidad de mejorar la gestión y minimizar el impacto ambiental de las actividades del sector en la zona de servicio.

### 3.5.2. Responsables de su cumplimiento

Son especialmente responsables del cumplimiento de esta Instrucción Técnica los usuarios del puerto que desarrollen actividades relacionadas con la pesca (concesionarios de las lonjas, compradores de pesca, subastadores, minoristas, mayoristas, armadores, etc.).

### 3.5.3. Limpieza y gestión de residuos en locales<sup>69</sup>

Con excepción de los usuarios considerados productores de residuos domésticos, los responsables del cumplimiento de esta Instrucción Técnica deberán tener contratada a una empresa autorizada por la Autoridad Portuaria (véase apartado 3.5.5 **Servicio comercial de gestión de residuos**) para la gestión de todos los residuos comerciales o industriales generados como consecuencia de su actividad.

La contratación de una empresa autorizada no exime del cumplimiento de las normas de higiene aplicables a la recogida y el transporte de subproductos animales y productos animales transformados<sup>70</sup>.

Se depositarán residuos inorgánicos en contenedores dispuestos a tal fin (identificados por pictogramas y, normalmente de color amarillo) y los residuos orgánicos en los contenedores verdes.

Los subproductos animales de categoría 3, entre los que se encuentran los “animales acuáticos y partes de los mismos, salvo los mamíferos marinos, que no muestren ningún signo de enfermedades transmisibles a los seres humanos o los animales y los subproductos animales de animales acuáticos procedentes de establecimientos o plantas que fabriquen productos para el consumo humano”, están sometidos a una gestión específica<sup>71</sup>. Los contenedores de residuos dispuestos por los servicios comerciales de gestión de residuos ni por el servicio de limpieza del puerto no podrán ser empleados para el depósito de subproductos de categoría 3.

No se utilizarán los contenedores del servicio de limpieza de la Autoridad Portuaria, distribuidos por las zonas comunes del puerto, para el depósito de los residuos comerciales o industriales producidos en los citados centros de trabajo o instalaciones.

Con carácter previo al baldeo de las instalaciones, se limpiarán éstas y se recogerán y depositarán en contenedores de residuos orgánicos los restos de pescado y otros putrescibles.

Los responsables del cumplimiento de esta instrucción mantendrán limpias las arquetas y filtros de su local.

Las sustancias y productos de limpieza de las instalaciones pesqueras cumplirán los requisitos de clasificación, envasado y etiquetado<sup>72</sup>, y se procurará que sean altamente biodegradables y exentos de sustancias peligrosas<sup>73</sup>.

69. Incluye lonjas, locales, naves e instalaciones en general donde se desarrollen actividades relacionadas con la pesca, como la comercialización, exposición, venta, manipulación, transformación, almacenamiento de pescado, almacenamiento de aparejos y enseres, etc.

70. Real Decreto 1528/2012, de 8 de noviembre, por el que se establecen las normas aplicables a los subproductos animales y los productos derivados no destinados al consumo humano.

71. según el Reglamento (CE) 1069/2009 de 21 de octubre de 2009 por el que se establecen las normas sanitarias aplicables a los subproductos animales y los productos derivados no destinados al consumo humano, desarrollado por el Reglamento (UE) n.º 142/2011, de la Comisión, de 25 de febrero de 2011.

72. Nota Técnica de Prevención NTP 649: Clasificación, envasado y etiquetado de preparados peligrosos: RD 255/2003. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

73. Orden Pre/116/2008, de 21 de enero, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Verde de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos, y las Entidades Gestoras de la Seguridad Social.

74. Nota Técnica de Prevención NTP 649: Clasificación, envasado y etiquetado de preparados peligrosos: RD 255/2003. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

75. Orden Pre/116/2008, de 21 de enero, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Verde de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos, y las Entidades Gestoras de la Seguridad Social.



### 3.5.4. Servicio de limpieza de la zona de servicio del puerto

El servicio general de limpieza habitual del puerto barrerá y limpiará diariamente aceras, paseos, aparcamientos y viales, y retirará diariamente los residuos domésticos depositados en los contenedores públicos, de manera segregada.

Las sustancias y productos de limpieza y desinfección de los contenedores, así como las de limpieza de la zona de servicio del puerto cumplirán los requisitos de clasificación, envasado y etiquetado, y se procurará que sean altamente biodegradables y exentos de sustancias peligrosas.

### 3.5.5. Servicio comercial de gestión de residuos

Las empresas autorizadas para la prestación del servicio comercial de gestión de residuos deberán fomentar y mantener la segregación de los residuos recogidos, y aplicar sistemas de valorización en su gestión final.

Las empresas autorizadas para la prestación del servicio comercial de gestión de residuos son responsables de la limpieza y mantenimiento de los contenedores que recogen, y de las áreas de acopio y depósito donde se sitúan.

### 3.5.6. Zonas comunes de tierra y agua

No se abandonarán en la zona de servicio del puerto cajas de pescado, embalajes, plásticos, etc. Estos residuos deben

segregarse y depositarse en las jaulas y contenedores dispuestos para ello por los servicios comerciales de gestión de residuos.

No se abandonarán artes de pesca (redes, aparejos, etc.). Estos residuos deberán ser entregados a una empresa prestataria del Servicio MARPOL del puerto de A Coruña.

No se abandonarán en la zona portuaria de residuos peligrosos (bidones de aceite, filtros, baterías, etc.), ni se depositarán junto a los contenedores de residuos orgánicos o inorgánicos. Los productores de residuos peligrosos deben gestionarlos correctamente a través de un gestor autorizado de residuos peligrosos.

Los armadores entregarán las aguas de sentinas de sus barcos y aceites usados de los motores, y todos aquellos residuos procedentes de sus buques y contemplados en los anexos I y V (basuras, incluyendo residuos de artes de pesca) del Convenio MARPOL 73/78 a una instalación portuaria receptora autorizada, según el Plan de recepción y manipulación de residuos procedentes de buques del puerto de A Coruña, debiendo tener a disposición de la Autoridad Portuaria la información descrita en los **Convenios para establecer un plan que asegure la entrega periódica de residuos generados por buques o embarcaciones de pesca fresca** o, en caso de buques con base en otro puerto, la notificación reducida que figura en el anexo V del Real Decreto 1381/2002 y el recibo de residuos MARPOL anual refrendado por la Capitanía Marítima que declara la entrega regular de desechos en las citadas instalaciones portuarias receptoras<sup>76</sup>.

76. Real decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, artículo 7.5.



## 3.6. Gestión de residuos de carga, relacionados con la carga y resultantes del depósito y manipulación de la mercancía

### 3.6.1. Objeto de la instrucción técnica

El objeto de esta Instrucción Técnica es la mejora del estado de limpieza general del puerto y la reducción de la contaminación en las zonas comunes de tierra y agua a través de la limpieza y gestión de los residuos de carga y relacionados con la carga hallados en los muelles, explanadas y viales.

### 3.6.2. Responsables de su cumplimiento

Con excepción de la responsabilidad de los titulares de las instalaciones referidas en el artículo 3 del Real Decreto Legislativo 2/2011, corresponde a las empresas estibadoras<sup>77</sup> garantizar la recepción de los residuos de carga y de los residuos relacionados con la carga (véase Glosario de términos), así como la limpieza de muelles y explanadas, incluyendo zonas de tránsito y maniobra, como consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías.

### 3.6.3. Operación del servicio de limpieza y recogida de residuos

La operación del servicio de limpieza y recogida de residuos exige la realización de las siguientes operaciones con la máxima celeridad:

#### 3.6.3.1 Limpieza de muelles, explanadas y viales

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

Las empresas estibadoras evitarán, mediante la inmediata limpieza de los residuos de carga de los muelles y explanadas donde se ha cargado o descargado un granel sólido, o los viales afectados por estas operaciones, la resuspensión de los restos de graneles sólidos y su adhesión a los bajos y ruedas de los camiones de transporte de estos graneles.

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

Para ello, se recomienda que la operación de limpieza se organice en las siguientes fases:

1. Inmediatamente después de que se realicen las descargas o cargas de mercancías, después del levante parcial

77. Artículo 63.5 del Real Decreto Legislativo 2/2011.



o total de éstas, así como durante las operaciones de levante, se pasará la cuchilla de una pala sobre la superficie del muelle y se acopiarán los residuos en una zona apartada para su posterior gestión. Sólo si se observan emisiones de polvo significativas, se regará el muelle por aspersión pero nunca con chorro a presión.

2. Posteriormente se regará por aspersión el residuo fino que no ha podido recoger la cuchilla de la pala. Podrán utilizarse los baldeadores de un camión cisterna. No se efectuará chorreo a presión.
3. Se efectuará el barrido mecánico del muelle mediante el empleo de una barredora mecánica por vía húmeda.
4. Una vez que la cantidad de polvo en el muelle sea tan escasa que no puede recogerse con la barredora mecánica, se efectuará la limpieza final. Ésta podrá ser mediante baldeo con un camión cisterna. No se efectuará chorreo a presión.

En el caso de abonos o fertilizantes, las cuatro fases se realizarán por vía seca mediante barredoras, sopladoras, etc.

### 3.6.3.2 Recogida de residuos

Los residuos recogidos en estas operaciones de carga y descarga de mercancías podrán ser de tipo orgánico o putrescible (restos de cereales, restos de pescado, hierbas y rastrojos, etc.) o inorgánico (restos de minerales, áridos, polvo, arenilla, etc.).

### 3.6.3.3 Gestión de residuos

Después de la limpieza, los residuos serán depositados en contenedores para ser transportados o bien a un centro de aportación donde se almacenarán temporalmente, o bien a gestor final (aprovechamiento o eliminación en vertedero).

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

## 3.6.4. Gestión de residuos peligrosos de carga o relacionados con la carga

La gestión de los residuos peligrosos de carga o peligrosos relacionados con la carga deberá llevarse a cabo por gestores autorizados para estos tipos de residuo. De no cumplir con esta obligación en tiempo y forma, la Autoridad Portuaria podrá ordenar directamente la gestión de los residuos peligrosos, con cargo a la empresa estibadora y sin perjuicio de las responsabilidades y sanciones que procedan.

En cuanto a los residuos de fumigación de las bodegas, procedentes de los buques que transportan graneles agroalimentarios, y los envases que los contuvieron (residuos peligrosos con código LER 02 01 08\* "Residuos agroquímicos que contienen sustancias peligrosas"), deberán ser entregados por las empresas que efectúan las operaciones de carga o descarga del buque a un gestor autorizado para este tipo de residuos. El gestor autorizado deberá expedir el recibo de entrega de desechos MARPOL, que llevará la firma y sello del capitán del buque o su representante, además de las firmas respectivas del gestor y de la Capitanía Marítima.

78. Véase las Recomendaciones sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques, aplicables a la fumigación de las bodegas de carga (OMI. MSC.1/Circ.1264 de 27 mayo 2008).

## 3.7. Suministro de combustible y lubricantes

### 3.7.1. Objeto de la instrucción técnica

Gestión de los aspectos ambientales de la operación de suministro de combustible y lubricantes, mediante instalaciones fijas y camiones cisterna, a instalaciones fijas o móviles, a embarcaciones de todo tipo y a grúas en la zona de servicio del puerto, con la finalidad de minimizar el impacto de los mismos.

### 3.7.2. Responsables de su cumplimiento

Las empresas prestadoras del servicio comercial de suministro de hidrocarburos, que figuran en el **Censo de empresas suministradoras de hidrocarburos en el puerto de A Coruña**, los operadores de muelle en el caso de suministro a buque y, en el caso de suministro a equipos de trabajo, los transportistas. También son responsables del cumplimiento de esta instrucción las empresas suministradoras de lubricantes o aceites, los titulares de las instalaciones fijas de combustibles o aceite, así como el Capitán del buque, el Patrón de las embarcaciones oficiales o deportivas, el organismo al que pertenecen las embarcaciones oficiales y el responsable de operación de la empresa estibadora.

### 3.7.3. Operación de suministro de combustible y lubricantes desde tierra a buques y a equipos de trabajo y depósitos autorizados

El Operador de muelle y el transportista implantarán las medidas de prevención adecuadas, evitando vertidos, derrames, desbordamientos o emisiones peligrosas.

Los vehículos deberán estar equipados o tener a su disposición, a una distancia operativa, todos los elementos de seguridad y lucha contra la contaminación establecidos en el Plan interior marítimo de la empresa prestadora del servicio.

En el caso de instalaciones de suministro, éstas dispondrán de medios suficientes para la limpieza y recogida de derrames (material y mantas absorbentes, etc.) y vertidos (barrera anticontaminación de longitud suficiente para rodear el casco del buque) y su recogida (*skimmers*, embarcaciones,...), según lo establecido en el Plan interior marítimo de la instalación.

Se evitará que el producto penetre en sumideros, imbornales, alcantarillas o desagües, tomando las medidas necesarias para evitar la contaminación del medio marino.

El operador de muelle y, en su caso, el transportista, establecerán sistemas de comunicación con el Capitán del Buque y el receptor de la carga respectivamente, con el Servicio de Vigilancia y con el CCS/CCE, para responder ante cualquier caso de incidente que se presente, o que pueda incrementar el riesgo de accidente o contaminación en las operaciones de suministro. En caso de derrame o vertido se avisará inmediatamente al CCS/CCE llamando al número 981 219 626, para lo cual, el Operador de Muelle o el conductor del vehículo, en su caso, deberá disponer de un teléfono móvil operativo.

Cuando finalice el suministro, el operador de muelle o el conductor del vehículo colocarán tapones antiderrame en los extremos de la manguera y desconectarán las tomas de tierra.

El operador de muelle es responsable de la gestión de los residuos generados durante la operación o los abandonados en sus instalaciones y su entorno.

En el caso de que se observen irregularidades podrá ordenarse la paralización de las operaciones, lo que acarrearía la revocación de la autorización y la baja del Censo de empresas suministradoras en el caso de infracciones graves.

A fin de poder realizar un control de los servicios prestados por la empresas suministradoras y cumplir las exigencias de la regla 18 del Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78, éstas deberán llevar al día un Libro de Registro en donde consten debidamente ordenadas cada una de las operaciones realizadas, incluyendo fechas, buques, cantidades, clases de combustible, transportistas empleados, etc. Igualmente deberán cumplimentar las notas de entrega del combustible, entregando una copia al Capitán del buque, acompañada de una muestra del combustible suministrado y conservando otra al menos durante tres años. Dispondrán de otra copia para la Autoridad Portuaria adjuntando certificado de que el combustible suministrado se ajusta a las reglas 14 y 18 del citado Anexo VI al convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques.

Las empresas suministradoras estarán obligadas a remitir a la Autoridad Portuaria, copia actualizada de los contenidos del Libro de Registro, cuando así se les solicite.



### 3.7.4. Operación de suministro de combustible y lubricantes desde buque o gabarra a buque

Al frente del personal implicado en el suministro, y como responsable, se designará un técnico especializado que implantará las medidas de prevención adecuadas, evitando vertidos, derrames, desbordamientos o emisiones peligrosas.

El buque o embarcación suministradora estará dotada con los medios humanos y materiales necesarios para realizar el avituallamiento de combustible a buques en condiciones de seguridad y protección del medio ambiente, de acuerdo a su Plan interior marítimo.

El personal conocerá los medios de que dispone la empresa para labores de lucha contra la contaminación, prevención y control de emergencias, así como su localización, y estará entrenado en su utilización.

Los buques o gabarras que realiza el avituallamiento de combustible a buques cumplirán los requisitos ambientales siguientes:

- doble casco,
- dispondrá de una conexión universal según Regla 13 del Anexo 1 del Convenio MARPOL 73/78,
- dispondrá de mangueras en perfecto estado de conservación para evitar fugas o vertidos de combustible, dotadas de un sistema de corte automático del flujo de combustible cuando el nivel en el depósito o tanque de la embarcación pueda dar lugar al rebose del mismo.

El técnico especializado establecerá en cada operación de suministro sistemas de comunicación con el Capitán del Buque y el receptor de la carga respectivamente, con el Servicio de Vigilancia y con el CCS/CCE, para responder ante cualquier caso de incidente que se presente, o que pueda incrementar el riesgo de accidente o contaminación en las operaciones de suministro. En caso de vertido se avisará inmediatamente al CCS/CCE llamando al número 981 219 626 o mediante el canal VHF.

Durante la operación deberá estar activado el Plan interior marítimo del buque o gabarra suministradora, manteniéndose el equipamiento de lucha contra la contaminación plenamente operativo y dispuesto para su empleo inmediato.

Igual que en el caso de suministro desde tierra, y con la finalidad de poder realizar un control de los servicios prestados por la empresas suministradoras y cumplir las exigencias de la regla 18 del Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78, éstas deberán llevar al día un Libro de Registro en donde consten debidamente ordenadas cada una de las operaciones realizadas, incluyendo<sup>79</sup> fechas, buques, cantidades, clases de combustible, transportistas empleados, etc. Igualmente deberán cumplimentar las notas de entrega del combustible, entregando una copia al Capitán del buque, acompañada de una muestra del combustible suministrado y conservando otra al menos durante tres años. Dispondrán de otra copia para la Autoridad Portuaria adjuntando certificado de que el combustible suministrado se ajusta a las reglas 14 y 18 del citado Anexo VI al convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques.

Las empresas suministradoras estarán obligadas a remitir a la Autoridad Portuaria, copia actualizada de los contenidos del Libro de Registro, cuando así se les solicite.

### 3.7.5. Contenido de azufre

El gasóleo para uso marítimo suministrado no podrá tener un contenido en azufre superior al 0,1 por cien en masa<sup>80</sup>.



79. Apéndice V del anexo VI del Convenio MARPOL 73/78.

80. Artículo 3 del Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes, en su texto consolidado.

## 3.8. Circulación, estacionamiento, reparación y lavado de vehículos, embarcaciones y maquinaria

### 3.8.1. Objeto de la instrucción técnica

Gestión de los aspectos ambientales generados por la circulación, estacionamiento, reparación y lavado de vehículos, composiciones ferroviarias y maquinaria, con la finalidad de minimizar los impactos ambientales generados.

### 3.8.2. Responsables de su cumplimiento

Son responsables del cumplimiento de esta Instrucción Técnica los operadores, operadores ferroviarios y los conductores en cuanto a las obligaciones derivadas directamente de la conducción. Los propietarios y conductores de los vehículos y maquinaria son responsables en lo relacionado con las obligaciones derivadas del cumplimiento de la normativa de inspecciones técnicas y demás trámites de naturaleza administrativa.

Son también responsables del cumplimiento de esta instrucción las empresas encargadas de los trabajos de reparación y mantenimiento y las que operen en varaderos u otras concesiones, autorizaciones e instalaciones existentes en la zona de servicio del puerto, así como las empresas estibadoras.

### 3.8.3. Circulación y estacionamiento de camiones, coches y equipos móviles

La velocidad máxima autorizada en la zona de servicio es de 40 km/h, en ausencia de señalización. En los recorridos intra-

portuarios de camiones destoldados que transporten mercancía, la velocidad máxima será de 20 km/h.

Los vehículos dispondrán del seguro obligatorio. Aquellos vehículos a los que les sea exigible, estarán en posesión de la correspondiente tarjeta de transporte y justificante de haber superado satisfactoriamente la inspección técnica de vehículos. La Autoridad Portuaria podrá solicitar al conductor del vehículo, en cualquier momento, dicha documentación.

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

Los camiones deberán salir del recinto portuario toldados<sup>81</sup>. Los recorridos interiores se efectuarán siempre con la caja en horizontal.

Los camiones que transporten graneles sólidos cubrirán la caja con toldo u otros sistemas eficaces. La Autoridad Portuaria puede eximir del cumplimiento de este requisito en los desplazamientos intraportuarios, cuando las condiciones meteorológicas lo permitan.

No se llenarán las cajas de los camiones de forma que la carga exceda la altura de las paredes de las mismas, salvo en el caso de graneles de baja densidad (inferior a 0.7 gr/cm<sup>3</sup>, como semilla de algodón, cebada, soja, etc.).

Los conductores respetarán las rutas de circulación definidas por la Autoridad Portuaria. En el caso de circular por muelles, explanadas o viales sucios por la manipulación de graneles sólidos, la velocidad máxima será de 20 km/h para evitar la resuspensión de polvo.

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

Los camiones se estacionarán únicamente en las zonas habilitadas por la Autoridad Portuaria para tal fin.

Los camiones no abandonarán la zona de carga sin verificar la ausencia de derrames y, en su caso, el correcto toldado.

81. Artículo 14 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 real decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

### 3.8.4. Circulación y maniobras de trenes en el puerto

La circulación de trenes y locomotoras en el recinto portuario deberá ser autorizada por la Dirección del puerto, previa solicitud del operador ferroviario, en su calidad de empresa transportista responsable de la composición.

La locomotora se retirará de la zona de trasbordo de las mercancías entre los vagones y el buque. Los movimientos de los vagones estarán eficazmente controlados y frenados, evitando la caída y resuspensión de la carga.

Una vez terminado el trasbordo de las mercancías, las mangueras, tuberías y restantes elementos de conexión utilizados serán retirados y las válvulas cerradas, comprobada la inexistencia de fugas.

En caso de emergencia la empresa autorizada está obligada a avisar al Centro de Coordinación de Servicios.

### 3.8.5. Reparación y lavado de vehículos y maquinaria

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

Para realizar un cambio de aceite de cualquier instalación, equipo o maquinaria, cuando no sea posible su traslado a taller autorizado, se deberá utilizar una bandeja de recogida o bien realizarlo sobre una zona de retención, gestionando correctamente el residuo resultante.

### 3.8.6. Actividad en instalaciones fijas: talleres e instalaciones de mantenimiento

Los residuos peligrosos generados como resultado de las operaciones de lavado, reparación y mantenimiento (aceites usados, materiales contaminados, residuos de pintura y disolvente, grana, etc.) se segregarán y se depositarán en contenedores que identifiquen correctamente tanto el tipo de residuos como su propietario, siendo obligatoria su entrega a gestor autorizado.

Las piezas desechadas, restos de desmantelamiento, chatarra, madera y demás residuos no peligrosos deberán recogerse inmediatamente, depositándose de forma segregada en contenedores específicos adecuados, que identifiquen claramente el tipo de residuos que contienen y el propietario de los mismos, así como gestionarse adecuadamente a través de gestor autorizado.

Bajo ninguna circunstancia se podrán dejar bidones o los residuos generados en los muelles o viales. Se utilizarán los productos menos contaminantes disponibles en cada momento.

Los derrames accidentales serán recogidos mediante los materiales absorbentes más adecuados en cada caso, sin baldeo con agua, gestionándose posteriormente como un residuo y restableciendo las condiciones anteriores en las instalaciones.

### 3.8.7. Trabajos de reparación y mantenimiento en varadero

Será obligatorio limpiar las instalaciones inmediatamente después de realizar las operaciones de lijado y pintado de las embarcaciones, para evitar posibles arrastres de los restos al mar.

Se dispondrá de sistemas que eviten la caída al mar de pinturas, aceites, disolventes, antiincrustantes (patentes) y otros productos peligrosos durante el transcurso de las operaciones de pintado, reparación o mantenimiento (toldos u otros sistemas de protección, zonas específicas para dichas operaciones, barreras fijas en tierra, etc.).

En trabajos de pintado o chorreo mediante pistola, y con carácter previo a su comienzo, se entoldará la zona a pintar o chorrear, de forma que se eviten o minimicen las emisiones de partículas a la atmósfera, con toldos de plástico de características de resistencia al fuego M1 según norma UNE 23.727:1990 1R, y filtros que eviten la emisión de vapores a la atmósfera, gestionándose posteriormente dicha cobertura como residuo peligroso. La arena de chorreo tendrá certificado de estar libre de sílice.

#### 3.8.7.1 Residuos resultantes de las operaciones de reparación y mantenimiento en varadero

Las empresas responsables de las operaciones de reparación y mantenimiento en varadero deberán disponer de un **Plan de recepción y manipulación de desechos procedentes de buques**<sup>82</sup>. Los aceites usados, las aguas de sentinas y aguas sucias se entregarán a un gestor autorizado, según lo establecido en el Plan de recepción y manipulación de desechos procedentes de buques en vigor.

82. Artículo 63.4 del RDL 2/2011.

Los residuos peligrosos que se generen (aceites usados, materiales contaminados, residuos de pintura y disolvente, grana-lla, etc.) se segregarán y se depositarán en contenedores co-rrectamente identificados, tanto por el tipo de residuos como por su propietario, siendo obligatoria su correcta gestión.

Los lodos procedentes de la limpieza de la obra viva del barco se desecarán y entregarán a un gestor de residuos peligrosos autorizado.

Las piezas desechadas, restos de desguace, chatarra, madera y demás residuos no peligrosos deberán recogerse inmediata-mente, depositándose, de forma segregada, en contenedores específicos adecuados que identifiquen el tipo de residuos y el propietario del mismo, siendo obligatoria su correcta gestión.

#### 3.8.7.2 Vertidos no autorizados

La empresa de reparación o mantenimiento de buques debe-rá extender en el mar una barrera anticontaminación durante todo el tiempo que duren dichas actividades, que abarque la superficie de lámina de agua más próxima a la zona de opera-ciones con riesgo de posibles vertidos contaminantes. La ba-rarrera anticontaminación deberá estar en perfecto estado, con el fin de evitar la dispersión del posible vertido por la dársena.

La empresa de reparación o mantenimiento de buques que realice operaciones susceptibles de efectuar vertidos, debe adoptar buenas prácticas y aplicar las mejores tecnologías disponibles (cubetos de retención, bandejas de recogida, etc.) para evitar la caída a la red de saneamiento o directamente al mar de pinturas, disolventes y otras sustancias tóxicas y peli-grosas. En concreto, y en el caso de los varaderos de la Auto-ridad Portuaria, la empresa de reparación o mantenimiento vigilará que no rebose en ningún caso la balsa de retención de líquidos existente en cada rampa de varada, para lo cual, aparte de instalar de forma preventiva material de contención (chorizos y mantas absorbentes) en su borde, deberán aspirar mediante bombeo a recipientes o contenedores herméticos

los residuos líquidos existentes, si existiera riesgo de vertidos de éstos a la dársena.

Las aguas residuales generadas en las operaciones (lavado de piezas, lavado de cascos, aguas de chorreado, antiincrustan-tes, etc.) no podrán ser vertidas a la red de saneamiento ni a las dársenas del puerto sin contar con la previa y preceptiva autorización otorgada por la Administración competente.

El almacenamiento de productos químicos se efectuará se-gún lo estipulado en el Real Decreto 379/2001, de 6 de abril por el que se aprueba el Reglamento de almacenamiento de productos químicos y sus instrucciones técnicas, evitando en todo caso el almacenamiento de productos químicos o hidro-carbuos en las proximidades del mar o de la red de sanea-miento.

Para su prevención, la empresa de reparación o mantenimien-to de buques dispondrá del preceptivo **Plan interior marítimo** ante sucesos de contaminación marina accidental aprobado por la Capitanía Marítima<sup>83</sup>.

Estarán disponibles, durante los trabajos, medios, materiales y equipamientos por el titular de la terminal para contener un posible derrame de productos nocivos o peligrosos que pue-dan alcanzar el mar.

Los derrames accidentales serán recogidos mediante los ma-teriales absorbentes más adecuados en cada caso, sin baldeo con agua, gestionándolos posteriormente como un residuo y restableciendo las condiciones de limpieza anteriores en las instalaciones.

En caso de derrames a tierra o vertidos accidentales al mar, la empresa de reparación o mantenimiento de buques activará el correspondiente Plan interior marítimo, y procederá a dar aviso al CCS/CCE. Los residuos generados por estos incidentes serán gestionados correctamente por la empresa de repa-ración o mantenimiento, restablecerá las condiciones de limpie-za existentes anteriormente al vertido o derrame.

83. Artículo 3 del Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.



## 3.9. Ejecución de obras

### 3.9.1. Objeto de la instrucción técnica

Mejora de los aspectos ambientales de los trabajos de construcción. No se contemplan en esta Instrucción Técnica la realización de obras que deban ser sometidas a tramitación ambiental específica.

### 3.9.2. Responsables de su cumplimiento

Son especialmente responsables del cumplimiento de esta Instrucción Técnica las empresas contratistas de obras que realicen trabajos en la zona de servicio del puerto, ya sea por cuenta de la Autoridad Portuaria o ya sea por cuenta de un tercero. Las empresas contratistas deberán nombrar un Responsable del control y seguimiento ambiental.

### 3.9.3. Ejecución de obras

#### 3.9.3.1 Contratos de obras sin proyecto de ejecución

En los contratos de obras que no dispongan de proyecto de ejecución, la asistencia técnica para el control medioambiental de las obras identificará sus aspectos ambientales significativos con la colaboración de la empresa contratista, realizando las recomendaciones y solicitudes de documentación oportunas, que deberán ser atendidas por la empresa constructora, y efectuará un seguimiento de los mismos mediante un Plan de seguimiento ambiental de obras de obra<sup>84</sup>, que deberá ser remitido a la Autoridad Portuaria antes del comienzo de los trabajos.

#### 3.9.3.2 Programa de actuaciones medioambientales

En los contratos de obra que dispongan de proyecto de ejecución, el contratista presentará un Programa de actuaciones

medioambientales donde detallará los procedimientos de gestión de los aspectos ambientales consecuencia de los trabajos, e incorporará el citado Plan de seguimiento ambiental de obras de obra.

Entre otros aspectos, informará de:

- reducción en la generación de residuos y correcta gestión de éstos,
- medidas de ahorro de energía y optimización del consumo de recursos naturales (agua y combustibles),
- control de vertidos, emisiones atmosféricas y acústicas y derrames,
- correcta gestión de tierras, materiales procedentes de dragado y materiales de obra,
- sistemas de gestión ambiental de la empresa contratista y aplicación a la obra.

La asistencia técnica para el control medioambiental de las obras efectuará el control de los aspectos ambientales consecuencia de los trabajos.

En el caso de que la Autoridad Portuaria redacte el proyecto de ejecución, la citada asistencia técnica diseñará el programa de control ambiental y efectuará su control.

#### 3.9.3.3 Señalización

La obra y sus límites físicos estarán señalizados conforme a la legislación.

#### 3.9.3.4 Gestión de los residuos

El contratista es el responsable de la correcta gestión de los residuos generados durante la ejecución de las obras, prestando especial atención a la gestión de escombros. Para ello, los productores de residuos de la construcción y demolición deberán cumplir con los requisitos documentales y de gestión de residuos establecidos en la legislación aplicable<sup>85, 86</sup> mediante la redacción del Estudio y Plan de gestión de residuos de construcción y demolición (véase apartado 2.1.1.7 **Residuos de construcción y demolición** del Capítulo 2).

84. Formato F-8.8.2-11-01 del Sistema Integrado de Gestión de la Autoridad Portuaria.

85. Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

86. Decreto 174/2005, de 9 de junio, por el que se regula el régimen jurídico de la producción y gestión de residuos y el Registro General de Productores y Gestores de Residuos de Galicia, incluyendo las modificaciones derivadas del Decreto 59/2009 de 26 de febrero, por el que se regula la trazabilidad de los residuos.



### 3.9.3.5 Gestión de vertidos

La empresa constructora que realice operaciones susceptibles de efectuar vertidos, debe adoptar buenas prácticas y aplicar las mejores tecnologías disponibles (cubetos de retención, bandejas de recogida, etc.) para evitar la caída a la red de saneamiento o directamente al mar de pinturas, disolventes y otras sustancias tóxicas y peligrosas. El almacenamiento de productos químicos se efectuará según lo estipulado en el Real Decreto 379/2001, de 6 de abril por el que se aprueba el Reglamento de almacenamiento de productos químicos y sus instrucciones técnicas, evitando en todo caso el almacenamiento de productos químicos o hidrocarburos en las proximidades del mar o de la red de saneamiento.

Las operaciones de mantenimiento de instalaciones o equipamientos que no sean móviles se efectuarán evitando los vertidos y con el empleo de cubetos, bandejas u otras medidas de protección.

Estarán disponibles medios, materiales y equipamientos por el titular de la terminal para contener un posible derrame de mercancías peligrosas que pueda alcanzar el mar. Los derrames accidentales serán recogidos mediante los materiales absorbentes más adecuados en cada caso, sin baldeo con agua, gestionándolos posteriormente como un residuo y restableciendo las condiciones anteriores en las instalaciones.

En caso de derrames a tierra o vertidos accidentales al mar, los responsables de la obra procederán a dar aviso al CCS/

CCE, el cual activará el correspondiente Plan interior marítimo, gestionando correctamente los residuos generados por estos incidentes conforme a sus características y restableciendo las condiciones existentes anteriormente.

Se dispondrán de sistemas de tratamiento de aguas residuales, si fuera necesario, en las instalaciones sanitarias del personal y zona de lavado de camiones, maquinaria, cubas de hormigón, etc.

En cualquier caso las aguas residuales no podrán ser vertidas a la red de saneamiento ni a las dársenas del puerto sin contar con la previa y preceptiva autorización otorgada por la Administración competente.

### 3.9.3.6 Control de niveles sonoros

Las empresas contratistas deberán llevar a cabo, en su caso y de conformidad con la normativa ambiental del Ayuntamiento<sup>87</sup>, las correspondientes medidas de emisión de ruido al exterior, con la finalidad de comprobar su efectivo cumplimiento.

## 3.9.4. Finalización de la obra

Una vez concluida la obra, el contratista retirará sus instalaciones y dejará los suelos descontaminados y limpios de residuos y de restos de materiales.

87. Ordenanza Municipal medioambiental de A Coruña reguladora de la emisión y recepción de ruidos y vibraciones y del ejercicio de las actividades sometidas a licencia. 1997.

## 3.10. Actividades de hostelería y ocio

### 3.10.1. Objeto de la instrucción técnica

Gestión de los aspectos ambientales generados en el puerto de A Coruña por parte de las diferentes actividades de hostelería y ocio (principalmente generación de residuos, generación de aguas residuales y el ruido), con la finalidad de minimizar el impacto ambiental de dichas actividades.

### 3.10.2. Responsables de su cumplimiento

Titulares de las diferentes empresas de hostelería y ocio ubicadas en el recinto del puerto de A Coruña.

### 3.10.3. Gestión de los residuos generados por las actividades de hostelería y ocio

Los residuos no peligrosos deberán meterse en bolsas bien cerradas, con la finalidad de evitar derrames y olores y depo-

sitarse de manera segregada en los contenedores específicos de residuos orgánicos o inorgánicos, para su gestión por el servicio comercial de gestión de residuos.

Los residuos peligrosos (aceites usados, aceites de freído, fluorescentes u otras luminarias, pilas, baterías y otros residuos peligrosos) se segregarán y depositarán en contenedores que identifiquen correctamente el tipo de residuos que contienen y su propietario, siendo además obligatoria su entrega a gestor autorizado.

Las aguas residuales urbanas generadas por este tipo de actividades serán únicamente de naturaleza sanitaria y deberán verterse a la red de saneamiento municipal.

### 3.10.4. Emisiones de ruido

Los titulares de estas actividades deberán llevar a cabo, de conformidad con la normativa ambiental del Ayuntamiento de A Coruña en el caso del puerto interior, y del Ayuntamiento de Arteixo en el caso del puerto exterior, los correspondientes controles de emisión de ruido al exterior, con la finalidad de comprobar su efectivo cumplimiento.





## 3.11. Instalaciones náutico deportivas

### 3.11.1. Objeto de la instrucción técnica

La adecuada gestión de los aspectos ambientales (residuos, emisiones y vertidos) generados por la estancia en los puertos deportivos de las embarcaciones de recreo. En este sentido se entiende que la estancia de las embarcaciones de recreo en puerto se produce desde su entrada en la zona II de las zonas comunes de agua hasta su salida de la zona II.

### 3.11.2. Responsables de su cumplimiento

Son responsables del cumplimiento de esta Instrucción Técnica los titulares de las instalaciones náuticas deportivas y los propietarios de las embarcaciones. Los titulares de las instalaciones náutico deportivas serán responsables de informar a los propietarios de las embarcaciones de recreo atracadas en los muelles del contenido de estas normas e instrucciones.

### 3.11.3. Limpieza y gestión de residuos de las instalaciones náuticas

Los titulares de las instalaciones náuticas son responsables de la limpieza de las zonas de tierra y agua concesionadas o autorizadas, incluyendo muelles y pantalanes, y de la correcta gestión de los residuos resultantes.

### 3.11.4. Residuos procedentes de las embarcaciones de recreo

Los titulares de las instalaciones náutico deportivas deben disponer de una instalación receptora de residuos autorizada.

Los residuos sólidos (anexo V del Convenio MARPOL 73/78) y líquidos (anexos I y IV del Convenio MARPOL 73/78) generados por las embarcaciones se entregarán a la instalación portuaria receptora, de conformidad con el Plan de recepción y manipulación de residuos.

Por lo anterior, no se depositarán residuos ni residuos peligrosos (aceites usados, filtros usados, envases, materiales impregnados, otros residuos peligrosos) en los pantalanes ni cantiles de los muelles.

Los propietarios de las embarcaciones de recreo deben comprobar antes de la partida que la embarcación no ha dejado residuos en el muelle y seguirán las recomendaciones legalmente establecidas<sup>88</sup>.

Las bengalas u otros materiales pirotécnicos caducados deberán ser devueltas al proveedor o fabricante<sup>89</sup>.

### 3.11.5. Gestión y minimización de los vertidos de las embarcaciones de recreo

No se verterán a las aguas portuarias (zona I) aguas de lastre ni residuos líquidos contemplados en el anexo I (aguas de sentinas, aceites usados, restos de hidrocarburos) y en el anexo IV del Convenio MARPOL 73/78 (aguas sucias procedentes de aseos, duchas y cocinas), debiendo entregarse a la instalación portuaria receptora para su correcta gestión<sup>90</sup>.

Los propietarios de las embarcaciones deben revisar el estado de las sentinas de la embarcación periódicamente, verificando la ausencia de aguas y aceites. Así se evitarán vertidos accidentales dentro del puerto por accionamiento automático de las bombas de achique.

Es obligatorio utilizar medidas de protección adecuadas en las tareas de mantenimiento de las embarcaciones (cambios de aceite, reparación de equipos, etc.) para evitar contaminación accidental de las aguas.

En caso de derrames a tierra o vertidos accidentales a mar se procederá a dar aviso a la instalación náutica deportiva que procederá a la limpieza inmediata del derrame o vertido, gestionando los residuos generados por estos incidentes conforme a sus características y restableciendo las condiciones existentes anteriormente.

88. Orden FOM/1144/2003.

89. Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L). Anexo VI.12.

90. Capítulo V de la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo.



### **3.11.6. Gestión y minimización de las emisiones procedentes de las embarcaciones de recreo**

Las embarcaciones de recreo de eslora igual o superior a 2,5 m deberán disponer de una fotocopia de la última Inspección Técnica de Embarcaciones de Recreo (ITB).

### **3.11.7. Gestión y minimización del ruido procedente de las embarcaciones de recreo**

Las embarcaciones de recreo deberán respetar los límites de velocidad en el interior del puerto, para reducir los niveles sonoros y molestias a otros usuarios del puerto.



## 3.12. Reciclado de buques

### 3.12.1. Objeto de la instrucción técnica

Gestión de los aspectos ambientales generados en el puerto de A Coruña como consecuencia del desguace y reciclado de buques<sup>91</sup>.

### 3.12.2. Responsables de su cumplimiento

Las empresas de desguace y reciclado de buques<sup>92</sup> que quieran desarrollar este tipo de actividades en el puerto de A Coruña.

### 3.12.3. Instalaciones de reciclado de buques

Queda prohibido realizar labores de desguace en buques atracados a muelle y en los varaderos propiedad de la Autoridad Portuaria.

Toda actividad relacionada con el desguace y reciclado de buques está sometidas a Evaluación Ambiental Simplificada, al estar contempladas las “Instalaciones de almacenamiento de chatarra, de almacenamiento de vehículos desechados e instalaciones de desguace y descontaminación de vehículos que no se desarrollen en el interior de una nave en polígono industrial, o con cualquier capacidad si la actividad se realiza en el exterior o fuera de zonas industriales” en el anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La Evaluación Ambiental Simplificada comienza, dentro del procedimiento de autorización del proyecto, con la presentación por parte del promotor ante el órgano sustantivo, en este caso la administración competente en medio ambiente, y junto con el resto de documentación exigida, de una solicitud de inicio de la evaluación de impacto ambiental simplificada, acompañada del denominado “documento ambiental<sup>93</sup>”. Esta evaluación ambiental estará referida a la actividad e instalaciones donde tenga su licencia. En caso de que estos trabajos se lleven a cabo en otras instalaciones no incluidas en dicha licencia, la empresa deberá realizar un comunicado previo a la Unidad de residuos de la Consellería competente en medio ambiente, con las características de los trabajos y del lugar donde los va a realizar.

### 3.12.4. Gestión de los residuos generados por el reciclado de buques

Los residuos generados como consecuencia de la actividad de desmantelamiento de buques están considerados dentro del código LER 160104\* (vehículos de cualquier medio de transporte al final de su vida útil). Para su gestión, las empresas deben estar autorizadas<sup>94</sup> por la administración competente en medio ambiente para la valorización de esta tipología de residuos.

Además, los titulares de las citadas empresas de desguace y reciclado de buques deberán<sup>95</sup> aprobar un Plan de Recepción de Desechos y Residuos con arreglo a lo indicado en el anexo I del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, que deberá ser aprobado por la Autoridad Portuaria. Con carácter trimestral comunicarán a la Autoridad Portuaria la relación de servicios de recogida realizados, indicando el buque, el tipo de desecho o residuo y la cantidad recibida, entre otros datos, debiendo expedir un recibo de residuos MARPOL a cada buque que utilice sus servicios de recepción.

91. Artículo 3 1 6) Reglamento (UE) nº 1257/2013 de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifica el Reglamento CE nº 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE. «reciclado de buques»: la actividad relativa al desguace completo o parcial de un buque en una instalación de reciclado de buques con vistas a la recuperación de materiales y componentes para volver a procesarlos, prepararlos para ser reutilizados o reutilizarlos, a la vez que se garantiza la gestión de los materiales peligrosos y otros materiales, incluidas operaciones conexas tales como el almacenamiento y el tratamiento de los componentes y materiales en el propio lugar, pero no su ulterior procesamiento o eliminación en otras instalaciones.

92. Artículo 3 1 8) Reglamento (UE) nº 1257/2013 de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifica el Reglamento CE nº 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE. «empresa de reciclado de buques», el propietario de una instalación de reciclado de buques (zona definida que constituye un astillero o una instalación construida situada en un Estado miembro o en un tercer país y utilizada para el reciclado de buques) o cualquier otra organización o persona a la que el propietario de la instalación de reciclado de buques haya confiado la responsabilidad de la explotación de la actividad de reciclado de buques

93. Artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental

94. Artículo 6 del Decreto 174/2005, de 9 de junio, por el que se regula el régimen jurídico de la producción y gestión de residuos y el Registro General de Productores y Gestores de Residuos de Galicia.

95. Artículo 63.4 del RDL 2/2011.

## Principales riesgos ambientales y residuos generados en el reciclado de buques

MATERIAL POTENCIALMENTE PELIGROSO	COMPONENTES PELIGROSOS	IDENTIFICACIÓN DE LA FUENTE
<b>Metales</b>	Los metales pueden contener o estar recubiertos por materiales tóxicos Metales pesados (p. ej., plomo, mercurio).	Ánodos y baterías, pinturas, componentes de motores, generadores, tuberías, cables, termómetros, interruptores eléctricos, dispositivos de iluminación, etc.
<b>Aceites y combustibles</b>	Hidrocarburos Lodos Metales pesados Vapores explosivos	Tuberías y tanques, barriles, lugares con máquinas en talleres de máquinas, bodegas de carga de embarcaciones tanque
<b>Agua de sentina y de lastre</b>	Aceites y grasas Combustible Residual Hidrocarburos derivados del petróleo Biocidas Metales pesados y otros metales Organismos no autóctonos	El agua de sentina es el agua de drenaje contenida en el casco del buque (zona de máquinas). El agua de lastre se encuentra en los tanques de lastre y en los tanques de carga.
<b>Pinturas y recubrimientos</b>	PCB Metales pesados (p. ej., plomo, bario, cadmio, cromo, zinc) Plaguicidas (p. ej., tributilo de estaño (TBT)) Compuestos organomer-cúricos, óxidos de cobre arsénico, disolventes	Pinturas anticorrosión y recubrimientos antiincrustantes. Puede encontrarse a bordo pintura nueva con fines de mantenimiento.
<b>Amianto</b>	Fibras de amianto	Sistema de aislamiento térmico y materiales de recubrimiento
<b>PCB</b>	PCB	Aislamiento de cables, material de aislamiento térmico, transformadores, condensadores, aceites, pinturas, plásticos y goma, etc.
<b>Residuos de carga</b>	Productos químicos Aceites Gases	Tanques y bodegas de carga
<b>Otros</b>	Productos químicos Pirorretardantes	Líquidos anticongelantes, gases comprimido, CFC

DESECHOS GENERADOS POR EL PROCESO	EXPOSICIÓN AMBIENTAL	EFECTOS AMBIENTALES
Durante las operaciones de corte se producen vapores metálicos (p. ej., acero recubierto de cadmio, óxidos de hierro, óxidos de zinc, cromo en algunas pinturas), partículas y esquirlas de material	La exposición a los vapores de metales peligrosos es principalmente un problema de salud en el trabajo, pero los vapores metálicos se pueden dispersar también en el aire y pueden depositarse lejos de su fuente. Los metales potencialmente peligrosos pueden llegar al suelo y al agua cuando los productos que contienen metales se almacenan o se eliminan incorrectamente.	
Desechos aceitosos procedentes de las operaciones de limpieza	Se dispersan en el medio externo a través del aire, el agua y el suelo.	Riesgo de incendio y riesgo tóxico para los trabajadores. Tanto los productos petrolíferos como los aceites que no proceden del petróleo pueden tener efectos nocivos y bien documentados sobre el medio ambiente.
Desechos aceitosos procedentes de las operaciones de limpieza La descarga de compuestos orgánicos tóxicos puede causar la liberación de gases venenosos.	El agua de sentina y de lastre se libera en el medio ambiente directamente o por falta de contención durante las operaciones de transferencia. Los componentes peligrosos mencionados anteriormente pueden dispersarse en el medio externo a través del agua, el aire y el suelo.	La introducción de especies no autóctonas altera el equilibrio ecológico. La amenaza para la diversidad biológica local y regional puede tener graves consecuencias económicas. El agua de lastre puede contener también organismos patógenos que entrañen una amenaza para la salud humana. El aceite, los hidrocarburos derivados del petróleo, los biocidas y algunos metales pueden tener efectos tóxicos en el medio externo. El aceite causa también daños físicos al medio externo.
La remoción de pinturas y recubrimientos tóxicos de las zonas que vayan a cortarse generarán desechos. El tipo de desecho dependerá del método de remoción utilizado (eliminación química, frotamiento con abrasivos, chorro de abrasivos o remoción mecánica).	La exposición a vapores de pintura peligrosos durante el corte del metal es principalmente un problema de salud en el trabajo, pero los vapores de pintura se dispersarán también por el aire y pueden depositarse lejos de su fuente.	La pintura inflamable representa un riesgo de incendio para los trabajadores. La eliminación térmica no debe utilizarse en pinturas que contengan PCB, puesto que pueden generarse emisiones de dioxina. Los desechos de los procesos de remoción de pintura pueden tener efectos nocivos tanto sobre la salud como sobre el medio ambiente.
	Cuando los materiales que contienen amianto se deterioran el amianto se rompen en fibras muy finas que se dispersan por el aire. Ese es principalmente un riesgo del trabajo, pero las fibras pueden dispersarse también en el entorno.	La inhalación de altos niveles de fibras de amianto puede aumentar el riesgo de cáncer de pulmón, mesotelioma y asbestosis.
Aún más tóxicos que los propios PCB son los productos químicos que se producen cuando los PCB se calientan (dibenzofuranos policlorados y dibenzo-pdioxinas policloradas).	Los PCB pueden afectar a los trabajadores por contacto con la piel o inhalación. Los PCB pueden difundirse en el entorno circundante a través del suelo o del agua si no se manipulan y eliminan de forma correcta. La quema de cables para la recuperación de hilo de cobre puede generar dioxinas muy tóxicas y, por tanto, no debe realizarse.	Los PCB son tóxicos y persistentes en el medio ambiente y se ha demostrado que causan varios efectos nocivos sobre la salud.
Desechos de productos químicos, desechos aceitosos procedentes de las operaciones de limpieza	Se dispersan al medio externo a través del aire, el agua y el suelo	Depende del cargamento. Los productos químicos, y los aceites de petróleo y no procedentes de petróleo pueden tener efectos nocivos en el medio ambiente. Pueden llegar a producir incendios y explosiones
	Depende del tipo de liberación	Depende del tipo de liberación



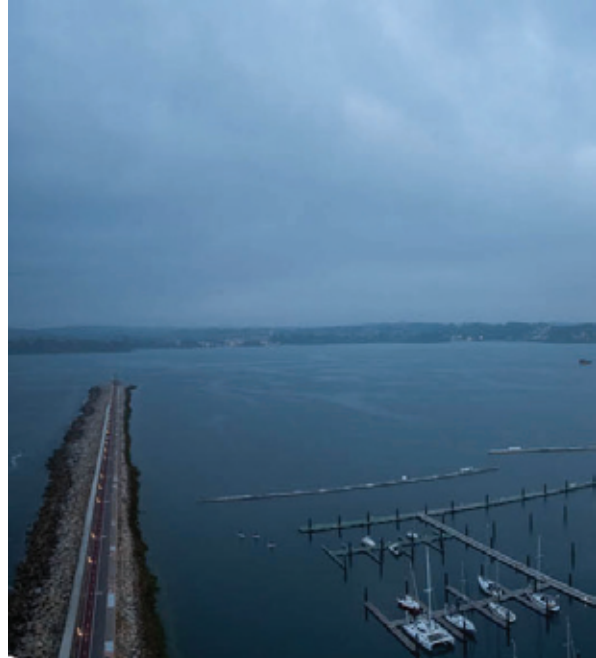
4.1. Cambio climático	<b>82</b>
4.2. Efecto del cambio climático en las infraestructuras portuarias	<b>84</b>
4.3. Emisiones de gases de efecto invernadero	<b>84</b>
4.4. Emisiones de gases de efectos invernadero en puertos	<b>85</b>



# 04. Cambio climático



# 04 Cambio climático



## 4.1. Cambio climático

“El calentamiento en el sistema climático es inequívoco y, desde la década de 1950, muchos de los cambios observados no han tenido precedentes en los últimos milenios. La atmósfera y el océano se han calentado, los volúmenes de nieve y hielo han disminuido, el nivel del mar se ha elevado y las concentraciones de gases de efecto invernadero (GEIs) han aumentado.

Cada uno de los tres últimos decenios ha sido sucesivamente más cálido en la superficie de la Tierra que cualquier decenio anterior desde 1850. En el hemisferio norte, es probable que el período 1983-2012 haya sido el período de 30 años más cálido de los últimos 1400 años. El calentamiento del océano domina sobre el incremento de la energía almacenada en el sistema climático y representa más del 90% de la energía acumulada entre 1971 y 2010. En los dos últimos decenios, los mantos de hielo de Groenlandia y la Antártida han ido perdiendo masa, los glaciares han continuado menguando en casi todo el mundo y el hielo del Ártico y el manto de nieve en primavera en el hemisferio norte han seguido reduciéndose en extensión

Desde mediados del siglo XIX, el ritmo de la elevación del nivel del mar ha sido superior a la media de los dos milenios anteriores. Durante el período 1901-2010, el nivel medio global del mar se elevó de 0,17 a 0,21 metros.

La principal contribución a la absorción de energía por el sistema climático proviene del aumento en la concentración de CO<sub>2</sub> en la atmósfera que se viene produciendo desde 1750.

La influencia humana en el sistema climático es clara. Se ha detectado la influencia humana en el calentamiento de la atmósfera y el océano, en alteraciones en el ciclo global del agua, en reducciones de la cantidad de nieve y hielo, en la elevación media mundial del nivel del mar y en cambios en algunos fenómenos climáticos extremos. Es sumamente probable que la influencia humana haya sido la causa dominante del calentamiento observado desde mediados del siglo XX.

Las emisiones continuas de gases de efecto invernadero causarán un mayor calentamiento y nuevos cambios en todos los componentes del sistema climático. Para contener el cambio climático, será necesario reducir de forma sustancial y sostenida las emisiones de gases de efecto invernadero.

Los océanos mundiales seguirán calentándose durante el siglo XXI. El calor penetrará desde la superficie hasta las capas profundas de los océanos y afectará a la circulación oceánica.

Es muy probable que la cubierta de hielo del Ártico siga menguando y haciéndose más delgada, y que el manto de nieve en primavera en el hemisferio norte disminuya a lo largo del siglo XXI a medida que vaya aumentando la temperatura media global en superficie. El volumen global de los glaciares continuará reduciéndose.

El nivel medio global del mar seguirá aumentando durante el siglo XXI. En todos los escenarios de trayectorias de concentración representativas, es muy probable que el ritmo de elevación del nivel del mar sea mayor que el observado durante el período 1971-2010, debido al mayor calentamiento de los océanos y a la mayor pérdida de masa de los glaciares y los mantos de hielo.

96. Cambio Climático. Bases Físicas (2013). Contribución del Grupo de trabajo I al Quinto Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático.



Las emisiones de CO<sub>2</sub> acumuladas determinarán en gran medida el calentamiento medio global en superficie a finales del siglo XXI y posteriormente. La mayoría de los aspectos del cambio climático perdurarán durante muchos siglos, incluso aunque pararan las emisiones de CO<sub>2</sub>, lo que supone una notable inexorabilidad del cambio climático durante varios siglos, debido a las emisiones de CO<sub>2</sub> pasadas, presentes y futuras. Se ha detectado la influencia humana en el calentamiento de la atmósfera y el océano, en alteraciones en el ciclo global del agua, en reducciones de la cantidad de nieve y hielo, en la elevación media mundial del nivel del mar y en cambios en algunos fenómenos climáticos extremos”.

Las anteriores afirmaciones son parte de la contribución del Grupo de trabajo I al Quinto Informe de Evaluación del Gru-

po Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC). Este grupo fue creado en 1988 por la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) con la función de analizar, de forma exhaustiva, objetiva, abierta y transparente, la información científica, técnica y socioeconómica relevante para entender los elementos científicos del riesgo que supone el cambio climático provocado por las actividades humanas, sus posibles repercusiones y las posibilidades de adaptación y atenuación del mismo.

En el caso de las infraestructuras portuarias, los efectos esperados se resumen a continuación.

## **Imagen 2. Rebase de oleaje en el puerto exterior de A Coruña. 6 de enero de 2014.**



## 4.2. Efecto del cambio climático en las infraestructuras portuarias

En septiembre de 2013 se presentó el Informe final sobre “Necesidades de adaptación al cambio climático de la red troncal de infraestructuras de transporte en España”. En este informe se afirma que en “todas las simulaciones de oleaje en las costas españolas para distintos escenarios relativos al siglo XXI muestran variaciones moderadas de altura significativa (la altura significativa equivale aproximadamente a la altura media del tercio de olas más altas) en el Atlántico, con tendencia general a un ligero descenso”. Respecto del viento, se puede leer que “de manera general, no se proyectan cambios significativos en la intensidad del viento en superficie hasta final de siglo. Del análisis de los datos regionalizados disponibles se desprende que existe una tendencia (...) a la disminución de la velocidad del viento y de la racha máxima, excepto en verano, en el que la tendencia es al aumento, aunque de forma moderada, especialmente en zonas de Galicia”.

En cuanto al nivel del mar, “algunas cifras que se barajan para el horizonte del año 2050 son las de una elevación mínima del nivel medio del mar de 15 cm”, en consonancia con los órdenes de magnitud señalados en el citado Cuarto Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático. Esta elevación puede mejorar las condiciones de operación del puerto interior que en la actualidad pueden experimentar ciertas restricciones de acceso por falta de calado en situación de bajamar o limitaciones de atraque de algunos buques en muelles con calados ajustados; su influencia en el puerto exterior, habida cuenta de los calados de esta dársena, es inapreciable, salvo por una mayor frecuencia e intensidad en los fenómenos de rebase del dique, cuya influencia en la dársena de Punta Langosteira, habiendo sido diseñado su dique de abrigo rebasable, sería muy limitada.

Otra consecuencia que afectaría a ambos puertos puede ser el posible aumento de la agitación interior, al llegar con mayor calado el oleaje incidente.

En la costa gallega se ha observado que la energía del oleaje tiende a aumentar entre Estaca de Bares y Finisterre, especialmente para eventos extremos, pudiendo llegar a afectar a la estabilidad de los diques de las obras marítimas gallegas en esta zona. En el puerto exterior, dada la magnitud de la infraestructura, cuyo manto principal está compuesto por más de veinticuatro mil bloques de hormigón de 150 t, no se estima que la modificación del clima marítimo produzca efectos relevantes sobre la infraestructura.

## 4.3. Emisiones de gases de efecto invernadero

Como se ha dicho, la principal contribución a la absorción de energía por el sistema climático proviene del aumento en la concentración de CO<sub>2</sub> en la atmósfera que se viene produciendo desde 1750. Desde la edición, en 2001, de su primer estándar<sup>97</sup>, el GHG Protocol<sup>98</sup> define las emisiones directas e indirectas de gases de efecto invernadero<sup>99</sup> de la siguiente manera:

- Las emisiones directas de GEI son emisiones de fuentes que son propiedad o están controladas por la entidad que informa.
- Emisiones indirectas de GEI son emisiones que son consecuencia de las actividades de la entidad que informa, pero ocurren en fuentes que son propiedad o están controladas por otra entidad.

El GHG Protocol clasifica estas emisiones directas e indirectas en tres alcances:

- Alcance 1: Todas las emisiones directas de GEI. Incluye las emisiones directas que proceden de fuentes que posee o controla el titular de la actividad.
- Alcance 2: Emisiones indirectas de GEI derivadas del consumo de electricidad, calor, frío o vapor de agua. Las emisiones de la electricidad y el calor, vapor de agua o frío adquiridos por el titular de la actividad, se producen físicamente en la instalación donde la electricidad o el calor son generados. Estas instalaciones productoras son diferentes de la organización de la cual se estiman las emisiones.
- Alcance 3: Otras emisiones indirectas. Incluye el resto de emisiones indirectas. Las emisiones de alcance 3 son consecuencia de las actividades del sujeto, pero provienen de fuentes que no son poseídas o controladas por el sujeto. Algunos ejemplos de actividades de alcance 3 son la extracción y producción de materiales adquiridos, los viajes de trabajo, el transporte de materias primas, de combustibles y de productos (por ejemplo, actividades logísticas) o la utilización de productos o servicios ofrecidos por otros.

Estos alcances buscan identificar las responsabilidades en la adopción de medidas de reducción de emisiones, y articular protocolos de coordinación para facilitar su evaluación respecto a criterios homogéneos.

97. The Greenhouse Gas Protocol: A Corporate Accounting and Reporting Standard (2001)

98. Referencia internacional en la contabilidad de emisiones de efecto invernadero (GEI)

99. Cabe destacar que con gases de efecto invernadero (GEI) nos referimos a CO<sub>2</sub> equivalente (CO<sub>2</sub> eq), que incluye los seis gases de efecto invernadero recogidos en el Protocolo de Kioto: dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), metano (CH<sub>4</sub>), óxido de nitrógeno (N<sub>2</sub>O), hidrofluorocarburos (HFC), perfluorocarburos (PFC) y hexafluoruro de azufre (SF<sub>6</sub>).

## 4.4. Emisiones de gases de efectos invernadero en puertos

A continuación describimos con mayor detalle los alcances del GHG Protocol en los puertos, según el Documento de Guía del Carbon Footprinting Working Group, perteneciente al World Ports Climate Initiative:

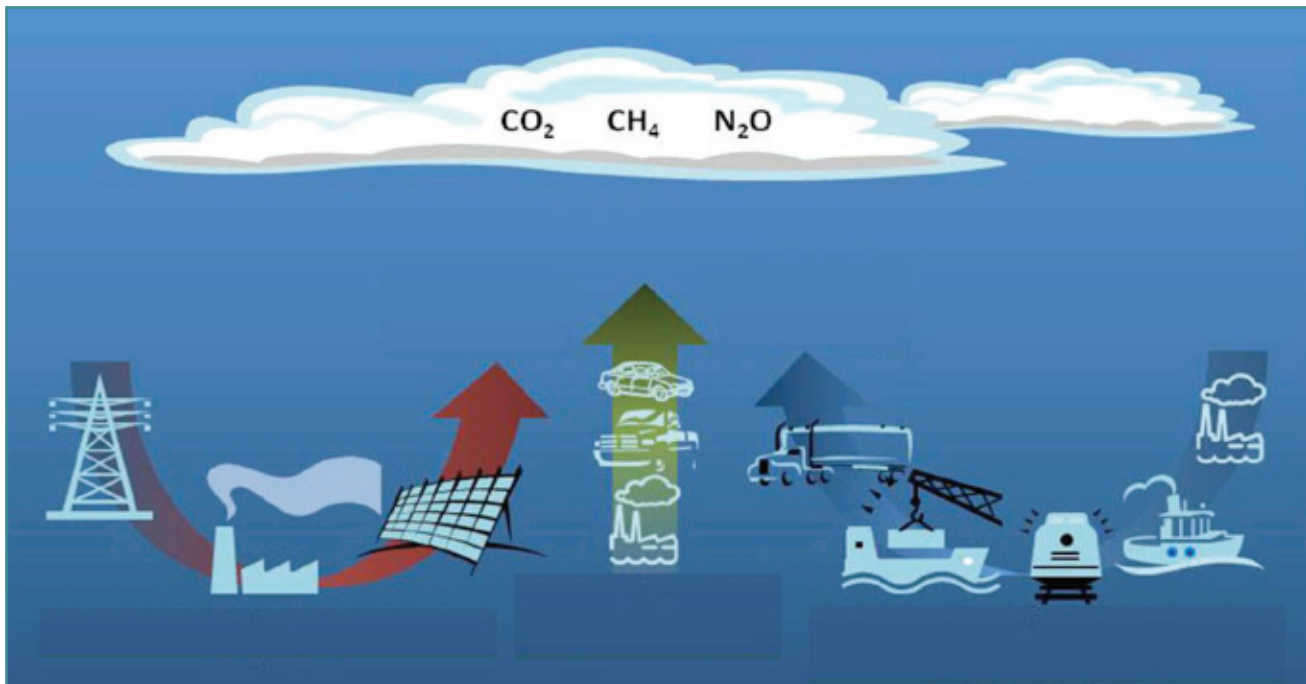
- Alcance 1: Emisiones directas de GEI por la empresa portuaria (con autorización o licencia para el desarrollo de actividades comerciales en la zona de servicio del puerto, o con autorización o concesión demanial). Las emisiones proceden de fuentes bajo control operativo de la empresa, e incluyen vehículos de su flota o alquilados, embarcaciones, edificios de su propiedad (por ejemplo calderas, generadores, etc.), equipos de manipulación de carga (palas, carretillas, etc.) y cualquier otra fuente de emisiones que sean propiedad y estén operados por la empresa.
- Alcance 2 - Emisiones indirectas de GEI por la empresa. Estas fuentes incluyen la electricidad comprada por la empresa para sus edificios y servicios.

- Alcance 3 - Otras fuentes indirectas. Estas fuentes son típicamente asociados con los otros usuarios del puerto vinculados a la actividad de la empresa: barcos, camiones, equipos de manipulación de carga, locomotoras de ferrocarril, naves y edificios concesionados o autorizados, desplazamientos de los usuarios del puerto, etc.

### 4.4.1. Emisiones de GEI por usuarios del puerto

La evaluación y monitorización de las emisiones de GEI como consecuencia de la prestación de servicios portuarios y comerciales, y de las actividades industriales y comerciales de los usuarios del puerto de A Coruña, es uno de los objetivos de la Autoridad Portuaria en el campo de la colaboración en la lucha contra el cambio climático. Por ello, dentro de los informes anuales a los que se hace referencia en el apartado 1.11.1 **Informe anual** del Capítulo 1, se deberá introducir un apartado sobre emisiones de GEIs, con un diagnóstico preliminar de las emisiones de la empresa en los alcances 1 y 2, el seguimiento de su evolución y el establecimiento de iniciativas u objetivos anuales de control y reducción de estas emisiones, siguiendo las recomendaciones de la **Sección de huella de carbono y de compromisos de reducción** del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente<sup>100</sup>.

### Ilustración 4. Alcance según “Carbon Footprint for Ports. Guidance Document” WPCI (2010)



100. Información sobre la sección de huella de carbono y de compromisos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.



# 05. Glosario de términos



# 05 Glosario de términos

<b>ÁREAS DE ACOPIO O DEPÓSITO</b>	Espacios de tierra con uno o más contenedores o recipientes para residuos domésticos o comerciales.
<b>ACEITES USADOS</b>	Todos los aceites minerales o sintéticos, industriales o de lubricación, que hayan dejado de ser aptos para el uso originalmente previsto, como los aceites usados de motores de combustión y los aceites de cajas de cambios, los aceites lubricantes, los aceites para turbinas y los aceites hidráulicos.
<b>EMISIÓN</b>	Descarga a la atmósfera continua o discontinua de materias, sustancias o formas de energía procedentes, directa o indirectamente, de cualquier fuente susceptible de producir contaminación atmosférica.
<b>CENTRO DE COORDINACIÓN DE SERVICIOS/CENTRO DE CONTROL DE EMERGENCIAS (CCS/CCE)</b>	Centro desde el que se coordinan todas las operaciones que constituyen las diversas fases de las actuaciones relacionadas con la gestión de la información de carácter ambiental y la activación de los planes de emergencia (Tel. 981 21 96 26.- 112).
<b>CÓDIGO IMDG</b>	Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (IMDG) adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional mediante la resolución MSC.122 (75). (BOE del miércoles 21 de diciembre de 2005; suplemento del número 304)
<b>CUADRO DE MANDO AMBIENTAL (CMA)</b>	Sistema de indicadores que presenta de forma integrada toda la información meteorológica, oceanográfica y de calidad del aire, agua y suelos disponible de la red instrumental de la Autoridad Portuaria de A Coruña, así como el diagnóstico y pronóstico oceanometeorológico procedente de modelos numéricos gestionados por distintas instituciones (Consellería de Medio Ambiente y Desenvolvemento Sostible de la Xunta de Galicia, Agencia Estatal de Meteorología y Organismo Público Puertos del Estado). <a href="http://cma.puertocoruna.com">http://cma.puertocoruna.com</a> .
<b>CONVENIO MARPOL 73/78</b>	Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques.
<b>CUBETO</b>	Cavidad destinada a retener los productos contenidos en los elementos de almacenamiento en caso de vertido o fuga de los mismos.
<b>DAÑO</b>	El cambio adverso y mensurable de un recurso natural o el perjuicio de un servicio de recursos naturales, tanto si se produce directa como indirectamente.
<b>DAÑO MEDIOAMBIENTAL</b>	Los daños a las especies silvestres y a los hábitats, es decir, cualquier daño que produzca efectos adversos significativos en la posibilidad de alcanzar o de mantener el estado favorable de conservación de esos hábitats o especies. Los daños a las aguas, entendidos como cualquier daño que produzca efectos adversos significativos tanto en el estado ecológico, químico y cuantitativo de las masas de agua superficiales o subterráneas, como en el potencial ecológico de las masas de agua artificiales y muy modificadas. Los daños a la ribera del mar y de las rías, entendidos como cualquier daño que produzca efectos adversos significativos sobre su integridad física y adecuada conservación, así como también aquéllos otros que impliquen dificultad o imposibilidad de conseguir o mantener un adecuado nivel de calidad de aquélla. Los daños al suelo, es decir, cualquier contaminación del suelo que suponga un riesgo significativo de que se produzcan efectos adversos para la salud humana o para el medio ambiente debidos al depósito, vertido o introducción directos o indirectos de sustancias, preparados, organismos o microorganismos en el suelo o en el subsuelo.
<b>DERRAME</b>	Vertimiento de cualquier sustancia líquida al suelo.
<b>ESPO</b>	Organización Europea de Puertos Marítimos.



<b>FISQ</b>	Fichas Internacionales de Seguridad Química. Se pueden consultar directamente en la página web del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo
<b>GEI</b>	Gas de Efecto Invernadero. Gas integrante de la atmósfera, de origen natural y antropogénico, que absorbe y emite radiación en determinadas longitudes de ondas del espectro de radiación infrarroja emitido por la superficie de la Tierra, la atmósfera y las nubes. Esta propiedad causa el efecto invernadero. El vapor de agua (H <sub>2</sub> O), dióxido de carbono (CO <sub>2</sub> ), óxido nitroso (N <sub>2</sub> O), metano (CH <sub>4</sub> ) y ozono (O <sub>3</sub> ) son los principales gases de efecto invernadero en la atmósfera terrestre.
<b>GESTIÓN CORRECTA</b>	Gestión de residuos conforme a la legislación más estricta aplicable.
<b>GESTIÓN DE RESIDUOS</b>	la recogida, el transporte y tratamiento de los residuos, incluida la vigilancia de estas operaciones, así como el mantenimiento posterior al cierre de los vertederos, incluidas las actuaciones realizadas en calidad de negociante o agente.
<b>GESTOR DE RESIDUOS</b>	La persona o entidad, pública o privada, registrada mediante autorización o comunicación que realice cualquiera de las operaciones que componen la gestión de los residuos, sea o no el productor de los mismos.
<b>INSTALACIÓN PORTUARIA RECEPTORA</b>	La entidad gestora o la empresa autorizada para la recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga y, en su caso, para el almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de aquéllos, y su traslado a una instalación de tratamiento autorizada por la Administración competente.
<b>MERCANCÍAS PELIGROSAS IMDG</b>	Las sustancias, materias y objetos abarcados por el Código IMDG.
<b>MTD</b>	Mejores Técnicas Disponibles, definidas como Modalidades de explotación destinadas a evitar o reducir los impactos ambientales en condiciones técnica y económicamente viables (Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación).
<b>PM10</b>	las partículas que pasan a través de un cabezal de tamaño selectivo para un diámetro aerodinámico de 10 mm con una eficiencia de corte del 50%.
<b>POSEEDOR DE RESIDUOS</b>	el productor de residuos u otra persona física o jurídica que esté en posesión de residuos.
<b>PRODUCTOR DE RESIDUOS</b>	cualquier persona física o jurídica cuya actividad produzca residuos (productor inicial de residuos) o cualquier persona que efectúe operaciones de tratamiento previo, de mezcla o de otro tipo, que ocasionen un cambio de naturaleza o de composición de esos residuos. En el caso de las mercancías retiradas por los servicios de control e inspección en las instalaciones fronterizas se considerará productor de residuos al representante de la mercancía, o bien al importador o exportador de la misma.
<b>RESIDUO<sup>101</sup></b>	cualquier sustancia u objeto que su poseedor deseché o tenga la intención o la obligación de desechar.
<b>RESIDUOS DOMÉSTICOS</b>	residuos generados en los hogares como consecuencia de las actividades domésticas. Se consideran también residuos domésticos los similares a los anteriores generados en servicios e industrias. Se incluyen también en esta categoría los residuos que se generan en los hogares de aparatos eléctricos y electrónicos, ropa, pilas, acumuladores, muebles y enseres así como los residuos y escombros procedentes de obras menores de construcción y reparación domiciliaria. Tendrán la consideración de residuos domésticos los residuos procedentes de limpieza de vías públicas, zonas verdes, áreas recreativas y playas, los animales domésticos muertos y los vehículos abandonados.
<b>RESIDUOS COMERCIALES</b>	residuos generados por la actividad propia del comercio, al por mayor y al por menor, de los servicios de restauración y bares, de las oficinas y de los mercados, así como del resto del sector servicios.
<b>RESIDUOS INDUSTRIALES</b>	residuos resultantes de los procesos de fabricación, de transformación, de utilización, de consumo, de limpieza o de mantenimiento generados por la actividad industrial, excluidas las emisiones a la atmósfera reguladas en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre.

101. Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

<b>RESIDUO PELIGROSO</b>	Residuo que presenta una o varias de las características peligrosas enumeradas en el anexo III de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, y aquél que pueda aprobar el Gobierno de conformidad con lo establecido en la normativa europea o en los convenios internacionales de los que España sea parte, así como los recipientes y envases que los hayan contenido.
<b>RESIDUOS DE CARGA</b>	Restos de cualquier material del cargamento que se encuentren a bordo en bodegas de carga o tanques y que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, incluidos los residuos resultantes de las operaciones de carga y descarga y los derrames. No obstante, la carga, recogida y reapilada por las empresas estibadoras para su aprovechamiento como tráfico no se considerará residuo de carga.
<b>RESIDUOS RELACIONADAS CON LA CARGA</b>	Todos los materiales que se convierten en residuos al ser utilizados a bordo para estibar y manipular la carga, tales como maderas de estiba, puntales, paletas, soleras y materiales de embalaje, madera contrachapada, papeles, cartones, alambres, clavos y flejes de acero.
<b>RESIDUO MARPOL</b>	Todo residuo procedente de los buques. La clasificación y gestión de estos residuos está regulada por el Convenio MARPOL 73/78.
<b>RIESGO</b>	Función de la probabilidad de ocurrencia de un suceso y de la cuantía del daño que puede provocar.
<b>RUIDO</b>	Contaminante físico que consiste en una mezcla de frecuencias sonoras diferentes que produce una sensación auditiva considerada molesta o incómoda.
<b>SUELO CONTAMINADO</b>	Aquel cuyas características han sido alteradas negativamente por la presencia de componentes químicos de carácter peligroso procedentes de la actividad humana, en concentración tal que comporte un riesgo inaceptable para la salud humana o el medio ambiente, de acuerdo con los criterios y estándares que se determinen por el Gobierno, y así se haya declarado mediante resolución expresa.
<b>SUSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS</b>	Según el Convenio HNS 2010, son sustancias nocivas o potencialmente peligrosas <ul style="list-style-type: none"> <li>a) toda sustancia, materia y artículo transportados como carga a bordo de un buque a que se haga referencia en i) a vii) más abajo: <ul style="list-style-type: none"> <li>i) hidrocarburos transportados a granel enumerados en la regla 1.10 del anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78)</li> <li>ii) sustancias nocivas líquidas transportadas a granel a que se hace referencia en el apéndice II del anexo II del Convenio MARPOL 73/78, y las sustancias y mezclas clasificadas provisionalmente en las categorías de contaminación X, Y o Z de conformidad con lo dispuesto en la regla 6.3 de dicho anexo II,</li> <li>iii) sustancias peligrosas líquidas transportadas a granel enumeradas en el capítulo 17 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel, 1983, enmendado, y productos para los que la Administración y las administraciones portuarias interesadas han prescrito condiciones preliminares adecuadas de transporte, de conformidad con el párrafo 1.1.6 del Código,</li> <li>iv) sustancias, materias y artículos peligrosos, potencialmente peligrosos o perjudiciales transportados en bultos, incluidos en el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), enmendado,</li> <li>v) gases licuados enumerados en el capítulo 19 del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel, 1983, enmendado, y productos para los que la administración y las administraciones portuarias interesadas han prescrito condiciones preliminares apropiadas de transporte, de conformidad con el párrafo 1.1.6 del Código,</li> <li>vi) sustancias líquidas transportadas a granel cuyo punto de inflamación no exceda de 60° C (determinado mediante prueba en vaso cerrado),</li> <li>vii) cargas sólidas a granel que entrañen riesgos de naturaleza química, incluidas en el Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (código IMSBC), enmendado, siempre que a estas sustancias también les sean aplicables las disposiciones del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas cuando sean transportadas en bultos, y b) residuos del transporte previo a granel de las sustancias a que se hace referencia más arriba en los incisos i) a iii) y en v) a vii) de la letra a);</li> </ul> </li> </ul>

---

<b>USUARIO DEL PUERTO</b>	Cada uno de los trabajadores, operadores de servicios, usuarios de servicios e instalaciones, titulares de concesiones y autorizaciones o personas que realicen cualquier actividad económica en la zona de servicio del puerto.
<b>VERTIDO (VERTIMIENTO)</b>	Efecto de verter materiales sólidos, líquidos o gaseosos a las aguas continentales, al mar o bien a una infraestructura de saneamiento.
<b>ZONA DE SERVICIO</b>	Zona que incluye las superficies de tierra y de agua necesarias para la ejecución de las actividades portuarias, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. Su delimitación se efectúa través del plan de utilización de los espacios portuarios.

---



**Edición y coordinación:** Autoridad Portuaria de A Coruña

**Diseño y maquetación:** Bannister Global

**Fotografía:** Antón Varela





**Autoridad Portuaria de A Coruña**  
Avenida de la Marina, 3  
15001 A Coruña. España  
☎ +34 981 21 96 21  
[usuario@puertocoruna.com](mailto:usuario@puertocoruna.com)  
[www.puertocoruna.com](http://www.puertocoruna.com)



Puertos del Estado

